

12+

Игорь Алясьев

Три дороги к жизни на колесах

Караван, автодом, модуль -
три разных мира



Игорь Алясьев
Три дороги к жизни
на колёсах. Караван, автодом,
модуль — три разных мира

<https://litres.ru/74374604>

ISBN 9785007101905

Аннотация

Караван, автодом или модуль на пикапе? Снаружи они похожи, но это три разных мира. Автор — практик, работавший в сервисе по обслуживанию техники для караванинга, — без «воды» объясняет, чем они отличаются: ритм путешествий, конструкция, права и веса, стоянки, вода, газ и тепло. Книга поможет понять, какая техника подходит именно вам — под кошелёк, семью и характер, — и сэкономит годы сомнений и сотни тысяч рублей на ошибках. Часть серии «Ваш первый автодом» и «Ваш первый караван».

Содержание

«Три дороги к жизни на колёсах»	5
Предисловие	5
Глава 1. Два разных отпуска на четырёх колёсах	9
Якорь и поток	9
Машина-спутник и машина-дом	11
Дача под маркизой и кокон на колёсах	13
Планирование и спонтанность	14
А что зимой?	16
Деньги: считаем честно	17
Офис на колёсах	18
Глава 2. Модуль на пикап: а это вообще, что за зверь?	21
Но давай честно про минусы	22
Кому подходит модуль?	24
Глава 3. Модуль на пикап: третий игрок	25
Глава 4. Как строятся автодома. Небольшая экскурсия на завод-изготовитель	38
С чего всё начинается: с шасси	38
Почему так? Три причины	39
Сэндвич-панель: из чего сделаны стены	41
Клей и герметик: невидимый герой	46
Конец ознакомительного фрагмента.	47

**Три дороги к
жизни на колёсах
Караван, автодом, модуль
— три разных мира**

Игорь Алясьев

© Игорь Алясьев, 2026

ISBN 978-5-0071-0190-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

«Три дороги к жизни на колёсах»

Караван, автодом, модуль: не три разных комплектации, а три разных мира.

Предисловие

Три дороги и один ты.

Знаешь, с чего начинается почти каждый мой разговор с человеком, который впервые задумался о доме на колёсах? С одного и того же вопроса. Звучит он так: «Слушай, а в чём вообще разница? Ну, караван, автодом, этот... на пикапе. Они же все одинаковые. Дом на колёсах — он и есть дом на колёсах». И вот тут я обычно улыбаюсь. Потому что в этом вопросе — вся причина, по которой существует эта книга.

Разница есть. И она огромная. Но её не видно снаружи. Снаружи — да, похожи: белый фургон, окна, маркиза, колёса. А внутри — три разных мира. Три разные философии. Три разных способа прожить отпуск, а иногда и жизнь. И если ты выберешь не свой мир, ты потратишь сотни тысяч рублей, несколько месяцев ожидания — и получишь технику, которая будет тебя раздражать, не потому что она плохая,

а потому что она — **не твоя**.

Эта книга — про то, как не ошибиться, и не про то, как выбрать и купить. Про это у меня есть другие книги — «Ваш первый автодом. Гид по системам покупке и альтернативам» и «Ваш первый караван. Гид по системам и покупке: кратко и по делу». Эта книга про главное: про то, чем три дороги отличаются, и как понять, какая из них — твоя.

Почему мне можно верить? Потому что я не читал об этом в интернете. Я это ремонтировал, строил, сдавал в аренду и дооборудовал. Я работал в компании «Автокемпер» и видел, как рождается автодом и жилой прицеп: как клеится сэндвич-панель, как гнётся газовая трубка, почему один герметик должен остаться эластичным на всю жизнь, а другой — задубеет за год и сгноит весь кузов. Я принимал участие в строительстве кемпингов и знаю, почему питч для каравана не всегда подходит автодому. Я ездил на всём, о чём пишу: стоял на диких стоянках, тонул в глине, отогревал запарафинившуюся солярку в минус двадцать и показывал вологодскому лейтенанту свой автодом изнутри — в тапочках. Всё, что в этой книге, — прожито, построено, пощупано руками или увидено своими глазами. И теперь главное: читатель, запомни одну мысль и читай с ней всю книгу.

Караван, автодом и жилой модуль — это не три комплектации одного и того же товара. Это три абсолютно разные жизни, путешествия и ощущения.

Караван — это дом, из которого ты выходишь в мир. Ты

приезжаешь, отцепляешься, и две недели живёшь, например, у озера. Это философия якоря, неспешности, размеренности.

Автодом — это мир, который ты привозишь с собой. Ты не привязан к месту, дом едет рядом с тобой, за спиной. Это философия движения, дороги, спонтанности и непредсказуемости.

Модуль на пикапе — это лагерь, который ты несёшь в глушь. Ты уходишь туда, где нет дорог, куда другие караваны не могут доехать. Это философия дерзкого прыжка, независимости и приключения.

И ни одна из них не лучше другой. Они просто для разных людей. Для разного кошелька, разной семьи, разного характера, разного ритма жизни. Вся эта книга — один большой ответ на вопрос: «Кто ты — и какая дорога твоя?»

Мы пройдем этот путь вместе и неспешно. Поговорим о том, как по-разному эти три дома живут в отпуске и зимой, с детьми и без, с «удалёнкой» и без неё. Зайдем на завод и посмотрим, из чего они собраны и почему. Разберемся с правами, весами и штрафами — скучно, но жизненно необходимо. Поговорим о кемпингах и диких стоянках, о воде, газе, электричестве и тепле. И в конце я дам тебе простой инструмент, который поможет принять решение.

Читать можно как угодно. Но я советую по порядку: книга построена как разговор, и каждая глава опирается на предыдущую. Если термин непонятен — не пугайся, я объясняю

всё как другу. А если захочешь практики по конкретной технике — после этой книги тебя ждут «Ваш первый автодом...» и «Ваш первый караван...».

Ну что, поехали? Три дороги уже ждут. Осталось понять, какая из них — твоя.



