



H

KÖZHÍR



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2009.május 68/4



Tartalomjegyzék

Főszerkesztői jegyzet 3
Impresszum 3

Interjú Dr. Kádár Lehel 4-5
Karunk oktatóit bemutató sorozatunk aktuális részében Dr. Kádár Lehel, a Gépjárművek Tanszék tudományos főmunkatársával beszélgettünk, hogy kicsit jobban megismerhessétek.

Miért jó, hogy van pótdudagombunk? 6
A Robert Bosch cég által meghirdetett elektromobil versenyen kiemelkedő eredményt elért Pótdudagomb Elektromobil Team-et mutatjuk be, melynek tagjai karunk negyedéves hallgatói közül kerülnek ki.

Fesztivál körkép 7
Hamarosan itt a nyár, már csak pár eseménydús vizsgán kell túl lennünk és mindenki számára jöhet a jól megérdemelt pihenés. Azonban mégsem mindegy, hogy hol töltjük a szabadságot, ebben szeretnénk egy kis segítséget adni Nektek!

Nyaralás olcsón 8-9
Azoknak, akik nem fesztiválokban gondolkoznak a nyárra, hanem pihentető nyaralásban és valahogy nem gyűlt össze annyi ösztöndíjuk, hogy megválthassák a vonatjegyet Hawaii-ra.

British job 10
Idén 50 éves a legnagyobb és leggyorsabb kisautó, a Mini, amit nem nagyon kell bemutatni senkinek, hiszen az utóbbi évtizedekben reneszánszát éli és népszerűbb mint valaha.

Öreg Audi nem vén Audi 11-13
Egy újabb nagyszerű márka, az Audi is születésnapot ünnepel 2009-ben, ami mellett mi sem mehetünk el szó és karakterek nélkül, hiszen immáron egy évszázadot ölel fel a történelme.

Katonai járművek - A Bounty 14
Karunk nagyszerű termékeit katonai tartalommal felvértezve hirdető rovatunkban ezúttal nagyobb vizekre nevezünk és a XVIII. század legendás hajóját, a Bountyt vesszük górcső alá.

Kirakós autó 15
A Retro Mobil újság egyik közlekes cikkírója jóvoltából a TYP 181 kódjelű járművet is ismerhetitek meg közelebbről.

50 éve menti az életet 16
Ha már több népszerű autómárka születésnapjával is foglalkozunk ezeken a hasábocon, akkor nem szabad csak úgy elmenni az autóvezetés nélkülözhetetlen eszközének tekinthető biztonsági öv szabadalmaztatásának évfordulója mellett sem.

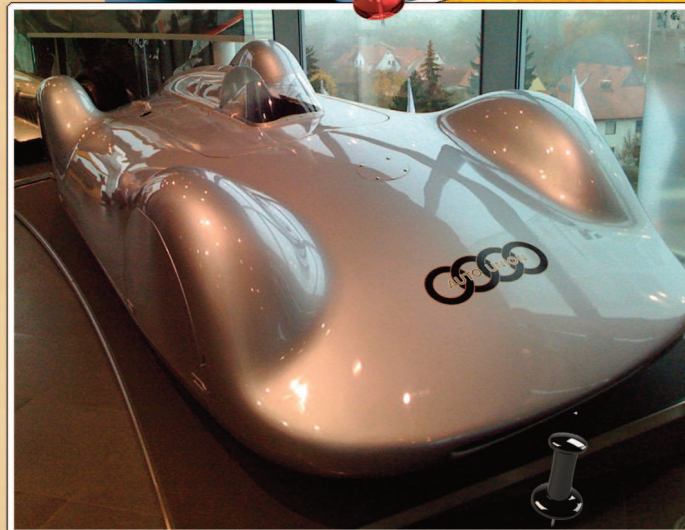
BME Angyalai Motoros Klub 17
Az egyetemen, pontosabban karunkon nemrég megalakult öntevékeny kör megalakulásáról olvashattok, melynek célja a diákság motoros közösségének összefogása.

Villamos-elővárosi vasút 18-19
Régi és támogatandó terv szeretett fővárosunk közlekedési hálózatának egységesítése, ennek keretében néztünk utána Budapest kötőtpályás rendszerének összekapcsolási lehetőségeinek.

Beugró 19
Biztosan sokan tudjátok, miről van szó, akik nem, azoknak és persze a többieknek is ajánljuk figyelmébe a közszolgálati tévé egyik legnépszerűbb műsorát, melynek felvételén járt egyik munkatársunk.

Spinracing - Tekerd fel a hangerőt! 20-22
Spinning, spinracing.. Nekünk, tudatlanoknak ezek a fogalmak sokáig egyenlők voltak a csoportos szobabicajzenére meghatározással, egészen addig, amíg fel nem szólítottak minket, hogy próbáljuk ki és azután alkossunk csak véleményt.

Rejtvény 23
Nem mi mondtuk 24-25
Szórakozás 26
Viccek



Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Sokat gondolkodtam rajta, hogy mi legyen ehavi köszöntőm témája, míg nem igazából adta magát a gondolat. Hamarosan vége ennek a félévnek is, sőt a 2008/2009-es szemeszterre is csak mint kellemes emlékre fogunk gondolni, amikor a napsütés élvezeteinek hódolunk valamilyen vízparton.

Azonban sokaknak ez a félév egyetemi tevékenységükben az utolsó. Kilépnek a nagybetűs életbe, és ettől kezdve mint teljes értékű, szakmailag felkészült és tetterre vágyó felnőttre fog rájuk tekinteni mindenki, szülők, barát/barátnő, főnökük és mi, barátok is. Szóljon most róluk ez a pár hasáb!

