

@EcoAuto #1

26 мая - 02 июня 2019 года



Электромобили

Тест-драйв JAC iEV7S: самый выгодный новый электрокар в Украине?



Вот он – новый китайский электромобиль JAC iEV7S. Зря ухмыляетесь: запас хода 300 км, аккумулятор на 40 кВтч, ценник \$26 тыс. – довольно хорошие изначальные параметры для электромобиля. Но как с другими вопросами: комфорт и управляемость, отделка салона и удобство посадки, комплектация и проработка деталей? Все-таки: «достойный электромобиль» или «дорогая и бесполезная игрушка»? Сейчас расскажу.

«Панда-стайл» и синие полосы, высокий пол и АКБ на 40 кВтч

Смотрю на JAC iEV7S – вижу панду: крупные фары-глаза, пухлое тело, доброжелательный облик. А еще вижу компактный кроссовер JAC S2 (мы его еще вспомним), на основе которого построен электромобиль. Но модель JAC iEV7S отличается многочисленными синими акцентами: окантовка переднего бампера, кольца внутри фар, полосы на дверях, синий спойлер сзади (а вот рекламные наклейки не в счет). Плюс пара-тройка «EV»-логотипов: на дверях, на крышке багажника. Плюс собственная передняя часть: вместо традиционной решетки радиатора установлена сплошная вставка, которая должна способствовать улучшению аэродинамических качеств. Плюс по центру «носа» расположен откидывающийся лючок для зарядки: нажатие на кнопку в салоне приводит к элегантному подъему крышки вверх и открывает взору разъем CCS Combo 2. К слову – это особенность европейских версий электромобиля JAC iEV7S, у китайских версий другой разъем. Но это крайне полезная

особенность: предусмотрен и 3-фазный разъем для «ускоренной» зарядки с использованием переменного тока, и разъем для «быстрой» зарядки постоянным током.









[Читайте подробнее здесь ...](#)

Tesla заблокировала некоторые функции в самой доступной версии электромобиля Model 3



Компания Tesla начала блокировать некоторые функции в самой доступной модификации электромобиля Model 3. Ранее при покупке версии Standard Range Model 3 фактически предлагался автомобиль, в плане функциональных возможностей соответствующий модификации Standard Range Plus. Но теперь этот аттракцион невиданной щедрости от Tesla закончился.

Как заявляет один из покупателей Standard Range Model 3 Марк Бантон, его новый автомобиль имеет некоторые программно заблокированные функции. В частности, максимальный запас хода электромобиля составляет 220 миль (около 354 км), в нём не доступен режим Autopilot, нет поддержки карт в режиме реального времени, не работают противотуманные фары и ограничена работа системы подогрева сидений. Пока неясно, будет ли Tesla блокировать функции на уже проданных автомобилях стандартной комплектации Standard Range, которые поставлялись с доступными функциями Plus.

Программное ограничение функций может вызывать раздражение у потребителей. Одно дело, когда покупатель заказывает автомобиль без физически установленных противотуманных фар или системы подогрева сидений. Совсем иная ситуация, когда на аппаратном уровне все необходимые компоненты доступны, но ими невозможно воспользоваться из-за программных ограничений. Такой подход может стимулировать владельцев обращаться на несертифицированные сервисы для нелегальной разблокировки функций. Или же, когда они привыкнут к хорошему, но

потом лишатся некоторых функций, владельцы Model 3 могут быть более сговорчивыми в приобретении пакета Plus за дополнительную стоимость.

Кроме того, подход Tesla, когда часть функций изначально доступна, а затем программно блокируется (хотя возможна и обратная ситуация), является уникальной для отрасли. Большинство автопроизводителей не могут изменять функции автомобиля (в части урезания возможностей) после того, как транспортное средство покидает завод.

Tesla начала ограничивать заряд батарей до 80% емкости на самых загруженных станциях Supercharger (ограничение затронуло 17% всех станций в США)



Компания Tesla не перестает заниматься оптимизацией своих предложений и сервисов, на этот раз решив ограничить заряд электромобилей до 80% емкости батарей на самых загруженных станциях Supercharger. Таким образом в Tesla рассчитывают уменьшить время ожидания свободных «розеток» и снизить очереди на своих заправках.

Изменения затронут 17% всех фирменных зарядок Supercharger на территории США. При этом 8% станций будут работать в таком режиме все время, а еще 9% — только в периоды с максимальным количеством посетителей (в качестве примера компания назвала национальные праздники и региональные мероприятия и фестивали).



После достижения 80% заряда владелец электромобиля Tesla получит уведомление о том, что дальнейший заряд невозможен и рекомендацию освободить место для зарядки. Отметим, что подобное решение действительно заметно ускорит время пребывания на зарядке, так как после достижения 80% емкости дальнейшая зарядка идет с меньшей скоростью.

В Tesla отметили, что функция предварительного подогрева батарей до оптимальной температуры (On-Route Battery Warmup), увеличение мощности фирменных зарядок до 150 кВт (в рамках Supercharger V2, хотя уже представлены Supercharger V3 с мощностью 250 кВт) и решение об ограничении заряда до 80% способно увеличить пропускную способность на самых загруженных заправках сети на 34%.



YouTube: [Introducing V3 Supercharging](#)

Интересно, что Tesla предусмотрела опцию для путешественников на длинные дистанции, которая позволит обойти ограничение в 80% на любых станциях. Для этого необходимо запланировать поездку через фирменные планировщик маршрута и тогда станция сможет зарядить батарею более чем на 80%, если это необходимо для завершения маршрута.

Напомним, что в 2017 году Илон Маск обещал отключить практически все зарядные станции Supercharger от электрических сетей и перевести их на схему «солнечные панели + аккумуляторы».

К 2025 году в Индии хотят электрифицировать все двухколесные и трехколесные средства передвижения - мотоциклы, скутеры, моторикши и т.д.



В Индии рассматривают возможность в ближайшие 6-8 лет электрифицировать все двухколесные и трехколесные средства передвижения, включая скутеры, мотоциклы и моторикши, для того чтобы уменьшить количество вредных выбросов и снизить зависимость от ископаемого топлива. В стране признают, что существенно отстают от остального мира в сегменте электрификации автомобилей, но намерены стать лидерами в сегменте двухколесных и трехколесных средств передвижения.

На данный момент в Индии проживает более 1,3 млрд человек, при этом только за последний год там продали более 21 млн мотоциклов, мопедов и скутеров (для сравнения — за тот же период продажи легковых автомобилей составили всего 3,3 млн штук). В стране продаются и электрические скутеры, однако их количество на фоне

бензиновых моделей исчезающе мало — всего 126 тыс. в прошлом году и 54,8 тыс. в позапрошлом году.

Если инициатива будет реализована, то в Индии ожидают, что доля электрических «двухколесников» в структуре продаж вырастет с 1% до 15% уже в ближайшие пять лет. Власти собираются предлагать льготы и скидки для производителей и покупателей электрических мотоциклов и в то же время облагать большими ставками налогов производителей и владельцев ДВС-моделей.



В данный момент ряд японских мотопроизводителей, включая таких известных, как Yamaha и Suzuki, рассматривают возможность запустить в Индии локальную линейку электрических мотоциклов. В то же время компании Hero Electric, Ather Energy, Twenty Two Motors и Okinawa уже продают в этой стране свои электромотоциклы.

Напомним, что ранее в Индии пообещали к 2030 году полностью отказаться от продажи автомобилей с ДВС и перейти на электромобили из-за проблем с загрязнением воздуха.

Nissan собирается восстанавливать батареи Leaf



Nissan Leaf

Управляющий директор Renault-Nissan Energy Services Франциско Карранса, выступая на автомобильном конгрессе Automotive News Europe в шведском Гетеборге, заявил, что батареи, использованные моделью Leaf, должны прослужить еще 10-12 лет, и что компания планирует восстанавливать эти батареи.

Японский производитель работает над рядом проектов, где он использует как новые, так и бывшие в употреблении аккумуляторы. Например, на футбольном стадионе в Амстердаме была открыта система хранения мощностью в три мегаватта с использованием эквивалента 148 новых и использованных аккумуляторных блоков.

