



Аўтамабіль з прыстаўкай «АЙ-»

Тэстuem, мабыць, самы незвычайны электракар сучаснасці

У нас эксклюзіўныя аўтамабілі сустракаюцца рэдка. Забяспечаныя людзі хутчэй звернуць увагу на магутны і ёмісты пазадарожнік, чым на маленькі спорткар. Яшчэ б: дарогі ў нас добрыя, але не ідэальныя, надвор'е часта падносіць сюрпрызы (таму кабрыялеты ў нашых шыротах не надта ка-

ціруюцца), ды і навошта прыцягваць да сябе лішнюю ўвагу? Але калі незвычайны аўтамабіль усё ж аказваецца на беларускіх дарогах, то глядзець і вывучаць яго будучы пастаянна — так і адбылося з BMW i3, колькасць якіх у нашай краіне можна палічыць па пальцах адной рукі.

Аўтамабіль, які трапіў на наш тэст-драйв, належыць адкрытаму акцыянернаму таварыству «Беларускі народны банк» і выкарыстоўваецца, што вельмі важна, як службовы. Машына штодня развозіць пошту і розную дакументацыю ў межах сталіцы, пераадоўваючы да 140 кіламетраў на працягу працоўнага дня. На аўтамабілі праехалі ўжо амаль 10 тысяч кіламетраў, таму самы час разабрацца, якія праблемы з'явіліся за час эксплуатацыі. Пра гэта мы пагутарылі з **начальнікам арганізацыйнага аддзела кіравання, развіцця і падтрымкі банкаўскай інфраструктуры банка Мікалаем ЛУКАШЭВІЧАМ**. Але спачатку трохі гісторыі.

Чаму так дзіўна выглядае?

Сапраўды, знешнасць у BMW i3 футурыстычная. Вельмі цікавы кузаў зроблены з вугляпластыку, пры гэтым у аснове ляжыць металічная рама, у якой схаваны 170-моцны электрарухавік з цягай 250 Нм. І — зараз усе фанаты маркі павінны выдыхнуць — у гэтага аўтамабіля задні прывад, які, забягаючы наперад, нават на слізкай дарозе ўпэўнена ўтрымлівае машыну. Электракар важыць усяго 1200 кілаграмаў, яго даўжыня — 3999 міліметраў, так што па апошнім паказчыку ён прыблізна аднолькавы з Opel Corsa — маленькім гарадскім хэтчбэкам.

Незвычайны вонкавы выгляд тлумачыцца патрабаваннямі інжынераў: калі хочаш зрабіць камфортны гарадскі аўтамабіль, то ўсё вырашае не аэрадынаміка і высокая хуткасць, а габарытная даўжыня і ўнутраная кампануюка. Акрамя таго, аўтааіганты ў апошня гады паступова паказваюць электракары — а як іх распазнаць у патоку, калі не па знешнасці? Дызайнеры нямецкай маркі папрацавалі вельмі сур'ёзна, і ў выніку атрымаўся аўтамабіль, які смела можна назваць гарадской машынай будучыні.

Пры знаёмстве з аўтамабілем кідаецца ў вочы, наколькі вялікі і адначасова вузкія ў яго колы — 155/70 R19. Практычна матцыклетныя шыны з'явіліся тут не проста так: яны эканомяць электраэнергію, а таксама лепш коцяцца. Зразумелая справа: знайсці такую гуму ў нашай краіне нерэальна. Па словах Мікалая Лукашэвіча, зімовыя шыны Bridgestone давялося везці з Германіі пад заказ. Вось і першая праблема: калі купляеце незвычайны аўтамабіль, будзьце гатовыя да нетрывіяльных складанасцяў.

З-за таго, што аўтамабіль даволі высокі, а шыны вузкія, адразу з'явілася асцярога, што ўзімку на ім перасоўвацца некалькі неабяспечна. «Так, гэтая машына — не зусім для зімы, — згаджаецца Мікалай. — Кіроўца, які штодня на ёй ездзіць, скардзіўся, што яго часам заносіць, аднак са мной такога не адбылася. Аўтамабіль вельмі добра трымаецца на дарозе, але натуральна, калі ўвайсці ў пава-

рот на вельмі высокай хуткасці, то любую машыну можа занесці. Так што спяшацца не варта».

