

230, avagy mi mennyi?

Itt Észak-Amerikában az elmúlt időben érdekes hirdetésekkel lehetett találkozni a sajtóban és televíziós adásokban. 230. Csak ennyi volt. Egy szám. Az emberek - már aki figyelmet szentelt erre a kétségkívül egyedülálló hirdetésre - csodálkozva néztek a számrá, ez meg mi lehet?

A válaszra nem kellett sokáig várni. Augusztus második hetében a GM leplezte a titkot, és sajtótájékoztatón mutatta be a Chevy Volt személygépkocsi prototípusát, melynek fogyasztása a gyártó közleménye szerint 230 MPG (mérőöld per gallon) lesz.

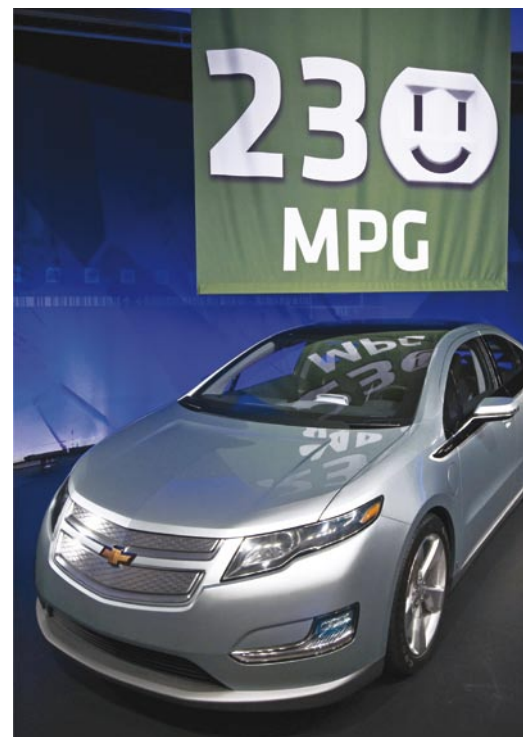
A Chevy Volt újszerűsége az, hogy akkumulátora hálózatról tölthető fel (plug in), ugyanakkor kis benzinüzemű motor gondoskodik arról, hogy töltsen az akkumulátort, ha az lemerülne, mielőtt az utas célba érne. Ez újszerű, bizonyos körülmények között a benzinmotorokhoz hasonlóan be sem kell kapcsolni. A GM többek között ettől a típustól várja, hogy kihúzza a kátyúból, melybe a vállalat belekerült.

Ha a kocsi akkumulátora hálózatról tölthető, akkor miért is hibrid a Volt, és egyáltalán, hogy jön ki ez az igazán imponáló 230 MPG fogyasztási adat, mely az európai dimenzió szerint csak árnyalatnyit lépi túl az egy liter üzemanyag-fogyasztást 100 kilométerenként.

A válasz már kevésbé hangzatos, mint maga a reklám. Mi több, a fogyasztási érték megértése magyarázatot igényel, mely magyarázat megértése után további kérdések merülnek fel. A GM szerint a Volt egy-

szeri feltöltéssel, azaz teli akkumulátorral 40 mérőöldet, azaz 62 kilométert lesz képes megtenni, mely a statisztikai adatok szerint az amerikai autósok 78 százalékának napi utazási igényét kielégíti. A fogyasztást 50 mérőöldes távolságon mérték. Amikor a 40 mérőöld megtétele felfalta az akkumulátorban tárolt elektromos kapacitást, beindult a Volt kisteljesítményű benzinmotorja, hogy az akkumulátort töltsen, és hogy a kocsi képes legyen az 50 mérőöld (kb. 80 km) megtételére. A benzinmotor ehhez 0,2 gallon (0,78 liter) benzint fogyasztott, mely kivételesen az 50 mérőöldre, jön ki az imponáló 230-as szám.

Ha a Volt-ot többet vezetted egyszerű akkumulátorfeltöltéssel, mint 80 kilométer, és még ha feltételezzük is, hogy a kocsi benzinmotorja képes 0,78 liter benzinnel annyi áramot termelni, amely elég 16 kilométer megtételéhez, láthatjuk, hogy minél távolabbra hajtjuk a kocsit, annál kedvezőtlenebb lesz az üzemanyag-fogyasztás. Például, a kocsi egy 300 mérőöldes (483 kilométeres) úton, ideális esetben is 5,2 gallon (819,78 liter) üzemanyagot fogyaszt, amely megfelel 57 MPG-nak, messze túlszárnyalva a beharangozott 230-as számot. Ennél pedig már a Toyota - hálózatról nem tölthető - hib-



ridjének, a Priusnak is jobb a fogyasztása. Márpedig a jelenlegi információk szerint a Prius és társainak vételára jóval alacsonyabb, mint amennyibe a Volt kerül majd. A GM ugyan figyelmeztetett, hogy nem helyén való a tesztadatokból - melyet nagy csinnadratta közepette nyilvánosságra hoztak - megbecsülni a jármű valós üzemanyag-fogyasztását. De a GM nem ment bele abba, hogy saját kalkulációit kiadja a nagyvilág számára, vagy hosszabb távú utazásra prognosztizálja a Volt fogyasztását. Ebben a megvilágításban a 230 MPG nagyon önkényes. Megtehetnék volna, hogy 40 mérőöldes utazási távolság figyelembevételével a Volt fogyasztását végtelen nagy-nak (metrikus rendszerben zéró liter/száz kilométer) vagy 45 mérőöldes távolság esetén a 450 MPG fogyasztást reklámozzák.

Itt meg kell jegyezni, hogy a méréseket az EPA, az USA környezetvédelmi hivatala végezte, eltekintve olyan valós körülményektől, mint például a kocsi terhelése, a járó légkondicionáló vagy domborzati és időjárási viszonyok stb.

Mire a kocsi piacra kerül - úgy hiszem, 2011 év elején -, a 230-as szám valószínűleg a feledés homályába merül. Hogy a GM elért-e átütő eredményt ezzel a reklámhadjáratával, az kétséges. Az biztos, hogy a GM rövid időre magára vonta a figyelmet. De hogy ezzel a kétes üzenettel milyen sikert ér el egy kocsi eladására, mely még nincs is a piacon, arra majd csak a jövő ad választ. SZEMERÉDY LÁSZLÓ

