

# Двигателе- и топливосрач — Lurkmore

[← обратно к статье «Автосрачи»](#)

## Основные утверждения:

- а) Бензиновый — жрёт много;
- б) Дизельный — ремонтировать дорого;
- в) Гибрид — батареи бешеных денег стоят;
- г) Газ — непременно взорвётся и воняет;
- д) Электро — малый пробег, их никто не выпускает и вообще [НЁХ](#)

## 92 vs 95 бензин

Стойкий, качественный вид срача, направленный на обсуждение [сортов топлива](#) для бензиновых ТС. Существует абсолютно на всех форумах бензиновых автомобилей, может иметь вариации в названии — 95 vs 98, 92 vs 93 и т. д.

На протяжении многих километров соревнования этой специальной олимпиады сторонниками и противниками того или иного сорта обсасываются все технические процессы производства, добычи, упаковки, транспортировки и бодяженья сортов бензина. Можно почерпнуть знания о всех возможных типах применяемых октаноповышающих присадок, узнать, что чувствуют владельцы повозок после езды на определённом сорте топлива, узнать [о различных топливах для танков во время ВОВ](#). Срач можно продолжить в любой момент времени в соответствующем автофоруме, модераторы за срач подобные обсуждения не принимают, что есть вин. Тема будет жить вечно, пока законодательно с бензоколонок этой страны не исчезнет марка топлива АИ-92.

[В/на](#) Украине в связи с существованием двух видов 95 бензина (обычный и «премиум»), а также двух одновременно действующих (sic!) ДСТУ на «Бензины автомобильные марки А-95» (2001 и 2007 года) данный вид срача принимает крайне разнообразные формы, как-то: «95 vs 95 премиум», «хороший, годный 92 vs некошерный 95», «95 импортный vs 95 украинский», «литовский vs румынский vs белорусский», «Mustang vs Formula vs Pulls vs V-Power vs Ventus vs ОН SHI--», в общем, тысячи их. Лулзов доставляет тот факт, что так называемый «премиум»-бензин совершенно не обязан соответствовать ДСТУ 2007 года, который по основным стандартам перекрывает Евро-3, а может вполне быть на уровне ДСТУ 2001 года, которому это ваше Евро в душе не ебалось. Не говоря уже про обычный 95: такой бензин даже в инжекторный ТАЗ с катализатором нельзя лить.

Всё вышесказанное, а также в целом достаточно хуёвое качество бензина местного производства заставляет тематические треды на абсолютно всех автофорумах быть длиной более 9000 страниц. К счастью, на всех современных машинах либо в инструкциях, либо на крышке бензобака пишут, для какого именно бензина предназначен двигатель этого авто. И если инжектор двигателя настроен на 92-ой бензин, то залитый 95-ый не даст никакого профита, а вот если заправить машину бензином с октановым числом меньше рекомендуемого можно услышать весьма доставляющий стук откуда-то в районе двигателя. Этот стук тебе будет как бы слегка намекать на то что ты нищеврод. Но не стоит волноваться, через некоторое время эта дискотека прекратится, движок поймёт что хозяин пересел на более дешёвый вид топлива, и перестанет работать. Не стоит забывать что рекомендации написаны для анонов которые живут недалеко от уровня моря, чем выше ты поднимаешься в гору тем больше стоит задуматься, может быть надо залить бензин с октановым числом чуть повыше рекомендуемого.

## Соляра vs бензин

Также стоит отметить существование практически непрекращающейся [борьбы великих умов](#) по дисциплине «дизель vs оттомотор».

