



## Vienna Autoshow 2012

Óh, boldog Ausztria...

„Háborúzzanak mások, te csak házasodj, boldog Ausztria” – mondta állítólag Mátyás királyunk. A kétévenként rendezett Bécsi Autószalon, a Vienna Autoshow kapcsán a „boldog Ausztria” juthat eszünkbe. A Vienna Autoshow kedvelt eseménye szerkesztőségünknek, ha a kedves olvasó évekre visszamenően fellapozza januári számainkat, biztosan talál erről beszámolót. Nincsenek itt világpremierek, de az aktuális kínálat kivétel nélkül minden márkában jelen van. A Vienna Autoshow az autókereskedelmet szolgálja, ide jobbra azok jönnek, akiknek komoly autóvásárlási szándékuk van és a „minden egy helyen” kínálata segít a döntésben. Az Autótechnika folyóirat olvasói számára az itt kiállított, sorozatgyártásban lévő technikai csemegék lehetnek érdekesek. Ezekből válogatunk néhány kosárnyit.

Mielőtt „csemegéznénk”, engedjenek meg néhány gondolatot magáról az autoshow-ról. A kiállítás kínálati gazdagságát elsősorban az indokolja, hogy van mit a tejbe aprítaniuk: Ausztriában tavaly 356 145 darab személyautót adtak el. Csak emlékeztető: Magyarországon 45 094 db (az év végi kereskedői/vevői trükközésekkel).

Ausztriában minden 8. munkahely, 2011-ben közel 175 ezer, közvetlenül vagy közvetve az autógyártó-szektorától függ. Az autóipari (benne a beszállítóipar) 2010-

ben 11 milliárd eurót termelt, melynek 90%-a export. Az autózással kapcsolatban (szerviz, kereskedés, benzinkút stb.) mintegy 360 ezer ember talál munkát. Az autókereskedelem és -javítás forgalma 17 milliárd euró.

Ausztriában is igaz, hogy adóval az autós a leg súlyosabban terhelt. A közlekedés adja az egyik legnagyobb állami bevételi forrást. A Vienna Autoshow-n az importőrök, nagykereskedők 25 ezer négyzetméteren 40 autómárka 400 modelljét állították ki. Kellő

eleganciával, ki kisebb, ki nagyobb show-elemekkel tarkítva.

A kiállítás első napján a nagyszámú látogató jelentős része – úgy láttuk – szenior korú, talán nyugdíjas házaspár volt. Nem az autótechnika rejtett szépségei hozták ki őket, hanem az, hogy az adott autó ülései mennyire kényelmesek, mennyire könnyű a be- és kiszállás, milyen a csomagtér, milyen az autó komfortja, milyen színben kapható. Valamint a fogyasztás és a biztosítás.

Mondjuk el mindezt azért is némi szomorúsággal, mert Magyarországon talán soha nem térnek vissza a régi idők (nemzetközi rangú) autószalonzai.

A négy nap elteltével több mint 150 ezer volt a látogatók száma, mely rekord, igaz, hogy a vásárváros látogatását a vele együtt rendezett „Utazás” kiállítás is növelte; a két egymást erősítő hatása egyébként is kézenfekvő.

Nézzük, hogy a látottakból mit érdemes kiemelni!

A „belül nagyobb, mint kívül” kisautók és a kompakt osztály a keresett, és kínál tüzelőanyag-takarékos motorokat, közlekedésbiztonsági asszisztens technikát, hasznos kiegészítőket. A hibrid és villanyautók ma már nem kerülnek a standok fő helyére. Kuriózumból a „különleges, speciális” kategóriába kerültek, szinte elvárt, hogy mindenkinek legyen villanyautó-kínálata, mert „helyét a nap alatt” kezdi megtalálni. A kérdés ma már jobbára a finanszírozás. Városi használatban jelentősebb részarányal legkevesebb 5, de inkább 10 év múlva számíthatunk, de az „út” már kijelölt. A kishaszonjárműveknél az elterjedését a korlátozó előírások gyorsíthatják, például a terítő áruszállítás kipufogógáz-mentességének előírása óvatosi, műemléki körzetekbe.

Erre mutat példát a Ford Transit Connect Electric, melynek részleteivel is megismerhetjük olvasóinkat.

Néhány elektromos autóról és a kiemelt helyen szereplő, idén már piacra kerülő hibrid Opel Amperáról mutatunk be képet.

A technikai csemegéket keresve rátaláltunk és lefényképeztük a Mazda SKYACTIV Technology 14:1 kompressziójú Otto-motorát és SKYACTIV-Drive hidrodinamikus automata váltóját. Lencsevégre kaptuk a BMW TwinPowerTurbo-ját, az összekerekhajtás osztóművét és egy hidrodinamikus nyomatékvtót.

Néhány autómoddellről is készült fotó, nem törve a kiváló autósújságok babérajaira. Míg a VW BULLI prototípus a javából, addig a VW Up már nálunk is beárazás alatt van. A folyamatosan fejlesztett Audi e-tron ugyan már járt Magyarországon, de nem kevésbé kuriózum, mint az AstonMartin Cygnet. Technikája hagyományos, legfeljebb a CVT váltó szokatlan még. A Toyota iQ Facebook dekorációja a világháló és az autóiinformatika összefonódására utal, erre a „korigényre” ma már szinte minden autógyártó mutat valamilyen megoldást.

2013 januárjában Salzburgban AutoZum, és Bécsben veteránautó-kiállítás. Előjegyeztük.

