



maróti®

Kávészó

„Autó-gépészmérnöki diplomájával 1958-ban kezdte pályafutását a Csepeli Motorke-rekpgyárban, ahol – lényegében a vállalat megszűnéséig – gyártmányfejlesztési és kutatási területen dolgozott. Részt vett több ismert „Pannónia” típus fejlesztésében. Ezt követően a Csepel Művek központi kutató-fejlesztő intézetében a tudományos osztály vezetésével bízták meg. A központosított csepeli fejlesztések megszűnésével, 1985-ben került a Kismotor- és Gépgyárba (korábban és későbbben Csonka János Gépgyár), ahol nyugdíjba vonulásáig főkonstruktóri munkakört töltötte be.”

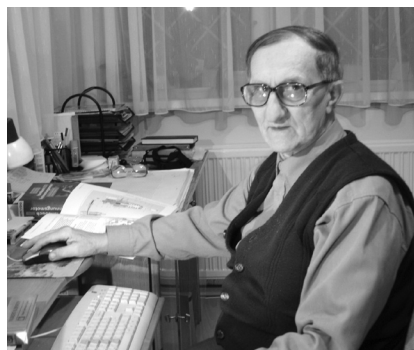
Ezzel az elmúlt év őszén átvett, ötven év munkáját elismerő aranydiploma szakmai életrajzából való rövid idézettel kezdjük a múlt felidézését dr.Kováts Miklóssal. Ő az aki nyugdíjba vonulása óta a Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó leghűségesebb külső munkatársa. Számos szakmai könyv megírása, lektorálása fűződik nevéhez. Ő az akihez mindig bátran fordulhatunk szakmai segítségért, hiszen megalapozott szakmai tudása és jártassága mértékadó. Minden munkájában alapos, pontos és precíz. Írásai és fordításai nélkül szegényebb lenne a szakmai irodalom.

- De miről is szólnak az elmúlt évtizedek? Minden Csepelen, a motorkerékpárokkal kezdődött?

- A csepeli motorkerékpárok? Hiszen ez ma már történelem. Sok szépet alkottunk, tökécs import nem lévén minden a saját ötleteinkre és a saját munkánkra várt. A motorkerékpár műszaki szempontból kicsit autó, sok minden benne is megvan, tervezésénél hasonló, csak sokkal kisebb méretekben történő megoldásokat kell keresni. Azok az évek nagyon jó csapatmunkában teltek, a motorokat egyébként is mindenki szerette, kár hogy mindez a múlté. Ugyanakkor örömmel tölt el, hogy ma is sokan vannak, akik szeretik ezeket a gépeket, gyűjtik, ápolják és büszkén mutogatják barátaiknak. De ugye mindenki tudja már, hogy ebben a témában itt, a Nagykovácsi úton igazán otthon vagyunk.

- A motorok kutatása és fejlesztése a korabeli nehéz körülmények között is szép szakmai feladatokat kínált?

- A belsőégésű motorok témaköre végigkísérte szinte az egész szakmai pályámat. Nem vitatható, hogy még a kis kétütemű motorokban is rengeteg, nem könnyen



megoldható, szép feladat van, pontosabban szólva csak volt. A ma embere érthető okokból már nem szereti a kétüteműeket, úgy tudom, hogy egy mai igényeket kielégítő kétütemű motor sokkal drágább (de valószínűleg jobb) lenne négyütemű társainál. Egyébként levelező aspirantúra keretében éppen a P20-asok töltéscseréjének és keverékképzésének fejlesztésével nyertem kandidátusi fokozatot 1972-ben. A tudományos fokozatot elérték listájában Kalmár István tanár úrral ma már csak ketten árválkodunk a belsőégésű motorok címzettjei közül. A mai doktoranduszok sokkal izgalmasabb, új területeken próbálkoznak, az aktuális motorfejlesztést ma jórészt már számítógépek végzik.

- De ugye a motorkerékpárok után is volt azért élet?

- A hetvenes években a csepeli tröszt igazán fellendült, például megszabadult a számára inkább csak koloncot jelentő, sok gondot okozó motorkerékpár-gyártástól. Az újonnan létrehozott központi kutatóintézetben jöttem rá, hogy a technika további fejlődése lényegében az anyagtudomány új eredményeitől és a mindenkor elérhető technológia színvonalától függ. A kis műhelyekben és a rejtett sarkokban születő új csodák ideje már akkor régen lejárt.

Ennek a gondolatnak kapcsán szólnék például a ma sürgetően előtérbe kerülő elektromos hajtás kérdéséről. Sajnos csak néhány évtizede kezdte meg a világ tudománya óriási adósságának törlesztését, az elektromos energia racionális tárolására vonatkozóan. Talán ma már közel van a tudomány a megoldáshoz, és akkor jöhetnek az elektromos hajtású autók, véglegesen pont kerülhet a belsőégésű motorok történelmi léptékkal mérve rövid pályafutására. A mai átmeneti korszak

hibrid autói az elektronikus karburátorok tiszavirág életű pályafutását idézik fel számomra. Azok is nagyon bonyolultak voltak és csak az újhoz történő áthidalást szolgálták, később hamar feledésbe merültek.

- Jól tudom, hogy a nyugdíjas évek nem pihe-néssel telnek? Mi szépet hozott a folytatás?

- Lehet, ha nem már a nyugdíjas éveimhez közel köszönt rám a rendszerváltás, akkor én is valami olyanba kezdtem volna, melyet kedves kérdezőm és kis csapata oly szép sikerre vezetett mára. Vagyis összekötő láncszem lenni az autók és az autós szakma művelői között. Abban az időben vissza nem térő alkalom volt a hazai autós élet előtt szélesre nyílt világ ismereteit gyorsan és pontosan itthon is közkinccsá tenni.

Ám az elmaradt lehetőségekben jórészt kárpótolt az élet. Szívesen vállaltam a tanulva tanítani sokszor fáradtságos elvét, hiszen nemcsak a nyugati technika gyors beözönlése, de magán a járműtechnikán belül ma is végbemenő rendkívül intenzív fejlődés a tájékoztatásban egy-két évnél hosszabb lemaradást már nem visel el. Sokat segített ebben a törekvésemben az, hogy mindig az újat, a legújabbat keresem. Ezért választottam már a kilencvenes években olyan speciális témaköröket, mint a benzin-befecskendezés, az elektronikus motorirányítás, az automata sebességváltók, vagy mindig kedves témaköröm, a turbófeltöltés. A produktumok közkinccsá tételének gondjait pedig levette vállamról a Maróti Könyvkiadó, így mindkettőnknek sokkal könnyebb, a háttérben részese lehet sikerreiknek.

- Befejező gondolatként mit jósol, lesz még ismét motorkerékpár-gyártás Magyarországon?

- Tudom, hogy a történelem ritkán ismétli meg önmagát, de éppen a múlt századi nagy világgazdasági válságot követő 1930-as években vette kezdetét a csepeli gyárban és más kisebb gyártóknál a hazai motorkerékpár-ipar fellendülése. Most sincs talán túl távol egy hasonló, szerencsére ritkán visszatérő alkalom, így hát joggal bizhatunk benne...

- Kívánom, hogy jóslata mielőbb valóra váljon...

MKGy