Глава 1. Два разных отпуска на четырёх колёсах или, почему караван и автодом — это не одно и то же, но только с мотором

Слушай, давай я тебе объясню одну простую вещь. Караван и автодом — это не «одно и то же, хотя у одного есть мотор, а у другого нет». Это два *разных способа жить в отпуске*. Два разных ритма. Две разные философии. И если ты сейчас стоишь перед выбором или просто хочешь понять, что это вообще за звери, — садись поудобнее. Я тебе всё расскажу все как есть, без заумных терминов. Как другу.

Якорь и поток

Начнём с главного ощущения.

Караван — это якорь. Ты приезжаешь на место, отцепляешь трейлер, выставляешь опоры, выкручиваешь уровень, раскладываешь маркизу, выносишь стол, кресла, может быть, коврик. Это занимает двадцать, тридцать, сорок минут. И знаешь, что происходит в этот момент? Мозг переключается. Ты перестаёшь быть «человеком в дороге» и становишься «человеком дома». Всё, ты приехал. Ты *здесь, ты дома*.

И вот эта неспешность — она не случайна. Она вшита в самую конструкцию отдыха. Ты же не будешь каждый день цеплять-отцеплять, выставлять, складывать. Это труд. Поэтому караванщик естественным образом встаёт на три дня, на неделю, на две. А то и на весь отпуск. И время начинает течь по-другому: утро с кофе под маркизой, неспешная прогулка, обед, сиеста, вечер с соседями по кемпингу. Темп диктует *место*, а не дорога.

Автодом — это поток. Ключ повернул — и дом поехал. Припарковался, выдвинул ступеньку, открыл дверь — и ты уже внутри. Никакого ритуала расстановки лагеря. Никакой «сборки дома». Поэтому автодомщику *легко* сняться и уехать. Одна ночь, две — и дальше. Сегодня побережье, завтра горы, послезавтра озеро. Темп диктует *маршрут*, а не точка на карте.

Чувствуешь разницу? Караван тянет тебя *остановиться*. Автодом тянет тебя *ехать*.



Караван и автодом: разные виды отдыха

Машина-спутник и машина-дом

А теперь давай про то, что, может, и не очевидно, но меняет всё.

Когда ты отцепил караван, твоя машина свободна. Абсолютно. Это обычная легковушка или внедорожник, на котором ты можешь поехать куда угодно. В супермаркет за свежим хлебом или молоком. На винодельню в пятнадцати километрах. Закинуть детей на пляж, а самому рвануть на горный перевал. На заправку, в городок по соседству, на рыбалку. Радиус бытовых поездок — пятьдесят, сто километров без малейшего дискомфорта. Ты не тащишь за собой полторы тонны жилого модуля за батоном хлеба.



Стационарный лагерь

В автодоме всё иначе. За продуктами едет *весь дом*. На узкую улочку старого города — *весь дом*. На парковку у достопримечательности — *весь дом* длиной шесть, семь метров. Это не трагедия, нет. Но это меняет мышление. Ты начинаешь заранее думать: а где я встану, а есть ли разворот, а не низкая ли арка, а пролезу ли я по ширине. Альтернатива — велосипеды на багажнике, самокат в гараже, складной электрический скутер. Они помогают, но не заменяют полноценную машину.

Отсюда простое следствие: **караван даёт тебе два режима** — стационарный лагерь и мобильную легковушку. **Автодом даёт один режим**, но безграничный. Ни разу не надо ничего отцеплять и прицеплять. Сел и поехал. Но везёшь с собой всё.

Дача под маркизой и кокон на колёсах

Знаешь, есть одна тонкость, которую редко кто формулирует, но она реально влияет на ощущения.

Караванщик вечером сидит под маркизой и смотрит *на мир*. Дом у него за спиной. Перед ним — лужайка, закат, сосны, чужие дети гоняют мяч. Он вышел *из дома в природу*. И вокруг него формируется маленький дворик: коврики, гирлянда, гриль, кресла. Это почти дача. И если ты стоишь в кемпинге неделю, ты неизбежно начинаешь общаться с соседями. «О, вы из Казани? А мы из Самары. А вы давно тут? А на ту тропу ходили?» Появляется микро-сообщество, маленькая деревня на время отпуска.

Автодомщик вечером сидит у открытой двери своего дома и смотрит *изнутри наружу*. Граница между «я» и «жизнью» размыта. Ты не вышел из дома — ты в нём, и мир проплывает мимо. Это более автономный, более замкнутый отдых. Пара, семья, свой кокон. Не хуже, не лучше — **просто другой**.



Планирование и спонтанность

Караван тяготеет к плану. Ты бронируешь кемпинг или место парковки заранее, особенно в июле-августе, потому что тебе нужен участок с электричеством и водой по близости. Маршрут строится от стоянки к стоянке. Конечно, можно импровизировать, но каждая импровизация — это «а найдётся ли место», «а подходит ли размер участка», «а есть ли нужный разъём». Планирование не просто желательно — оно *естественно*.

Автодом прощает спонтанность. Увидел знак «Кемпинг» — свернул. Приложение показало точку у реки в двадцати километрах — поехал. Автономность по воде, газу, электричеству позволяет два-три-четыре дня не зависеть от инфраструктуры. Это отдых-экспромт. Отпуск, в котором ты решаешь утром, куда поедешь вечером.

А если с детьми? Давай про семью, потому что это во-

прос номер один для большинства.

Мальши и караван. Для ребёнка до семи-восьми лет караван — это стабильность. Кровать всегда одна и та же. Полка с игрушками на месте. Окно выходит на ту же лужайку, что и вчера. Нет стресса от того, что каждый день всё новое. Есть «свой угол», «свой дворик», «своя игровая площадка у каравана». Плюс машина свободна: папа повёз старшего на рыбалку, мама с младшим осталась, бабушка дремлет в тенёчке. Никто никого не ждёт, никто не привязан к одному транспортному средству.

Дети постарше и автодом. А вот лет с девяти-десяти ребятам уже интереснее *движение*. Каждый день новый вид из окна, новый городок, новая площадка. Ощущение дорожного приключения. Но есть обратная сторона: в автодоме на ходу ребёнок пристёгнут и не побегаешь. А на стоянке пространство может быть ограничено — это не лужайка под маркизой.

Практический момент. В караване кровати, как правило, стационарные. В автодоме ты каждый вечер перестраиваешь гостиную в спальню, а утром обратно. С двумя-тремя детьми этот ежедневный конструктор начинает утомлять уже на третий день. Подумай об этом.

