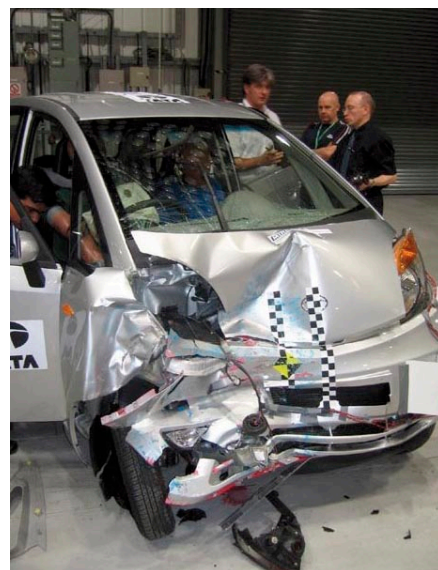


- 59 Tata Nano – megfizethető és biztonságos
- 62 Autógyárak visszahívásai 2009 októberében
- 63 Telepi környezetvédelem
- 63 Önállóan vezető autók

- 63 Nagyobb biztonság a gépjármű-elektronikában
- 64 Túl a holtponton (?) – Magyarországi újautó-eladások
- 67 Hibrid gépjárművek regisztrációs adó szerinti minősítése (Közlemény)

Tata Nano – megfizethető és biztonságos

Az indiai Tata autógyár tavaly mutatta be forradalmi kisautóját, a Nanót, ahogy arról az Autótechnika hasábjain is beszámoltunk (2008/1-es és 2-es lapszámok). A kisautót hazájában idén március 23-án kezdték árusítani, a már ismertetett műszaki paraméterekkel, átszámítva kb. 2000 eurós áron. A típus töréstartesztjére a brit Mira tesztbázison került sor júliusban, ahol bebizonyosodott, hogy egy olcsó autó is lehet biztonságos.



A Tata autógyár elnöke, Ratan Tata fő célja azon indiai családok megfizethető autóval való ellátása volt, akik télen-nyáron robogóval közlekednek, egyszerre többedmagukkal utazva egyetlen kétkerekűn. A Nano négy személynek nyújt elég helyet, 3,1 méteres hosszával, 1,5 méter szélességével és 1,6 méteres magasságával a legkisebb

autó a piacon, mégis 21%-kal nagyobb az utastere, mint közvetlen riválisainak. A magas üléspozíció megkönnyíti az autóból való ki- és beszállást. Kis mérete és mindössze 4 méteres fordulóköre lehetővé teszi, hogy igazi közlekedési alternatívát nyújtson a fejlődő országokban és a milliós nagyvárosokban élők számára.

A Nano természetesen teljesíti az összes biztonsági előírást az indiai piacon: frontális ütközés egy szilárd akadályllyal, 48 km/h sebességgel (ECE R12-es szabvány), statikus ajtó- és tetőtöréstarteszt. Emellett a Nano minden biztonsági eleme megfelel az indiai előírásoknak, és összhangban van az európai előírásokkal is. Ide tartoznak a tükrök, a biztonsági övek és rögzítései, az ülések és rögzítései, a kormánykerék és az elfordításához szükséges erő, az üveg, a világító- és jelzőberendezések, a fék részegységei, a tüzelőanyag-tartály, a felnik és a gumibroncsok, a külső kinyúlások és a kilincsek. Az indiai piacra szánt Tatának nem kell feltétlenül teljesítenie az európai uniós ütközési teszteket. A Tata mérnökei azonban be szeretnék bizonyítani, hogy a Nano járműszerkezete megfelel az európai előírásoknak is. A tervezők célja ugyanis egy olyan moduláris jellegű kocsiszkelet létrehozása volt, amelynek alap járműhöz további struktúrákat lehet hozzáadni annak érdekében, hogy az autó teljesítse az EU-ban alkalmazott töréstartesztet: frontális ütközés deformálódó





