



или Prins (Нидерланды) обойдется в среднем в 50–60 тыс. руб., то установка метанового оборудования будет стоить вдвое дороже. Так, оборудование от итальянской Tartarini будет стоить 100–120 тыс. руб.

Метан имеет как минимум три ключевых преимущества, так как это более чистый газ. Во-первых, он лучше сгорает и потому мощность и динамика двигателя примерно как у бензинового (при использовании пропана — заметно ниже). Во-вторых, метан экономичнее с точки зрения расхода: в некоторых случаях потребление этого вида топлива примерно такое же, а иногда может быть даже меньше, чем на бензине (пропановый двигатель обычно потребляет на 10–20% топлива больше, чем бензиновый мотор). Ну и в-третьих, сам по себе метан дешевле в среднем на 40–50%: средняя цена метана на заправках сейчас — 15–16 руб. за кубометр, в то время как пропан обойдется в 21–23 руб. Правда, заправки метана встречаются гораздо реже, чем пропановые: этот вид топлива требует более технологичного и затратного хранения.

Два пути

Для перехода на газ есть два принципиальных пути — приобретать автомобиль, уже оснащенный заводским

газовым оборудованием, или же обращаться в специализированные компании, которые это оборудование на вашу машину устанавливают.

Первый вариант не дает большого выбора. Если говорить о пассажирских легковых автомобилях, то сегодня машину с заводским газовым оборудованием начинает активно предлагать АвтоВАЗ. В настоящее время у ведущего российского автопроизводителя в наличии имеются две газовые модели, причем обе приспособлены работать на метане. Первая — это Lada Vesta CNG, официальные продажи которой начались в середине 2017 года. В конце февраля на рынке появилась еще одна двухтопливная модификация — Lada Largus CNG. В этом году АвтоВАЗ обещает вывести на рынок третью газовую модель — Lada Granta CNG.

По сути, конкурента на российском рынке заводских газовых машин сегодня у АвтоВАЗа нет: другие бренды пытаются время от времени официально продавать газовые модификации пассажирских машин, однако эти попытки по тем или иным причинам сворачиваются. Например, одно время в салонах официальных дилеров продавался немецкий Volkswagen Caddy (на пропане), однако сейчас продажи этой машины приостановлены.

В качестве примера использования авто с заводским газовым оборудованием рассмотрим Lada Vesta CNG. Внешне машина почти не отличается от обычной бензиновой модели, сзади только красуется шильдик с аббревиатурой CNG (Compressed Natural Gas). В салоне тоже заметен лишь один нюанс — переключатель топлива со светодиодными индикаторами уровня давления газа, которые ярко горят привычным зеленым светом. Под капотом, приглядевшись, можно обнаружить газовую рампу и специальный контроллер, под лючком бензобака рядом с его горловиной расположен штуцер для заправки (заправлять газовый автомобиль можно на специальных заправках почти так же, как бензиновый автомобиль, подключив заправочный шланг к входному клапану в машине). Ну и главное отличие обнаруживается в багажнике, где под специальным пластиковым ковриком и спрятан 90-литровый баллон с метаном. Места он занимает довольно много — примерно полбагажника. Да и вес довольно немалый — 75 кг (по сути, это вес дополнительного пассажира).

Сам баллон должен прослужить не менее 15 лет, но раз в три года требуется проводить его переосвидетельствование. Чтобы завести битопливную машину, нужно хотя бы немного бен-

зина: на газ она переходит, когда система охлаждения прогреется до 40 градусов (это нужно, чтобы из-за возможного замерзания конденсата не обледенел газовый редуктор).

По ощущениям газовая LADA Vesta со 106-сильным двигателем реагирует на команды водителя почти так же, как и бензиновая. Согласно официальным техническим характеристикам, при переходе на газ мощность мотор выдает в 95 л. с. вместо заявленных 106 л. с. на бензине, а максимальный крутящий момент падает со 148 Нм до 135 Нм. В результате на метане до 100 км/ч машина разгоняется примерно за 13 секунд (на бензине — лишь на секунду меньше).

Ну а что же цена? Сегодня газовая Lada Vesta CNG в самой доступной комплектации Classic Start предлагается за 810 тыс. руб. Vesta на бензине в такой же комплектации Classic Start стоит 640 тыс. руб. То есть разница составляет 170 тыс. руб. Посчитаем, за какой срок эту сумму можно окупить. Расход метана на Lada Vesta CNG в смешанном цикле примерно такой же, как бензиновый, — в районе 7 л на 100 км. 1 л метана на заправке, например, в Москве стоит почти втрое дешевле, чем бензин, — 16 руб. за 1 л по сравнению с 45 руб. за 1 л 95-го. Получается, что с каждой сотни километров пробега газовый вариант экономит 203 руб. Итого, чтобы «отбить» сумму в 170 тыс., автомобилю нужен пробег в 83,7 тыс. км. Согласно статистике, средний пробег частного автомобиля в России — 16 тыс. км в год. Получается, что Lada Vesta CNG сможет окупить себя за пять лет и два месяца при среднем пробеге и далее среднестатистическом пробеге в 16 тыс. км в год экономить 32,4 тыс. руб. Если же авто эксплуатировать более активно, то, скажем, при пробеге в 30 тыс. в год машина сможет окупиться за два с половиной года. И далее при таком пробеге экономия будет составлять довольно внушительные 60,9 тыс. руб.

Ну а если на ту же Lada Vesta установить газовое оборудование для пропана итальянской марки Lovato или Tomasetto, то это обойдется в среднем в 50 тыс. руб. Оборудование российского производства обойдется дешевле (примерно вдвое; 25–30 тыс.), но оно будет и менее надежным. Притом что литр пропана стоит сейчас в среднем 23 руб., стоит также принять во внимание, что расход у этого топлива обычно больше, чем у метана. На Lada