Бабушки и дедушки. В караване им проще: не надо карабкаться на высокую кабину в альков, не надо держаться на поворотах. Приехал — и ты на земле, на воздухе. В автодоме поездка — это всегда «внутри большого шкафа», и пожило-

му человеку может быть некомфортно.

А что зимой?

Летом оба варианта хороши, тут и говорить нечего. А вот с октября по апрель расклад меняется.

Караван чаще всего зимует. На участке, под навесом, на стоянке. Утепление у большинства моделей рассчитано на три сезона. Да, есть зимние караваны с толстыми стенами и подогревом пола, но это другой бюджет и другая история. То есть типичный караванщик зимой сидит дома и мечтает о лете. Зато межсезонье — апрель, май, сентябрь, октябрь — это его золотое время: кемпинги полупустые, цены падают, погода терпимая, комаров нет.

Автодом здесь выигрывает вчистую. Серьёзное отопление — дизельный или газовый «фен», бойлер, утеплённый бак. Двойной пол, подогрев серого бака, зимняя резина. Сел и поехал: хоть на горнолыжный курорт, хоть на термальные источники в ноябре. И это меняет саму *концепцию отпуска*. Автодомщик не привязан к лету. У него отпуск может быть в любой четверг. Захотел — рванул на выходные в горы. Караванщик так не может: отцепить, прицепить, поехать — это уже событие, а не импульс.

Деньги: считаем честно

Давай без иллюзий: и то, и другое — не дешёвое хобби. Но деньги уходят по-разному, и это важно понимать заранее.

Караван: сам трейлер дешевле автодома при прочих равных. Но нужен тягач — если его нет, добавляй стоимость. И главное: ты почти всегда стоишь на оборудованной стоянке. Электричество, вода, слив — за это платишь. В Европе это пятнадцать-сорок евро в сутки на семью. За две недели набегает. Зато расход топлива на легковушке адекватный, и платные дороги дешевле, чем для грузовичка.

Автодом: сама покупка дороже, иногда в полтора-три раза. Тягач не нужен. Но расход топлива у трёхтонной «будки» — одиннадцать-пятнадцать литров на сотню, а то и больше. Зато можно встать бесплатно: на парковке, у реки, в поле. Автономность позволяет не платить за кемпинг каждый день. И это серьёзная экономия.

В сухом остатке: **караван дешевле на старте, но дороже в ежедневке. Автодом дороже на старте, но гибче в расходах на стоянку.** На дистанции лет в пять-семь суммы выравниваются. Но *ощущение* трат разное. А для семейного бюджета это важно.

Офис на колёсах

А теперь про то, что сейчас стало особенно актуально. «Удалёнка», фриланс, «работаю откуда хочу».

Автодом для этого почти идеален. Ставишь его на поляну у озера, раскладываешь стол, открываешь ноутбук, ловишь 4G или достаёшь спутниковый модем. Вокруг тишина, птицы поют, а ты в зуме на совещании. После обеда закрыл крышку — и на сапборд. Вечером переехал на восемьдесят километров к другому озеру. Дом и офис всегда с тобой. Не надо искать гостиницу, не надо арендовать коворкинг (краткосрочную аренду офиса).

Караван для «удалёнщика» тоже работает, но иначе. Приезжаешь в кемпинг, встаёшь, подключаешься к розетке и Wi-Fi. И *сидишь*. Неделя, две. Появляется нормальный рабочий стол, нормальный стул, нормальный монитор. Не надо каждый день складывать-раскладывать. Стабильный интернет, тишина. А в пять вечера закрыл ноутбук — машина свободна, можно уехать на разведку местности.

То есть автодом — это *мобильный офис*. Караван — *стационарный офис на природе*. Если у тебя каждый день созвоны и нужен ровный сигнал — караван в кемпинге надёжнее. Если пишешь тексты, кодируешь, рисуешь и можешь работать откуда угодно — автодом даёт свободу.

Не только отпуск. И напоследок — история, которая,

мне кажется, ставит всё на свои места.

Был у меня в практике такой случай. Человеку нужно было перевезти родственника в специализированную клинику. Очень далеко, за тысячу километров. И вот проблема: больному категорически нельзя лететь самолётом. И поездом нельзя — нельзя лежать на узкой полке, нельзя трястись, нельзя зависеть от расписания и чужих людей в купе. А ехать нужно: вопрос жизни и смерти. Что делать?

Этот человек покупает автодом. Не для отпуска. Не для путешествий. А как *транспорт*. Внутри смонтировали нормальную кровать по ходу движения. В автодоме можно везти свои лекарства, свою еду, свой кислородный баллон, если надо. Можно остановиться у клиники, переночевать рядом и не искать гостиницу. Можно ехать с той скоростью, которая комфортна больному. Делать остановки каждые два часа, чтобы размяться. Никто не торопит, никто не косится. И вот этот автодом, который для большинства — «прикольная штука для отпуска», для одной семьи стал единственным способом добраться до нужного врача и спасти жизнь родственнику. Без него бы просто не доехали.

Я это к чему: не надо думать, что караван и автодом — это только про шашлык на гриле, велосипеды и закаты. Иногда это про жизнь. Про то, чтобы быть рядом с близким человеком, когда ему тяжело. Про то, чтобы решение было возможно. И это тоже часть ответа на вопрос «в чём отличие». Потому что автодом в этой истории — это не транспорт и не

дом. Это *мост* между двумя точками, который ты строишь сам.

Подведём итог главы.

Если совсем коротко, вот тебе шпаргалка:

	Караван	Автодом
Ритм	Неспешный, «гнездовой»	Динамичный, «кочевой»
Стоянка	3–14 дней	1–2 ночи
Машина	Свободна после отцепки	Всегда с тобой
Семья с малышами	Стабильность, «свой дворик»	Движение, приключение
Зима	Чаше простаивает	Ездит круглый год
Бюджет старта	Ниже	Выше
Ежедневные траты	Кемпинг почти обязателен	Можно стоять бесплатно
«Удалёнка»	Стационарный офис на природе	Мобильный офис
Планирование	Высокое	Низкое
Социальность	Соседи, кемпинг, «деревня»	Автономный кокон

Караван — это дом, из которого ты выходишь в мир. Автодом — это мир, который ты привозишь с собой.

