

Proovisõit: Triumph GT6-Mk3 ja
Triumph GT6 „e-Drive Retro”

Eesti firma ehitab sportautosid ümber elektrisõidukiteks

Autoleht tegi Helsingi tänavatel proovisõidu klassikalise Briti rodsteri GT6 sisepõlemismootoriga versiooniga ning oli esimeste seas, kes sõitnud sportauto elektrilise variandiga, mille ehitajaks Eestis paiknev rahvusvaheline ettevõtte e-Drive Retro.

Sisepõlemismootoriga Triumph GT6 võtab Helsingis Hernesaari asumis paikneva Metropolia ülikooli töökoja juures lörisedes kohalt. Käiguvahe-
tus on erakordselt ebatäpne – osalt sõiduki ealistest ning osalt alupärastest iseärasustest tingituna. Avatud akendega sõites tahab müra kõrvu lukustada. Sügistalvine tuul puhub autosse. Tundub, et bensiinihais täidab peale sõiduki ka ümberkaudsed tänavad.

Tänapäevaste autodega harjunut ei pane kuidagi naeratama see, mis jääb järele algsest 10sekundisest 0–100 km/h kiirendusajast, kui kombinatsioonis on auto kõrge iga ja vaid väga oskusliku käsitsemise puhul sujuvalt lülituvad käigud.

Muidugi on klassikalise Triumphiga lõbus sõita: mootori hää, lehvitused tee ääres ja vanasõidukile tee andmine seal, kus see kohustuslik ei ole, on Soome tehnikakultuuri

meeldiv osa. Ometi on selge, et igaühele 1971. aastast pärinev Inglise auto ei sobi – see auto vajab mõningast tehnikaga kursis olemist ka siis, kui seda kasutatakse pühapäevasõidukina. Oma ehtbritiikkuses tõenäoliselt ka kannatlikkust ja käte õliseks tegemist.

Väikese vaevaga moodsamaks

Elektriline Triumph GT6 on hoopis teistsugune sõiduk kui bensiinimootoriga alusauto. Kuigi võiks arvata, et kuuesilindrilise sportauto elektriliseks tegemist ning seeläbi mootorilõrinast ilmajätmist võiks nimetada nn elektriliseks kastreerimiseks, on e-Drive Retro autoga ümber käinud hoopis teisiti.

Sõidutunnetus on alles. Perfektn, tänu akude õigele paigutamisele saavutatud 50 : 50 massijaotus lubab juhil end ehk kindlamaltki tunda kui originaali 60 : 40. Seal aga, kus paiknesid vana Triumphi kaks järjestikust ebaõnnestuma kippuvat käiguva-
hetust ning raskesti lülituv neljas käik, asub

Miks valiti Eesti sõidukite ümberehituse asukohaks?

Ettevõtte e-Drive Retro OÜ on tõeliselt rahvusvaheline ettevõtmine, mille taga on USA kapital, Soome ülikool, Eesti tootmine ja asjaajamine. Firma tegevdirektor Michael Richardson oli üks esimesi Eesti e-residente ning kasutab suurel määral Eestis rahvusvahelist ettevõtlust lihtsustavaid võimalusi, näiteks e-residentsust (välismaalastele pakutavat ID-kaarti, mis lubab sarnaselt Eesti elanikega kasutada siinseid e-teenuseid) ja digiallkirjastamist. Samuti aitas otsuse tegemisel kaasa elektriautode laadimistaristu – Eestis asub maailma tihedaim elektriautode laadimisvõrgustik. Hetkel otsib Richardson koostöövõimalusi investorite ja vanasõidukite taastajate üle Euroopa, et oma tegevust laiendada.

Lihtsasti kasutatav: e-Drive Retro poolt ümber ehitatud elektrilist Triumphi on tunduvalt lihtsam kasutada ja korras hoida kui originaalmootoriga uunikumi.



Fotod: e-Drive Retro

Kus toimub tootearendus?

e-Drive Retro tootearenduse ala partneriks on Soome Metropolia Tehnikaülikool, millel on autode arendamises palju kogemusi. Tegeletud on mitmesuguste ideelektriautode, hübriidide ja isegi hüdraulilise jõuülekandega sõidukitega, samuti on Metropolita üliõpilased need, kes osalevad Soome tudengivormeli tiimi tegemistes. 2014. aasta Genfi autonäitusel võis näha Metropolia tudengite projekti Biofore Concept Car – sellest sai alguse ka esimene kontakt Michael Richardsoni ja Metropolia vahel. Tuntuim Metropolia ülikoolist välja kasvanud tehnoloogiat kasutav firma on praegu Lahtis paiknev elektribusside tootja Linkker, küll aga võib see peagi muutuda.

nüüd lõputuna näiv hulk pöördemomenti. Jõu aitab tagaratasteni viia planetaarülekannne. Testitud prototüübil lülituvad edasi- ja tagasikäigud lülitivajutusega, originaalist tuttav käiguvalits aga täidab esialgu vaid dekoratiivset rolli. Tulevikus see muutub – kuidas täpselt, seda auto loojad veel ei avalda.

Eriline kohaltvõtt

Jõudu elektriautol on. Ometi pole elektri-Triumph liialt võimas ega kiire ei auto originaalpidurite ega originaalmõõdus rehvide jaoks. Auto tehnilised andmed sarnanevad üldjoontes originaali omadega. Originaalis kümnesekundilisest 0-100 km/h ajast, tõi, on saanud 8,2 sekundit, samas on nii tippkiirus (180 vs. 170 km/h) kui isegi tühimass (918 vs. 940 kg) igati võrreldavad. e-Drive Retro eesmärk on sõidukid ümber ehitada nii, et poleks vaja pidurisüsteemi, vedrustust ega rooliosa palju muuta. See on oluline originaalilähedaste sõiduomaduste säilitamiseks.