Кроме того, Nissan изучает множество способов, при которых его автомобили могут накапливать энергию и возвращать ее в сеть в периоды, когда автомобиль не используется. Специальная программа в Дании определила, что владельцы Leaf могут заработать до 1454 долларов, продавая энергию от своих автомобилей обратно в сеть.

Текущая модель Leaf питается от батареи мощностью 62 кВт, которая обеспечивает пробег на одной зарядке до 360 километров, а также поддерживает работу электромотора, который в Leaf Plus развивает 214 лошадиных сил и 338 Нм крутящего момента, что на 67 лошадиных сил и 19 Нм больше, чем у стандартного Leaf.

Электромобиль BYD с запасом хода 305 км и ценой \$8500 вышел на рынок



BYD e1

Компания BYD вывела (пока что) на родной, китайский рынок поистине доступный электромобиль. Это компактная модель BYD e1, которая стоит менее дешево Renault Logan в Украине.

Новый электрокар представляет собой батареичную версию бензинового компакта BYD Fo. Габариты новинки составляют 3465 × 1618 × 1500 мм. В e1 установлена большая (как для авто таких размеров) батарея емкостью 32,2 кВтч, которая способна обеспечить запас хода на одном заряде до 305 км (если двигаться медленно, то хватит на 360 км). Зарядка в пределах 30-80% длится 1,5 часа.



BYD e1



BYD e1

Мотор – мощностью 61 л.с./45 кВт (110 Нм). Не особо производительный, но если ездить исключительно по городу, да еще и оживленному, этого вполне достаточно. Отметку в 50 км/ч машина преодолевает за 5,9 с.



BYD e1



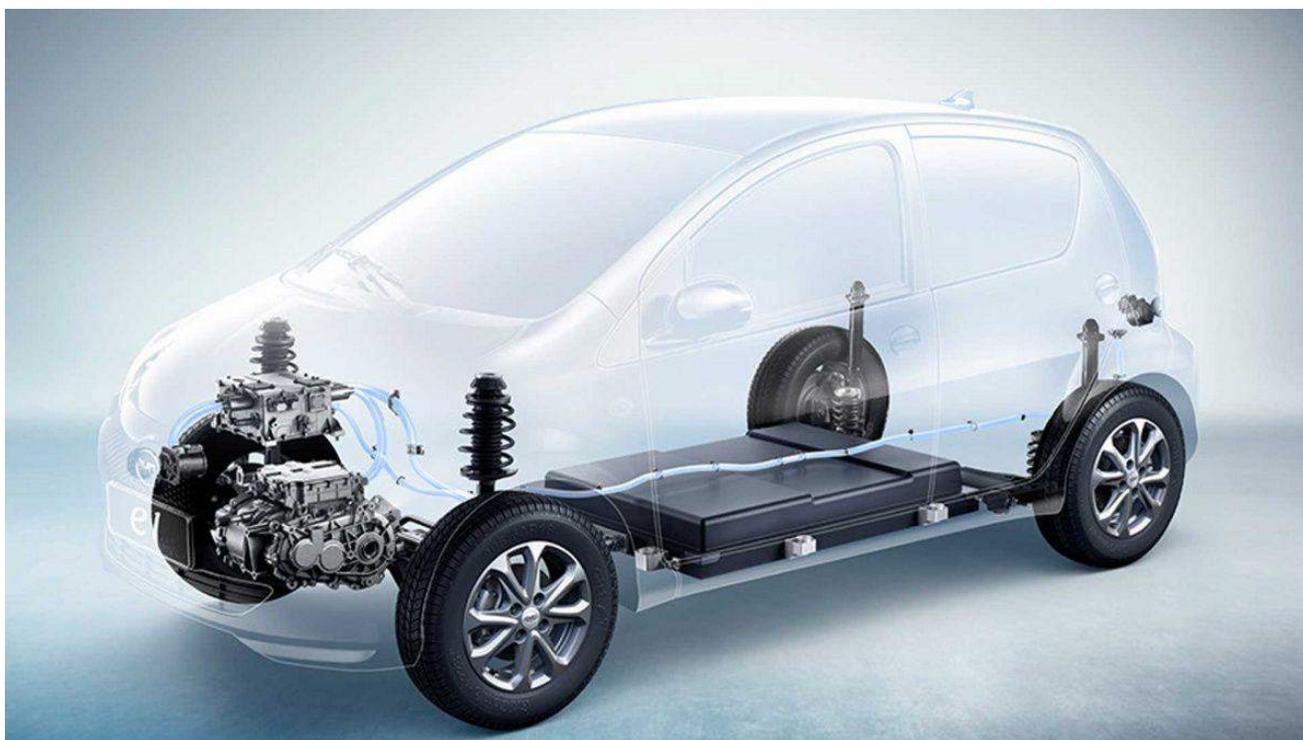
BYD e1



BYD e1



BYD e1



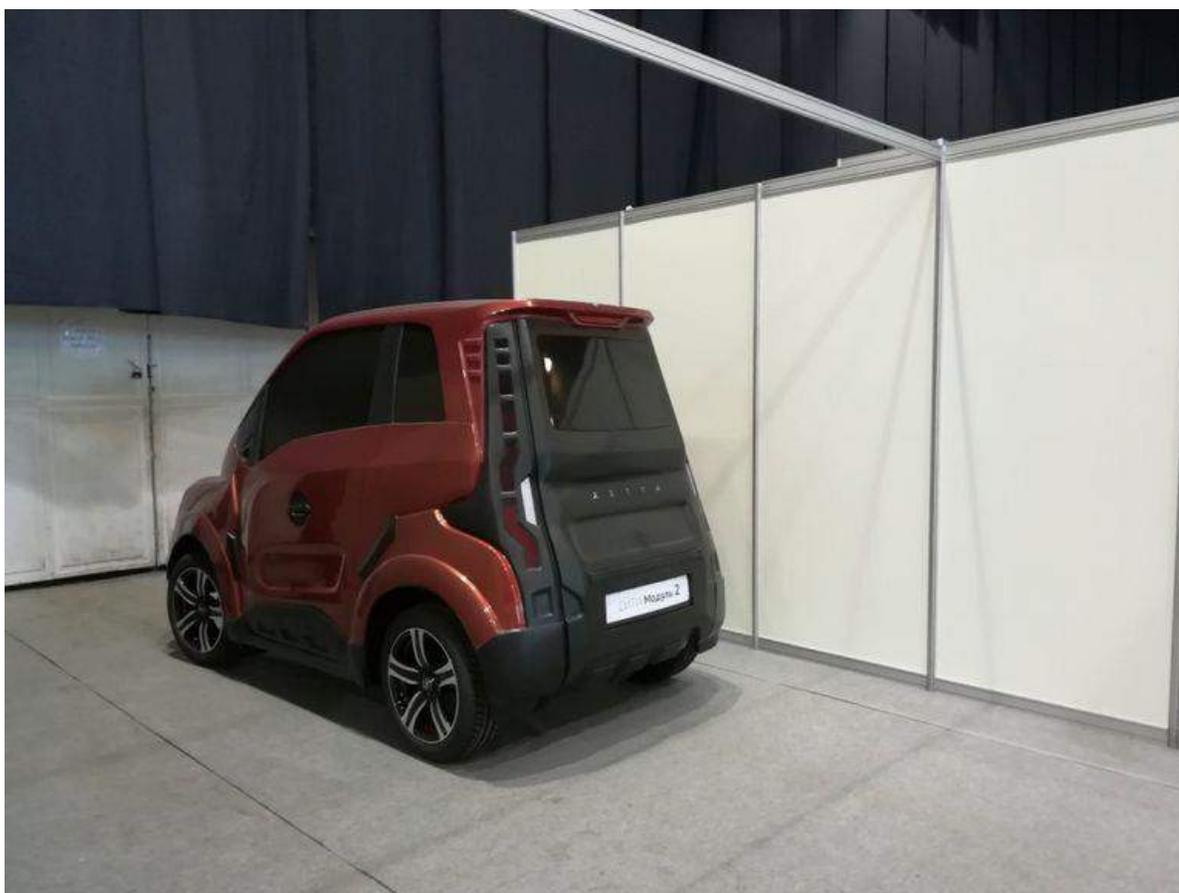
BYD e1

Цена электромобиля BYD e1 составляет 59 900–79 900 юаней, что в пересчете на доллары равняется около 8500-11400. При этом автомобиль еще и неплохо оснащен: есть 8-дюймовый экран приборов и 10-дюймовый планшет медиасистемы, который может занимать как горизонтальное, так и вертикальное положение, кондиционер, камера заднего вида и парктроник.