Amikor elkezdtük az egyetemet, talán mindegyikünk várakozással és természetesen félelemmel vegyes érzésekkel tekintett a jövőbe, hiszen távol volt az otthon melege, a jól megszokott környezet és a barátok, akikkel ifjú korunkat töltöttük. Azonban a kezdeti bizonytalanság gyorsan semmivé foszlott egy-egy a Habárban át-mulatott éjszaka, délutáni focicsata vagy akár egy átbeszélgetett előadás után. Új ismeretségeket kötöttünk, kezdetben sors-, majd az idő előrehaladtával egyre inkább bajtársaként tekintettünk az új barátokra. Kezdetben még mindenki az otthon hagyott szeretteiről és régi élményeiről beszélgetett, hamarosan azonban megfordult az irány és néhány napos hazatérésünk társas kommunikációját kezdték meghatározni az új történetek a pesti (Uram bocsá', budai) életről, a hajnalban készült, lesörözött rajza-inkról, amikor éppen nem a heti alvashiányt próbáltuk bepótolni.

Erre lesz igazán jó emlékezni, higgyétek el. Csak amíg itt vagyunk, addig lehet fontos és tölthet el boldogsággal egy-egy jó vizsgajegy vagy nehezen megszerzett szigorlat. De igazán az lesz értékes az ódon falakon

túl, kezünkben a diplomával, hogy mennyit tudunk megőrizni ezekből az évekből. Jó lesz majd nosztalgiázni a kolis történetekről, mázlis vizsgákról, buli utáni asztalon ébredésekről, és arra gondolni, hogy az itteni „tűzben edzett” barátságok örökérvényűek és sokszor fognak még segítséget nyújtani hosszú életünk során.

Éppen ezért kérem azokat, akik első évükön vannak túl, tiszteljék a felsőbbévest, és fogadják el tanácsait, hiszen azok mindig építő szándékúak, de ez amúgy is jellemző a kar erős és összetartó közösségi szellemére. Ne esetek szélsőségeibe, ne áldozatok fel a sokszor lehetetlennek tűnő vizsgára való felkészülés jegyében a társasági eseményeket, de ne üljetek be felkészületlenül és másnaposan egy-egy ZH-ra! Ne épphogy elvégezzétek az egyetemet, de ne is úgy gondolkozzatok, hogy lúzer, aki megbukik.

Ugyan az idén én is végeznék, de büszke vagyok arra, hogy jövőre az 5+ osok legendás táborát erősíthetem. Sosem fogom elfelejteni a mérnöki fizika vizsgák poklát, ugyanakkor, ha az elejéről kezdeném, akkor sem hagynám ki a vizsgák előtti focikat és sörorzéseket, a fergeteges Kari Napokat és az olyan féléveket sem, amikor a gyengébb nem iránti túlzott rajongásom miatt kaphattam lehetőséget a keresztféléveken való részvételre!

Ezúton szeretném megköszönni a szerkesztőség nevében az együtt töltött fantasztikus éveket a most végzőknek, vigyázatok magatokra és sose felejtsetek el, hogy csak egy csapat van, Közlekkar!

A többiekkel szeptemberben itt találkozunk, addig is kellemes nyaralást, illetve kitartást a nyári gyakorlatokra mindenkinek!

balasnyikhor



Szerkesztőség:

1114 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 8-9.

Tel/Fax: 1/463-3780

E-mail: kozhir@kozlekkar.hu

Blog: kozhir.blogspot.com

**A KÖZLEKKARI
HALLGATÓI
ÖNKORMÁNYZAT
PÁRTSEMLEGES,
NEM ORSZÁGOS,
NEM LEGKEDVELTEBB,
NEM NAPILAPJA**

Felelős kiadó:
Kovács SzMSz András

Felelős szerkesztő:
Bella Blokkcsere Dániel

Kari lap felelős:
Maszlavér Belelapoztam Gábor

Főszerkesztő:
Pölczman RangórTábornok Balázs

Tördelőszerkesztők:
Hukics Zúzásvan István
Szabó Májusihavazás? Ádám

Olvasószerkesztők:
Fiskál SimplyTheBest Szandra
Tóth Másodikaklettünk Csilla

Design:
Osváth-G. Mégilyentúrát Péter
Szentannai Darutervez Gábor

Terjesztési felelős:
Bozzay Egyszermégegyszer Melinda

Írták:
Bán HaEgyszer Veronika
Bohus Jeges Ákos
Felföldi Kalóz Péter
Fiskál LátástólMikulásig Szandra
Hukics Akerekalegszebbforma István
Koncz Yellow Petra
Kovács Sokleszez Frigyes
Molnár Exhausted András
Orosházi Márnincssokhátra Tamás
Osváth-G. AudiMánia Péter
Pölczman Kéthétműlva Balázs
Surányi Veterános Marcell
Szecskó VNTündér Zsuzsanna
Tenk Nincsaliasnevem Csaba
Tóth Cigi? Csilla

A vidámparki versenyautótól a hidrogénhajtású kisautóig

Kádár Lehel, karunk Gépjárművek Tanszékének tudományos főmunkatársával beszélgettem kalandos életéről, izgalmas találmányairól és a tanszéken folyó legújabb kutatásokról.

Tisztelt Tanár Úr, mindennek előtt azt szeretném megkérdezni, hogy pontosan mit is takar ez a beosztás, hogy 'tudományos főmunkatárs'. Ez nem sorolható be a klasszikus egyetemi hierarchiába, amely a tanársegédtől kezdve halad az egyetemi tanárig.