Olgu öeldud, et Triumph pole klassikaline „steriilne” elektriauto, millega on harjunud Nissani, Mitsubishi või isegi Tesla kasutajad. Autosse jõuavad rehvi- ja veermikumüra, nii nagu klassikaliste autode puhul ikka, aga erinevalt bensiinimootoriga autost on võimalik seda, jõuülekandesüsteemi ja piiratud libisemisega tagadiferentsiaali poolt tekitatavat heli selgelt kuulda. Vastupidine ehk täiesti vaikne klassikaline elektriauto oleks ühelt poolt mugavam kasutada, teiselt poolt aga tunduks veider ja erineks auto algsest kontseptsioonist liialt.

Elektriklassikal on ka oma iseärasused. Pisut eripärane näib kohaltvõtt. Kui pidur

Triumph GT6 „e-Drive Retro”

Hind ▶ u 75 000 € **Mootor** ▶ vahelduvvoolu-asünkroon-elektrimootor **Võimsus** ▶ 105 kW (140 hj) **Käigukast** ▶ planetaarülekanne (1,95 : 1) **Tippkiirus** ▶ 170 km/h **Aeg 0-100 km/h** ▶ 8,2 s **Aku** ▶ mahutavus 19 kWh **Autonoomsus** ▶ 120-150 km



Rahvusvaheline Eesti firma: e-Drive Retro on üks investeringutest, mille on Eestisse meelitanud e-residentsus. Kui ettevõtte ja tootmine paiknevad Eestis, siis tootearendusega tegeletakse Soomes.



Triumph GT6 Mk3

Hind ▶ u 15 000 € **Mootor** ▶ R-6 otto, 1998 cm³, topeltkarburaator **Võimsus** ▶ 78 kW (104 hj) **Käigukast** ▶ 4-käiguline manuaalne **Tippkiirus** ▶ 180 km/h **Aeg 0-100 km/h** ▶ 10,2 s **Kütusepaagi maht** ▶ 30 l **Autonoomsus** ▶ 280 km



Mis on Triumph GT6?

Triumph GT6 on üks neist autodest, mis klassikaliste Briti sportautode fännidel südame kiiremini põksuma paneb. Kuuesilindriline ridamootor, tänapäevases mõistes ka sportauto kohta kitsuke sõitjateruum ning muidugi britilikud iseärasused. Nii entusiast kui vähiku pilku püüab aga sõiduki välisdisain, mis jätab mulje, justkui sõidaks väike Jaguar E-Type.

GT6 tootmine algas 1966. aastal ning see põhines ülipopulaarsel rodsteril Spitfire, mille disainis Itaalia disainer Giovanni Michelotti. Autot toodeti üle 40 000 eksemplari, see läbis kaks facelift'i ning jäi tootmisse kuni 1973. aasta lõpuni. Täna on entusiastide olemiste kohaselt säilinud ligikaudu 1500 autot. Heas korras bensiinimootoriga hobisõiduki hind on tänapäeval ligikaudu 15 000 eurot.

vabastada, ei liigu auto edasi, vaid jääb paigale. Ka esimene vajutus gaasipedaalile ei pane sõidukit kohalt liikuma, alles siis, kui gaasipedaali vabakäik ületatud, liigatab auto. Regeneratiivpidurdussüsteem, mis selle iseärasuse tingib, lubab juhil liikuvat sõidukit aeglustada lihtsalt jalga gaasipedaalilt eemaldades. See aitab suurendada autonoomsust, kuna laeb akut, ja pikendada pidurite eluiga, sest tavapäraseid pidureid tuleb rakendada suhteliselt harva.

Laadimine 20 minutiga

Kiirloomist standardid saab varieerida vastavalt sellele, millisele turule on auto suunatud. Kuna testauto on mõeldud sõitma Eesti teedel, on see varustatud CHAdeMO laadimispiistikuga. Kiirloomist võtab aega umbes 20 minutit, tavaloomist täidab 19 kWh mahutavusega aku kuue tunniga. Sõiduki autonoomsus jääb 120-150 kilomeetri ümbrusse, olenedes nagu elektriautode puhul ikka paljudest mõjuritest.

Järgmiseks lubab e-Drive Retro ette võtta Mercedes-Benz 190 SL-i. Ilmselt on see kolleksionääride seas veelgi hinnatum sõiduk firma jaoks kõvem pähkel kui Triumph, sest igaüks, kes klassikalise SL-i roolis istunud, teab, kui nauditav see väike avauto sportlikstiilse pühapäevasõidukina on.

Firma ärimudel baseerub võimalusel muuta ükskõik milline klassikaline auto omaniku tellimisel elektriautoks. Seejuures on kasutatav tehnoloogia ühelt poolt unifikseeritud ja teiselt poolt paindlik. Auto „kaardistamiseks” kasutatakse 3D-skaneerimist ja komponendid paigutatakse vastavalt sellele, kuidas nad kõige paremini sõidukiga sobituvad; seejuures arvestatakse massijaotusega, võimalusel säilitatakse originaalelemente ning kui vaja, 3D-prinditakse uued. Nii sündisid näiteks e-Drive Retro poolt ümber ehitatud Triumphi ventilatsiooniavade katted.

ANDERO KAHHA
HELSINGI - TALLINN

Varuosad Ameerika autodele kiirelt ja soodsalt!

Rallivarustus!

US = PARTS

Mäealuse 3a, Tallinn
tel. 655 0600
www.usparts.ee