YouTube: [FB.com/BYDautovn](https://www.facebook.com/BYDautovn) ▶ [BYD E1 xe ô tô điện giá rẻ 50 triệu tại Triển lãm Ô tô Thương Hải 2019](#)

Очередной проект российского автопрома - электрокар Zetta El Panda



Похожий на тележку для чемоданов, уродливый и управляемый мыслью – российский электрокар Zetta грозит побить популярность Ё-мобиля.

Россия, хорошо известная украинцам, как истинный светоч инноваций и технологий, трубит о начале в декабре 2019 года серийного выпуска настоящих городских электрокаров. И хотя это чудо природы, получившее название то ли Zetta, то ли El-Panda очень страшное на вид, и сомнительное по функциональности, вероятно, вскоре оно заполнит улицы российских городов.

Польза от столь революционного решения очевидна. Жители России все пересядут на электромобили, ведь они – главные мировые бойцы за экологию. Нефть упадет в цене, чему многие страны обрадуются. А украинцы заживут спокойнее, оставленные в покое россиянами, теперь занятыми не проблемой «шо там у украинцев?», а бесконечными ремонтами электрического чуда.



Так выглядел первоначальный вариант Zetta El Panda

Родила царица в ночь не то сына, не то дочь



Первое, что поражает при взгляде на Zetta El-Panda – это ее дизайн, подходящий скорее для тележки по перевозке чемоданов по аэродрому, а не для ситикара. Представленный общественности в июле 2018 года, дизайн этой машины вызвал шквал критики и осмеяния. Поэтому, его стали перерабатывать, но вторая серия оказалась внешне немногим лучше первой.

Создатель этого чуда – компания ZETTA и лаборатория биомехатронных технологий при университете им. Лобачевского в Новгороде.

Не знаете, что такое биомехатроника? Это прикладная наука, изучающая взаимодействие биологических организмов и мехатронных систем. Помните роботов американской компании Boston Dynamics? Вот это и есть результат биомехатроники – объединения наработок механики, биологии, медицины и электроники.

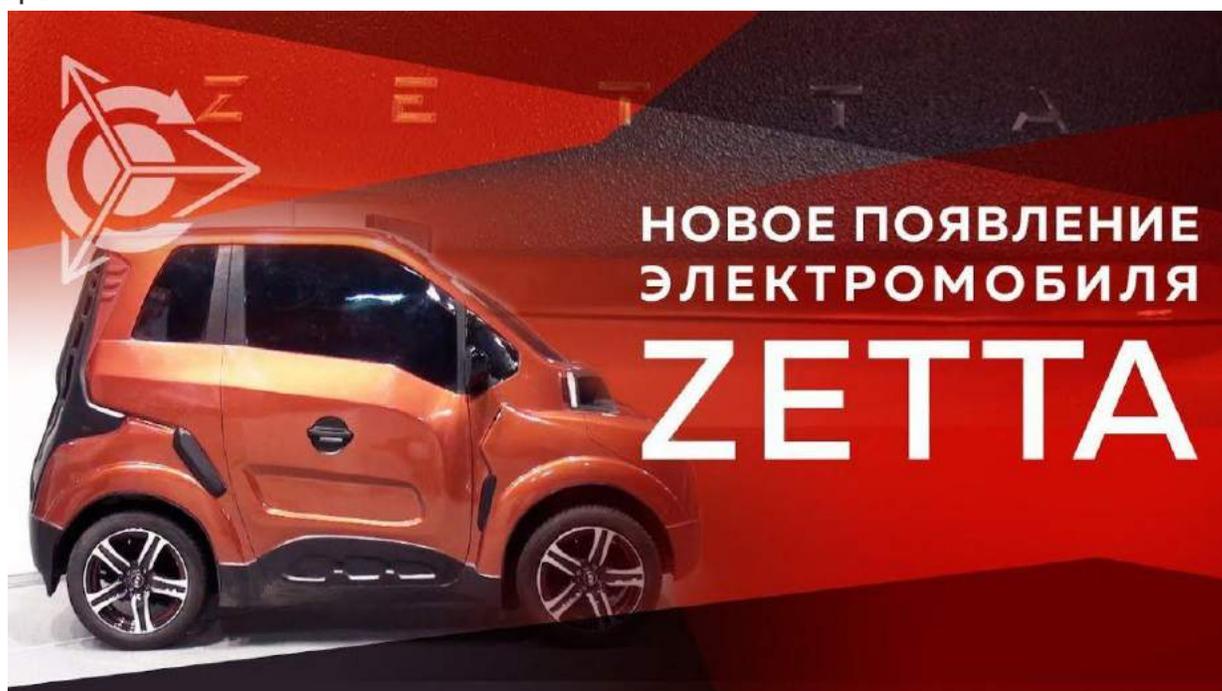
Не ясно, что такого биомехатронного в Zetta/El-Panda. Как утверждают российские СМИ, новаторский электрокар будет управляться ни много, ни мало...силой мысли, а не какими-то там бесполезными руками и мозгами водителей.

И да, поговаривают, что с 2016 года по сегодня на изобретение этой новинки потратили сущие копейки – всего-то 450 млн. рублей (почти \$7 млн.).

Когда собираются выпускать Zetta El Panda

Обещают, что выпуск стартует в декабре 2019 года. Наверняка, это будет успех! Примерно такой же, как был у российского спорткупе Marussia. В 2010 году в Москве с большим размахом открыли первый магазин Marussia Motors, в котором должны были продавать эти непревзойденные спорткары. Но, в итоге их сделали что-то около 20 штук (точная цифра неизвестна), а в 2014 году проект Marussia полностью закрыли.

Был еще Ё-мобиль – полноприводный гибрид, в котором предполагалось использовать электротрансмиссию с комбинированным питанием от генератора и емкостного накопителя энергии. Этот автомобиль сейчас называют не иначе, как пиар-проект российского правительства. Его производство сначала громко планировали на 2012 год, затем – на 2015-ый. Но, на самом деле, проект официально закрыли в апреле 2014-го.



Производить Zetta El Panda собираются в Тольятти, на заводе компании ZETTA. Запланированные объемы производства: в 2019 году – 10 электрокаров, в 2020 – 2 000, максимальный годовой объем – 15 000. Половину машин хотят продавать в России, вторую – отправлять на экспорт. Предположительная цена: от 550 000 руб. (\$8 500) и до миллиона (\$15 500). Электрокар будут выпускать в нескольких комплектациях с передним и полным приводом. А сейчас Zetta проходит последние тесты перед сертификацией.



YouTube: [Электромобиль Zetta «СИТИ Модуль-2» | Электрокар Зетта прототип Тольятти](#)

О, сколько нам открытий чудных готовит просвещенья дух!



Открытиями Zetta El-Panda буквально напичкан.