Яшчэ вонкава «чапляе» лінія шклення — яна ламаецца рэзка і бесцырымонна, нібы ўсім назло. Вядома, зачароўваюць і кантрасныя элементы кузава. Знешнасць атрымалася іншародная, але завершаная. А колькі людзей прыцягвае гэты электракар! Любы прыпынак на святлафоры стане для кіроўцы-інтраверта сапраўднай праблемай, бо гэтая машына — пастаянна ў цэнтры ўвагі. Са знешнасцю разабраліся — а што ж чакае ўнутры?



Салон — з бляшанак і бутэлек

Перад тым, як патрапіць унутр, трэба адкрыць дзверы — а яны тут нязвыклія. Пярэднія зробленыя класічна, а васьм заднія адкрываюцца супраць ходу. Цэнтральнай стойкі тут няма, таму трапіць на задняе сядзенне лёгка — і здаецца, што месца там зусім няма. Аднак гэта не так: за кіроўцам нават ростам 190 сантыметраў свабодна размяшчаецца пасажыр такога ж росту. Дарэчы, машына не падыдзе для пяцярых чалавек: цэнтральнае месца на задняй канапе заняў двайны падшклянак, патоплены ў сядзенне.



Калі Мікалай заводзіць аўтамабіль, то высвятляецца другая праблема. «Бачыце, зараз максімальна магчымы запас магутнасці — усяго 100 кіламетраў, а летам — больш за 250», — кажа ён. Гэта звязана з надыходам зімы: у дзень тэст-драйву на вуліцах сталіцы стаяў 15-градусны мароз. Сапраўды, холад значна з'ядае ёмістасць батарэі — і гэта, на жаль, не міф. Пры куплі электракара трэба ўлічваць, што ўзім-

ку магчымасць руху можа быць абмежаваная. І, дарэчы, батарэя гэтага аўта ў вельмі добрым стане, паколькі машына ніколі не разраджалася да нуля і набытая была новай у салоне ў Германіі.

Дык вось, футурызм мадэлі працягваецца і ў салоне. Матэрыялы, якія абступаюць кіроўцу і пасажыраў, «дыхаюць» экалагічнасцю: алюміній — гэта перапрацаваныя банкі ад напояў, тканіна сядзенняў — з пластыкавых бутэлек. Важна падкрэсліць, што вынік атрымаўся вельмі дарагі на выгляд і навобмацак. Няхай матэрыялы і зробленыя з учорашніх адходаў,

ні пра якую страту якасці казаць не прыходзіцца.

Геаметрыя пярэдняй панэлі спачатку вельмі нязвыклая — але літаральна праз паўгадзіны яздзі да яе прывыкаеш і не разумееш, чаму не ва ўсіх аўтамабілях робяць такім чынам. Мінімалізм прыбораў стварае адчуванне лёгкасці, два экраны выводзяць усю неабходную інфармацыю. Дарэчы, гэтая машына зусім не ў поўнай камплектацыі: скажам, няма камеры задняга віду, хоць ёсць парктронік, клімат-кантроль — толькі на адну зону. Але няма адчування, што цябе недзе падманулі ці чагосьці недадалі. А мультымедыяная сістэма гэтага аўтамабіля — сапраўдны стандарт, на які павінны абавірацца ўсе аўтамабільныя кампаніі.

Што здзівіла, дык гэта селектар пераключэння перадач — такі адростак збоку ад руля, які крыху нагадвае «качаргу» амерыканскіх аўтамабіляў. Сёння мала хто можа сабе дазволіць змяніць класічную схему прыбораў, але эксперымент BMW даказвае, што магчыма ўсё.

Што датычыцца багажніка, то ён малы — усяго 260 літраў, але задняе сядзенне складаюцца ў ідэальную роўную падлогу — тады аб'ём складзе прыстойныя 1100 літраў. Дарэчы, спераду пад капотам знаходзіцца невялікі дадатковы багажнік, побач — усяго чатыры спецыяльныя бачкі: пад астуджальную і тармазную вадкасць, шклоачышчальнік, а таксама для вадкаснага ацяпляльніка. Вось і ўсё абслугоўванне: трэба толькі ў час усё заліваць. Па плане тэхнічнае абслугоўванне трэба прайсці раз у два гады.



Перад тым, як адправіцца ў дарогу, аўтамабіль трэба трохі прагрэць — тут ёсць падабенства з бензінавымі і дызельнымі сабратамі. Але ў нашым выпадку прычыны іншыя: не хочацца траўмаваць батарэю, а таксама не хочацца, каб электракар падтармажваў. Некалькі хвілін — і вадзіцель пераключае селектар перадач у становішча Drive. Дык як жа едзе BMW i3?

