

Новые технологии

Этот вид транспорта экологически безопасен, работает почти бесшумно и вдобавок в несколько раз дешевле в обслуживании. Владелец автомобилей с батареей вместо бензобака не тревожат растущие цены на заправках. Для них станции работают вообще бесплатно. Правда, их пока очень мало.

Десятикратная экономия

Денис Иванов – предприниматель. Говорит, что одной зарядки его Mitsubishi i-MiEV хватает, чтобы дня три ездить по городу. Судя по карте, в районе Остроленского есть станция, где заряжают электромобили, но Денис эту информацию не проверял. Ему хватает обычной розетки в гараже собственного дома.

– Аккумулятор заряжается в течение четырёх часов, – говорит он. – Летом этого хватает километров на сто. Уровень потребления электроэнергии схож с обычным чайником. Полная зарядка обходится в 42 рубля. А если дом не газифицирован, то тариф ещё ниже и, соответственно, расходы тоже. В августе я проехал 502 километра, потратил на зарядку 260 рублей, в сентябре за 908 километров – 432 рубля. На машине, которая работает на бензине, потребовалось бы гораздо больше, а ещё масло, свечи, фильтры и прочее. В общем, использовать электромобиль раз в десять дешевле и менее хлопотно.

Далеко за город Денис ездить опасается, хотя говорит, что автомобиль можно оживить, буксируя на тропе, – батарея заряжается от движения, и есть шанс добраться до мест с электричеством и добрыми людьми, которые согласятся им поделиться.

– Можно и сторожа на обычной стоянке попросить, – отметил Денис. – Вряд ли это будет стоить дорого. Если у них тариф 3,19, то затраты – рублей 50. Наверное, добавят какую-то сумму за хлопоты. Самому не доводилось обращаться, не было потребности. Для дальних поездок использую другую машину, с обычным двигателем.

В Магнитогорске пока продают только детские электрокары, а для взрослых – квадроциклы. В Челябинске есть салон, где предлагают настоящие машины нового поколения. Но Денис дожидаться прогресса в родном регионе не стал. Купил за 800 километров от Магнитки, в Удмуртии.

– Выбрал именно эту, потому что среди электромобилей она самая экономичная и меньше весит, – пояснил предприниматель. – У неё батарея идёт не через всё днище авто, а только по половине.

– А что будет, если проехать по глубокой луже? – интересуюсь.

– Батарея герметичная, – ответил Денис. – Ездил в ливни и после них, всё нормально.

После списка бонусов было странно услышать, что машина выставлена на продажу. Оказалось, что отдел предпринимателя располагался в «Зорях Урала» и пострадал от случившегося там пожара.

– Надо обставлять новый магазин да и дом достраивать, – пояснил Денис. – Думаю, лет через десять половина машин в мире будут электрическими. Ведь вскоре планируют запустить аккумулятор, который весит столько же, сколько нынешние, но при этом способен накапливать в десять раз больше энергии. Соответственно, пробег электромобилей на одной зарядке значительно увеличится. А если и цена понизится, то полностью исчезнет надобность в обычных машинах.

Мороз страшен

Ещё одного владельца электрокара удалось найти в Белорецке.

Зарядка для авто

Некоторые горожане пересели на электрокары и гибридные машины



Артём Лис



Марсель Махаматов



Марсель Махаматов занимается продажей и ремонтом автомобилей, за рулём 21 год и со временем пришёл к решению о покупке не очень обычного средства передвижения.

– Около года назад приобрёл семилетний Nissan LEAF, – рассказал он. – Это один из самых недорогих и популярных электромобилей в России. Конечно, по сравнению с обычными машинами он не был дешёвым. За 600 тысяч рублей, которые я заплатил, можно было взять новый автомобиль. Зато большая экономия при эксплуатации и не надо возиться с обслуживанием мотора и коробки передач, которая в электромобиле похожа на автомат, но ещё лучше – бесступенчатая. Живу в частном доме, есть тёплый гараж, что очень важно для батареи. Там и заряжаю. Из дополнительных плюсов – бесшумность и очень быстрый набор скорости. Главный минус – маленький запас хода. На одну зарядку около 100 километров, а если ездить с печкой зимой, да ещё очень быстро, то он может понизиться до 30.

Марсель отметил, что электромобиль лучше надолго не оставлять на улице в мороз, иначе он будет

ползать, словно черепаха, пока аккумуляторы не наберут нужную температуру. Два раза ему пришлось тащить заглохшую машину. Так что от обычного автомобиля, который работает на бензине, пока не отказался, а траты на полную зарядку от обычной розетки оценил в 50 рублей.

– Моя машина теперь одна из достопримечательностей Белорецка, – улыбнулся Марсель. – Очень многие подходят расспросить, что это такое, как работает. Удивляются, до чего дошёл прогресс, фотографируются.