Ни то, ни другое не лучше. Они просто *разные*. И в следующей главе мы разберёмся, что у них под кожей: конструкция, техника, вес, тормоза, сцепка и всё то, что определяет, *почему* они такие разные. А пока — переварим.

Глава 2. Модуль на пикап: а это вообще, что за зверь?

О, ты задал *очень* правильный вопрос. И правильно сделал, что спросил, потому что модуль на пикап — это такая штука, про которую все знают, но никто толком не понимает, куда её причислить. Давай разбираться. Про людей: да, тут ты прав на сто процентов!

В модуле во время движения людей перевозить НЕЛЬЗЯ. Это юридический факт почти во всех странах. Модуль считается *грузом*, а не пассажирским отсеком. У него нет штатных ремней безопасности, нет подушек, нет сертификации как у жилого автодома. Ехать внутри — значит рисковать жизнью при любой аварии, даже лёгкой. Пикап везёт только тех, кто в кабине: два-пять человек в зависимости от модели. Всё. В этом смысле модуль — **брат каравана**. Приехал, заглушил двигатель — и только тогда можно заходить внутрь, готовить, спать, жить. На ходу жилой отсек мёртв.

А вот по стилю отдыха — это почти автодом!

И тут начинается самое интересное. Потому что во всём остальном модуль ведёт себя *как автодом*, только со своими особенностями.

Смотри сам:

— Сел и поехал. Ничего не надо отцеплять.

— Припарковался — и ты уже внутри.

— Высокая автономность: можно стоять, где угодно, на диких площадках, в поле, у реки.

— Мобильность: увидел красивое место — свернул.

Но есть одно неоспоримое преимущество, которой нет ни у каравана, ни у автодома: **модуль можно снять**. Приехал на базу, и можно краном или домкратами снял модуль на стоянку — и у тебя *полноценный пикап*. Захотел поехать на рыбалку, за дровами по бездорожью, или в город за продуктами. Пикап остаётся пикапом. Это как отцепить караван, только не надо вообще ничего цеплять.

Но давай честно про минусы

Модуль — это не для всех. У него есть свои «но»:

Теснота. Внутри реально мало места. Спальня часто над кабиной (альковная кровать), туда надо забираться по лестенке. Высота потолка — в лучшем случае 1,90, часто меньше. Для человека ростом 185+ это уже не отдых, а выживание. Кухня, душ, туалет — всё впрытык.

Центр тяжести. Модуль сидит высоко. На поворотах чувствуется крен, на грунтовке — тем более. Едешь медленнее, чем на автодоме или караване, потому что страшно.

Расход топлива. Пикап с двухтонным модулем на крыше — это 15—20 литров на сотню, а то и больше. По трассе, по городу, везде.

Мало места для семьи. С двумя детьми в модуле можно

ехать только на выходные. На неделю — уже тяжело.

Зато куда он может заехать! И вот тут модуль рвёт всех.

Проходимость. У тебя полноприводный пикап. Ты можешь заехать туда, куда автомобилем не доедет физически. На горные тропы, в глухие леса, на дикие пляжи, по бродам. В Скандинавию, в Исландию, в Карпаты, на Алтай. Там, где асфальт кончается и начинается настоящее приключение. Автомобилем на таких дорогах либо сядет на брюхо, либо сломается. Караван тем более — его не потащишь.

Это, я тебе скажу, меняет всё. Если автодомщик — турист *по дорогам*, то владелец модуля — *турист вне дорог*.



Туда, где нет дорог

Кому подходит модуль?

Идеальный портрет: один-два человека, активных, которые любят бездорожье, рыбалку, охоту, экспедиции. Не семья с тремя детьми. Не пожилые родители. Не те, кто ценит комфорт и пространство. А те, для кого *приключение важнее комфорта*.

Также модуль любят люди, у которых пикап и так есть — для работы, для дачи. Добавил модуль — и получил кемпер без покупки отдельного автодома. Итак, что получается?

Глава 3. Модуль на пикап: третий игрок или, когда тебе не нужен дом, а нужен штаб в глуши.

Помнишь, мы в первой главе говорили: караван — это дом, из которого ты выходишь в мир, а автодом — это мир, который ты привозишь с собой? Так вот, модуль на пикапе ломает эту красивую схему. Потому что модуль — это не дом. Это *штаб*. Точка сбора. Лагерь, который ты привёз на крыше машины в такое место, куда нормальный дом просто не доедет.

Давай я тебе про него расскажу. По-честному. Со всеми плюсами и со всеми минусами. Потому что народ часто смотрит на картинки в интернете — «о, круто, пикап с домиком!» — и не понимает, во что ввязывается. А ты, как человек, который читает эту книгу, заслуживаешь правды.

Ритм: не якорь, не поток, а дерзкий прыжок.

В первой главе мы сказали: караван — это якорь, автодом — это поток. А модуль? Модуль — это *дерзкий прыжок*.

Смотри, как это работает. Ты не едешь неспешно от кемпинга к кемпингу. И ты не катишь по трассе, меняя города. Ты *пробиваешься*. По грунтовке, по камням, по лесной дороге, по броду. Цель — не дорога сама по себе и не кемпинг

с электричеством. Цель — *точка*, куда ты хочешь попасть. Озеро в горах. пляж, до которого тридцать километров без асфальта. Поляна, которую ты нашёл на карте, и которая не отмечена ни в одном путеводителе. Доехал. Заглушил. Вышел. И вот ты *там*. Не на кемпинге, не на парковке. *Там*. В тишине, в глуши, в месте, куда автодом физически не залезет, а караван тем более.

И вот тогда модуль раскрывается. Ты открываешь заднюю дверь, выдвигаешь ступеньку, и у тебя — комната. Кровать, кухня, может быть, маленький душ. Не хоромы. Но *всё своё*. В трёхстах метрах от медвежьей тропы, если хочешь. На высоте две тысячи метров, если хочешь. На берегу дикого озера, куда не ведёт ни одна дорога с твёрдым покрытием.