Как и в случае рулесрача, основная граница проходит по [жабе](#), то бишь по вопросу, стоит ли неимоверная экваномия трёх рублей всех радостей и потрАхов. Дизелясты искренне уверены, что никаких ужосов нет: ну подумаешь, воньца, антигели, прогревалки, зимняя заводка с бубнами, расходники в виде ГБЦ, форсунок, топливных насосов, фильтров и прочего, а экономия просто немеренная. Зажигалочки — ровно наоборот. На самом деле вышеописанные дизельные ужосы в свежих и современных машинах при использовании кошерной солярки отсутствуют, но ты её ещё кошерную найди. И потом, форсунки на современных автосистемах помирают к 150К км даже на соляре из крови христианских младенцев, приготовленной по всем законам кашрута, а левая заправка убивает их на раз-два, а каждая форсуночка стоит около 14 тыщ деревянных рублей, и нахрен такая экономия? Вероятно, такие машины нищевродствующим участникам спора недоступны, и их представления сформированы опытом эксплуатации экс-немецких такси 70-х — начала 90-х годов ХХ в. с вечными рядными ТНВД и пробегом в 300+ тыс. км. Для полной же справедливости — попадаются и вполне живые агрегаты возрастом в 10-20 лет, которые заводятся и в  $-35^{\circ}\text{C}$ , да ещё и дымят поменьше своих бензиновых братьев, что обусловлено заведомо бОльшим ресурсом дизельных ДВС.

Помимо экономии дизель-фаги тычут в оппонентов [моментом](#), которого риальне много и который

появляется раньше. А также большей безопасностью в случае сурового ДТП, так как дизтопливо далеко не такое горючее, как бензин, даже практически негорючее, то есть дизель от спички или искры не горит, воспламенение если и происходит, то из-за совокупности высокого давления впрыскиваемого топлива, очень горячего воздуха и положения поршня в верхней мёртвой точке. Алсо, меньше затрат на свечи, они в дизелях таки есть — накала, но меняются гораздо реже, чем свечи зажигания на бензиновых ДВС. ЧСХ, никто из срующихся не может внятно объяснить тот факт, что зачастую бензин в двигателе горит хуже, чем за его пределами, а солярка — наоборот. [Для интересующихся.](#)

## Расход топлива

Жлобы с прокачанной [жабой](#) и нищевроды с кредитными корытами устраивают лютые срачи, выясняя, чей Outlander за 1 500 000 сэкономит за год топлива на 3000 рублей. Главным вещественным доказательством является фотка «вид сбоку» своего быдломобиля ([пруф](#)) и перечисление всех установленных свистелок-перделок, которые гарантированно позволяют ~~экономить топливо~~ проебать ещё больше бабла.

[Перельман](#) гарантирует, что если из стоимости какого-нибудь экономичного Subaru Forester вычесть стоимость обычного ТАЗика и поделить на стоимость сэкономленного топлива, то [выгодная инвестиция](#) окупит себя за [over 9000](#) лет, когда от его владельца останется в лучшем случае гранитное надгробие, а если учесть более высокую стоимость обслуживания экономичных статусных тачек, то сальдо сразу [уходит в минус](#) бесконечность. Но быдло клало болт на суровую арифметику, ведь главное, что улучшается [Экология](#)!!11 О реальной экологии зачастую речь не идёт: если твой кредитодастер до улучшайзинга жрал по городу 9/100, а после 7,5/100, птички-синички этого не почувствуют вообще никак.

## Поршневой vs роторный

Вдумчивый срач между ездюками на классических поршневых ДВС и стритсракерами на роторных б/у вёдрах. Владельцы Мазд типа RX [смотрят свысока](#) на всех вокруг и тихонько подрачивают на свои роторы, попутно прикидывая, как скинуть свою ванкеле-помойку до того, как она выработает весьма небольшой ресурс в сотню тысяч км, а чаще всего гораздо меньше — б/у же, нидорогаа. Иногда вякают что-то про «автомобили-перехватчики КГБ, которые на базе тазика, но пуляли не по-детски». Всерьёз вякания практически не воспринимаются, ибо это всё было не от здорово живёшь — [оверклокингом](#) в основном нищевроды и занимаются. В загнивающих капстранах для этих целей использовались вполне серийные машины с подходящими характеристиками. Просто у буржуёв они были.