Valóban nem sorolható be abba a rendszerbe, amely az egyetemi oktatók alá-fölérendeltségi viszonyait határozza meg, azonban itt is van hierarchia. Az egész megértéséhez vissza kell mennünk az időben egészen a 70-es évek elejére. Ekkor a Magyar Tudományos Akadémia azt a határozatot hozta, hogy a kutatómunka egy részét ki kell helyezni az egyetemekre, és együttműködést kell kialakítani az egyetemi oktatókkal. Ekkor jöttek létre az egyetemi kutatócsoportok a saját személyzetükkel. Itt a legalacsonyabb poszt a tudományos segédmunkatárs, ez után jön a tudományos munkatárs, a tudományos főmunkatárs, majd a tudományos tanácsadó áll a ranglétra legtetején. Természetesen az előmenetel itt is feltételekhez van kötve, azonban azokat egyszerűbb teljesíteni, mint az oktatók esetében. A kutatómunkát és a kutatásszervezést veszik figyelembe az értékelésnél. Régen az oktatók és a kutatók munkája különvált, az oktatók csak oktatással, a kutatók csak kuta-

tással foglalkoztak, ez azonban mára már eléggé összemosódott. Vannak oktatók, akik kutatnak, és vannak kutatók, akik oktatnak - mint például jómagam is. Én a tudományos főmunkatársi címet 1978-ban kaptam. Előtte 3 éven keresztül voltam a kormány Tudománypolitikai Bizottságának titkára, de már ez előtt is a tudományos kutatással, fejlesztéssel foglalkoztam itt az egyetemen. Büszke vagyok arra, hogy amióta megszereztem a diplomámat, folyamatos munkaviszonyban állok a Műegyetemmel, immár 43 éve.

43 év valóban nem kevés idő. Biztos vagyok benne, hogy cseppet sem unatkozott. Mesélne néhány emlékezetes eseményről vagy járműről, amely az Ön nevéhez köthető?

Természetesen mindig mindenből az első a legemlékezetesebb. Egyből a végzésem után, még tanársegédként a Vidámparktól kaptunk egy megbízást, hogy építsünk nekik kisautókat. Én voltam a főkonstruktor, és egy olyan szuper kisautót terveztünk, amelyben egy 250 cm³-es Pannónia-motor dübörgött. Ezeket a járgányokat a mostani gokartpályán használták, de sajnos azóta felszámolták az állományt. Ezután következett egy 22 személyes autóbusz tervezése, ezt a feladatot is sikeresen abszolváltuk. Ezek után volt sok érdekes megrendelés, például négytengelyes autómentő-daru, különféle betonvágó gépek, áttisztító gépek, stb. A 80-as évek elején egy ENSZ-projekt keretein belül kísérleti eszközöket - leginkább próbapadokat

és egyéb mérőműszereket - fejlesztünk egy Nigériában megépítendő egyetem részére. A gépek el is készültek, sőt, meg is érkeztek Nigériába, csak akkor sajnálatos módon kitört a polgárháború, és a műszerek a kikötői dokkokban roszdásodtak.

És mi lett az egyetem sorsa? Megépült végül?

Pontosan nem tudom, hogy mi lett a történet vége, de úgy hírlík, hogy az egyetem felépült, de hogy a mi eszközeinket használják-e, azt tényleg nem tudom megmondani.

Ezek után a Malév részére terveztünk szintén próbapadokat, mégpedig a TU-134-es és 154-es típusok futómű-vizsgálatához. Ezek után következett az egyik kedvenc járgá-

nyom, a Sevág nevű autó. Ez a

Speciális Erdő és Vadgazdasági Jármű rövidítése. Ez

egy terepjáró, amelyet igazi terepre terveztünk.

Ezek nem olyanok, mint a mai alibi-terepjárók, ami-

ket az utakon látni, amelyek megijednek az útszé-

li ároktól. A szerkezet alváza

ízekből állt, ezért rendkívüli út- és tereptartással, fordulékony-sággal bírt. Két személy fért el benne, valamint egy 350 kilós teher szállítására kiképzett plató is helyet kapott rajta. Ezzel az autóval 1990-ben a Budapesti Nemzetközi Vásáron vásárdíjat nyertünk.

Egyik legkedvesebb emlékem azonban a Lilliput-hoz kapcsolódik, sőt, ehhez még egy anekdota is tartozik. Ugye azokról a mozdonyra hasonlító járművekről van szó, amelyek például Balatonfüreden szállítják az érdeklődőket. Amikor elkészültünk vele, nagyon büszkéek voltunk rá, mert tényleg sok munkába telt a kialakítása és elkészítése. Amikor végeztünk vele, akkor egy olasz vállalat is előállt a saját, Dotto névre keresztelt járműveivel, és egy felszólítást küldtek, hogy mi elloptuk az ő szabadalmukat, és perrel fenyegettek. Igen ám, de mi a dolgok mélyére ástunk, és kiderült, hogy tulajdonképpen pont fordított a helyzet, mivel amíg mi mintaoltalmat kértünk és kaptunk a Szabadalmi Hivataltól, addig a másik cég semmilyen ilyesmi papírral nem rendelke-

„Ezek nem olyanok, mint a mai alibi-terepjárók, amiket az utakon látni, amelyek megijednek az útszé-li ároktól.”



