



Но если нажать на педаль, то BMW начнёт ощутимо отставать в эффективности.

В разгоне M5 также проигрывает электрокару — 4,4 секунды до «сотни». Но главное — это цена. Для BMW она начинается с маркера в \$150 тыс., что в два раза дороже более быстрого и экономичного электромобиля.

Да и вообще, Tesla Model S — это реально что-то космическое. Машина будущего. Она уже узнаваема своим шильдиком и собственными, непередаваемыми обводами. Перед этим электромобилем даже самые крутые тачки начинают выглядеть обыденно. Ну да, «Порш». Ну да, 911...

Ввезти Tesla Model S в Россию сегодня стоит около 4 млн руб. И весьма вероятно, что цены будут расти.

Мороз по санкциям

То, что пошлины на ввоз электромобилей отменены, вроде бы — ура. Тут бы в пору говорить о мощном всплеске популярности электрокаров на российском рынке. Однако не всё так просто. Ложка дёгтя раз: отмена пошлин распространяется только на юридические лица. Рядовому гражданину на таможне придётся заплатить 48% от стартовой стоимости автомобиля. Ложка дёгтя два: не будем забывать о скачках вокруг рубля, евро и доллара.

К тому же за последние годы почти ничего не изменилось в плане электро-



ХОЛОД НЕГАТИВНО ВЛИЯЕТ НА АККУМУЛЯТОРЫ, СНИЖАЯ ПРОБЕГ НА ОДНОЙ ЗАРЯДКЕ В ДВА–ТРИ РАЗА

мобильной инфраструктуры. Даже на всю Москву и Подмосковье есть всего около 20 зарядных станций для электрокаров. И это несмотря на декларации властей о расширении возможностей для владельцев электромобилей. К примеру, звучали предложения организовать «заправки» на подземных паркингах. Но «не прокатило». Главная загвоздка — не упадите от смеха — это противоречит правилам пожарной безопасности.

Но одного развития инфраструктуры тоже недостаточно. Как отмечают эксперты, пока пробег среднего электрокара без подзарядки не увеличится до 300–400 км, изменений не будет. Необходимо комплексное решение. В том числе должны быть разработаны и выпущены в продажу более энергоёмкие и дешёвые аккумуляторы.

Ну и не надо забывать о генерале Морозе. Даже если цены на электро-

мобили будут снижены, а в крупных российских городах создадут должную инфраструктуру, потенциальный владелец электромобиля столкнётся именно с этим военачальником. Холод негативно влияет на аккумуляторы, снижая пробег на одной зарядке в два–три раза. Да и завестись в -30°C будет, наверное, крайне проблематично.

Вот конкретный пример. Smart при температуре в $+23^{\circ}\text{C}$ проедет на одной зарядке 156 км. Но уже при -7°C протянет вдвое меньше — до 80 км. Mitsubishi i-MiEV также теряет в холод почти половину своего запаса хода.

Получается, автомобили эти хороши только летом. На зиму нужен второй автомобиль.

Поэтому зимой электрокары надо бы держать в отапливаемом гараже, а при трескучих морозах и вовсе ездить на трамвае или троллейбусе. Им-то проще — у них провода с подпиткой над крышей висят.

Итак, с одной стороны, электрокары — это невероятно круто, престижно и экономично. И минусов обладания ими невооружённым глазом не видно. Однако за кадром ещё остаются вопросы ремонтпригодности машины в российских условиях, её «кормления», зимней эксплуатации и многие другие.

Придётся ещё много раз подумать, прежде чем решиться на такую покупку.

Александр Шустов ^к