Также наличествует традиционный срач между любителями огромных многолитровых, многоцилиндровых и низкооборотных моторов с огромным ресурсом и низкой степенью сжатия, обычно на американских сараях (традиция), а в особо тяжёлых случаях — огромных, практически грузовых пикапов и пуляльщиками с турбиной или просто высокооборотистым движком в 2л и 250 силами.

## Дуть или не дуть

Как известно, наддув нужен, чтобы увеличить мощность. Вопреки расхожему мнению, это не обязательно турбо, он может быть приводным (компрессор). Однако, турбонаддув ВНЕЗАПНО проще по конструкции, и к тому же при правильной работе помогает снизить расход топлива (часть энергии выхлопных газов, которая в атмосфернике идёт на нагрев этой самой атмосферы теперь возвращается обратно), за что его полюбили в Европе, ставя на трёхцилиндровые недомоторы. Ещё его любят гаражные пацанчики за простоту и возможность делать [пыщь-пыщь](#) при сбросе газа. За что приходится расплачиваться:

- Звуком двигателя. Вместо благородного восьмицилиндрового рёва — какой-то пылесосный свист и сракерское пыщь-пыщь;
- Ресурсом. Сракерам, конечно, не привыкать — они раньше поцелуют столб, чем дождутся капремонта. Офисный планктон тоже доволен — главное чтобы до конца кредита доездил, а там новый купим;
- Турбонаддув несёт такую неприятную вещь, как турбояма. То есть, жмёшь ты на газ, а машина на пару секунд задумается, а потом вдруг как выстрелит, будто получив пинок под зад. Приводной нагнетатель такой болезнью не страдает, так как его обороты напрямую зависят от оборотов двигателя, но сложнее и потребляет больше топлива. Обещают, что когда везде будут гибриды (см. ниже), они этот недостаток сведут на нет, подключая электромоторчик чтобы дать пинка сразу, не дожидаясь раскрутки слоу-турбины — именно такой механизм нынче применяется в [Цирке имени Берни Экклстоуна](#);

Ну а вообще, современные дизеля практически всегда дуют.

## Непосредственный впрыск

Непосредственный впрыск бензина против впрыска в коллектор. Находятся как ярые сторонники, так и столь же ярые противники непосредственного впрыска. Мотивы тех, кто за, всё [те же](#) — высокая экономичность, противники жалуются на дорогостоящий ремонт топливного оборудования, которое имеет малое время жизни на бензине этой страны. Стоит сказать в автофоруме «[GDI — фуфло!](#)», как набегут владельцы GDI-шных лансеров, которые попытаются оспорить вброс. Тема будет жить вечно, пока в мире

не останутся машины только с непосредственным впрыском.

На самом деле фундамент этого срача — в повсеместном внедрении япошками из Мицубиси ДжиДАй-ных движков на внутреннем рынке — и, как следствие, наполнение рынка прулей этими машинами через 3-5 лет. Только качество топлива у нас, по сравнению с Луной, оставляет **желать лучшего**. Плюс к этому — сырость технологии на двигателях первых выпусков. Правда, вскоре Митцу признала, что GDI принесла ей больше убытков, чем профита, и прекратила выпуск соответствующих движков. Вместе с естественным отмиранием этих движков срач стал утихать. Но с активным внедрением аналогичных технологий в Европе нас ждёт второй виток спецолимпиады.

## ГБО

Отдельная тема — устанавливать или нет газобаллонное оборудование на бензиновый двигатель. Срач может разползтись на многие килобайты, основная позиция противников ГБО — обвинение в нищесборстве оппонентов, которые хотят сэкономить рубли на эксплуатации своего **драндулета** (впрочем, встречаются на свете **Хаммеры**, Кайены, X5-е и Кадиллаки с ГБО). Причём остальные аргументы противников как-то тонут на основном фоне. Некоторый дополнительный колорит появился вместе с возросшим числом европейских машин с заводским ГБО на метане, поскольку в ЕС местами за экологичность идет такой налоговый бонус, что им не брезгают и владельцы кайенов и прочих мерседесов, а особо упоротые ставят газ даже на **приусы**.

