

Крутые виражи электроники



В конце месяца на полигоне под Минском начнутся испытания первого белорусского электромобиля

Наш первый электромобиль уже через две недели отправится на свои первые испытания на полигон. Как разработчики и инженеры оценивают свою работу и что они ожидают от тест-драйва, выясняла корреспондент «Р».

Массовое производство электромобилей на базе «БелДжи»

планируется к 2019 году. Работа кипит. В министерстве промышленности анонсировали: первый наш легковой автомобиль с электроприводом пройдет испытания уже этим летом. За подробностями «Р» обратилась в Объединенный институт машиностроения НАН. Итак, что мы узнали?

Оказывается, к сборке нашего первого электромобиля приступили в марте. Сейчас он почти готов. Кузов взяли от серийной бензиновой модели «БелДжи» с вин-кодом 001. Это первая собранная у нас в стране машина под маркой Geely. Ее, по сути, переоборудуют. Правда, внешний вид будущего электрокара не окончательный. Эту серию авто выбрали для отработки технических решений в части электропривода. Комплектующие, которые будут составлять основу электродвигателя, все современные. Они разработаны нашими учеными и специалистами частных предприятий.

— Четыре года назад, когда объявили программу гибридных электроприводов, мы собрали разработки со всей страны, связались с предприятиями, которые владеют нужными технологиями. С ними заключили соглашения о сотрудничестве. Когда зашла речь о создании электромобиля, оставалось выбрать конкретных партнеров. Так что начинка полностью наша. Разве что накопитель — российский. Но и это устройство к моменту запуска машины в серийное производство мы сможем производить сами, — гендиректор Объединенного института машиностроения НАН кандидат технических наук Сергей Поддубко даже не сомневается в успехе.

Начало тестирования экспериментального образца электрокара запланировано на вторую половину июля. По расчетам, до 100 километров в час машина должна разогнаться за 9 секунд. Но это только на первых порах. Ученые не скрывают: многие технические моменты придется впоследствии пересматривать, отлаживать, корректировать, еще раз перепроверять. Например, актуальный вопрос — как грамотно расположить под капотом детали. Сколько по времени займет процесс такой отладки, разработчики пока судить не берутся, но затягивать они не намерены.

После этого им предстоит создать конструкторскую документацию, потом — технологическую, позже пройдут сертификационные испытания на собственном полигоне в Липках. Благо база — серийное авто, и многие параметры уже защищены документально. А там и до серийного производства недалеко. На все про все, по оценкам, уйдет год или чуть больше.

В Объединенном институте машиностроения также рассказали о скорости зарядки и объеме батареи электромобиля. Так, для полного заполнения ее емкости потребуется 3—4 часа. При этом на «заправку» 85% мощности уйдет около получаса.

Пока самой реальной возможностью внедрения электромобиля в массы видится развитие парка электротакси в Минске. И заинтересованность в этом со стороны Мингорисполкома уже есть. Проявляют интерес и перевозчики.

— В среднем дневной пробег автомобилей-такси — до 200 километров. Мы пока заявили о 150 километрах. Скажу сразу: перестраховались. На самом деле будет больше — скорее всего, доведем до 250 километров. А заряжаться машины смогут ночью, — рисует перспективы применения новинки Сергей Поддубко.

Применение новинки в муниципальной сфере руководитель института видит еще и потому, что электромобили — продукт недешевый. В Китае, к слову, средняя легковая машина стоит 13 тысяч долларов, а ее электроаналог — 32 тысячи. Расклад таков: к стоимости авто добавляется цена других комплектующих. Самый дорогой элемент — электронакопитель. Наш электромобиль, как ожидается, будет стоить примерно вдвое дороже бензинового аналога «БелДжи», примерно 20 тысяч долларов. Правда, не последнюю роль в формировании цены играет количество машин в серии: чем их больше, тем ниже будет ценник.

Думается, привлекать покупателей следует приятными кредитами и бонусами. Среди преимуществ таких авто — экологичность, бесшумность, минимальное обслуживание. Говорят, что после запуска БелАЭС в Островце список плюсов пополнится еще и экономической выгодой.

К слову, несмотря на небыстрый старт производства нашего электромобиля, в Германии уже заинтересовались его характеристиками и рассматривают возможность покупки в будущем крупных партий.

ЯЗЫКОМ ЦИФР

По оптимистичным прогнозам экспертов, к 2025 году число электромобилей у нас в стране увеличится до 32,7 тысячи штук. По пессимистичным — составит около 10 тысяч. В первом случае машины и электробусы будут потреблять примерно 250 млн киловатт-часов электроэнергии ежегодно, во втором — втрое меньше, 78 млн киловатт-часов.