Впрочем, особых перспектив развития этого направления предприниматель не видит. Считает, что бензиновые короли не дадут рушить их бизнес. А уж до маленьких городов мода на электрокары дойдёт и вовсе не скоро, там ведь вообще нет заправок. Впрочем, карты в Интернете показывают, что в Белорецке одна всё-таки есть, на Карла Маркса, 178.

Преимущества гибрида

Управляющий магнитогорским автоклубом Артём Лис выбрал универсальный вариант – гибрид,

который может ездить и на бензине, и на электричестве.

– Главные фишки такого авто – низкий расход топлива и хороший крутящий момент от электромотора на низких оборотах, быстрый старт, – говорит Артём. – Очень не хватает этого на обычных машинах. У меня была Honda Civic Hybrid, объём двигателя 1,3, 95 лошадиных сил. Между блоком двигателя и корпусом коробки передач стоял электромотор на 20 лошадиных сил, он работал как вспомогательный. Примерно до 50 километров в час можно было передвигаться только на электромоторе. Двигатель внутреннего сгорания в этом случае полностью выключался за счёт системы VTEC. Заряжать отдельно такой автомобиль не нужно, при торможении электродвигатель работал в режиме рекуперации и заряжал высоковольтную батарею, причём довольно быстро. Зимой было удобно то, что ДВС при минус двадцати почти мгновенно заводился от электромотора и высоковольтной батареи. А ещё на этом гибриде есть функция старт-стоп. В пробках ДВС выключался, а всё бортовое питание – музыка, фары, кондиционер – могло работать до

40 минут на заряде от высоковольтной батареи.

Среди минусов – элементы аккумулятора, которые со временем выходят из строя и требуют замены. Обстоятельства так сложились, что гибрид пришлось продать, но в будущем Артём планирует приобрести похожий, что-нибудь посвежее, после 2013 года выпуска. Переселиться на «чистый» электрокар пока не рискует, хотя говорит, что если появятся зарядные станции, то об этом можно подумать.

Передовой Челябинск

Ещё несколько лет назад казалось, что электромобили – европейское развлечение, в котором нет особой нужды в России с большими запасами нефти и газа. Но потихоньку на первый план выходят вопросы экологии, так что этот вид транспорта стал распространяться, причём не только в столице. В 2018 году открыли зарядные станции между Челябинском и Екатеринбургом, а также на трассе Магнитогорск–Челябинск. Появились электрозаправки в Южноуральске, а в 2019 – в Орске. В Уфе «Карта зарядных станций России» показывает две точки. Зато Челябинск недавно побил региональные рекорды. С конца августа этого года там работает десять электрозаправок с разъёмами, через которые можно полностью зарядить автомобиль за час. В области всего 34 владельца электрокара, и многие южноуральцы относятся к этой инициативе с насмешкой. Спрашивают, почему бы не открыть ещё парковку для марсохода, ведь «остальные-то проблемы решены». Между тем, губернатор Челябинской области Алексей Текслер заявил, что регион готов стать «пилотом» в цифровизации электросетевого комплекса. Экологичный транспорт станет одним из шагов к новому образу Южного Урала.

«Известия» пишут, что, по прогнозам специалистов, в ближайшие годы количество электрочарядных станций в России может вырасти в два-три раза. Они начнут появляться на АЗС, парковках, при крупных торговых центрах, а также в жилье элит- и бизнес-класса. В Санкт-Петербурге с 1 января 2019 года начал действовать локальный нормативный акт, обязывающий застройщиков устанавливать зарядные станции в новых жилых комплексах. А в Москве считают, что о расширении сети зарядных станций могли бы позаботиться и управляющие компании, но они пока не проявляют особого желания двигаться в этом направлении. Возможно, позиция УК изменится, когда электрокаров станет больше.

В октябре в Москве состоялся международный форум инновационных транспортных технологий «Автонет-2019». Там было отмечено, что Россия должна следовать примеру других стран и развивать электрочарядную инфраструктуру, выделять субсидии на покупку электромобилей. Предполагается, что стоимость таких машин будет снижаться, а в будущем появится кросс-мобильность, то есть возможность пересекать всю территорию России на электромобиле.

По данным «Автостата», на начало 2019 года в России эксплуатировалось порядка 3,6 тысячи электромобилей. Больше всего их зарегистрировано в Приморском крае. За ним следуют Москва, Подмосковье и Санкт-Петербург. В стране менее тысячи электрозаправочных станций. Около 200 из них находятся в Москве и Московской области. Часть ЭЭС России по различным причинам не работает. Для сравнения – в Амстердаме около 20 тысяч зарядных станций, включая точки в подземных паркингах и общедоступных местах.

Татьяна Бородина