Ритм тут особый. Ты можешь стоять два дня, а можешь сняться и ломиться дальше по бездорожью. Но сама *дорога* к точке — это уже не переезд. Это экспедиция. Это часть приключения. Ты не «едешь в отпуск». Ты *идёшь на маршрут*.



Машина и дом: два в одном, но по очереди.

Помнишь, мы говорили про караван: отцепил — и машина свободна? Про автодом: всё в одном, никуда не деться? У модуля свой расклад.

Пока модуль на пикапе — ты везёшь дом. Но как только приехал на базу, на стоянку, на дачу — модуль можно *снять*. Краном, лебёдкой, четырьмя домкратами. Два часа работы — и модуль стоит на опорах, а у тебя *чистый пикап*. Полноценный. Рабочий. Проходимый.



Это уникальная штука. Ни караван, ни автодом такого не дают. Караван отцепил — но прицеп всё равно стоит, его надо где-то хранить. Автодом — вообще единое целое, его не разделишь. А модуль снял — и поехал. За продуктами в посёлок. На рыбалку по грязи. Дрова привезти. Друга с лодкой забрать. Пикап живёт своей жизнью, модуль стоит своей. А вечером вернулся, залез в модуль, поужинал, лёг спать.

Это как иметь *два транспортных средства*, но платишь за одно. Ну, почти.

Про людей в модуле: ещё раз и поподробнее.

Я уже говорил, но повторю, потому что вопрос возникает *постоянно*.

Во время движения в модуле находиться нельзя. Точка. Ни лежать на кровати, ни сидеть за столом, ни готовить. Модуль не сертифицирован как пассажирский отсек. Нет ремней, нет подушек, нет зон деформации. При ДТП

или даже резком торможении человек внутри модуля — это снаряд в консервной банке. Едут все в кабине пикапа. Два человека в одинарной кабине, четыре-пять в двойной. Всё.

И вот тут важный практический момент: **если вас больше, чем мест в кабине, модуль вам не подходит.** Бабушку с собой не возмёшь, если кабина на двоих. Третьего ребёнка не посадишь, если мест четыре. В этом смысле модуль жёстко ограничен конструкцией пикапа.

Семья: честно и без прикрас.

Давай прямо. Модуль — это **не семейный формат**. Не для семьи с двумя-тремя детьми. Не для трёх поколений. Не для тех, кому нужно пространство. Внутри модуля тесно. Реально тесно. Кровать — часто над кабиной. Чтобы туда забраться надо карабкаться по лесенке. Потолок — метр девяносто в лучшем случае, а чаще меньше. Кухня — это одна конфорка и крохотная раковина. Душ — если есть — это поддон размером с телефонную будку, а то и меньше.

С двумя детьми в модуле можно поехать на выходные. На неделю — уже тяжело. На две недели — невозможно. Дети растут, им нужно пространство, им нужно бегать, а не сидеть в коробке два на полтора метра.

Зато для пары или для одиночки модуль — это кайф. Два человека, рюкзак, удочки, может быть, собака. Вы едете туда, где нет людей. Ставите лагерь. Готовите на костре или на газовой плитке в модуле. Спите в тишине. Утром — в горы, на реку, на тропу. Вечером — обратно в модуль, тепло,

сухо, своя кровать. Это отдых для тех, кому не нужен «домик с маркизой и соседями». Кому нужен *лагерь*. Свой. Мобильный. В глуши.

Зима и межсезонье: тут модуль удивляет.

Казалось бы, тесный модуль, тонкие стены, какая зима? А вот и нет. Пикап с полным приводом и модуль с утеплением — это *зимний экспедиционный комплект*. Пока караванщик сидит дома и смотрит в окно, пока автодомщик ищет кемпинг «с подогревом», владелец модуля едет по заснеженной грунтовке в горы. Или в тайгу. Или на замёрзшее озеро.

Да, модуль не такой тёплый, как полноценный автодом. Да, вода может замёрзнуть в трубках, если не утеплить. Но есть автономные отопители, есть газовые баллоны, есть спальники на случай, если печка не справится. И есть полный привод, который довезёт туда, куда другие не доедут.

Межсезонье — вообще золотое время для модуля. Грязь, слякоть, распутица — всё это для пикапа не проблема. Пока караван застрянет на первом же грунтовом съезде, модуль проедет.

Бюджет: дешевле автодома, но не дёшево.

Давай посчитаем, чтобы не было иллюзий.

Плюс: модуль дешевле автодома. Хороший модуль стоит как половина автодома, а то и меньше. Если пикап уже есть — вообще красота, добавил модуль и поехал.

Минус: пикап нужен. Если его нет — это ещё одна крупная покупка. И пикап — не легковушка, он ест топливо, ему

нужна зимняя резина, у него расход пятнадцать-двадцать литров на сотню с модулем.

Ещё минус: модуль надо где-то хранить, когда он не на пикапе. На участке, в гараже, в хранилище. Он занимает место. Это не караван, который можно оставить на стоянке, и не автодом, который стоит во дворе.

Итого: стартовые вложения ниже, чем у автодома. Ежедневные расходы на топливо — выше, чем у каравана. Гибкость стоянки — максимальная, потому что можно встать бесплатно, где угодно. Кемпинги не нужны, инфраструктура не нужна ничего не нужно.

«Удалёнка»: можно, но без комфорта.

Буду честен: модуль — это **не офис на колёсах**. Тесно. Стол маленький, если вообще есть. Монитор не поставишь. Стул нормальный не влезет. Интернет — только мобильный, и в глуши, куда ты заехал, сигнала может не быть вообще. Если ты пишешь тексты, занимаешься разработкой приложений, рисуешь — можно. Ноутбук на коленях, тишина во круг, красота. Но если у тебя каждый день созвоны, видеоконференции, нужен стабильный широкополосный интернет — модуль не для тебя. Ты будешь искать точку с сигналом, а не точку с красивым видом.

Караван на кемпинге с Wi-Fi — это полноценный офис. Автодом с солнечными панелями и роутером — мобильный офис. Модуль — это, скорее, *полевой блокнот*. Записать мысли, набросать план, отправить письмо, если поймал

связь. Но не работать восемь часов в день.

Нестандартные задачи: где модуль незаменим.