Один из самых злобных доводов антиГБОшников — типа «может прогореть от высокого октанового числа клапанов!!!1однёрочка».

На самом-то деле, товарищи:

Если октановое число не соответствует степени сжатия (октановое число низкое а степень сжатия для него высока), возникает детонация, разрушающая кольца, перемычки на поршне, оплавливающая стенки камеры сгорания, и прочие ништяки цилиндра-поршневой группы. У пропан-бутана октановое число около 105, и детонировать он не будет даже на двигателе с давлением наддува over9000 бар. Прогар клапанов обусловлен более длительным горением пропан-бутана (якобы догорает ещё после открытия выпускного клапана) и уходом теплового зазора клапана (если нет гидрокомпенсатора), обуславливающим неплотное прилегание клапана к седлу. С другой стороны, здесь [1] экспериментально доказали, что выхлоп на пропан-бутане не горячее бензинового. Прохватите по трассе в режиме over5000 об/мин на бензе с прохладным, освежающим бензиновым выхлопом, и от выпускного коллектора тоже можно будет прикурить. Однако, всем как всегда... Прогар, как правило, от бедной смеси. Что на бензине, что на пропан-бутане, да. Просто установившему ГБО так часто хочется добиться ещё большей экономии, забеднив смесь и снизив расход ещё на 1 сраный литр/100км. Итог предскажем.

### Годно вбросить можно на тему:

1. Дорогонах. Нормальная система стоит сотни нефти, а ещё её надо зарегать в ГАИ/ГИБДД, а отобьётся хрен известно когда. Километры бредовых расчётов и ссылок на газовые калькуляторы гарантированы.
2. Установщики напортачат и что-то там запорют. Таки да, портачат, порют... Но есть и хорошие, годные установщики, к которым, вашу мать, и стоит обращаться, а не к арам в гараже.
3. Накроются форсунки/бензонасос. Единичные случаи не исключены, но массовых отказов указанного оборудования не видать. Тут же надо не забыть о невероятной сложности ремонта накрывшихся форсунок/бензонасоса, стоящего сотни нефти.
4. Нарушение развесовки авто. По поводу посадки пассажиров на заднее сиденье никто не сокрушается, а вот сотонинский баллон... особенно если учесть что за счет движка большая часть пепелацев перетяжелена спереди, а баллон, особенно запроленный таки весит.
5. Баллон занимает место в багажнике. Актуально для тех, кто не выезжает из дома без двух мешков картохи. Обсуждение докаток и способов их размещения прилагается.
6. Тянет хуже, а расход больше. Если в краеведческом музее вам удастся разжиться системой ГБО второго поколения и таки впихнуть его на свой б-гомерзкий распределенный впрыск, то таки да. Расход даже на четвертом поколении ГБО должен быть на 10% больше по сравнению с бензом, но без ощутимой потери мощности. Двойной слепой тест по разгону на нормально установленном и настроенном ГБО 4-го поколения не пройдет ни один вопящий о потере мощности. Я гарантирую это.
7. Малый пробег на одной заправке баллона. Смотря какой баллон (на самом деле рядовой пепелац на рядовом баллоне, расположенном вместо запаски, вполне способен доехать от Нерезиновска до Нижнего Новгорода даже при хуёво отрегулированном ГБО), а вообще актуально для жителей всяких Мухосрансков, где АГЗП не прилагаются к трассе каждые 10-30 км.
8. Качество газа и его недолив. Главное, что бензин у нас значительно качественнее, льют его, как правило, больше, чем написано в чеке, а солнце при отсутствии ГБО на автомобиле светит ярче.