Здань на дарогах

Цішыня — гэта слова, якое ў поўнай меры характарызуе тое, як гэты аўтамабіль едзе. Электрамастор працуе ледзь чутна, шумаізаляцыя — на вышыні, таму няма розніцы, стаіць BMW i3 на святлафоры ці едзе з хуткасцю 60 кіламетраў у гадзіну. Машына вельмі ўпэўнена разганяецца: па пашпарце 100 кіламетраў у гадзіну яна дасягае за пяць-шэсць секунды. Па словах Мікалая, адчуваецца гэты разгон на 5-6 секунд. Пад педалью газу ў кіроўцы — максімальная аддача з мінімальнага абаротаў, таму ў патоку ён адчувае сябе вельмі ўпэўнена.

Цікава, што такая дынаміка электракара — гэта трэцяя праблема ў рамках перамяшчэння на беларускіх дарогах. «Сітуацыя: машына на нерэгуляваным скрыжаванні збіраецца павярнуць на аднапалосную дарогу — і раптам кіроўца бачыць удалечыні наша аўта. Першая машына спакойна выконвае манеўр, кіроўца перастае глядзець у бок i3, а дарма:

трохі жорсткай. За час тэст-драйву, нават пры ўваходжанні ў паварот з хуткасцю 60—70 кіламетраў у гадзіну, заднюю частку машыны не знесла ні разу — а гэта заднепрывадны аўтамабіль!

Ці ёсць у Беларусі інфраструктура для электракараў?

На жаль, пакуль усё ў пачатковай стадыі — і гэта, напэўна, адна з прычын, па якой BMW i3 афіцыйна ў Беларусі не прадаецца. Зараджацца можна ад звычайнай разеткі, праўда, гэта адбярэ шэсць-сем гадзін. Спецыяльных зарадных станцый у межах сталіцы — больш за дзесяць, нямалы ўнёсак у развіццё сеткі робіць і БНБ-Банк, які адкрыў дзве абсалютна бясплатныя зарадкі ў Мінску і адну — у Гродне.

Усталяванне зарадных станцый для электрамабіляў ад Беларускага народнага банка запланавана ў рамках праграмы «СМАрт Энэрджы», якая рэалізуецца пры падтрымцы Паўночнай экалагічнай фінансавай карпарацыі. Гэтая праграма накіравана на садзейнічанне развіцця электратранспарту і зараднай інфраструктуры ў Беларусі.

Што можна сказаць пра BMW i3 у выніку? Канешне, пакуль яшчэ не хапае зарадак, зіма памяншае ёмістасць батарэі, але для тых, хто



электракар настолькі бяшумны і рэзкі, што можна нават не заўважыць, як ён пераадоўвае гэтую адлегласць», — распаўё Мікалай.

У гэтым аўтамабілі можна не карыстацца педалью тармазу наогул — калі адпусціць педаль газу, машына адразу пачынае запавольвацца. Заднія фары працуюць у аўтаматычным рэжыме, таму пра бяспеку перажываць няварта. Падобны фармат руху — яркі прыклад рэжыму рэкуперацыі: калі BMW i3 спыняецца, назапашаная энергія вяртаецца ў батарэю для паўторнага выкарыстання. А яшчэ гэта вельмі зручна, таму што тармазы практычна не зношваюцца.

Вытворца гэтага электракара вельмі шануе традыцыі, таму машына набыла ад сваіх сабратаў востры руль, які імгненна рэагуе на рашэнні кіроўцы, а таксама сабраную падвеску, якую з нацяжкай можна назваць

клапоціцца аб экалагічнасці і эканамічнасці свайго транспарту, для прыхільнікаў тэхналогій будучыні электрамабілі — гэта ўжо хутчэй «сёння», а не далёкае «заўтра».

Гэта машына створана для мернай гарадской язды, таму ў ідэале трэба разглядаць яе як дадатковы сродак перамяшчэння. Але якая колькасць беларусаў можа набыць сабе другі аўтамабіль на электрацязе па цане топавага бензінавага або дызельнага седана той жа Audi? Вядома, пытанне рытарычнае, аднак тое, што такія электракары з'яўляюцца на беларускіх дарогах, уносіць у шэрацы будняў рэальную экзотыку. І цалкам магчыма, што, убачыўшы на святлафоры BMW i3, наватары абавязкова задумаюцца над тым, каб купіць сабе такую машыну.

Уладзіслаў ЛУКАШЭВІЧ.
Фота Ганны ЗАНКВІЧ.