А теперь давай про то, ради чего модуль вообще существует. Про задачи, которые не решит ни караван, ни автодом.

Экспедиции. Научные, фото-, охотничьи, рыболовные. Ты забрасываешься в точку, где нет ничего, и живёшь там неделю. Модуль — это база. Тёплая, сухая, со своей кухней и кроватью. Не палатка. Не гостиница за двести километров. *База.*

Работа в удалённых районах. Геологи, строители, лесники, энергетики. Люди, которые едут на объект в тайгу или в горы и живут там месяцами. Модуль на пикапе — это их *жилё*. Не вагончик, не бытовка. Свой дом, который можно перевезти на следующий объект.

Спорт и хобби. Велосипеды, каяки, лыжи, доски для сёрфа. Всё это крепится на пикап или перевозится в модуль. Ты приезжаешь на точку, выгружаешь снаряжение, весь день катаешься, вечером — в модуль, горячий душ, ужин, сон. Автодом так не может, потому что не проедет по грунтовке к реке, а караван тем более.

Спасательные и волонтёрские задачи. В зоне стихийного бедствия, в труднодоступных районах. Модуль на пикапе — это мобильный штаб, тёплая комната, место, где можно переночевать и не зависеть от инфраструктуры.

Слушай, я обещал тебе историю. Держи. Это было

несколько лет назад, в одном горном районе. Не буду называть точное место, да это и не важно. Суть не в географии, а в том, что произошло.

Ливни шли трое суток. Не дождь — стена воды. Горные речки, которые в августе пересыхают до ручейка, за одну ночь превратились в ревущие потоки. Снесло мост. Размыло единственную дорогу, которая вела к посёлку. Не просто ямы — *размыло*. Полотно ушло, асфальт треснул, грязь по колено. Посёлок оказался отрезан. Тридцать с чем-то домов, школа, фельдшерский пункт. И ни одна машина не пройдёт. Ни скорая. Ни грузовик с хлебом. Ни автобус.

Снизу, из райцентра, пытались пробиться. Не вышло. УАЗ сел. «Нива» не потянула. Автодом, который случайно оказался в тех краях у туристов, даже не пытался — человек просто посмотрел на эту кашу из глины и камней, развернулся и уехал обратно. И правильно сделал, на автодоме туда нечего было делать.

А один мужик из соседнего района — у него пикап был с модулем, он на нём на рыбалку ездил, — узнал, что посёлок отрезан. И что у местного фельдшера кончились лекарства. Инсулин, сердечные, детские жаропонижающие. Аптечка фельдшерского пункта рассчитана на неделю, а дорога может быть закрыта месяц.

Он загрузил в модуль всё, что смог собрать: лекарства, которые купил в районной аптеке, продукты, воду, газовые баллоны. Сверху на пикап — генератор. И поехал. Не по дороге.

По *направлению*. По тому, что от дороги ничего не осталось. По обочине, по лесной просеке, по камням. Пикап с полным приводом, на пониженной, модуль на крыше. Медленно. Местами пешком шёл впереди, смотрел, не провалится ли. Местами лебёдкой себя вытягивал. Четырнадцать километров, которые по нормальной дороге — это двадцать минут, он ехал *семь часов*. И, наконец-то, доехал. И вот тут модуль показал то, для чего он, может быть, даже и не создавался. Этот мужик снял модуль с кузова пикапа, и организовал фельдшерский пункт. Выгрузил лекарства. А модуль — тёплый, сухой, со своей плитой и запасом воды — стал *базой*. Там ночевал фельдшер, потому что его собственный дом подтопило. Там грелись двое стариков, у которых печку залило. Там кипятили воду для детского питания, когда в посёлке отключилось электричество. Модуль размером два на три метра. Кровать, конфорка, полка. Не хоромы. Но в ту ночь это был *дом*. Для тех, у кого дома больше не было. Дорогу открыли через девять дней. Всё это время пикап стоял у фельдшерского пункта и работал. Не как кемпер. Не как «игрушка для отпуска». Как *точка жизни* в отрезанном от мира месте.

Я тебе это рассказываю не для того, чтобы ты растрогался. Хотя, чего уж, история крепкая. Я рассказываю это для того, чтобы ты понял одну вещь: модуль на пикапе — это не только про рыбалку и красивые фотографии в социальных сетях. Это про то, что в нужный момент ты можешь *добратся ту-*

да, куда другие не могут. И привезти с собой не просто себя, а *тепло, еду, свет, крышу.* В одном компактном комплекте, который влезает на крышу грузовичка. Караван туда бы не доехал. Автодом тем более. А пикап с модулем — доехал. Потому что у него нет ни длины автодома, ни привязки каравана к дороге. У него есть полный привод, клиренс и *дерзость.*

И вот когда ты в следующий раз увидишь пикап с модулем на трассе, не думай: «Аааа, очередной рыбак едет...». А может, он едет на рыбалку, может, он просто знает, что, если что-то случится — он доедет. И привезёт.

А теперь давай сравним всех троих.

	Караван	Автодом	Модуль на пикап
Люди в движении	В машине	В салоне дома	В кабине пикапа
Ритм	Неспешный, якорный	Динамичный, потоковый	Экспедиционный, дерзкий прыжок
Проходимость	Низкая	Средняя	Высокая, 4x4
Пространство внутри	Много	Много	Мало
Семья с детьми	Отлично	Хорошо	Не для больших семей
Зима	Простаивает	Ездит	Ездит, включая бездорожье
Снятие / разделение	Отцепил — машина свободна	Нет	Снял модуль — пикап свободен
Бюджет старта	Низкий	Высокий	Средний
Стоянка	Кемпинг нужен почти всегда	Кемпинг или бесплатно	Почти всегда бесплатно
«Удалёнка»	Стационарный офис	Мобильный офис	Полевой блокнот
Стиль отдыха	Дача на колёсах	Отель на колёсах	Лагерь в глуши

Подведём итог:

Караван — для тех, кто хочет *жить* на одном месте и никуда не торопиться.

Автодом — для тех, кто хочет *ехать* и жить в дороге.

Модуль на пикапе — для тех, кто хочет *забраться туда, где нет дорог*, и жить там.