9. Запах. Ностальгируем по белорусским системам первого/второго поколения, а также растресканным трубкам и говённым хомутам.
10. Обслуживание. Таки стоит денег, но межсервисный интервал, как правило, совпадает с таковым на само авто, а цена обслуживания невысока. Дополнительным профитом является факт меньшего засираения масла в движке, что даёт повод нищebroдам на нём экономить.
11. АПАСНО!!111 же: взрыв баллона/взрыв газа/отрыв баллона при ДТП/отравление газом/пожар и несть им конца, нужно подчеркнуть. Быдло не волнуется, что без ГБО ездить не менее опасно, ибо под жопой водятла — бочка наполовину сжиженного напалма, наполовину — бензиновых паров, которые рвут при малейшей искре. Так же быдло не в курсе, что при нарушении герметичности баллон активно охлаждается, и даже если его поджечь, нухуя не взорвется. Ну разве удар будет такой, что баллон сразу разлетится на куски (однако если учесть что баллон является чуть ли не самой толстостенной деталью пепелаца, уступая лишь самому движку, при расположении в багажнике он еще и бампером послужить может).
12. Потеря гарантии на авто. Не всегда и не везде. ВАГовод на постсоветских просторах негодует.
13. Конденсат в баллоне/обратный хлопок. Таки присущ тёплым ламповым системам второго поколения, а холодному, грубому газовому инжектору сия фица недоступна.
14. Невозможность выкатать абсолютно весь газ из баллона. Мсье знают толк в извращениях, но претензий подобного рода к баку бензина у них не возникает.
15. Проблемы с ГБО зимой. К сожалению, ослиной мочой научились разбавлять не только бензин, но и газ. Точнее, зависит от соотношения пропана и бутана (бутан кипит при более высокой температуре, и на морозе, сука, испаряться не хочет), а еще точнее — от того, завезут или не завезут на газовую заправку правильную «зимнюю» смесь. Впрочем чуть менее чем всегда ГБОшникам предписано мануалами заводиться на бензе и лишь потом переключаться на газ.

Кстати, ГБО вообще-то бывает двух типов. В Европах очень популярен **метан**, в России же (по крайней мере, на легковом транспорте) предпочитают пропан-бутан. Первый подаётся в газовую сеть, но плохо сжижается, а потому хранится под высоким давлением. Ещё один недостаток метана — заправляются реально негде. Заправка может быть одна единственная на весь город (а чаще — вообще ни одной)<sup>[1]</sup>. Извращенцы покупают компрессор и заправляются от трубы в гараже а ~~наутро находят на месте гаража котлован глубиной метров десять~~.

## Гибридосрач

В данный момент в России сей вид срача развит **плохо** из-за малого количества этих самых гибридов. Для непосвящённых: гибрид — это такой с виду обычный автомобиль, имеющий два движка: электрический с аккумуляторами и бензиновый. ДВС всегда работает в самом эффективном режиме, набор скорости обеспечивается электродвижкой, который в качестве генератора заряжает же аккумуляторы при торможении. Таким образом, в пробке, где обычные машины вынуждены тратить сотни тонн нефти на нагрев окружающей среды и бесконечные старты и остановки, гибрид экономит. Правда, это компенсируется высокой стоимостью самих гибридовёдер: новая Toyota Prius III стоит в среднем 800 килорублёв.

Всякий добропорядочный владелец приуса страдает экологическим ЧСВ, а потому срёт кирпичами при виде полноприводного огромного внедорожника или пикапа с надписью «Fuck Fuel Economy», однако появляются и **гибридные внедорожники**, не говоря уже о **спорткарах**, вызывая у поциентов когнитивный диссонанс.