База

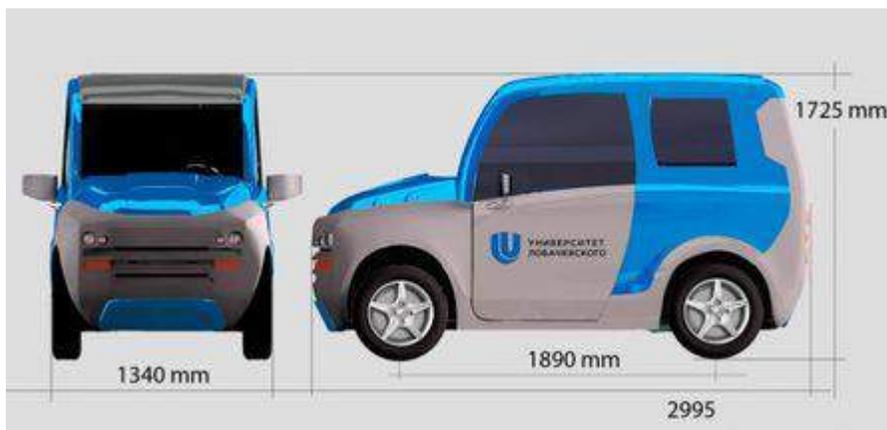
Базу в этом четырехместном (водитель+3 пассажира) трехдверном электрокаре компания-разработчик ZETTA называет своей главной интеллектуальной собственностью. А еще именует ее уникальной платформой для электромобилей.

Предполагается, она может менять свои размеры, что дает возможность в дальнейшем применять ее для строительства иных электрокаров.

Первоначальные габариты Zetta El Panda были – 2,995 м X 1,340 м X 1,725 м (Д x Ш x В). Но, якобы, к производству готовят версию с размерами 3,030 м X 1,600 м X 1,760 м.

Подвеска

С ней не парились, а взяли у ВАЗ 2110, снятого с производства в 2007 году. Зачем делать что-то новое, если все уже давно изобретено?



Двигатель

Его заменили четырьмя асинхронными мотор-колёсами. Благодаря чему, по словам компании, достигнуто невероятное облегчение авто – до веса в 820 кг (с 10 кВт*ч батарей) батареи), и какая-то бешенная энергоэффективность. Оценить ее правда сложно. В отличие от общепринятой энергоэффективности электромобиля, которую измеряют в кВт*ч на 100 км, российскую меряют процентами. Утверждают, что у электрокара Zetta El Panda она 82%, и не спрашивайте, что это значит.

Относительно мотор-колес, то это так называемые колеса Дуюнова, изначально изобретенные для электровелосипеда. Это некий вид электромотора, в котором использованы не графитовые стержни, и не магниты, а простая обмотка из медной проволоки.



Мотор-колесо Дуюнова

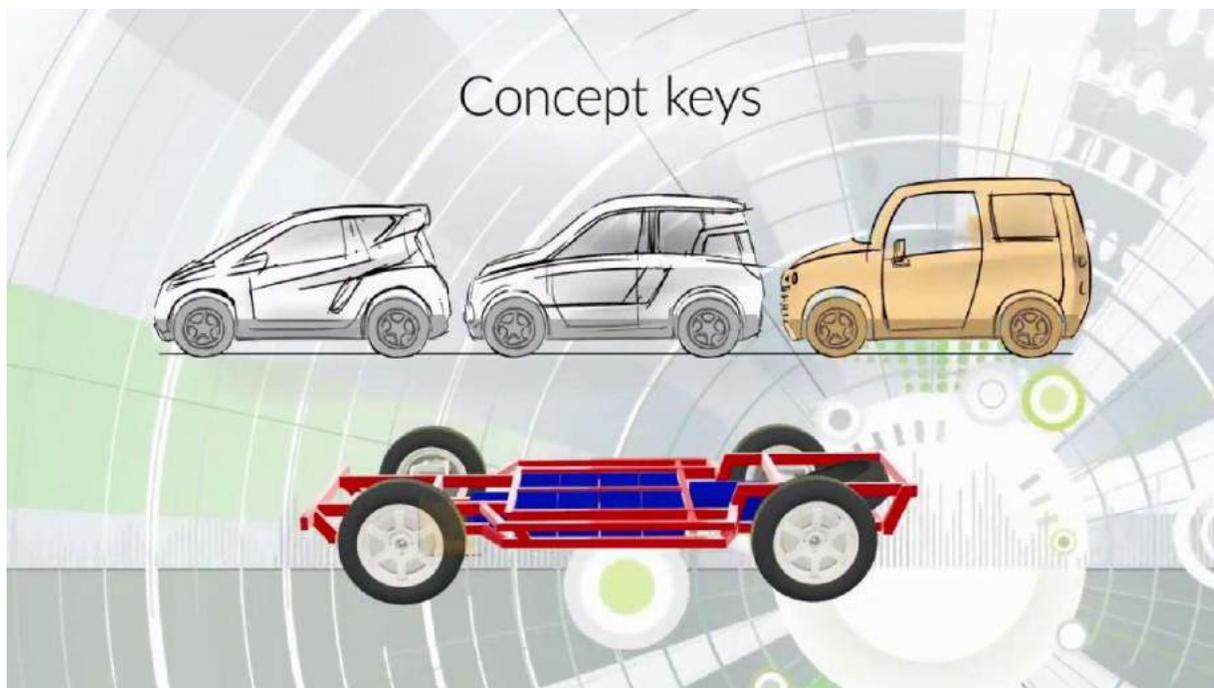
Вот каждое такое мотор-колесо Дуюнова выдает до 18 кВт, с максимальным крутящим моментом 200 Нм. Таким образом формируется полный привод и совокупная мощность в 98 л.с., дающая разогнаться до максимальных 120 км/ч.

Кузов

Известно, что на каркасную сварную раму из стальных труб навешаны композитные пластиковые панели. Более точной информации нет. Объем багажника авто – 180 л. Фары круглые светодиодные, и по заверению создателей, очень энергосберегающие.

Батарея

Важнейший компонент любого электромобиля – его батарея. Здесь она китайская, производства компании GE Power Technology. Расположена посередине под полом, как у большинства электрокаров. И играет роль основного утяжелителя против парусности высокой машины-переростка. Оснащение электромобиля возможно батареями разной емкости – минимум 10 кВт*ч, максимум – 32 кВт*ч. Минимальный аккумулятор даст электрокару запас хода в 200 км, максимальный – 560 км.



Управление, системы и разные хар-ки



То ли климат-контроль, то ли печка и кондиционер отдельно. Информации мало. Имеется бесключевой доступ, системы ABS и ESP, а также межколесный дифференциал с блокировкой.

Управление, как уже упоминалось, мысленное. А для тех, кто плохо формулирует мысли, будет планшет, интегрированный в панель. Он же играет и роль мультимедийки.

Руль в Zetta El Panda вроде как бутафорский, сделанный только для прохождения сертификации. Управление электрокаром сможет осуществляться посредством джойстика, приложения смартфона или посылая мысли автомобилю. Подобные возможности, по задумке разработчика, будут удобны людям с ограниченными возможностями.

Первый электромобиль Porsche оказался очень быстрым



Есть минутка? Желаете узнать кое-что интересное о загадочной новинке? Электромобиль Porsche Taycan 2020 уже почти здесь!

Когда электромобиль Porsche Taycan покажут в серийной ипостаси? Как он едет? Является ли настоящим немецким спорткаром с богатой родословной? Все ответы — здесь, хотя информации по-прежнему не так уж много.

Мировая премьера перспективной новинки состоится в рамках Международного автосалона во Франкфурте осенью. Тогда мы и увидим электрокар во всех подробностях. Пока же кузов частично затянут в камуфляж, а интерьер — полностью.

Тем не менее, несмотря на некоторые попытки исказить наше с вами восприятие дизайна отвлекающими пленками, производственный вариант кузова читается очень хорошо. Оказывается, по пути на конвейер модель серьезно преобразилась и поменяла свои пропорции. Порше Тайкан по всем параметрам меньше чем Porsche Panamera. Видимо, габаритами он окажется ближе к Tesla Model 3 (длина 4 700 мм), чем к Model S (длина 4 980 мм).





Компактный кузов, разумеется, отразился на пространстве кабины. Рослый пассажир может с комфортом разместиться на переднем кресле, но задний ряд окажется не настолько дружелюбным местом. Тем не менее, относительно небольшой электрокар получился тяжелым — более 2 т. Это из-за батареи, которая в самой дорогой версии Turbo (просто название) позволит преодолеть более 500 км пути на одном заряде.

Производительность также на уровне одного из лучших немецких брендов. В самой мощной версии (около 600 л.с.) разгон до 100 км/ч составит приблизительно 3 с, а максимальная скорость подберется к 250 км/ч. Смотрите видео, чтобы увидеть долгожданный спорткар в движении.



