

Chevrolet Volt – хороший гибрид с невнятными перспективами

С помпой отпраздновавшая столетний юбилей «Chevrolet» обещает завалить нас новыми машинами. Пятидверный Cruze уже пошел, в апреле-мае начнутся продажи Camaro, а еще через полгода россиян порадуют новым Aveo. Есть и четвертый автомобиль — Volt, но с ним не все так гладко...



Сам по себе Volt — автомобиль интересный. Хотя бы тем, что это не «псевдозеленый» Prius. Chevrolet тоже не без греха, но его электротяга хотя бы похожа на правду. Маркетологи марки с маниакальным упорством доказывают, что сделали не гибрид, а электромобиль с увеличенным запасом хода. Объясняют они это тем, что в машине нет постоянной связи ДВС с колесами. И если суточный пробег не превышает полусотни километров, вы можете вообще обойтись без бензина.

Кстати, ездить на чистой электротяге очень забавно. Крутить ничего не надо: момент — под педалью, причем весь и сразу. Другое дело, что электроника принудительно ограничит «максималку». До среднегородского уровня. Зато эмиссия будет действительно нулевой. Как, впрочем, и динамика. Автоматический режим, в котором

машина сама решает, что и с какой эффективностью ей использовать, кажется более логичным и сбалансированным. Volt и в этом случае не так уж быстр, но в таком перемещении есть хотя бы толика смысла. Если Prius в городе «палит» до восьми литров 95-го, Chevrolet — порядка пяти. Плюс ко всему у него приличные плавность хода и управляемость.

И выглядит он неплохо. Хотя нарочитый экодизайн (тонкие колеса, низко сидящий передний бампер и вечно цепляющаяся за любые преграды резиновая «юбка») состарился еще до рождения. С другой стороны, Prius или Honda Insight собой тоже никого не вдохновляют, но американцев это не смущает. Как не смущает и смешение стилей в салоне.

Интерьер Chevrolet — это Infiniti FX, декорированный в стиле общественной уборной. Общая архитектура кокпита солидна, но глянцево-белая центральная консоль лично мне напомнила... писсуар. Панель приборов и вовсе нечто среднее между iPad и дизайнерским ручкой.

Зато практически все кнопки тут сенсорные. Учитывая их количество, «плавать» в них придется до скончания века, но в целом идея хорошая: протер тряпкой с антистатическим составом — и никакой тебе пыли и разводов. Останется оторвать этот «фаянсовый» декор, и все будет в порядке.



Вот пассажирская эргономика — без нареканий. Места немного, но по меркам гольф-класса здесь не тесно. Кстати, по части размещения седоков Volt честнее любого автомобиля. Дело в том, что он четырехместный: посреди салона проложен высокий тоннель, в котором размещены батареи, поэтому среднего сиденья во втором ряду нет априори.

И этот Volt уже точно приедет в Россию. Когда именно — пока непонятно, но принципиальное решение по этому вопросу в недрах GM уже принято. И это было бы хорошей новостью. При условии, что американцы озаботятся еще и развитием специальных заправочных станций, а также лоббированием программы государственного субсидирования. Те 42 000 евро, что просят за «зеленый» Chevrolet в Европе, — нонсенс. За эти деньги у нас можно купить Toyota Highlander, топовый Passat и полсотни других вполне достойных автомобилей. В общем, покупка Volt будет выглядеть несусветной глупостью.

Но даже если вы сделаете это, персональную благодарность Greenpeace вам не выпишет. В нашей стране plug-in-гибрид — обычный пожиратель углеводов. У него два двигателя, а это значит, что генерировать электричество можно только с помощью бензина. И это ни в коем случае не делает Volt экологичным.

В Швейцарии, где случилась европейская презентация, специальные электрические розетки были только в отеле, куда журналистов согнали для вечерней презентации. Но даже там эта конструкция оказалась временной. У нас же первая высоковольтная заправка появится в лучшем случае летом. Через год-полтора их в лучшем случае будет пять. В Москве. И еще столько же — по всей остальной России. Даже если вы доберетесь до ближайшей, батареи вы высадите где-то на полдороге к дому. Убойная экономичность, особенно если вспомнить, что остальные полторы сотни километров придется ехать на ДВС...

В теории батареи можно реанимировать и дома, подключив машину к обычной розетке. Однако это будет работать, только если вы являетесь счастливым обладателем загородного коттеджа, к которому подведена линия на полтора десятка киловатт, в противном случае на полную зарядку уйдет от недели до полугода, и то при условии, что ближайший трансформатор не сгорит в первые же секунды. Кстати, счет от энергетической компании вас тоже не порадует, но это мелочи по сравнению с тем, какое удовольствие получают жители многоэтажек. Полтора километра силового кабеля — и проблема решена. Секунд на тридцать, пока какой-нибудь люмпен не вырубит кусок и не потащит его в ближайший пункт приема цветных металлов.

И все это в конечном счете приводит к единственно верному выводу: сам по себе Volt, может, и хорош, но он не для современной России. Массово пересаживаться на подобные машины мы начнем лишь тогда, когда спалим половину сибирских нефтяных запасов. Это когда-нибудь произойдет. Но не в этой жизни...

Технические характеристики: Chevrolet Volt

Габариты (мм) 4489x1788x1439

Колесная база (мм) 2685

Масса (кг) 1732

Объем багажника (л) 310

Раб. объем двигателя (см3) 1398

Мощность ДВС (л.с.) 86

Крутящий момент ДВС (Нм) 130

Суммарная мощность (л.с.) 150

Суммарный крутящий момент (Нм) 370

Макс. скорость (км/ч) 160

Запас хода (км):

общий до 560

электротяга до 80

Средний расход топлива (л/100 км) 1,2

Цена (евро) от 41 950