## Немного истории

Первым современным гибридом был мелкосерийный Toyota Prius (1997) для Японии. В 2000-м для США выпустили Honda Insight, **неоднозначной внешности** авто, заставляющее срать кирпичами всех любителей стандартного быдлодизайна. Срачи: **Хонда-гибрид** против **Тойоты-гибрида**. У владельцев тойоты вызывает баттхёрт тот факт, что хонда скоммуниздила дизайн приуса, и этим они постоянно тыкают владельцев хонды. Владельцы хонды утверждают, что у них экономия выше, обзор лучше, на что тойотовцы кичатся нормальной динамикой и **крутой анимационной заставкой** на ЖК-мониторе при запуске двигателя. **Приборная панель** у приуса под лобовым стеклом, а у **Инсайта** панель классическая, даже есть тахометр, который, тем не менее, для гибрида **не нужен**. Насколько же нужен сам гибрид, покажет лишь время. Пока



Поставь метан, сука

же их численность растёт за счёт налоговых послаблений и дотаций в других странах, а с включением новых участников их цена постепенно падает.

## Фичи и баги

Стартует машина сразу, как только газуешь, и без задержек. На этом полезные фишки, с точки зрения ненавистников гибридов, заканчиваются. Самый популярный в США, да и в этой стране тоже, гибрид — Тойота Приус 2-го поколения. При езде «ни в чём себе не отказывая» гибрид имеет хороший старт (высокий «троллейбусный» момент электромотора) и неплохие потребительские характеристики, при этом расход с заявленных 3,8л/100 км подрастает до 4,5-5,5л/100 км, однако это всё равно меньше, чем у одноклассников. 3-ий Приус уже имеет раза в полтора мощнее силовую установку и при включенном мощном режиме весьма резв, но тогда экономия у него посредственная. В экономичном режиме он ездит гораздо вальяжнее, однако бензин лишь нюхает, и своей первоначальной задаче доставить вас из А в Б соответствует на все 200%. Первые гибриды, коих в Рашке больше всего, страдали «детскими болезнями», однако заложенный в них запас прочности вполне позволяет вариантам 98 г.в. с пробегом под миллион всё ещё неторопливо кататься. Но гибрид — это не только ценный мех и экономия бензина, но и заболевание. Разъезжая на «Таёте Приуз», мы спасаем планету, и похуй, что там, тащемта, ядовитые аккумуляторы, требующие специальной утилизации.

Отдельными вопросами встают температурный режим аккумуляторов в холодном климате (сильно падает отдача, комп бережет батарею зимой, поэтому больше нагружает ДВС после заводки), печка и кондиционер (ДВС работает не всегда, поэтому батарея расходует и сюда тоже). Расход топлива начинает плясать, что подливает срачам масла в огонь.

## Бензин против гибрида

Владельцы бензиновых движков обсираемы и хондовцами, и тойотовцами. Аргументы, что «моя бензиновая тачка на трассе дает лучший километраж, чем твоё гибридное уёбище», парируются «а ты добейся 30 миль на галлон по городу!» и высмеивание "оооо, DALNOBOYZHIK!". Популярный выпад «А я стартую на зелёный как комета» становится неактуальным по мере нарастания лошадей в гибридах. В то же время, пока гибридные технологии еще не очень развиты, современные бензиновые двигатели в некоторых условиях превосходят их как по динамике, так и по экономичности. [Пруф](#).

## Дизель против гибрида

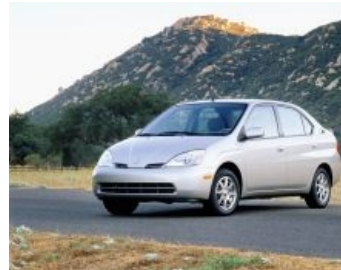
Дизельный Гольф, обладая размерами и массой, сопоставимыми с гибридным Примусом, имеет значительно более низкую стоимость как самой машины, так и топлива на 100 км. Однако ужасный смрад от солярки и богатырский шум нравится далеко не всем, поэтому гибриды будут покупаться. К тому же гибриды всегда заводятся в мороз с первого раза. НО: появляются дизельные гибриды Пежо/Ситроен. С распространением дизельных гибридов и тем более армейских гибридов срач поднимется на новую высоту.

## Газ против гибрида

Даже [ТАЗик](#) с газобаллонным оборудованием при копеечной цене такого тюнинга обеспечивает экономичность и экологичность, сравнимую с гибридом, плюс во многих странах газ в полтора-два раза дешевле (ибо ниже акциз). А ещё от него приятно [пахнет](#).