YouTube: [2020 Porsche Taycan - First Prototype Ride Video Review](#)

Электромобиль Honda e получит видеокamеры Side Camera Mirror System вместо обычных боковых зеркал даже в базовом оснащении



На прошлой неделе Honda открыла европейские предзаказы на электрохэтчбек Honda e, а сегодня сообщила, что вместо боковых зеркал модель получит фирменную систему на основе видеокamер Side Camera Mirror System. При этом данная система будет входить в стандартную комплектацию серийного электромобиля, то есть ее не нужно будет оплачивать отдельно.

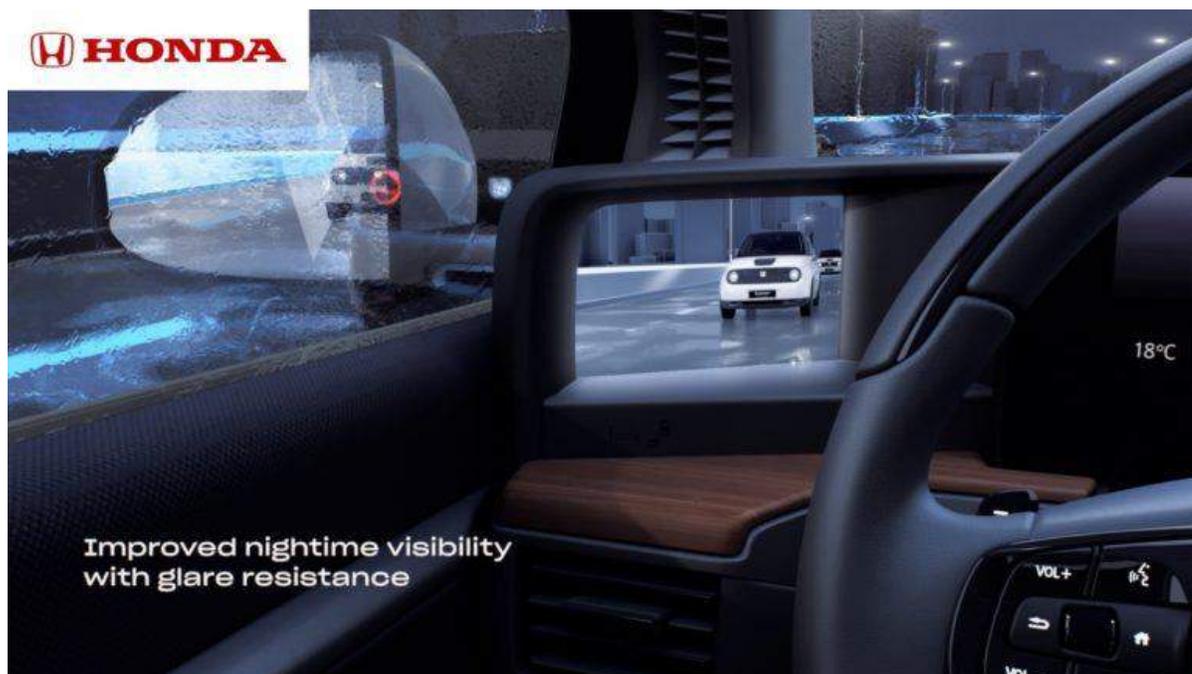






Японские инженеры отметили, что использование видеокамер вместо боковых зеркал помогает улучшить сразу несколько характеристик электромобиля, начиная с дизайна и эргономики и заканчивая безопасностью и аэродинамикой. Аналогичная система опционально используется в электромобилях Audi e-tron, однако в компактном классе она используется впервые.

Камеры системы Side Camera Mirror System устанавливаются на привычных для боковых зеркал местах, однако за счет заметно более компактных размеров (их габариты не выходят за пределы колесных арок) не оказывают заметного влияния на аэродинамику электромобиля (сопротивление потоку воздуха на 90% меньше, чем у обычных зеркал). Данное решение на 3,8% улучшает общую аэродинамику Honda e, что в свою очередь позволит увеличить запас хода.







Изображение от камер выводится на пару 6-дюймовых экранов в салоне Honda e, размещенных по краям рабочей панели таким образом, чтобы водителю было удобно контролировать пространство по бокам и сзади автомобиля. Так как речь идет о видеокameraх и экранах, а не о классических зеркалах, то разработчики позаботились о том, чтобы изображение лучше читалось даже в плохих погодных условиях и в темноте. К примеру, во время дождя капли не задерживаются на поверхности объектива за счет продуманной формы и водоотталкивающего покрытия.

Водитель может выбрать нормальный или широкоформатный режим отображения, используя именно то представление, которое лучше подходит для конкретных дорожных условий. При движении задним ходом изображение автоматически переключается в специальный режим, который позволяет еще точнее оценивать окружающие препятствия. Яркость экранов регулируется автоматически в зависимости от условий внешнего освещения.



YouTube: [2020 Honda e Electric Car – Side Camera Mirror System](#)

Напомним, что презентация серийной версии электромобиля Honda е пока так и не состоялась. Точно известен только запас хода 200 км / 125 миль, поддержка скоростной зарядки от 0 до 80% за 30 минут и заднеприводная компоновка. Официально емкость батареи (ориентировочно 30-40 кВтч) и мощность двигателя (порядка 100 кВт) пока неизвестны, так же как и ее стоимость. Серийное производство электрохэтчбека Honda е стартует в конце текущего года, поставки первым клиентам начнутся весной 2020 года.

Новый электромобиль BYD — 500 км и разгон за 4.4 с



Электромобиль BYD Tang 600 выглядит круто, быстро разгоняется и даже думает, что может далеко заехать. Готовы с ним познакомиться?

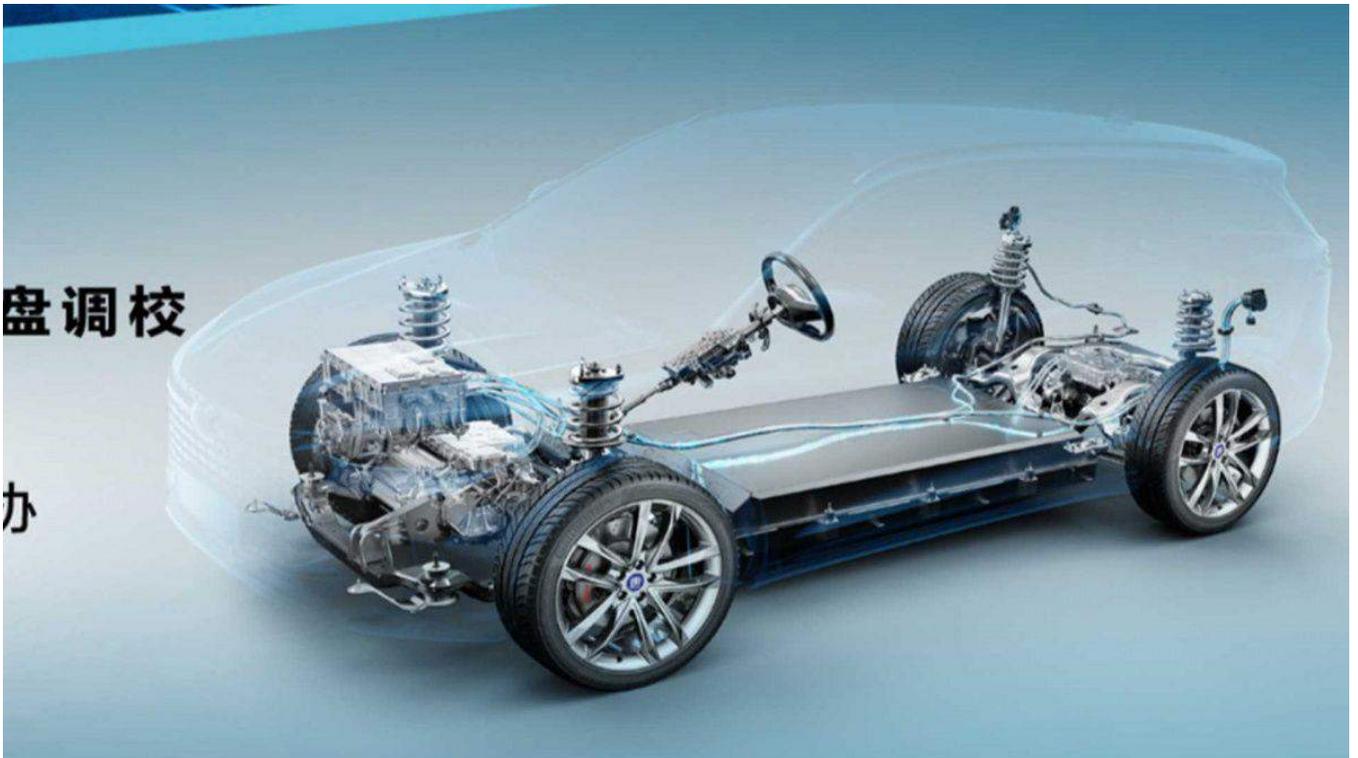
Большой китайский кроссовер BYD Tang, оснащенный ДВС и электромотором, занимает третью позицию среди самых популярных плагин-гибридных автомобилей на домашнем рынке. Теперь его превратили в полноценный электромобиль BYD Tang 600. Честно говоря, BYD является одним из лидеров среди производителей EV в Поднебесной. Этому во многом способствуют завидные технические характеристики, которые и на этот раз не подкачали.