zett. De ekkor már késő volt, mert a Dotto-k ellepték a világot, annak el- lenére, hogy a Lilliput technikai ki- alakítása kedvezőbb, és kevesebb vele a probléma. De ezzel még nincs vége a történetnek, ugyanis másfél év telt el azóta, hogy beadtuk a forgalmien- gedély-kérelmet a hatóságoknak, de azok nem adták ki, mivel nem tudták hova besorolni a járművet. Lassú jár- műnek lassú jármű, viszont három ko- csit vontat (a KRESZ csak kettőt en- ged), ráadásul személyeket szállít. Na, ennek a problémának a Budapesti Nemzetközi Vásáron vetettünk véget. Ekkor ugyanis eljött hozzánk az akkori közlekedési miniszter, akit egyébként jól ismertem személyesen, és alapo- san rácsodálkozott a mi Lilliputunkra. Elmeséltem neki, hogy működik, de azt is elpanaszoltam, hogy a munka- társai valamit rosszul csinálnak, mert már másfél éve nem adják ki a forged- lomengedélyt. Ekkor odahívott valakit a kísérői közül, és mondta neki, hogy márpedig ennek a járműnek a követ- kező hétre legyen elintézve minden- féle szükséges papírja. Ez meg is tör- tént, azóta töretlen a siker a Balaton-parton, a jármű KRESZ sze- rint besorolása pedig 'közúti nosztal- giavonat' lett.



Érdekes történetek keringenek az Ön autóversenyes kapcsolatairól. Mondana erről pár szót?

Az egyetemnek elegendő pénze volt a 70-es, 80-as években kulturális és sportcélokra, ez főleg a külső ku- tatási megbízásokból származott. En- gem pedig nagyon izgatott az autó- versenyzés, és egyszer megkérdeztem az akkori rektort, hogy miért nem száll be az egyetem is egy ilyen ver- senybe. Végül két géposztályban in- dultunk, ezek az autocross és gokart voltak. A gokartban komoly sikereket

értünk el, csúcsidőkben 10 verseny- autónk volt, és nagyon ment a szekér. Az autocross is nagyon érdekes kate- gória volt. Itt egyszemélyes terepjárókat terveztünk, amelyek gyakorlati- lag egy motorból, kezelőszervekből, meg pár hajlított csőből álltak. Ehhez hasonlókat használt később az ameri- kai hadsereg az első Öbölháború so- rán. A Magyar Néphadsereg is rendel- kezett ilyen típusú terepjárókkal, melyek tervezésében mi is közremű- ködtünk. Újabban pedig, immár má- sodik éve, a Formula Student verse- nyágban vesznek részt diákjaink igen szép eredményekkel.



Feltételezem a sok találmány után sem hagyta abba a munkát, és jelenleg is dolgozik számos projek- ten. Mesélne az éppen aktuális ku- tatásokról, fejlesztésekről?

Az Elektronikus Jármű- és Járműirányítási Tudásközponttal együtt- működve fejlesztjük azokat a kisau- tókat, amelyekkel szinte mindenki találkozott már az egyetem terüle- tén. Ezek alternatív hajtású jármű- vek, melyek talán úttörőjévé válhat- nak egy új technikának. Kezd nálunk hagyománnyá válni ez a fajta kutatás, fejlesztés. Már három autót megépí- tettünk, amelyek szintén elektromos hajtással rendelkeztek, és elég meg- bízhatóan teljesítettek. Az első autó most főleg oktatási célokat szolgál, a hallgatók végeznek rajta méréseket. A második autóval történt egy kis 'mű- szaki baki', ugyanis egy picit megpör- köldött az előző félévben, de már folyik a helyreállítása. A harmadik au- tónk Miskolcon első helyezést ért el a Bosch cég által kiírt építőversenyen.

Most a negyedik ilyen technikájú autót építjük, és ehhez sikerült tá- mogatási pályázatot is nyernünk. Mű- ködési elvét tekintve valóban teljesen úttörőnek számít, hiszen teljes egé- szében elektromossággal, illetve hid- rogénnel hajtott szerkezetről van szó.

Ezt az autót egy konzorcium része- ként fejlesztjük, együttműködve a Központi Fizikai Kutatóintézetrel és a Villamosipari Kutatóintézetrel. Magyar szabadalom szolgáltatja a fejlesztési alapokat, és erre nagyon büszkék va- gyunk. Ez a fejlesztés egyébiránt oly- annyira a világ előtt halad, hogy ta- valy a NASA magas rangú delegációja meglátogatta tanszékünket, és elis- meréssel illette a kutatási eredmé- nyeinket, a kis elektromos autóinkat. Ezekben a témákban nagy számban tevékenykednek a hallgatók is, szá- mos évfolyamtervet, TDK-dolgozatot, diplomatervet készítettek. A harmadik kis autót például teljes egészében di- ákok tervezték, építették és verse- nyeznek vele.

Ez érdekesen hangzik. Egyéb- ként van utánpótlás a fejlesztőmér- nökökből?

Természetesen. Sőt, az érdeklő- dés annyira biztató, hogy meg mertük hirdetni az Msc-képzésben az 'alter- natív járműtervezés' szakot. Ezzel kí- vánjuk megoldani azt, hogy mindig le- gyen egy megfelelően képzett gárda, amely képes a fejlesztést előrevinni. Én személy szerint szeretnék minél tovább részt venni az alkotómunká- ban, hiszen ez nekem nem csak a munkám, hanem a szenvedélyem is, és mióta az eszemet tudom a techni- kának élek. És ezt a szenvedélyt sze- retném átadni a hallgatóimnak is.



Bízom benne, hogy sikerrel jár. További sikeres munkát kívánok a fejlesztésekhez. Köszönöm a be- szélgetést.

Pál



Miért jó, hogy van Pótdudagombunk?

