

МУЛЬТИКИ И ПУЛЬТИКИ



Катаемся на электромобилях российского производства | **От 350 000 рублей** (без учета стоимости аккумуляторов) | **Автор** Сергей Канунников | **Фото** Константин Якубов

Не могу отделаться от ощущения, что стал героем мультфильма про яркие, симпатичные и добродушные машинки. А самое трудное – поверить, что на этих игрушках можно ездить по дорогам общего пользования!

Да-да, Камышинский машзавод имеет право ставить на свои электромобильчики по имени Гердакар стандартный VIN-код. А вот номерные знаки при такой мощности машинам не нужны.

Не знаю, выезжал ли кто-то из купивших Гердакары на обычные дороги. Я попробовал – и почувствовал себя дрессированным медведем

в цирке. Не только потому, что выгляжу в этой машинке немного комично, – пешеходы и водители вниманием не обделили. Аплодисментов, правда, не слышал...

ПЛОЩАДКА МОЛОДНЯКА

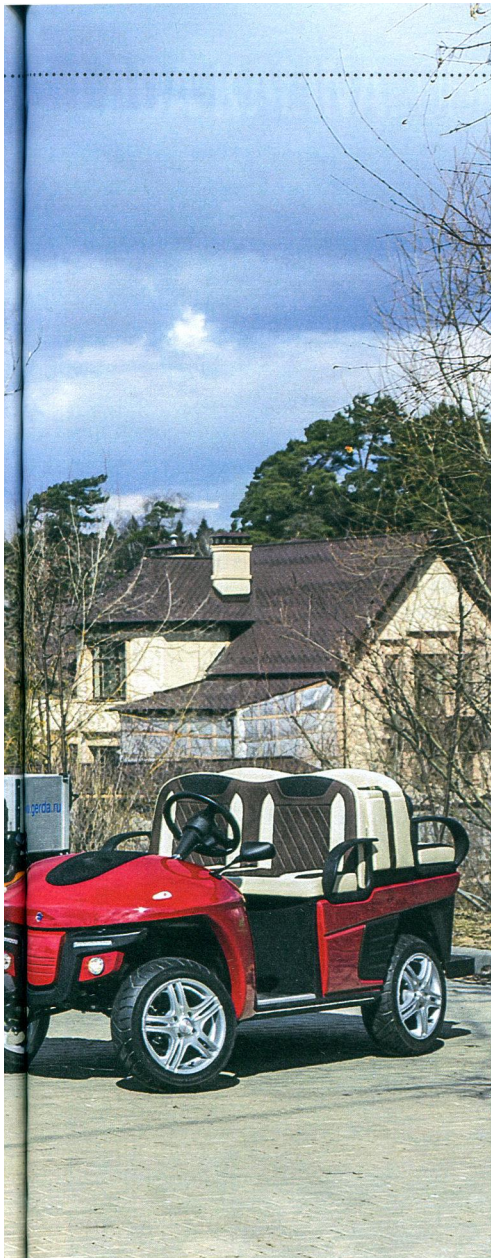
Удивительно, но в России есть еще те, кто пытается построить что-то свое, хотя торговать чужим куда проще и выгоднее. Электрические гольф-кары нынче не в дефиците – конечно же, китайского производства. Правда, они в два – два с половиной раза дороже камышинских машин.

Первый электрокар на Камышмаше сделали несколько лет назад по просьбе

некой нефтебазы для езды в стесненных условиях, где любому полноценному автомобилю тесно. Аппетит пришел во время еды – так появилось семейство электрических Гердакаров.

Раму из труб прямоугольного сечения делают в двух вариантах – стальную и алюминиевую. Первая в два раза тяжелее и настолько же дешевле. Независимые подвески McPherson созданы с использованием стоек, ступиц и некоторых других деталей Оки. От нее же рулевая рейка и дисковые тормоза, которые установлены только сзади: для такой машины их вполне достаточно. А в случае необходимости несложно поставить тормоза и на передние колеса. Наружные пластиковые панели сделаны со вкусом и аккуратностью.

Моторы мощностью 3,7 или 5,3 кВт и электрооборудование – китайские. Найти адекватные по цене и качеству отечественные пока не удалось, но создатели гольф-каров не теряют надежды.



i Гердакар Электро 3,7-4
(четырёхместный)

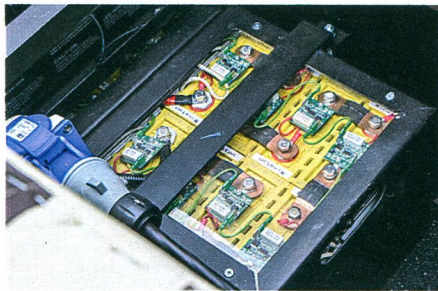
ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	3475×1240×1900 (с крышей)
Колесная база, мм	1850
Снаряженная/полная масса, кг	510/960
Максимальная скорость, км/ч	30

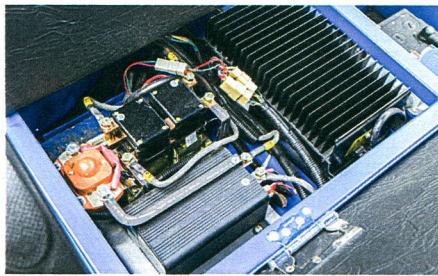
ДВИГАТЕЛЬ: электрический, 3,7 кВт

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная

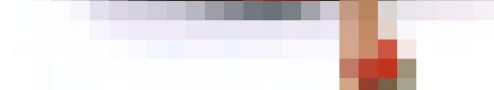
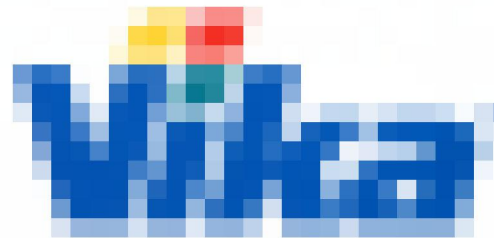
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – McPherson; рулевое управление – реечное; тормоза – дисковые, только на задних колесах; шины – 135/80 R12.