Покупателям предложат две модификации. Переднеприводный EV 600 обойдется в 37,5-40,5 тыс долл в зависимости от оснащения. За полноприводный EV 600D попросят 42-52 тыс долл. Оба варианта оснащены батареей на 82,8 кВтч, но D имеет полноприводную конфигурацию благодаря двухмоторной компоновке. Это означает разгон до 100 км/ч за диковатые 4,4 с.

Пробег для стандартной версии (245 л.с.) объявили на уровне 520 км, для полноприводной (490 л.с.) — 500 км. Цифры приведены согласно данным NEDC, а сегодня это никуда не годится. Хорошо, если в действительности реальный запас хода составит хотя бы 350 км.







Тем не менее, сильно ограниченная дальность хода мало кого пугает в Китае. Почти все продающиеся на данный момент электромобили в КНР имеют приблизительно одинаковые показатели. Пока местному промышленному сектору не хватает технологий для демонстрации более серьезных цифр.

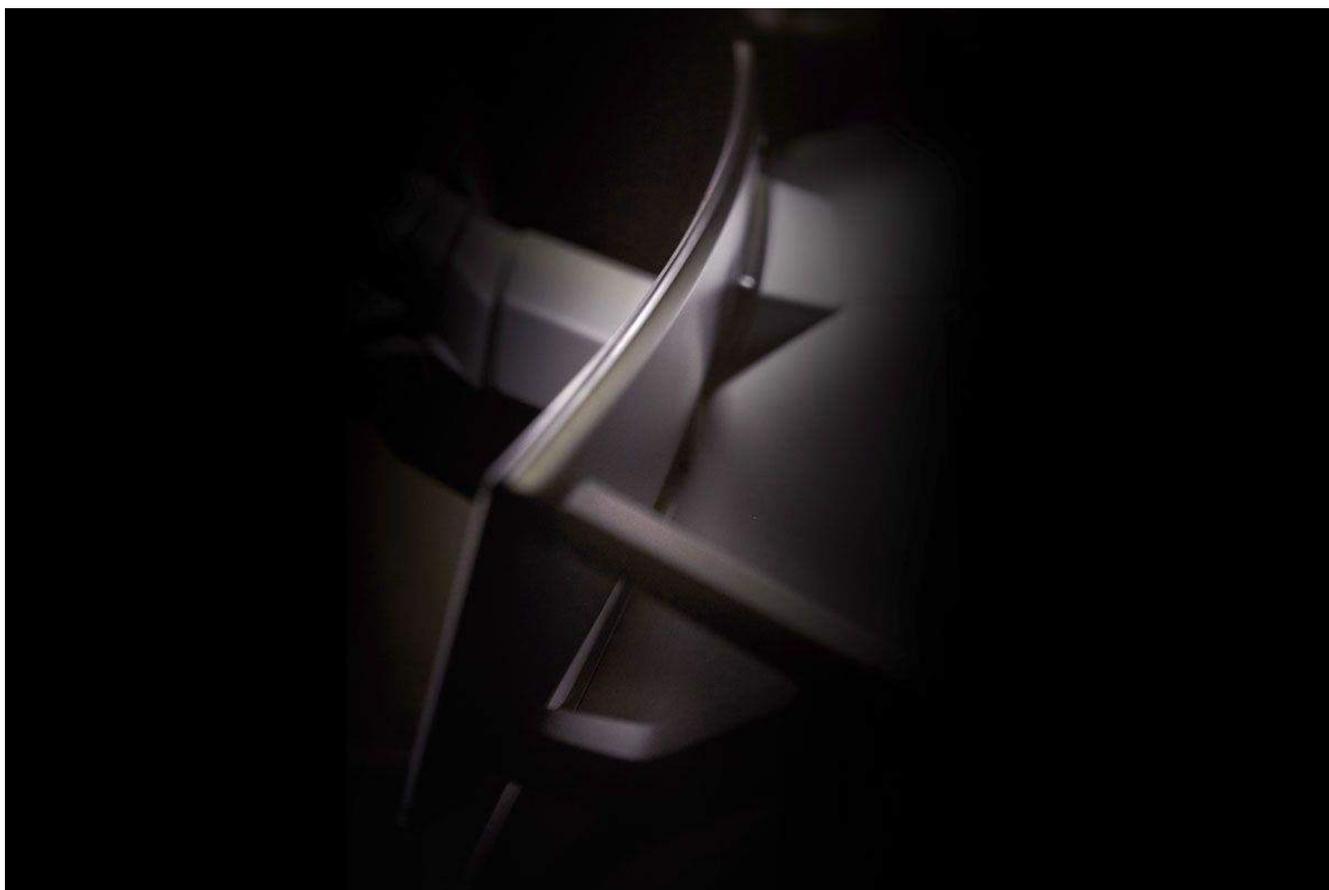
Новый электромобиль BMW показали внутри



Грядущий электромобиль BMW, которым станет динамичный кроссовер, готовится перевернуть наше представление об автомобильных интерьерах

Помните электромобиль BMW iNEXT? Хорошо, ведь этот концепт показал перспективы первого электрокросса бренда, полностью спроектированного с нуля, на специально созданной для электромобилей платформе. Серийная версия запланирована на 2021 год. Нас порадуют более чем 600-километровым запасом хода! А пока изучим интерьер.

Показали, правда, не так уж много. Но мы уже можем рассмотреть самое главное — длинный экран мультимедийной системы, который также объединен с цифровым щитком приборов в сплошной элемент.



Элегантное решение — слегка изогнутая плоскость дисплея, ориентированного в большей степени на водителя. Это намекает на рекордный минимум физических органов управления на передней панели. Экран покрыт антибликовым агентом, чтобы сохранять видимость при любых условиях. Крепиться все это великолепие будет на тонких кронштейнах, выходящих из панели.



К тому же, как говорят в компании, эти крепления не будут видны даже с переднего пассажирского места. Таким образом, экран действительно будет казаться подвешенным в воздухе при взгляде с любого сиденья.

Стоит отметить, что такое решение уже отличается от показанной в первом прототипе концепции (фото ниже). Там огромный широкоформатный дисплей информационно-развлекательного комплекса почти дотягивался до переднего пассажира, а роль цифрового щитка приборов выполнял отдельный экран меньшей диагонали.





Кстати, серийный электромобиль BMW i5 (именно такое имя он может получить) окажется технологическим стендом достижений баварской компании.

Несмотря на то, что до дебюта остается много времени, в БМВ решили официально открыть тизерную кампанию. Поэтому в скором времени появится больше интригующих изображений.