akadályal - 40%-os átfedéssel, 56 km/h sebességgel. Ez a fajta ütközési teszt (ECR 94-es szabvány) Indiában csak 3 év múlva lesz kötelező. A felkészülés részeként a Nanót felszerelték vezető oldali légzsákkal. Továbbá megerősítették a hosszirányú szerkezeti merevítést, valamint az autó elejére egy új szerkezeti elemet szereltek a lökhárító mögé. Az első ajtókra is merevítések kerültek. Az összes módosítás elvégezhető a gyártósoron, az összes extra tömeg 18 kilogramm. A nagy-britanniai teszt sikerrel zárult, így a Nano a jövőbeli, szigorúbb indiai előírásokat is sikeresen teljesítheti majd. A tesztet a brit VCA, egy elismert brit jármű-típus-jóváhagyó hatóság hitelesítette. A tesztelt indiai változat azonban természetesen nem egyezik meg a Nano várhatóan 2012-ben, az európai piacon debütáló változatával. Ezt a változatot az idei Genfi Autószalonon mutatták be a nagyközönségnek. A Tata Nano Europa kicsivel nagyobb, mint a hagyományos Nano: 3,29 méter hosszú (+19 cm) és 1,59 méter széles (+9 cm), továbbá a tengelytávot is megnövelték, amely 2,28 méteres lett. A kormányzást szervó segíti. A Nano Europa kevesebb, mint 100 gramm

szén-dioxidot bocsát ki kilométerenként, ami figyelemre méltó adat az egyre környezettudatosabbá váló piacon. A Tata Motors vezetői szerint a jelenlegi gazdasági helyzetben nagy sikere lehet egy kedvező árú, jól manőverezhető, olcsón fenntartható és tiszta üzemű járműnek. Gazdag felszereltsége és tisztább kipufogógázai miatt Európában állítólag ötezer eurót kérnek majd az autóért, amely még így is a legolcsóbb új autó lesz a piacon. Az európai változatba már turbós motor és öte sebességes sebességváltó fog kerülni. Az autógyár tervei szerint a Nano Europa az Euro NCAP teszten 4 csillagos minősítést fog elérni, köszönhetően többek között az alkalmazott első és oldallégzsákoknak. Időközben a Clive Hickman vezette fejlesztői team már a Nano villamos verzióján dolgozik, amely 100%-ban elektromos hajtású lesz. Ennek alapja a Tata Indica Vista villanyautó hajtási rendszere, amelyet szeptem-

berben már be is vezettek a piacra. Az Indica Vista egy négyüléses kisautó, 200 km hatótávolsággal.

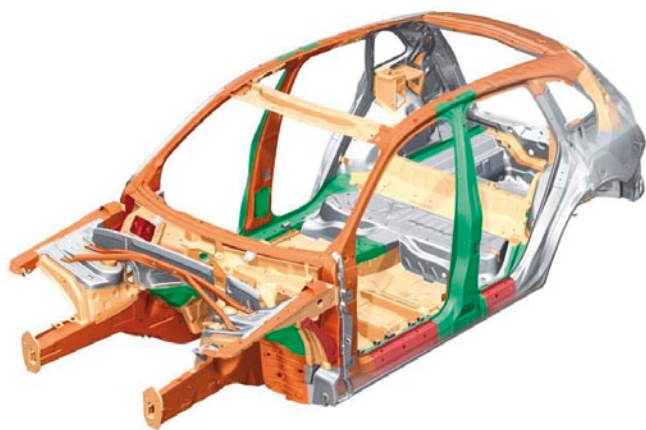
A Nano nagyszerűsége racionális, alacsony árú koncepciójában és bizonyított



Tata Indica Vista

megbízhatóságában rejlik. Bizonyíték arra, hogy az alacsony ár és a biztonság összefér egymással, feltéve, hogy a jármű fejlesztése ennek a célnak a figyelembevételével folyt.

ONÓDI GÁBOR



A Tata Nano vázszerkezete



Tata Nano Europa