Tavaly ősszel sokan olvashattatok arról, hogy a miskolci Robert Bosch Power Tool Kft. meghirdette az első elektromobil versenyt. A megmérettetést kifejezetten felsőoktatásban tanulók számára írták ki, összesen 29 csapat állt rajthoz, közülük 3-an a BME-ről. Büszkeség számunkra, hogy karunk negyedéves hallgatóiból álló Pótdudagomb Elektromobil Team kiemelkedő eredményt ért el, az egyik versenyszámban ugyanis diadalmaskodtak.

Az alakulat tagjai - Farkas László, Kokrehel Csaba, Rajkó Bálint és Rác Péter, felkészítő tanáruk: Kádár Lehel - már hónapok óta készülődtek a futamra, melyet április 18-án, szombaton rendeztek meg. A versenykiírásban megszabták a jármű méretét, hajtását, fékrendszerét, a biztonsági előírásokat, de még a járművezető tömegét is, sőt a készülő járművekről dokumentációt is kellett csinálni. Nem egy csapat volt, aki amiatt bukott nagyot a versenyen (például nem hagyták elindulni, vagy túl sokáig szerelték az autót), mert nem olvasták át a szabályrendszert rendesen. Szerencsére a BME-sek közül senki sem járt így. A versenykiírás legfontosabb pontja, vagyis az egész lényege az volt, hogy a járműveket szigorúan mindössze 4 darab Li-ionos fűró- és csavarozógéppel lehetett meghajtani, úgy, hogy 1, 2, 3 és 4 fűróval külön-külön is el tudjon indulni, valamint beszerelés után se veszítse el eredeti funkcióját, tehát nem lehetett szétszedni.

A felkészüléshez a legtöbb problémát szinte mindenkinek a szükséges pénz előteremtése jelentette. A fűrókat ugyan a Bosch biztosította, de a jármű többi részét maguktól kellett létrehozni. A Pótdudagomb ehhez a dokumentációt, valamint egy részletes versenykiírást és a médiában való

megjelenési lehetőségeket küldte körbe a kiszemelt szponzoroknak. A legtöbb támogatást végül a Zöld Pont biciklis üzlettől kapták, hiszen a jármű vázát alapvetően két BMX adta, valamint a fékezés patkó-fékkal, a váltás pedig 3 sebességes agyváltóval történt, amiket javarészt a kerékpárokon alkalmaznak. Az egész konstrukció egyébként pontos számítások eredménye, melyekben helyet kapott például a végeselem-módszer és a kormánytrapéz kiserkesztése. Tehát sok olyan dolgot, amit a fiúk eddig elméletben tanultak, átültethettek a gyakorlatba is. Mivel a versenyt Miskolcon a belvárosban rendezték meg, ezért szombaton szurkolói busz indult Budapest-ről, melyet a karról többen is igénybe vettek, így igen szép számmal, és rendkívül lelkesen vártuk a rajtot. A csapatszellemet tovább erősítette, hogy aki a Pótdudagombnak drukolt, kapott egy pólót, amit szintén egy szponzor készített.

Eleinte elég borús volt az idő, de már reggel 10-kor a gyorsulási futam startjánál többen voltak a látogatók, mint a versenyzők, ami a rendezvény mérlege alapján mindenképpen pozitív. A Városház teret zárták le, két pályát alakítottak ki, a műsorvezetők pedig Mezei Dániel és Görög Zita voltak. A verseny úgy zajlott, hogy a csapatok négyesével futottak 10-10 kört a gyorsulási selejtezőn, melynek nem csak annyi volt a lényege, hogy minden rajthoz álló egyszerre köröz, hanem indulás előtt be kellett szerelni a fűrókat, és menet közben egyszer ki kellett állni a „boxba” akkumulátort cserélni. Mindezek

után az elektromobilok pihenés nélkül (új akkumulátorokkal) hajtottak át a gyorsulásra, ahol kettesével mérték le az idejüket. A selejtező után jöttek a középdöntők, az elődöntők és a döntők. Emellett a közönség folyamatosan szavazhatott a kedvenc csapatra, és egy szakmai zsűri döntött arról, hogy kié a legötletesebben felépített járgány. Így alakult ki a négy díjazott kategória: legjobb pilóta vagy abszolút győztes (a gyorsulási futam legjobbjai), leggyorsabb elektromobil (gyorsulási futam nyertesei), legjobb design (a közönség kedvence) és a legjobb műszaki megoldás.

Gyorsulágiban a negyedéves csapat túljutott a selejtezőn, mégpedig úgy, hogy megverte a vele rajtoló másik három csapatot, de a következő körben együtt futott a későbbi győztes Gocar-al (melynek tagjai a Debreceni Egyetem Műszaki Karának hallgatói), valamint gondok akadtak a hajtást biztosító láncal, így az elődöntőn már nem vehettek részt. Azt, hogy gyorsulásban milyen jól teljesítettek nem is tudták egészen addig, míg vissza nem hívták őket az elődöntőbe.

Itt szintén egy debreceni csapat, az EEFM team szorongatta meg őket, ám a döntőben 14,84-os időeredménnyel, és 25 km/h-s elért sebességgel sikerült legyőzni az ellenfelet.

Az autók versenye mellett táncbemutatók és egyéb programok segítettek a kikapcsolódásunkat, a legjobb az egész napban mégis az volt, mikor a csapat tagjait szólították a dobogó legfelső fokára. A nyereményük fejeként egy nagyobb értékű Bosch fűró volt, néhány tárgyjutalom, és ami a legfontosabb: egy németországi tanulmányút Stuttgartban, amely június 2-től 7-ig tart, és az utolsó napon egy hasonló megmérettetésen vesznek részt az elektromobillal. Mindezekhez sok sikert kívánunk és gratulálunk!