Три разных характера. Три разных отпуска. Три разных человека. И ни один из них не лучше другого. Они просто для разных людей и для разных задач.

А дальше у нас по плану — техника. Что у этих троих под кожей. Конструкция, вес, тормоза, сцепка, категории прав.

Всё то, что определяет, *почему* они такие разные не только на словах, но и на железном уровне. Готов? Тогда перевернём страницу.

Глава 4. Как строятся автодома.

Небольшая экскурсия на завод-изготовитель

Знаешь, я тебе сейчас расскажу то, что не найдёшь в глянце-вых каталогах и в красивых видео на YouTube. Я расскажу, как автодом рождается. Из куска металла, из листа фанеры, из ведра клея. Потому что одно дело — смотреть на готовый дом на колёсах и думать: «О, красиво». И совсем другое — понимать, что вот эта стена — это сэндвич из трёх слоёв, а вот тот шов промазан герметиком, который не должен задубеть за десять лет, иначе всё сгниёт. Я работал на производстве. И сейчас проведу тебя по цехам. Не как экскурсовод с заученным текстом, а как человек, который знает, где что лежит и почему именно так.

С чего всё начинается: с шасси

Любой автодом начинается не с мебели и не с занавесок. Он начинается с **шасси**. С того, на чём будет стоять и ехать будущий дом.

Автомобили бывают заднеприводные (4×2), переднеприводные (2×4) и полноприводные (4×4). И на любой из этих колёсных формул можно построить дом на колесах. Тради-

ционный, серийный — обычно передний или задний привод. Специализированные, экспедиционные — полный.

И вот что интересно: приходишь на завод одного производителя, потом на завод другого, третьего — и видишь, что все **процессы почти одинаковые**. Неважно, это бюджетный «Carado» или дорогуший «Carthago». Сэндвич-панели клеят одинаково. Мебель ставят одинаково. Окна вклеивают одинаково. Конечно, в дорогих моделях материалы лучше, отделка богаче, опций больше. Но сама *технология сборки* — одна на всех.

Почему так? Три причины

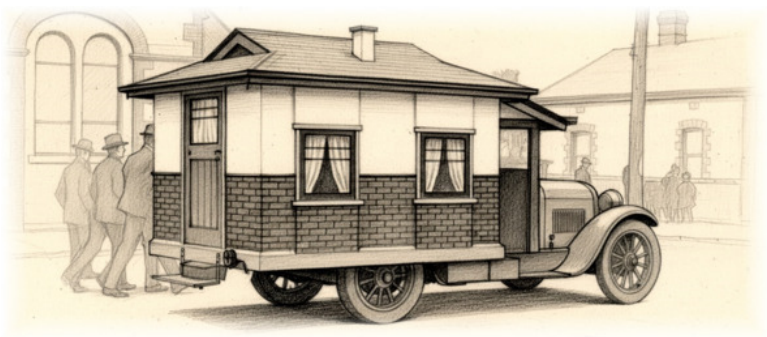
Первая. Шасси. Почти все производители используют одни и те же базы: Fiat Ducato, Mercedes Sprinter, Iveco Daily, Ford Transit. Не потому, что лень придумать своё. Просто эти шасси заточены под фургоны, и альтернатив мало.

Вторая. Комплектующие. Окна, двери, люки, газовая арматура, баки, отопители, холодильники — всё это делают *сторонние* заводы. И поставляют на сборочное производство как готовые изделия. Один и тот же люк «Dometic» или «Seitz» стоит и в автодоме за тридцать тысяч евро, и в автодоме за сто. Один и тот же холодильник «Thetford». Одна и та же газовая плита. Завод-сборщик не производит окна. Он их *вклеивает*.

Третья. Порядок операций. Сэндвич-панели → пол →

мебель → стены → крыша. Или мебель внутри готового фургона. Вариантов два-три, и все заводы выбирают из них.

Кстати, а ты знал, что самые первые автодома строились на базе обычных грузовичков? Брался малотоннажный грузовик, с него снимали грузовой кузов, а вместо него ставили коробку из фанеры и дерева. И никто не парился про вес: шасси и так рассчитано возить груз, так что хоть мебель из дуба ставь — не переломится. Делали их штучно, каждый был уникален, никаких стандартов не существовало.



А потом появились переднеприводные шасси. И вот это уже перевернуло всё. Потому что задняя ось у переднеприводного автомобиля — это, по сути, просто тележка. Её можно сдвинуть на любое расстояние от кабины. Можно сделать любой ширины. И вдруг автодом может быть **до десяти метров длиной**. Десять метров дома на колёсах! Произ-

водители это поняли и начали строить длинные, просторные фургоны, в которых можно жить по-настоящему.

Сэндвич-панель: из чего сделаны стены

Современный жилой фургон — это не железная коробка и не деревянный сруб. Это **сэндвич-панель**. Многослойная, лёгкая, тёплая. И вот тут начинается то, что обычный покупатель не видит и не понимает, а ты сейчас поймёшь.

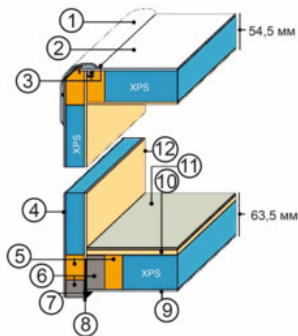
Сэндвич-панель — это три слоя. Наружный. Внутренний. И утеплитель между ними. Наружный слой — обычно тонкий алюминий или стеклопластик. Внутренний — тоже алюминий, фанера или декоративный пластик. А между ними — теплоизоляция. И вот тут важно, *какая*.

В спецификациях ты можешь увидеть две аббревиатуры: **XPS** и **EPS**. Оба — пенополистирол. Оба утепляют. Но ведут себя по-разному, и разница эта *принципиальная*.

EPS — это, грубо говоря, тот самый пенопласт, который ты видел в упаковке от телевизора. Он дешёвый. Он лёгкий. И он *дышит* примерно, как дерево: впитывает влагу и отдаёт её. С одной стороны, это хорошо: стены «дышат», в фургоне не так душно. С другой стороны, если наружный слой повредился, и вода попала внутрь — EPS её впитает. И начнёт мокнуть, гнить, пахнуть. Деревянные закладные внутри панели потянут влагу за собой. Через год-два ты увидишь на наружной стене лёгкую волну, а внутри — запах гнили.

