

стью копирует машину-донора. I-MiEV относится к классу А и обладает достаточно вместительным салоном, рассчитанным на четверых пассажиров.

Багажное отделение «Мяу» ничуть не потеряло в объёме и функциональности, несмотря на то что под ним помещён электродвигатель. Аккумуляторная батарея машины — это 88 литий-ионных элементов, рядком уложенных под пассажирские сиденья. Ёмкость батареи — 16 кВт·ч, масса — 180 кг. Зарядки хватает на 160 км пути в режиме «эконом» или 147 км в обычном, когда педаль «газа» нажимается почаще. Если сравнивать с бензиновым авто, то эксплуатация электрокара выгоднее примерно в девять раз.

Электромотор выдаёт 64 л. с., разгонная динамика — 9 секунд до 100 км/ч. «Максималка» — 130 км/ч. Однако при такой езде машина начинает попискивать: «Хозяин, я скоро разряджусь». Кстати, от обычной розетки i-MiEV заряжается семь часов, от промышленной трёхфазной — всего час.

В 2014 году благодаря отмене ввозных пошлин на электромобили цена на Mitsubishi i-MiEV была установлена в 999 тыс. руб. против почти 2 млн руб. в 2013 году. Однако сказать, сколько будет стоить авто в новых экономических реалиях, пока невозможно.

Родственник «Мяу» — хэтчбек Nissan Leaf. Он стал самым продаваемым электромобилем в Европе. Это по-настоящему первый массовый электромобиль. Под вполне обычной внешностью — ниссановская платформа V, которую хэтчбек делит с кроссовером Juke, и начинка, разработанная с нуля. Основной агрегат — расположенный



ЕСЛИ СРАВНИВАТЬ С БЕНЗИНОВЫМ АВТО, ТО ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЭЛЕКТРОКАРА ВЫГОДНЕЕ ПРИМЕРНО В ДЕВЯТЬ РАЗ

под капотом электродвигатель, развивающий 80 кВт и 280 Нм крутящего момента. Питается от литий-ионной батареи ёмкостью 24 кВт·ч.

В Leaf также предусмотрено два гнезда для зарядки. От обычной сети батарея полностью заряжается за восемь часов. Восстановление ёмкости на спецстанции займёт порядка 30 минут.

Запас хода — 160 км. По тарифу при цене 1,16 руб. за кВт·ч одна заправка обойдется всего в 27 руб.

Правда, эксперты отмечают, что сам электрокар тесноват, багажник его невелик, а разогнаться на нём более 160 км/ч никак не получается.

А вот Chevrolet Volt как концепт был представлен на Детройтском автосалоне ещё в январе 2007 года. В 2010 году стартовали продажи на американском рынке. Авто оснащено аккумуляторными общей массой 198 кг, которые размещены в багажном отделении, что «съедает» значительную часть его объёма. Кстати, Volt нельзя назвать полноценным электрокаром — в нём помимо тягового электромотора на 149 л. с. с 75-сильным генератором установлен четырёхцилиндровый бензиновый движок объёмом в 1,4 л и в 84 «кобылы». Двигатели состыкованы через планетарную трансмиссию, что позволяет им работать как вместе, так и отдельно друг от друга.

