

Komfortas automobilių pasaulyje yra daugelio gamintojų siekiamybė. Tačiau tik retas buvo taip susietas su šiuo kriterijumi, kaip Prancūzijos kompanija „Citroën“. Automobilių pasaulyje šie du vardai neišskiriami dešimtmečius nuo tada, kai 1955 metais Paryžiaus parodoje pristatytas DS modelis sukėlė sensaciją ir tapo kultiniu kūrinio.



Sunku patikėti, jau prieš 66 metus sukonstruotas DS turėjo automatiškai nustatyto aukščio besilaikančią hidropneumatinę važiuoklę, vairo stiprintuvą, pusiau automatinę pavarų dėžę, aktyvius žibintus, be to, tapo pirmuoju masinės gamybos modeliu tik su diskiniiais stabdžiais. Į tuomet neregėtas aukštumas pakelta technologijų kartelė leido gamintojui užtikrinti tokį važiavimo komfortą, į kurį buvo orientuojamasi ne vieną dešimtmetį.

Automobilių žinovas, bendrovės „carVertical“ turinio projektų vadovas Matas Buzelis sako, kad būtent išskirtinis šio prekės ženklo bruožas – dėmesys važiavimo komfortui.

„Senieji DS modeliai pasiūlė tokias važiavimo savybes, kokias net šiuolaikiškiems automobiliams sunku atkartoti. Tai – hidraulinės arba hidropneumatinės važiuoklės. Kai kurie klasikinių „Citroën“ modelių sprendimai šiandien yra kone neįmanomi, nes automobiliai be šoninio posvyrio stabilizatorių tiesiog neįsivaizduojami“, – pažymi specialistas.

## Komforto sąvokos evoliucija

Vis dėlto keičiantis epochoms komfortiško automobilio sąvoka taip pat evoliucionavo, įtraukdama gerokai daugiau aspektų nei vien minkštą važiuoklę ar didelę erdvę keleivių kojoms. Net minkščiausiai važiuojantį automobilį vargu ar galėtume pavadinti komfortišku, jeigu negalėtume įkrauti nuo šiuolaikinio žmogaus neatsiejamo palydovo – išmaniojo telefono, o norintiems susikalbėti greta sėdintiems keleiviams tektų šaukti.

Ir tai – tik smulkmenos, daugumos gamintojų atstovai nesunkiai patvirtintų įvairiose žiniasklaidos ir tyrimų bendrovių apklausose klientų formuluojamus lūkesčius: kelionės automobiliu turi būti komfortiškesnės.



Anot M. Buzelio, kalbant apie šiuolaikinių automobilių komfortą sunku net išvardinti visas priemones, kuriomis stengiamasi jį sukurti. Tai gali būti hidraulinės ar netgi magnetinės amortizatorių sistemos, šoninio posvyrio stabilizavimo sprendimai, sėdynių inžinerija, salono medžiagų parinkimas.

„Kuo mažiau vibracijų automobilis perduoda važiuojantiems žmonėms, tuo jį galima laikyti komfortiškesniu“, – sako pašnekovas.

„Citroën“ sprendimą vibracijų perdavimo iššūkiui spręsti pirmą kartą pasiūlė dar 1931-aisiais, kai buvo pristatytas tuo metu revoliucinis C6 modelio „plūduriuojantis variklis“, pritvirtintas prie kėbulo guminėmis atramomis, itin sumažinusioms vibracijas salone.

Atsakydami į dabartinius komforto klausimus Prancūzijos kompanijos kūrėjai išvystė atskirą „Advanced Comfort“ programą, apimančią daugiau sprendimų – nuo šviesumo pojūtį ir gerą matomumą lemiančio langų ploto ar praktiškai išnaudojamos salono erdvės iki tradiciškai ypač patogių ir plačių sėdynių su specialiai pastorintu standžiųjų putų užpildu ir patobulinta juosmens atrama.

Ne mažiau svarbu ir tai, kad komfortą lemiančios technologijos diegiamos ne tik į aukštesnių segmentų automobilius, bet ir B segmento miesto mažylius.

### **Ieškant optimalios kainos**

M.Buzelis atskirai išskiria akustinį komfortą. Jį nulemia garsą sugeriančių medžiagų parinkimas, stiklų storis ar net variklio tonas bei pavarų perdavimai.

„Šios bei kitos inžinerinės subtilybės turi tiesioginę priklausomybę ir automobilio kruiziniam

greičiui. Tai ypač svarbu keliaujantiems dažnai ir tolimais atstumais, kad pasiekęs didelį greitį automobilis liktų tylus, nevargintų“, – sako M. Buzelis.

Tačiau, pašnekovo teigimu, komfortas kainuoja tiek tiesiogiai, tiek perkeltine prasme. Dažniausiai minkštai bei tyliai riedantys automobiliai negali pasigirti itin tikslu valdymu, žemos kainos etiketėmis arba mažu svoriu. Be to, automobilių pramonė pateko į keistą paradoksą – paprastiems modeliams keliami sportinių bolidų reikalavimai.

„Žmonės renkasi visureigius, kurie buvo, visų pirma, sukurti minkštai važiuoti. Tačiau siekdami gero valdymo savybių gamintojai juos perdėtai sukietina arba apauna neįtikėtino dydžio ratlankiais su žemo profilio padangomis. Mano subjektyvia nuomone, šeimos automobiliams daug svarbiau yra važiuoklės komfortas, o ne standumas“, – stebisi M. Buzelis.

Būtent gamybos kaštai, gulantys į automobilio įsigijimo kainą, ir brangiau kainuojanti priežiūra, lipanti į vairuotojo kišenę, tapo pagrindinėmis priežastimis, kodėl savo epochą užbaigę kultinėmis praėjusį amžių tapusios hidraulinės važiuoklės.

Vis dėlto prancūzų gamintojui pavyko surasti kitą efektyvų ir naudoti draugišką sprendimą, gražinusį specifiškai lengvą sklendimą virš kelio primenantį važiavimą. Komfortiškas naujausių automobilių pakabos darbas užtikrinamas papildomomis hidraulinėmis atramomis kiekvienoje amortizatoriaus pusėje.



### **Dėmesys psichologiniam komfortui**

Rūpindamiesi komfortu pastarąjį dešimtmetį automobilių kūrėjai skyrė daugiau dėmesio ir priemonėms transporto priemonių naudotojų stresui mažinti. Pasitelkiami sprendimai apima daugybę sričių, poveikį žmogaus savijautai turi ir interjero erdvės suplanavimas, ir jau minėtas akustinis komfortas, ir net atpalaiduojantis apšvietimas ar salono kvapai.

Psichologiniam komfortui svarų žodį taria ir gamintojo suteikiama garantija. Siūlomas garantinis laikotarpis dažnai yra faktorius, akivaizdžiai signalizuojantis, kaip produktų patikimumą vertina jo kūrėjai ir kokią platų aptarnavimo tinklą jie gali pasitelkti. Rinkoje jau yra gamintojų, kurie savo automobiliams suteikia penkerių ar net ilgesnį garantinės priežiūros laikotarpį.