További információkért figyeljétek a csapat (alakulóban lévő) honlapját a potdudagomb.bgk.bme.hu-n.



„A gyorsulás döntőjében 14,84-os időeredménnyel, és 25 km/h-s elért sebességgel sikerült legyőzni az ellenfelet.”

Petrus



Fesztivál körkép

Itt van a nyakunkon a vizsgaidőszak, ennek ellenére érdemes a tervezett nyári programjainkkal is foglalkoznunk, attól függetlenül, hogy kinek mi jut...

Aki kötelező gyakorlatra megy, valószínűleg már megtalálta munkahelyét a nyárra. Aki pedig nem szereti a hasát süttetni messzi tájakon, vagy éppen szeretné, de nincsen hozzá elég pénze, az megpróbálkozhat a fesztiválokkal, van bőven választék idén is.

Ha netalán valakinek június 26-nál előbb sikerül befejeznie a vizsgaidőszakot, annak igazi bemelegítésként tudom ajánlani a Fisging on Orfű elnevezésű háromnapos rendezvényt június 18-20. között, ahol a hazai fesztiválzenekarok szép számmal képviseltetik magukat.

Aztán július 1-4. között menetrendszerűen érkezik Sopronba a VOLT, és idén sem adott lejjebb a korábban megszokott színvonalából, elég annyit mondani, hogy Limp Bizkit, Marilyn Manson, Franz Ferdinand; meg persze a soproni pincék! ☺

Határozottan más stílus következik: július 9-12-ig az elektronikus zene rajongóinak kedveskednek Zamárdiban: Moby, Underworld, Kraftwerk, Röyksopp... Aki ezt a zenét szereti, biztosan jól fogja magát érezni.

És el is érkeztünk a kedvencemhez, az EFOTT-hoz!!! Remélem, hogy idén is leszünk olyan sokan Közlekesek, mint tavaly, és ismét olyanok leszünk, mint egy nagy család! (Egy nagy részeg család!) De hogy pontosan hol és mikor?! Hát Baján július 14-19. között! Lesz sok-sok koncert, „sör - bor - pálinka”; a fellépők között megtalálhatjuk azokat a zenekarokat, akik nélkül nem is fesztivál egy hazai fesztivál. Meg persze lesz megint minden este Dévényi Tibi bácsi, hamisíthatat-



lan retróval... (Csak a zenék sorrendjét megváltoztathatná legalább). A koncertek mellett pedig a nap közbeni programok sem elhanyagolhatóak, a civil szervezetek is rengeteg játékkal készülnek, mint évek óta mindig, de ami ennél is érdekesebb: az egyetemek sátrai. Ott mindig el lehet tölteni az egész napot, főleg ha a BME sátor környékén jársz, mert mindig meg tudod beszélni az esti közös programot az ismerősökkel. Egy másik kedvenc élményem tavalyról, hogy volt egy stressz-sarok! ☺ Hármán csajok szétvertünk egy leselejtezett hűtőt apró darabokra, jó móka volt ám!!

Az EFOTT-tal szinte teljesen egy időben Hegyalja Fesztivál (július 15-19.). A hazaiakon kívül több nagyobb zenekar is ellátogat Tokajra: Machine Head, Faithless, Basement Jaxx és az Ignite (egyik kedvencem ☺). És ha már Sopronnál megemlítettem a borokat, akkor itt sem mehetünk el a pincék mellett szó (vagy bor) nélkül!

Július 22-26-ig Debrecenben vár minket a Campus Fesztivál, olyan fellépőkkel, mint The Rasmus, E-Z Rollers, Chumbawamba, Madcon.

A Campus-szal egyszerre (23-26.) Marosvásárhelyen FélSziget, ahol meghallgathatjátok a Prodigy-t, a Nine Inch Nails-t és még akár Tiëstot is.

Augusztus 12-17.; Hajógyári Sziget: Sziget fesztivál!! Rengeteg fellépővel, nem sorolok fel mindenkit, de lesz megint Placebo! Meg Offspring, Prodigy, Pendulum, meg ilyesmik...

Fontos, hogy tudj egy bizonyos akcióról, miszerint a diákigazolvánnyal és egy kis szervezéssel akár 50%-os kedvezményt is szerezhetsz (akárcsak a MÁV-nál). Elindult egy pozitív törekvés, hogy a régen DiákSziget néven futó rendezvény visszanyerje ezt a jellegét, ne csak külföldiekkel legyen tele a hely. Ha május 31-ig össze tudtok szedni legalább 46 embert egy csoportba, és elutaltjátok hiánytalanul a pénzt, akkor megkaphatjátok a félárú jegyeket. Ha a 46 ember túl soknak tűnik, akkor kereshettek



magatoknak egy csoportot, és csatlakoztatok hozzájuk.

Várja a szórakozni vágyókat az Azfeszt Nyírbátorban augusztus 19-23-ig, ahol a neves zenekarok mellett 20 amatőr banda is koncertezik, hiszen a tehetséggutató maga a fesztivál alapötlete is. Plusz adalék, hogy akár a nap 24 órájában pancsizhatsz, hiszen a fesztivál egy gyógyfürdő területén van.

A nyár utolsó nagy durranása a Szegedi Ifjúsági Napok (SZIN) augusztus 26-23. között Guano Apes-szel, Gabriella Cilmi-vel, Russkaja-val, Evil Nine-nal, a Black Sun Empire-ral és persze a hazai kedvencekkel.

Ezeket a fesztiválokat sikerült Nektek összegyűjtenem, de nem vállalom érte felelősséget, hogy nem hagytam ki semmit.