В Украине будут собирать китайские электробусы Skywell, договоренность с китайской стороной уже достигнута



Представители компании Skywell Ukraine сообщили, что провели встречу с китайскими специалистами, на которой обсудили возможность крупноузловой сборки электробусов Skywell в Украине. По итогам переговоров было достигнуто соглашение о производстве общественного электротранспорта в нашей стране.

«Сегодня встречали почетных гостей из Китая — специалистов по развитию технологий производства электробусов. Компания является партнером Nanjing Golden Dragon Bus Co по разработке и внедрению процессов производства и подбора комплектующих.

Обсуждали возможность и технологию организации крупноузловой сборки электробусов Skywell в Украине. Поэтому ... так будем производить электробусы Skywell в Украине!» — отметили в Skywell Ukraine.



По данным издания [Autogeek](#) в данный момент ведутся переговоры с разными сторонами и участниками, определяются сроки, технологии, процессы. Предполагается, что процесс займет не менее 9-12 месяцев, однако многое будет зависеть от содействия украинских властей.

«Китайская сторона настроена позитивно и решительно, и даже готова входить в соучредители предприятия по производству электрических автобусов в Украине» — уточнили в Skywell Украина.

Напомним, что в Киеве уже прошло тестирование электроавтобуса Skywell, который курсировал по маршруту №599 от метро Харьковская до улицы Шептицкого.



Во время испытаний была использована модель Skywell NJL 6129 BEV, оснащенного двигателем мощностью 200 кВт с крутящим моментом 2800 Нм и аккумуляторной батареей емкостью 276,4 кВтч. Максимальная скорость составляет 70 км/ч, запас хода — 300 км, время заряда с помощью фирменной зарядной станции — 3 часа.

Прототип модели Audi e-tron quattro S вышел на Нюрбургринг



О «серьёзности намерений» этого электрокара сразу говорят колёсные диски. А ещё боковые воздухозаборники в бампере крупнее, чем на ныне выпускаемой версии (ради лучшего охлаждения тормозов).

У концепта Audi e-tron quattro было три электромотора (один спереди и два сзади) с суммарной пиковой отдачей в 503 л.с. и 800 Н•м. В серийном «итроне» применены два электродвигателя (по одному на ось) с общей отдачей в 408 л.с. и 664 Н•м. Надежда на создание более мощной вариации кроссовера забрезжила в феврале, после рекордас подъёмом на обледенелый и заснеженный уклон в 85%. В том опыте применялся прототип e-tron с тремя электродвигателями. И вот теперь на Нюрбургринге фотошпионы застали тестовый образец модели, которой прочат обозначение e-tron quattro S либо RS.



Сзади всё выглядит почти так же, как на обычном «и-троне», однако здесь установлен новый диффузор.

От «заряженной» вариации «и-трона» можно ждать максимальной отдачи более 500 «лошадок». Вообще, если второй задний электромотор будет таким же, как нынешний один, то вместе они смогут выдавать на пике 448 л.с., а с передним (184 л.с.) суммарно до 632 сил. Точное значение зависит больше от возможностей тяговой батареи и силовой электроники. Независимо от того, окажется в S/RS 500 или 600 л.с., от такой машины можно ждать отменной динамики.



На тесты вышел не один прототип. На некоторых фото мы разглядели модель и марку шин (Bridgestone Alenza), а ещё оценили по снимкам посадочный диаметр — 22 дюйма (в нынешнем «и-троне» может быть 19 или 20 в зависимости от уровня комплектации или 21 дюйм в виде опции).

Для давнего концепта заявленный разгон с нуля до ста — 4,6 с. У нынешнего серийного «и-трона» паспортная величина составляет 6,6 с в обычном режиме и 5,7 с в режиме Boost. Однако на деле этот электрокар даже чуть быстрее названного. На днях специалисты компании AutoTopNL провели собственные замеры и показали результат в 5,56 с по GPS. У S-версии может получиться и быстрее 4,5. А насколько наши прогнозы верны, мы узнаем только в 2020-м. Именно в следующем году, полагаем, Audi рассекретит эту версию кроссовера.

Тест-драйв Jaguar I-Pace: «0-100 км/ч» за 4,8 с – есть, запас хода 480 км – нет



Электромобиль Jaguar I-Pace уже не раз становился героем публикаций: достаточно вспомнить [развернутый репортаж](#) с первых всеукраинских демонстраций модели. Кажется, об этом электромобиле известно все. Кроме самого важного – как едет Jaguar I-Pace? Восполняю пробел: разбираем все плюсы и минусы Jaguar I-Pace при езде по нашим дорогам. Попутно не забывая его заряжать – об этом тоже расскажу.

Наслаждение дизайном...

Не устану повторять – электромобиль Jaguar I-Pace выглядит великолепно: идеальное сочетание инноваций и традиций. Каплеобразный силуэт намекает на отличную аэродинамику, большие колеса задают чувство динамики, короткие свесы подчеркивают атлетичность форм. А завершает чудо-облик почти реальная «решетка радиатора»: настоящей решетки нет, но ее искусная имитация с объемными сотами и красным львом-логотипом – есть. Запоминается как облик в целом, так и отдельные детали: кроме решетки радиатора, в глаз впадает множество черных глянцевых вставок по всему кузову, а также узкие фары и фонари – последние, кстати, построены полностью на светодиодах. А еще запоминается тщательная работа с аэродинамикой: прорезь «в носу» сквозь капот – для отвода набегающего воздуха, скошенное заднее стекло с олеофобным покрытием – для сдувания капелек воды (заднее стекло обходится без «дворника»). В результате коэффициент C_x для Jaguar I-Pace равен всего 0,29.

















JAGUAR I-PACE
ELECTRIC PERFORMANCE

90kWh BATTERY
The battery is made up of 432 high energy density, Lithium-ion pouch cells, arranged in 36 modules of 12, the best technology to deliver maximum range, performance and efficiency



TWO ELECTRIC MOTORS
The Synchronous Permanent Magnet motors are light and extremely efficient. Packaging them concentrically with the single-speed transmissions makes them as compact as possible. Their position on each axle delivers all-wheel drive and, together with the underfloor battery, contribute to I-PACE's low centre of gravity to enhance control, handling and agility





SINGLE-PEDAL DRIVING
The I-PACE's sophisticated braking system provides regenerative charging power to the battery in all driving modes – maximising range. And, by selecting the high regenerative mode, it enables intuitive 'single pedal' driving in many conditions. Regenerative braking can produce up to 0.4G of braking force



7kW AC WALL BOX
Charges the battery from 0-80% in 10 hours - ideal for overnight charging at home



36kNm/° TORSIONAL RIGIDITY
The integral battery structure means I-PACE is the stiffest vehicle in the Jaguar range - optimising handling agility and safety

480km (298 miles) RANGE ON THE WLTP TEST CYCLE

45 MINUTES RAPID CHARGING
Time taken to charge from 0-80% (100kW DC)
15-MINUTES CHARGING AT 100kW DC GIVES UP TO 100km (62 miles) EXTRA RANGE

696Nm TORQUE | **4.5s 0-60mph** | **400PS POWER**

#IPACE | 

Во-первых, Jaguar I—Pace – это красивый, стильный, динамичный облик. Во-вторых – это тщательна работа с аэродинамикой: прорези, обтекатели, воздушные каналы. В-третьих – это своя алюминиевая платформа, аккумулятор на 90 кВтч в нижней части кузова, два электромотора с постоянными магнитами (294 кВт, 400 л.с., 696 Нм). Из других интересных особенностей: электромоторы работают с одноступенчатыми редукторами (передаточное число $i=9,04$), АКБ имеет жидкостную систему охлаждения с общим объемом антифриза семь литров. Пневматическая подвеска позволяет регулировать клиренс в пределах 114-204 мм: изменение по нажатию кнопок в салоне или по команде электроники в зависимости от скорости езды. Электрокар Jaguar I—Pace весит 2133 кг: много для ДВС-кроссовера подобных габаритов (длина 4,68 м, база 2,99 м, ширина 1,9 м, высота 1,57 м), но немного с точки зрения электромобиля подобного формата – спасибо алюминию.