Nszl

## Ford Transit Connect Electric

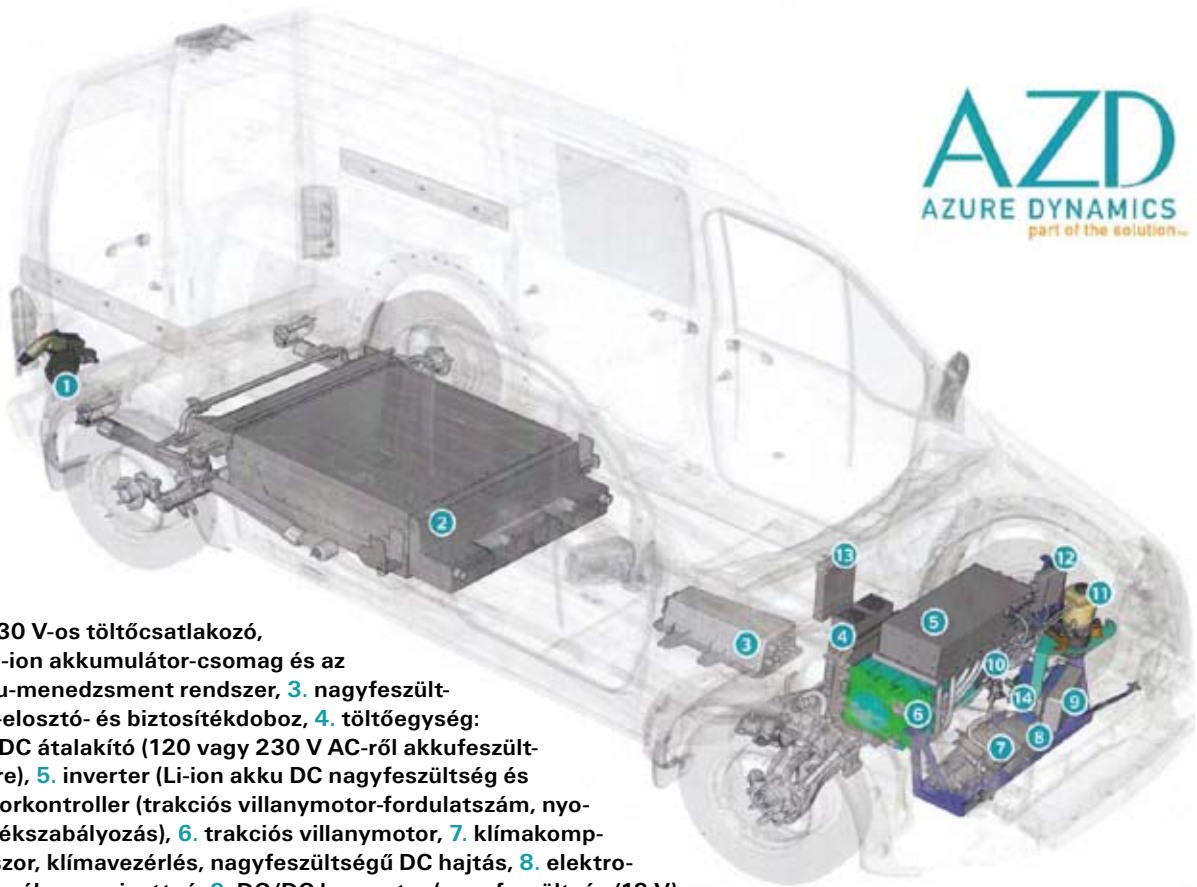
A fejlesztő amerikai AZD (Azure Dynamics) cég tisztán elektromos Ford Transit-ját 2010-ben mutatták be Európában, Ausztria legnagyobb Ford-dílere ([www.mvcmotors.at/](http://www.mvcmotors.at/)) már forgalmazza.

Az autó akkumulátora 28 kWh energiatárolású Li-ion, a Johnson Controls terméke. Hatósugara tesztciklusban mérve 130 km. Gyorsulás 0–100 km, 12 másodperc. Töltési idő hálózatról (230 V) max. 10 óra. Maximális sebesség 120 km/h. Környezeti hőmérsékleti üzemhatárok: – 45 °C (nagyobb hideg esetén előmelegítés szükséges) ± 45 °C (nagyobb melegenél korlátozott funkciók). Max. hasznos terhelés 500 kg, raktér 3,5 m<sup>3</sup>, felszereltsége: légszákok, ESP, Park Pilot, manuális klíma.

A röntgenrajzon az elektromos rendszer elemeinek elrendezése látható, míg fényképeink az autó szerkezeti kialakítását mutatják.







1. 230 V-os töltőcsatlakozó,  
 2. Li-ion akkumulátor-csomag és az akku-menedzsment rendszer, 3. nagyfeszültség-elosztó- és biztosítékdoboz, 4. töltőegység: AC/DC átalakító (120 vagy 230 V AC-ről akkufeszültségre), 5. inverter (Li-ion akku DC nagyfeszültség és motorkontroller (trakciós villanymotor-fordulatszám, nyomatékszabályozás), 6. trakciós villanymotor, 7. klímakompresszor, klímavezérlés, nagyfeszültségű DC hajtás, 8. elektromos vákuumszivattyú, 9. DC/DC konverter (nagyfeszültség/12 V), 10. állandó áttételű hajtómű, 11. elektromos szervokormány (12 V), 12. VCU (Vehicle Control Unit) – gépjármű központi irányítóegység, 13. PTC utastérfűtő, szélvédő-páramentesítő (akku nagyfeszültség), 14. hűtőközeg-szivattyú (12 V), az akkucsomag, a hajtás és a DC/DC konverter hűtéshez.