Remélem, hogy sikerült egy kis áttekintést adnom a nagyszabású nyári rendezvényekről, de ne felejtsetek el, hogy megéri előre gondolkodni, mert mint tudjuk: a jegyek elővételben sokkal-sokkal olcsóbbak!!!

Pontosabb információért a fesztiválok honlapját keresd meg! Ott megtalálhatod, hogy mi, mikor, hol és persze megnyírt.

Engem már most az tart életben, így vizsgaidőszak előtt is, hogy nem baj, hogy ennyi tanulás és „nemalvás” előtt állok, nemsokára nyár, és lesz pár nap, amikor már nem kell ilyen kellemetlen dolgokkal törődni, hanem csakis fesztiváloznom kell.

Csilla



Nyaralás olcsón

A nyaralás jó dolog, de nem olcsó mulatság, főként igaz ez, ha külföldre készülünk. De nem is muszáj drágának lennie. Adunk pár tippet, hogyan láss világot kevés forint/euró segítségével.

Síneken vagy szárnyakon? A pénz-tárcád garantáltan a vonatot választja, hisz egy Budapest - London - Budapest repülőjegy árért 10 napon át bebarangolhatod Európát Erdélytől az Alpokon és Provence-on át Andalúziáig. Ez az InterRail bérlet, amely minden európai polgár számára adott lehetőség, és 26 éven aluliaknak kedvezményes is. Kóborlásod időtartamától függően 159€ és 399€ közötti áron, utóbbival egy egész hónapig kötetlenül utazgathatsz, akár a TGV-n is - persze csak a megfelelő kiegészítő jeggyel. Egy hosszú hétvégére átruccanni Ausztriába: ehhez nem kell ilyen különleges jegy. Budapestről indulva Béctől Salzburgig lehet válogatni, 26€ és 39€ között kaphatsz négynapos kirándulójegyet, a bécsi jegy ráadásul az ottani közösségi közlekedés díját is tartalmazza.

Megkívántad a bajor sört? Irány München! És itt csak félig kell választanod: korábban olvashattál a Köz hírben a Railjetről, amely egészen Münchenig elvisz átszállás nélkül, repülőgéphez hasonló hangulatú és minőségű utastérben. Ezt megteheted olcsón (29€-tól) az Economy osztályon, vagy akár egy InterRail bérlet árát még kb 20€-val megfejtelve a Premium kategória kényelmét élvezve (179,40€). Körülnéznél a holland kávéházakban? Fapados buszjárat-tal 25-26 ezer forintért megfordulhatsz, a Volán épp dupláját kéri, akkor már ismét inkább Európa-bérlet...

Jó-jó, utazunk, de valahol aludni is kell. Olcsón - de tisztán. Ne keress kétes külvárosi moteleket, inkább keresd a Youth Hostel szolgálatot a város szívében! Hogy ez ismerős felirat? Persze, hisz a Barosson is kinn lóg nyáron át. Ez az a lehetőség, amit diákként

érdemes kihasználni: pötyög be a kedvenc keresődbe: youth hostel europe - és már kapod is az ajánlattevő oldalak egész sorát. Csak választanod kell. Célszerű többet is kipróbálni, mert míg az egyik pl. Marseille-be nem kínál 32€-nál olcsóbb szállást, a másikon ugyanannyiért külön szobát adnak, és 23€-tól már van ágy. Igen, ez mintegy 7000 Ft, de ne feledd: ez a Riviéra! Amszterdamban érdekes módon az egyik legjobb értékelést kapott diákszálló mindössze 14€-ért kínál szállást. Münchenben már 10€-ért is jó helyen hajthatod álomra sörözéstől elnehezült fejed. Mindezen árak főszezonban!

A Youth Hostel hálózat az Egyesült Királyságban is létezik. (Sőt, még Andorrában is, ebben a piciny, Francia- és Spanyolország közé ékelődött hercegségben.) Ha a ködös Albionra vagy kíváncsi, Glasgow-tól Londonig, a belvárosban 20€ körül alakulnak a szállások.

Akárhogy is számolom, ha elindulsz, hogy bejárd Európát, vagy akár csak megcélzod valamelyik Nyugat-Európai országot, és eltöltesz ott 4-5 napot, 70-80 ezer forint alatt nem nagyon lehet megfogni a költségeket, pedig minden létező kedvezményt és költségkímélő megoldást felhasznál-

tunk. Egyetemistáéknál ez nagy pénz. Nézzünk körül inkább kicsit közelebb!

Erdély, Felvidék, a dalmát tengerpart. Vonzó és olcsó célpontok. Vasúton és busszal egyaránt 10000 Ft-on belül meg lehet oldani az oda-vissza utat. Ami még pénzbe kerül: szállás és - ha nem kempingezés és konzervkaja a terv - étkezés. Az előbbi Horvátországban már éjszakánként 3000 Ft-nak megfelelő kunáért (ez a horvát pénznem) megoldhatják, akár egy tengerparti diákszállást választva is. Étél tekintetében pedig a horvát árak az itthonihoz közeliek. Így egy hosszú hétvége 30000 Ft-ból kihozható. És hogy mit kerestek Horvátországban? Nézzük csak... a történelmi városok, a Dolomitok csodálatos vonulata, a Plitvicei tavak és nem utolsósorban a dalmát tengerpart talán elég vonzerő lehet...

