



Э-ПОНИ

Ничего общего с «ё-мобилями!». Просто E-Trucks, «Э-грузовики», — распространенное в Западной Европе обозначение грузовых электромобилей. Значит, новый компактный Mitsubishi Canter (слово «canter» в переводе с английского означает галоп, легкую рысцу) с электроприводом — «Э-пони». Мы познакомились с ним на выставке IAA в Ганновере.

Федор ЛАПШИН, фото автора и компании Daimler

Во время недавнего знакомства с грузовиками Mitsubishi Canter российской сборки (AP №18, 2014) представители СП Фузо КАМАЗ Тракс Рус упомянули о том, что хотели бы завезти в Россию в качестве эксперимента электрический Canter. Вдруг он найдет применение в центрах городов и экологически чистых зонах? Впервые электро-Canter с обозначением E-Cell демонстрировался еще четыре года назад, на выставке IAA-2010. Но тогда это был даже не прототип, а макет: достаточно было взглянуть на расположение высоковольтных батарей! Две из них были подвешены снизу к лонжеронам, словно бомбы к фюзеляжу самолета, еще одна располагалась вертикально за кабиной. И качество самого Кантера вызывало массу вопросов: в бардачке одной из выставочных машин (с обычным, дизельным двигателем) мы обнаружили пригоршню болтов и гаек, забытых сборщиками...

В гамме грузовиков Canter есть и дизель-электрический гибрид: на сегодняшний день изготовлено уже 2000 таких машин, причем тысяча из них продана в Японии. И если поездка на гибридном Кантере по Германии в 2009 году не впечатлила (в основном из-

за коробки-«робота», которая медленно переключалась и дергала машину), то, поездив на гибриде нового поколения минувшей весной, я остался доволен. Машина оказалась гармоничной, и попытки «посадить» аккумуляторы, двигаясь со скоростью пешехода (на малых скоростях работает только электропривод) успехом не увенчались: при максимально допустимом разряде аккумуляторов умная электроника автоматически завела дизель.

И вот теперь в Ганновере дебютировал электрический Canter E-Cell нового поколения: он, как и его предшественник, стоял на даймлеровском стенде, поскольку «грузовая» марка Mitsubishi Fuso принадлежит концерну Daimler.

«Я знаю этого русского парня: мы вместе ездили на гибриде, и он несколько километров плелся вдоль обочины на «аварийке», пытаясь посадить аккумуляторы! — радостно сообщил своим коллегам знакомый немец, когда я подошел к выставочной машине. — А знаете, что они творят в своей России? Этот парень показывал мне фотографии здорового вездехода Mercedes Zetros на снегу в управляемом заносе!»

После такой речи стендисты прониклись уважением — и добрых полча-

са водили меня вокруг электрического Кантера. К сожалению, революции в мире электромобилей он не произведет, поскольку запаса аккумуляторов хватит, судя по рекламной листовке, «больше чем на 100 км» (читай, на 100 км), а зарядка от сети 220 В длится от семи до двенадцати часов, в зависимости от силы тока. Однако есть и розетка для 400-вольтовой сети: такая зарядка длится всего час.

Конструкция самой машины, в отли-



Слева под кабиной виден электромотор насоса гидроусилителя руля. Перед ним — два электрических отопителя



По обеим сторонам рамы — аккумуляторные батареи с воздушным охлаждением. Между лонжеронами — распределительная коробка



Сзади с правой стороны — зарядный щиток с розетками на 220 В (слева), 400 В (в центре) и аварийной кнопкой отключения



За передними колесами — блоки, автоматически отключающие электросистему в случае аварии



А вот и обычная, 12-вольтовая батарея. Увы, она закрыта только сверху, как и у серийных машин



Электромотор расположен на месте коробки передач, а под кабиной — три трансформатора для разных систем грузовика

чие от прототипа, доведена до ума, все компоненты электропривода аккуратно размещены и грамотно соединены между собой, в том числе при помощи мощных «военных» электроразъемов, которые применяются в «оборонке». Позабавил здоровенный электромотор насоса гидроусилителя руля, но разработчики обещают сделать его более компактным.

Характеристики вполне приемлемые: максимальная скорость — 90 км/ч, грузоподъемность — три тонны при полной массе, равной шести тоннам. Кстати, электропривод «съедает» 900 кг, из которых 500 кг приходится на батареи (но это отчасти компенсируется отсутствием двигателя внутреннего сгорания и топливного бака).

Покататься бы на таком «Э-пони»! Но пока — вряд ли: построено лишь десять экземпляров, из которых один находится в Японии, один стоял на выставке и восемь с июля проходят испытания в Португалии (там находится европейский завод по производству Кантеров). Неизвестна и стоимость: если за гибридный привод для Кантера надо доплачивать ровно 8500 евро, то цену электромобиля не называют. Может быть, потому, что она чересчур высока?

Между тем в Германии проходят эксплуатационные испытания несколько «Э-грузовиков», но других марок и более тяжелых, полной массой 12 т. С одной стороны, они очень дороги (например, у Iveco за аккумуляторы надо доплачивать 124 тысячи евро, за электропривод — 83 тысячи евро), зато покупателю не надо платить налог, обычный для дизельных грузовиков (а это 556 евро в год). Ожидается, что батареи прослужат лишь пять—шесть лет, но к этому моменту уже придет пора продавать машину...

В общем, пока ситуация с электромобилями до конца не ясна. Но если «Э-пони» однажды появится у нас — будет любопытно. ■