Характерный профиль кузова обусловила не только аэродинамика, но и оригинальная платформа: своя центральная часть под большой аккумулятор, ходовая часть на основе компонентов Jaguar и Range Rover, пара электромоторов, которые разнесены по осям. Кузов почти полностью (96%) из алюминия: внешние панели, силовые лонжероны, ниша под аккумулятор. Высокопрочная сталь использована лишь в особо нагруженных местах, где не справлялся алюминий, либо в местах сложной штамповки.

[Читайте подробнее здесь ...](#)

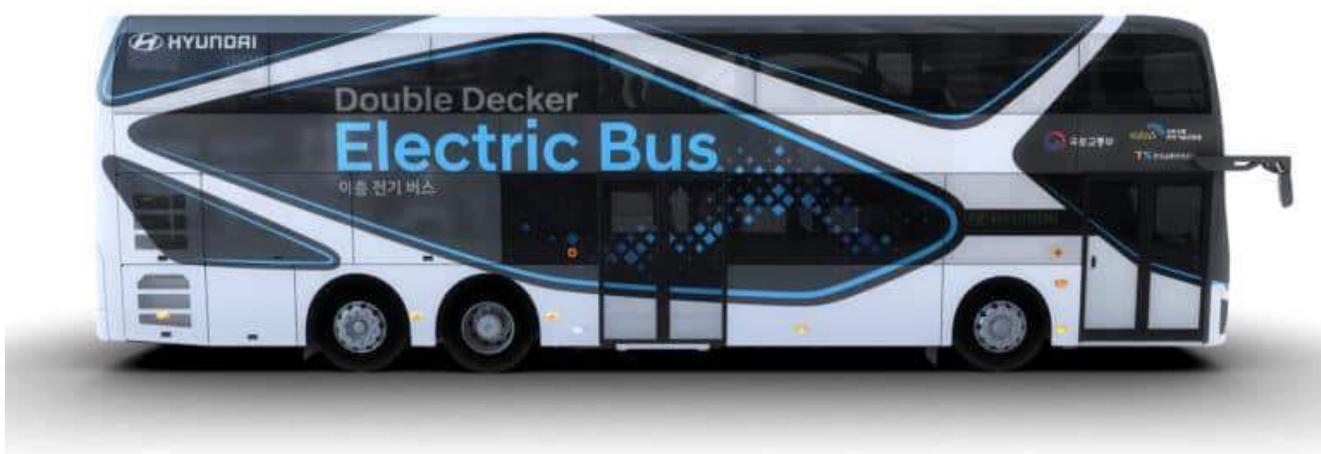
Hyundai показал двухэтажный электробус на 70 мест с батареей емкостью 384 кВтч и запасом хода 300 км



Южнокорейский производитель Hyundai серьезно взялся за электрический транспорт — электрический кроссовер Hyundai Kona Electric уже можно приобрести в Украине, будущие модели разрабатываются совместно с Rimac, а теперь компания показала свои наработки в сегменте общественного транспорта — двухэтажный электробус с батареей на 384 кВтч.

От полного заряда батарей этот электробус способен проехать 300 км, при этом время заряда от 0 до 100% занимает всего 72 минуты, что откровенно мало для столь высокой емкости. Модель оснащается парой электродвигателей, при этом один из них с мощностью 322 л.с. используется для движения, а второй (неназванной мощности) — для минимизации потерь заряда (по всей видимости, для рекуперации энергии во время торможения и движения на спуске).





Трехосный электробус Hyundai длиной 13 метров и высотой 4 метра вмещает 70 пассажиров, при этом только 11 из них помещаются на нижнем этаже, тогда как все остальные — на верхнем. На нижнем этаже предусмотрено два места для пассажиров в инвалидных креслах, а также автоматическая рампа для облегчения посадки. Электробус даже оснащен автоматическими системами безопасности, включая удержание в полосе движения и экстренное торможение.

Предполагается, что модель поступит в эксплуатацию в Южной Корее, однако конкретные сроки не называются.

Главные недостатки Hyundai Kona Electric



За Hyundai Kona Electric по всему миру выстроились очереди. Но первые обладатели уже готовы поделиться опытом эксплуатации

Hyundai Kona Electric — один из лучших электромобилей современности. Возможно, даже лучший. Конечно, вы можете сказать, что какая-нибудь модель Tesla проезжает дальше. Но электрический кроссовер Hyundai заметно дешевле.

Оказалось, у такого прекрасного электрокара есть и ряд недостатков, которым поделились американские владельцы дефицитного EV. Их впечатления передает InsideEVs. Интересно, что автомобилистов в целом беспокоят одни и те же моменты. Вот вам самые частые.





В первую очередь владельцы ругают штатную навигационную систему. Точнее, ее нечастые обновления. Это особенно актуально с учетом постоянно появляющихся станций зарядки. Необходимо, чтобы эта информация своевременно отображалась на электронных картах. Также не всем нравится всплывающее сообщение о безопасном и ответственном вождении. Такое предупреждение не является обязательным, поэтому многие водители готовы поспорить с его появлением после каждого запуска автомобиля.

Штатные покрышки, на которых электрокросс Hyundai покидает завод, нравятся не всем. Многие заменили их на модели других производителей и заметили улучшенную устойчивость на дороге и сниженное количество шумов. Другие считают неудобным расположение клавиш управления режимами езды и пультом слева от рулевого колеса.





Следующую недоработку оценят рослые водители. По сообщениям владельцев, площадка для отдыха ноги возле педалей имеет неудачную конфигурацию, что отражается дополнительной усталостью в долгих поездках. Собственно, это все. Как видно, прегрешения не так уж и серьезны. К тому же, каждый счастливый владелец в целом доволен своей покупкой.

Ferrari SF90 Stradale - первый подключаемый гибрид бренда с ДВС и тремя электродвигателями суммарной мощностью 1000 л.с.



Итальянский производитель суперкаров Ferrari представил свой первый серийный подключаемый (PHEV) гибрид Ferrari SF90 Stradale с суммарной мощностью практически 1000 л.с. Отметим, что в линейке автомобилей компании уже присутствует гибридная модель LaFerrari, однако ее аккумулятор нельзя зарядить от внешней сети.





Полноприводная новинка оснащается 4-литровым битурбированным двигателем V8 с мощностью 780 л.с. и крутящим моментом 800 Нм, а также тремя электродвигателями суммарной мощностью 220 л.с. (162 кВт) Два электродвигателя установлены на передней оси, третий MGUK (Motor Generator Unit, Kinetic) — между

ДВС и коробкой передач. В результате разгон до 100 км/ч занимает всего 2,5 секунды, разгон до 200 км/ч — 6,7 секунды.





В автомобиле предусмотрено четыре режима движения: eDrive — ДВС отключен, работают только электродвигатели; Hybrid — режим по умолчанию, работают все четыре двигателя, но ДВС может периодически отключаться для экономии топлива; Performance — «драйверский» режим, ДВС-работает все время, подзаряжая батареи в периоды, когда его мощность не задействована полностью; Qualify — «квалификационный» режим — все двигатели выдают максимальную мощность, приоритет на производительность, а не заряд батареи.

Модель Ferrari SF90 Stradale оснащается аккумулятором емкостью всего 7,9 кВтч, тем не менее полного заряда хватает на преодоление 25 км в полностью электрическом режиме eDrive. В этом переднеприводном режиме гибрид способен набирать 135 км/ч. Электродвигатели также используются для лаунч-контроля и движения задним ходом, в коробке передач для ДВС даже не предусмотрена задняя передача.



YouTube: [Ferrari SF90 Stradale - Official Video](#)

Естественно, модель Ferrari SF90 Stradale получила все типичные для суперкаров технологии и соответствующий уровень дизайн, интерьер и аэродинамику. Новинку начнут продавать в 2020 году, цена пока не озвучивается.

Formula E. Берлин. Гонка. (Запись) Десятая гонка сезона Формулы Е 2018/19!



YouTube: [2019 Berlin E-Prix \(Season 5 - Race 10\) - Full Race](#)



Подписка на Telegram-канал «Электромобили»:



<https://t.me/ecoauto>