

# Még mindig a csúcson...



Smidéliusz Bence  
autóelektronikai  
műszerész

A civilizáció, ezen belül a technika fejlődését leginkább az autó szédületes sikertörténetével lehet a legjobban szemléltetni. Mai gépjárműveink több mint százéves múlttal rendelkeznek, de vajon milyen lesz a holnap és a holnapután járgánya?

A belső égésű motor története több mint 100 évvel ezelőtt kezdődött, amikor két ember, Nikolaus August Otto és Rudolf Diesel sikerre vitte a belső égésű motor máig uralkodó két fajtáját.

Mi történt alkotásukkal a több mint egy évszázad alatt? Szinte mindenki rávágja, hogy fejlődött. Hát igen, íme egy példa a „dízelevolúcióra”: a kezdet 20 000 cm<sup>3</sup>, 18,3 LE; a jelen 2000 cm<sup>3</sup>, 150 LE. A belső égésű motorok fejlődésüket nagyrészt az elektronika és a gyártási technológiák előrelépésének köszönhetik. Gondoljunk csak az E-Gasra, az injektorokra, a befecskendezési (pl. Common-Rail) rendszerekre. Oldalakon keresztül lehetne még sorolni a szebbnél-szebb technikai újdonságokat. Szegény Otto és Diesel, ha láthatnák, mit hoztak ki az utódok találmányaikból! Azt hiszem, meglepődve ülnének egy mai TDI autóban. És ami az egészben a legcsodálatosabb, a belső égésű motor talán a világon az egyetlen olyan találmány, aminek a működési elve több mint 100 éve nem változott! Ezek olyan motorok, amelyek szinte mindenféle jármű igényét ki tudják elégíteni.

És most jön a DE! Az emberiség mindig jobbat és többet akar, ám fogy a Föld kőolajkészlete. Talán ha 30–35 évig elég, mások szerint kitarthat még akár 45 évig is, ki tudja. Ami az egészben a legelkeserítőbb: egyre többen foglalkoznak – kiváltképpen az autógyártó multik – Nikolaus August Otto és Rudolf Diesel alkotásának úgymond a kiváltásával! Hibridautókról, villanyautókról, napelemes autókról, tüzelőanyag-celláról stb. olvashatunk, mint a jövő gépjármű-erőforrásairól. Milyen autó az, amelyikben napelemek, tüzelőanyag-cella és egy rakás akkumulátor van? Autó ez? Szerintem ez már nem autó, ez valami más!

Ha valaki azt hiszi, hogy a belső égésű motorok kiszorításával csökken vagy megszűnik a környezetszennyezés, az szerintem téved: például a sok akkumulátor eldobása egyáltalán nem javítja a környezetet.

Ha nem lesz benzin- és dízelmotor, mi lesz a Forma-1-gyel, a gyorsulási versenyekkel, a motorkerékpáros világgal, a tuning-kipufogókkal stb.? Meg fog szünni két dolog: az ERŐ és a HANG! Akinek az ereiben benzin folyik, ezt a világot nem kívánja. De akik ennek ellenére is a villanyautók mellett vannak, azoknak azt ajánlom, ha lehetőségük adódik rá, próbálják ki, hogy milyen érzés egy V2-es choppernek egy-két gázfröccsöt adni, vagy hallgassák meg egy V8-as vagy V12-es motor dübörgését, esetleg lépjenek oda egy TDI-motornak, kis fordulatszámon. Engem – éppen csak most léptem ki az iskola falai közül – ez a napelemes, steril álautóvilág egyáltalán nem vonz. Remélem nem ez, vagy nem csak ez a jövő!

## Autótechnika

Javítás és kereskedelem

II. évfolyam, 2003/8. szám

Alapítva: 2002.

A lap a kiadó AUTÓSZAKI, Karosszéria-javítás és -fényezés, AUTÓHÁZ és AUTÓSZAKI-Junior folyóiratainak jogutóda.  
ISSN 1588-9858

Megjelenés: havonta

Kiadó és laptulajdonos: X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvényszervező Kft. 9023 Győr, Csaba u. 21.

Felelős kiadó: Pintér Imre

Szerkesztőség: X-Meditor Kft. Autóinformatika üzletág

Levél cím: 9002 Győr, Pf. 156.

Telefon: 96/618-074, fax: 96/618-063.

e-mail: auto@xmeditor.hu • www.autotechnika.hu

Főszerkesztő: Dr. Nagyszokolyai Iván (Nszl)

(nszi@xmeditor.hu)

Szerkesztő: Sándorné Tamási Rita, Onódi Gábor

Olvasószolgálat: Sándorné Tamási Rita

### Alkötőszerkesztők:

Almássy Tibor (közlekedés, közlekedésbiztonság), Bagi Mihály (szakképzés), Bogdanovits László (járműalkatrész-gyártás), Bódi Béla (autóelektronika, védelmi rendszerek), Csúri György (autóelektronika, informatika), dr. Emőd István (autóipari kutatás-fejlesztés, alternatív hajtások), Enyingi Kálmán (anyagtechnológia), dr. Frank Tibor (irányítórendszerek), Füredi István (autókereskedelelem), Gablini Gábor (márkakereskedelelem), dr. Gellér Józsefné (kerék, gumiabroncs, minőségbiztosítás), Horváth Tibor (gépjármű- és motorvizsgálat), Huszti Tibor (autóvilamosság), Iharos Sándor (alkatrészkereskedelelem), dr. Körmendy Ágoston (autó- és főegység-gyártás), dr. Lakatos István (gépjárműdiagnosztika, márkakereskedelelem), dr. Lévai Zoltán (folyóirat-szerkesztés), dr. Lukács Pál (újrahasznosítás, recycling), Máthé István (motorkerékpár-technika), dr. Melegh Gábor (igazságügyi és műszaki szakértés), dr. Merétei Imre Tamás (emissziótechnika), dr. Milassin László (nemzetközi jog), dr. Németh Kálmán (javítástechnológia, karosszériajavítás és fényezés), dr. Paár István (emissziótechnika), dr. Palkovics László (menetszabályzó rendszerek), Petrók János (autós innovációk), dr. Pordán Mihály (autótechnika, -gyártás és -javítástechnológia), Szalai László (dízeltechnika), Szügyi György (marketing, kommunikáció, vállalkozásvezetés, menedzseri módszerek), Vincze-Pap Sándor (passzív biztonság).

### Marketing és reklámszervezés:

Csonka Imre Iván értékesítési vezető. Tel.: 96/618-075.

Vasfői Gabriella (am@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

Sándorné Tamási Rita (auto@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

### Szedészet és nyomdai előkészítés:

X-Meditor Kft. Felelős vezető: Jacsó Péter

### Nyomdai előállítás:

Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

### Megrendelés és terjesztés: X-Meditor Kft.

Stipsits Zsuzsanna, tel.: 96/618-067.

Előfizetés 2003. évre: 6 048 Ft.

Példányszám: 5 000, előfizető: 3 200.

Az előfizetési díj az áfát és a postaköltséget tartalmazza.

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az

**»OBSERVER«**

BUDAPESTI MÉDIAI IGYÉLTŐ KFT.

1084 Budapest, Auróra u. 11.  
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744  
E-mail: marketing@observer.hu  
http://www.observer.hu