⬇ Литиевые батареи долговечнее кислотных, и емкость у них вдвое выше – но очень дороги.

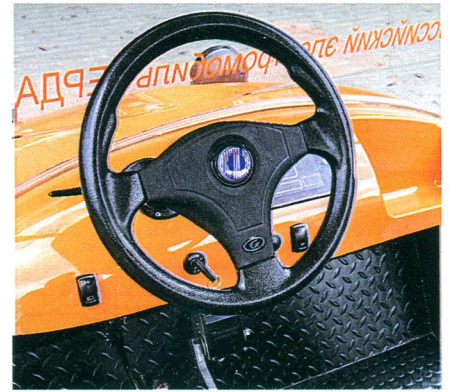


⬇ Вариант с кислотной батареей.





Заявленный запас хода до подзарядки – 30–100 км, в зависимости от типа батареи. Но в 100 км вернется с трудом.

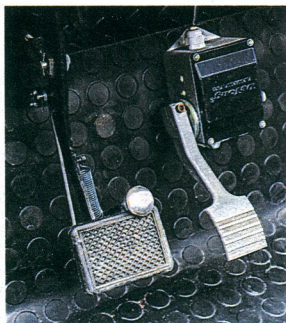


⤴ В органах управления не запутаешься. Справа от руля – замок «зажигания» и кнопка «вперед-назад». Слева – включатель указателей поворотов и клавиша освещения.

⤵ Дисплей мог бы быть и поярче. Догадаться – где его сделали? В Китае.



⤴ Кнопка стояночного тормоза над педалью действует на рабочую систему. Конструкцию собираются совершенствовать.



лет, но примерно вдвое тяжелее и дороже.

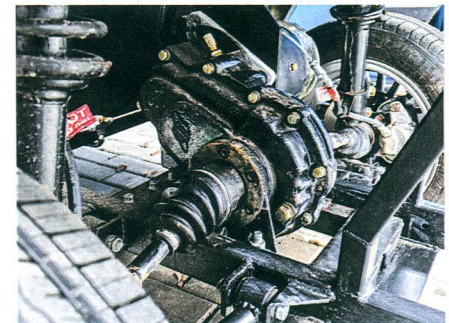
Есть вариант и с современными литиевыми батареями емкостью 300 А·ч. Они немногим массивнее 110-амперных, а выдерживают до 3000 циклов разряда-заряда. Это уже серьезно. Но заплатить за них придется примерно 450 тысяч рублей – и цена гольф-кара с такими батареями вполне сравнима со стоимостью не слишком дорогого семейного седана. Ужас! Но мы ведь любим порассуждать об экологии...

МАЛЫМИ СИЛАМИ

А теперь – коротко о впечатлениях с места циркового медведя.

Максималка – всего 30 км/ч. И заметно падает, как только начинаешь штурмовать более-менее крутой подъем. Амортизаторы работают старательно, однако коротенькая и узенькая машина все равно больше напоминает парковую повозку в одну пони-силу, нежели полноценный автомобиль. Гердакары и покупают парки и парк-отели с большими территориями. Ни вони, ни треска – сплошная экологичность.

И все же эти смешные машинки – шаг к более серьезной технике. По крайней мере, так хотели бы думать отцы-инженеры электрокара. Некоторые клиенты уже сейчас просят сделать



⤴ Конструкция Гердакара вполне «взрослая».

нормальную крышу и двери. Ну да, отзываются производители, а потом захочется отопитель и кондиционер! А настоящий электромобиль у нас в стране никому или почти никому не нужен. Массовый покупатель не готов платить миллиона полтора за маленькую, пусть и самую дружелюбную к природе и «импортозамещающую», машинку. Производитель работать на склад не будет. Ну а государству, похоже, всерьез этими проблемами заниматься некогда.

Впрочем, яркие мультяшные машинки одним своим видом отвлекают от пессимистичных мыслей. Может, все-таки что-нибудь где-нибудь у кого-нибудь получится? Ведь мультики обычно заканчиваются хорошо. **ЭР**

Гамма моделей включает четырех- и шестиместные машинки с базой 1850 или 2630 мм, длинные и короткие грузовички с алюминиевым кузовом и двумя либо четырьмя местами и даже микросамосвал. Производители предлагают два варианта редуктора – 10:1 и 13:1. Второй ставят в основном на длинные машины, рассчитанные на шестерых.

Базовая цена – 350 тысяч рублей без учета стоимости аккумуляторов, поскольку производитель предлагает выбор. Кислотные емкостью 110 А·ч и массой 140 кг стоят 60 тысяч рублей, а самая простая машина с ними – чуть больше 400 тысяч. Но хватает таких батарей примерно на 1000 циклов заряда-разряда, или на 8–12 месяцев.

Двухсотамперные аккумуляторы работают от двух до двух с половиной