XPS — это экструдированный пенополистирол. Он дороже. Но он **не впитывает воду вообще**. Даже если ты пробил наружный слой, даже если льёт дождь на оголённый утеплитель — XPS не напьётся. Он останется сухим. А значит, не потеряет теплоизоляцию, не начнёт гнить, не потянет за собой деревянные элементы.

Но у XPS есть обратная сторона: он *не дышит*. Совсем. В фургоне с XPS-стенами влажность выше, воздухообмен хуже. Поэтому в таких автодомах вентиляция прорабатывается особенно тщательно: принудительные вытяжки, люки с вентиляторами, продуманные воздушные потоки. Без этого будет эффект термоса.



Соединение крыши, пола и стены автодома: 1 — Широкий клееный алюминиевый профиль; 2- Крыша из армированного полиэстера; 3 — Водонепроницаемая мастика на стыках панелей; 4 — пластик, армированный стекловолокном;

5- деревянный брусок; 6 — высокопрочной полиуретан; 7 — дополнительная композитная вставка; 8 — специальная дополнительная защита от воды; 9 — усиление под армированным стекловолокном; 10 — 6 мм фанера; 11 — противоскользкий ПВХ; 12 — внутренняя стена с покрытием.

А теперь смотри, как это работает на практике, в зависимости от цены автодома.

Бюджетный сегмент. Стена — это деревянный каркас из брусков, обклеенный алюминием снаружи. Между брусками — листы EPS. Изнутри — декоративный слой. Всё это прессуется с клеем. Так делают, например, «Carado» и «Sunlight» (дочерние бренды концерна «Hymer»). Дёшево, сердито, работает. Но если повредил стену — жди беды.

Средний сегмент. Тут уже хитрее. Крыша и пол — из XPS, а стены — из EPS. Так делают «Knaus», «Hobby», «Eura Mobil». Логика понятна: крыша и пол больше всего страдают от воды, их защищают XPS. Стены дешевле делать из EPS.

Класс А, премиум. Никакого дерева в стенах. Вместо деревянных брусков — полосы из высокопрочного полиуретана. Утеплитель — только XPS. Алюминий с обеих сторон. Так строят «Carthago», «Laika», «Frankia». Дорого. Но такая стена не боится воды, не гниёт, не деформируется.

Отдельно скажу про **пол**. Он тоже сэндвич-панель, но с особенностями. Снаружи — противоскользкий ПВХ или стеклопластик. Внутри утеплитель. Изнутри — фанера или

алюминий. Пол крепится к раме и несёт на себе всю мебель, людей, оборудование. Он должен быть прочным.

И ещё один момент, который мне нравится. Концерн «Numer» запатентовал собственную сэндвич-панель под названием **PUAL**. Первое поколение: алюминий снаружи, XPS внутри, фанера изнутри. Второе поколение: алюминий с обеих сторон, улучшенный XPS, ноль дерева. Они заявляют, что панель PUAL толщиной 30 миллиметров держит тепло как кирпичная стена толщиной 68 сантиметров. А панель 35 миллиметров — как кирпичная стена 80 сантиметров. Я не проверял кирпичную стену, но в фургоне зимой в футболке ходить можно. Это факт.

Окна, двери, люки: не то, что ты думаешь

А теперь внимание. Окна в автодоме — это **не автомобильные стёкла**. И не алюминиевые рамы со стеклом, как было до 1978 года. В семьдесят восьмом приняли закон: в жилых фургонах и автодомах запрещено ставить автостекло в металлических рамах. Безопасность. Авария — и стекло летит в лицо.

Вместо этого перешли **акриловые окна**. Без металлических рамок. Акриловый стеклопакет — два слоя акрила с герметичной воздушной камерой между ними. Держит тепло лучше, чем обычное автомобильное стекло. Не бьётся на осколки. Лёгкий.

Конструктивно окно кемпера — это две рамки. Наружная с акриловым стеклопакетом. Внутренняя с москитной

сеткой и ролл-ставней или жалюзи. Закрываешь окно — обе рамки прижимаются друг к другу через резиновый уплотнитель. Герметично. Тепло. Ни один комар не пролезет. Рассчитаны такие окна на толщину стены от 25 до 50 миллиметров.

И вот что важно понять: **завод, который собирает автодом, не делает окна.** Он их покупает. У «Seitz», у «Dometic», у других поставщиков. Поставляются они на склад в упаковках, и монтажник их клеивает. Иногда на двух абсолютно одинаковых автодомах одного бренда окна могут быть от разных поставщиков. Это нормально.

Двери тоже поступают с другого завода. Со стороны жилой зоны на двери — пластиковая накладка с кармашками для мелочей. В дорогих моделях дверь — это сама по себе сэндвич-панель: алюминий снаружи, XPS внутри, АБС-пластик изнутри. Плюс клеенное акриловое окно, москитная сетка, нормальный замок. Ставят дверь либо до монтажа стены, либо после сборки фургона — зависит от технологии завода.

Люки. Без них никуда. Вентиляция, свет, аварийный выход. Самый популярный размер — 400 на 400 миллиметров. Но есть и другие. В дорогих автодомах класса А ставят люки с электроприводом, с пультом, с LCD-подсветкой. Вытяжные вентиляторы обычно на люках в туалетной комнате и душевой. Всё по той же технологии: акрил, москитная сетка, жалюзи.



Клей и герметик: невидимый герой

Теперь я тебе сейчас расскажу про вещь, которую никто не замечает, пока не потечёт люк, окно, или тык на стене. Про **клеи-герметики**.

Представь: ты склеиваешь алюминий с пластиком, пластик с деревом, дерево с пенополистиролом. У всех этих материалов разное тепловое расширение. Алюминий на солнце расширяется, пенополистирол — нет. На морозе всё сжимается, но по-разному. И вот на этих стыках, если герметик задубел, появляются микротрещины. В них попадает вода. Зима. Вода замерзает, расширяется, трещина растёт. Весна. Тает, вода уходит глубже. И через пару сезонов деревянные закладные внутри панели начинают гнить. Поэтому герметик в автодоме должен быть **не застывающим**

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.