

Az Autótechnika évfordulója

10 évvel ismét tapasztaltabbak lettünk



Az XMEDITOR Lapkiadó Autó ágazata 2002 első felének a vége felé már látta, hogy változtatnia kell autós lapjainak kiadásában. Számos fejlett és akkor prosperáló motorizációjú nemzetet is megelőzve, gazdag szakmai folyóirat-kínálattal voltunk jelen a magyar piacon. Az autószerelőknek szóló Autószaki, a karosszériásoknak szóló Karosszéria és fényezés, a tanulóknak kiadott Autószaki-Junior és az autót kereskedők figyelmébe ajánlott Autóház a legnagyobb nyugati lapkiadókkal vetekedő palettát kínált a szakmának. Ezer és egy oka volt annak, de főleg a pénz, hogy kiadónk nem tudta továbbvinni a lapokat. Ha négy nem megy, legyen egy, mely amennyire lehet, integrálja a korábbiak tematikáit. Így született meg az Autótechnika 2002 szeptemberében. Éppen 10 éve. Hadd mondjuk el azoknak, akik nemrég ismernek bennünket, hogy az autószerelői szaklappal, a SZAKI-val 1991-ben jöttünk ki, több mint húsz éve. Így az Autótechnika lapkiadásunknak még csak a kisebbik felét jelenti. Az Önök figyelmét, előfizetését, támogatását

bírva, köszönjük, amint ezt a lapszámot is olvassák – tartjuk magunkat. Legfontosabb célközönségünk az autószerelők, autófenn tartók tábora, ezt nem tévesztjük szem elől. Nekik, mint mondani szoktuk, a „másnap pénzé tehető” információkkal igyekszünk szolgálni. Feladatunknak tekintjük, hogy az élcspatot az autótechnikai újdonságokkal és fejlesztésekkel is megismertessük. Olvasóinknak már nem elhanyagolható része kerül ki a mérnökemberek, mérnökhallgatók köréből, és örömmükre szolgál, hogy a szakképzés tanulói is rendelik, olvassák a lapot. A lap szerkesztésénél, az anyagok kiválasztásánál az ő igényeiket is figyelembe vesszük. A jó reklámok (informatív és szép megjelenések) színesítik a lapot, a reklámok és PR-cikkek mutatják, hogy a szakma kereskedelme is fontos médiumnak tart bennünket.

Egyre többen írják meg szakmai „kalandjaikat”, vállalkozói nehézségeiket. Ez utóbbiak száma sajnos napról napra nő, a „fekete-sereg” frontja szélesedik. Minden megalapozott, közér-

dekű, szakmánkhoz, a szakma vállalkozóihoz kötődő problémával foglalkozunk, azt nem csak leközzöljük, de igyekszünk megtalálni az illetékeseket, és a sajtónyilvánosság erejével – bízunk benne, hogy van ilyen – a megoldást is keresni.

Büszkék vagyunk cikkarchívumunkra is, főleg azért, mert látogatottsága a szakmai források helyek sorában előkelő helyre sorolja. Az Autótechnika megindulása óta, az elmúlt 10 év minden cikke ott megtalálható. A régebbiek, a megelőző 11 év anyagai még nincsenek teljes mértékben archiválva.

Szerkesztőségünk, lapkiadónk köszöni a folyóirat iránt mutatott olvasói, hirdetői bizalmat! Köszönjük munkatársaink, szakíróink nagyszerű, a lapzárták rohamában vállalt áldozatkész munkáját!

Azon vagyunk, hogy hónapról hónapra igazán hasznos tartalommal töltsük meg az Autótechnika oldalait.

DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN FŐSZERKESZTŐ
PINTÉR-PÉNTÉK IMRE FELELŐS KIADÓ

Tisztelt Főszerkesztő Úr, kedves Iván!

Megtiszteltetés számomra, hogy az Autótechnika első száma részére 2002-ben készített, a Belső égésű motorok jövője című tanulmányomat érdemesnek tartod arra, hogy az Autótechnika elmúlt 10 éve emlékező mostani számában ismét közzölj; ahogyan mondtad azért, mert a tanulmányban foglalt tendenciák ma is érvényesek.

Az elmúlt 10 évben környezeti hatások szempontjából az előírások szigorodtak, az ezeket teljesíteni kényszerült motorok tovább javultak. Az Európai Unió Euro 4-es előírásai 2005-ben életbe léptek, ezt követte 2009-ben a következő – Euro 5-ös – előíráscsomag, és már körvonalazódnak az Euro 6-os előírások, amelyeket 2014-ben szándékoznak bevezetni.

Az Euro 5-ös előírások érdekessége, hogy a motorok mg/km-ben kifejezett részecskekibocsátását (PM) a benzinmotoroknál is korlátozzák, és a tömegkorlátozás mellett a részecskék megengedett darabszámát (db/km, PN) is határozzák. Ez azért vált szükségessé, mert a fogyasztás és teljesítmény szempontjából kedvező és ezért egyre jobban terjedő közvetlen befecskendezésű benzinmotorok kedvezőtlen körülmények között hajlamosak a füstkibocsátásra. Ezeknek a motoroknak a katalizátorai különösen kényesek a benzin kéntartalmára, ezért jelentős előrelépést jelentett, hogy a MOL – az uniós előírások határidejét megelőzve – már 2005-től csak kénmentes (10 ppm kéntartalom alatti) motorhajtóanyagokat forgalmaz. A kénmentesség természetesen valamennyi járműmotort környezetbarátabbá tesz.

Dízelmotoroknál is megfigyelhető, hogy a befecskendezési nyomás tovább – egyes gyártmányoknál már 2000 bar fölé – növekedett, a

piezoelektromos befecskendezés széleskörűen elterjedt, egyre fokozva a motor kulturált járását és csökkentve károsanyag-kibocsátását.

A benzin- és dízelmotorok további közeledése (a CAI és a HCCI égésfolyamatok elterjedése) még várat magára.

A globális felmelegedéssel kapcsolatos szén-dioxid-kibocsátás viszont fokozatosan csökkent az elmúlt 10 évben. Az Európa egyes országaiban (Portugália, Franciaország, Olaszország stb.) a 2010-ben üzembe helyezett személygépkocsik kibocsátása már megközelíti a tanulmány 7. ábráján bemutatott 120 g/km (5 l/100 km) értéket. Érdekes, de természetes, hogy a sereghajtók ebből a szempontból a leggazdagabb Németország, Svájc és Svédország, hiszen ezekben az országokban a legnagyobb a nagy teljesítményű, sokat fogyasztó és ezért sok szén-dioxidot kibocsátó gépkocsik aránya.

Az elmúlt 10 évben a hibrid hajtás és a villamos hajtás sorozatértéretté vált, a tüzelőanyag-cella – bár műszakilag sokat fejlődött – főként gazdaságossági szempontból azonban még nem kerülhetett sorozatgyártásba.

Azt kívánom az Autótechnika folyóiratnak, neked, kedves Iván – és folyóirat 20 éves megjelenésére emlékezve már csak azért lehessen megemlíteni 2002-es tanulmányomat, hogy mosolyogjunk azon, mennyire nem tudtuk annak idején elképzelni, mennyit fejlődhetett az autó a folyóirat első megjelenése óta.

DR. EMÖD ISTVÁN
EGYETEMI DOCENS
BME GÉPJÁRMŰVEK TANSZÉK