Газ вроде бы должен давать больше геморроя и прекрасную возможность [принять ислам](#) при взрыве баллона, но вероятность такого события стремится к нулю: во-первых — специальный клапан, во-вторых — колоссальный запас прочности баллона. Мякотка в том, что нужно периодически обслуживать систему, ибо резинки имеют свойство твердеть и трескаться от старости и низкой температуры (не морозов, а самого газа), и драгоценный газ потихоньку уходит на улицу или вообще [в салон](#).

- Олсо, на один приус можно купить 5 семерок/схожих тарантасов с ГБО, что делает покупку приуса "из целей экономии" по меньшей мере нелогичной, если забить на общую разницу между православными и узкоглазыми автоведрами.
- P.S.: ремонт гибрида в западных Мухосрансках этой страны до недавнего времени был большим геморроем. Ныне ситуация, правда, налаживается.



ПриМус-1 как он есть.

ПриМус-1 как он есть.



Профиль немца смотрит на сраных япошек как на говно.

Профиль немца смотрит на сраных япошек как на говно.



Внезапно, гибридный Феррари. Все в ахуе.

Внезапно, гибридный Феррари. Все в ахуе.

## PRIUS против SMART

Владельцы самоходного чемодана «смайт» получают пинков от всех, особенно от владельцев приусов «скока места, а километраж ещё лучше, чем у твоей лоханки!» и «А на скорости больше 80км/ч её встречный ветер не опрокидывает?». Тем более при своём крошечном размере смаиты стоят ненамного дешевле. Правда, главное достоинство Смаитов не в езде, а в умении парковаться поперёк тротуара и ещё оставлять место для прохода пешеходов. И вообще, Смайт создавался не для семьи из пяти детей, тёщи и деда — ветерана Куликовской битвы, а для курьеров и прочего офисного планктона, которому надо быстро и без геморроя добраться из одного офиса в другой, а это тупо разные классы авто, поэтому срачь на эту тему могут только упоротые.

### Нужен или не нужен

**Малограмотные** участники спецолимпиады не понимают, почему установка в машину электромотора с батарейкой делает машину экологичнее и экономнее, ведь, как объясняют **умники**, батарейка заряжается от ДВС во время езды, а еще она боится холодов ниже +5, её надо менять каждые три года, как может машина ехать лучше, если двигатель крутит генератор, а уже генератор питает электромотор, а еще у гибрида надо каждые 100 тыс. км. менять двигатель внутреннего сгорания?!!11 **Знающие** люди, конечно, могут объяснить суть гибридов, но **всем похуй**, репутация ГСУ уже испорчена.

### Электросрач

От остальных видов автосрачей отличается тем, что чистые электромобили мало кто видел. Обычно это либо гольф-мафынки (**вот такие**), едва способные разогнаться до 20 км/ч, либо нечто вроде двухсоткиловаттной (288-сильной) пикрелейтед-Теслы, стоящей \$70 000 в базе (и 691-сильной версии P85D с полным приводом за \$130 000), единственной в своём роде, способной проехать 400 км на одном заряде батареи. (впрочем, китайцы обещают выпустить китайский клон за существенно меньшую цену!) и уже предоставили опытный образец, так что не айфоном единым) Поэтому не стоит удивляться, что срач порой полон забористого ФГМ и взаимоисключающих параграфов. Аргументы сторонников:

- электромобиль полезнее для экологии хотя бы тем, что не дымит под носом у невинных горожан;
- у электромобиля хорошая «троллейбусная» тяга, которая проявляется с нулевых оборотов, ему почти не нужна КПП;
- если аккумулятор располагается под полом, можно получить низкий, нет даже низкий центр тяжести, недоступный даже оппозитным субарам;
- электродвигатель не может заглохнуть. Можно упереться в столб и пытаться его выкорчевать, пока не сядет батарейка, или что-нибудь не перегреется;
- электромобиль проще по конструкции, не требует замены масла и прочих регламентных работ, доставляющих боль автомобилистам;
- электричеством заправляться дешевле, особенно если под боком — Саяно-Шушенская ГЭС;
- электромобили могут сглаживать пики энергопотребления, заряжаясь, когда все спят;
- попадают фишки типа полностью независимого привода на все колёса на audi e-tron
- плохая заправка может легко убить обычный автомобиль, в то время как электричество, от которого сгорит электромобиль, нужно ещё поискать — от него скорее сгорит либо копеечный предохранитель на входе, либо вообще весь дом, и электромобиль тут будет ни при чём;
- за электромобилями будущее, ибо нефть скоро кончится; поэтому сейчас электромобили почти не производятся из-за заговора нефтяников.
- спешл фор Раша — ввозные таможенные пошлины на электромобили колоссально ниже, чем на бензоглофы, плюс владельцам сих чудес техники можно невозбранно парковаться нахалюву в самом центре ДС. Более того, в ряде регионов РФ **отменён транспортный налог на электрички**.

Нефтекопильщики, в свою очередь, приводят следующие аргументы:

- дорого.
- от домашней розетки заправляться очень долго, а спецзаправки редки даже в Европе.
- АКБ стоит больше, чем вся остальная машина, и требует регулярной замены.
- электромобиль — это не так уж экологично, особенно если электричеством твой район питает угольная ТЭЦ; алсо, утилизация батарей.
- Как выяснилось, аккумуляторная батарея даже при незначительном повреждении (например при



Ока на электроприводе...

Ока на электроприводе...



...и пафосный Tesla-S.  
**Чуешь разницу, чуешь?**

...и пафосный Tesla-S. **Чуешь разницу, чуешь?**

штурме бетонного отбойника на скорости 120 км/ч) может загореться.

- электрические сети не готовы к массовому переходу на электромобили, может случиться [w:блэкаут](#).
- вдруг уьёт током?
- электродвигатель годится лишь на то, чтобы катать детей по парку.
- аккумуляторы тоже могут чертовски мощно бомбануть, а защитные клетки нехило утяжеляют все, что только можно, посмотрите на свинцовые батареи на погрузчиках!

Итог: технология электромобилей еще пока сыра и недостаточно изучена. Та же вышеупомянутая Tesla имеет свой недостаток, заключающийся в том, что автомобиль как таковой предназначен для езды по городу, несмотря на потрясающие скоростные характеристики. При быстрой езде по автомагистрали заряда может хватить километров на 100 <sup>[ШИТО?]</sup>. Кроме того, в этой стране зарядные станции есть лишь в двух городах ([догадайтесь, каких](#)), что еще пуще осложняет эксплуатацию этих девайсов. Но в то же время, пример Tesla наглядно показывает, что будущее у этих технологий есть, но вот когда оно наступит...

Кроме того, существует куча экзотических двигателей: газотурбинных, на сжатом воздухе, водороде, топливных элементах и даже на [пару](#) — действующие образцы, конечно, есть, но в количестве 3,5 на весь шарик. Это как бы говорит нам о том, что технологии эти — [перспективные](#), но никак не мешает доказывать адептам данного типа двигателей, что они — самые лучшие, и за ними — будущее, а все остальные должны отмереть. Вот только спорят они пока только с электромоторчиками, а для бензинщиков у них один аргумент: [когда нефть кончится](#), мы вам покажем, а пока действует заговор нефтяников...

Бонусные очки за любую из сторон, если в срочке упомянуть электромобиль Tango из начала нулевых, ибо в плюсах понты (узкий шопседетс, высокий, выжимает сотню за 4 секунды, максималка 240, тыща ньютонметров на любых оборотах), а в минусах никакая семейность (1 пассажирское место и никакой багажник) и лулзы с обслуживанием такой экзотики в ЭрЭфийском Континентальном Климате.

1. [↑ не так всё плохо](#)