Erdélyben mindez még olcsóbb, ugyanezen összegből akár egy egész hetes kirándulást is ki lehet hozni. Szállásokat már 3€-tól lehet találni, kempinghelyet még olcsóbban. Ha elég sokan vagytok, akár autóval is érdemes elindulni, de csak rutinos sofőrrel, az ottani utak - mind állapotuk, mint kacskaringós serpentinjeik miatt - embert próbálóak. Látnivalóban azonban nincs hiány: a fogarasi havasok, a Király-hágó, a Gyilkos-tó, a Medve-tó, a sóbányák - csak néhány a legismertebb turisztikai célpontok közül. Persze ha már Románia, a Fekete-tenger partja se utolsó célpont, bár drágább még a horvát tengerpartnál is.

Szlovákia, a Kárpátok északi csúcsaival, a régi bánya- és kereskedővárosokkal, történelmünk ezeréves emlékeivel mind a kirándulóknak, hegyimádóknak, mind a letűnt korok szerelmeseinek ideális célpont lehet. A Magas-Tátrában 4-5 ezer forint egy éjszaka, de pl. Besztercebányán akár ennek feléért is találhatunk ifjúsági szállásokat. Az élelmiszerárak itt is a hazai színvonal körül - talán valamivel felette - mozognak.

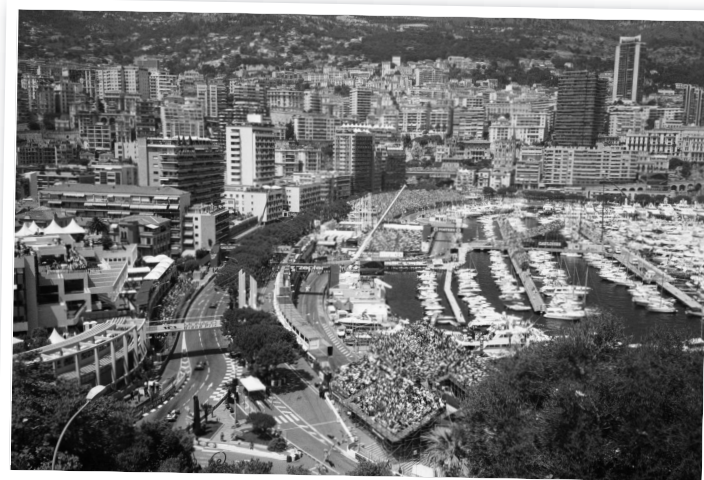


Az InterRail bérlet ezen országokba is használható, sőt, válthatunk olcsóbb, egy adott országra, esetleg rövidebb időre (3-4-6 napra) szóló bérletet is. Persze az IC pótjegyekről ez se mentesít... Érdekes ugyanakkor figyelni a MÁV és a Volán időszakos akcióit, elég gyakran kínálnak a környező országokba kedvezményes menettérít jegyeket.

Azért hazánkban is el lehet tölteni a kikapcsolódásra szánt időt. A Balatonról a legtöbb embernek a fürdőzés jut eszébe, pedig a Balaton-felvidéken kastélyok, várak, múzeumok, borvidékek, fesztiválok várják a vendégeket. Szállást már 1600 Ft-tól lehet találni, nem is említve a kempingeket - persze utóbbi esetben vigyetek szúnyogriasztót magatokkal... Az árak az országban nagyjából mindenütt így alakulnak, ha vendégházakról, diákszállásokról, kollégiumokról van szó. Az utazáshoz adott a diákkedvezmény, de vállalkozóbb kedvűek a szállás tágabb környezetét drótszámon is felderíthetik, legyen az saját vagy bérelt. A kerékpárkölcsönzés kb. 1500-2500 Ft/nap áron elérhető, és mostanra szinte minden kiemelt kirándulóhelyen található legalább egy kölcsönző. A változatosság adott - alföldtől a hegytetőig, tó- és folyóparttól a középkori belvárosig -, a választás a titek. Egy esetben kerüljétek a biciklizést: ha a cél egy borospince vagy más hasonló, a leg-

veszélyes. Ilyen alkalmakra ott a lábbusz, a kiadós séta után a frissítő is jobban esik, a szállás felé haladva pedig épp annyira tisztul ki tőle a fejetek, hogy a portás gond nélkül engedjen.

Nézzük, mire lehet szükségetek az úton. Ha külföldre készültök, mindenképp nézzetek utána, kell-e vízum az adott országba vagy akár csak útlevél. Persze az Európai Unió tagállamai ilyen téren nem jelentenek problémát. Viszont jelentősen csökkentheti a kirándulás költségeit, ha kiváltjátok a nemzetközi diákigazolványt. Nem csak az útiköltség, hanem más egyéb kedvezmények (belépődíjak, esetleg éttermi fogyasztás) is kapcsolódnak hozzá. Járatok nyitott szemmel! Szintén külföldnél maradva, hasznos lehet egy utazási biztosítás. Ma már elfogadható összegért nyújt teljes megnyugvást, hogy akkor se vagy teljesen kiszolgáltatva, ha túl az országhatáron baleset ér, ellopják a csomagodat vagy megbetegszel. Utóbbi meg is lehet előzni: érdeklődjétek meg a kiválasztott országról,



címke akkor hasznos, ha elveszett, a kevésbé feltűnővel pedig azonosítható, ha ellopták.

Itthon jelentősen egyszerűbb a dolgod: nézd át a tárcádat, legyen nálad személyi, lakcímkártya, diákigazolvány, TAJ-kártya, jogosítvány (ha van, mert ki tudja, mikor jöhet jól), bankkártya és egy lap, amely tartalmazza, kit kell értesíteni baj esetén (név, cím, telefonszám). Ma már szinte minden településen találunk bankautomatát, így célszerű, ha csak a legszükségesebb mennyiségű készpénzzel indultok útnak, útközben szükség szerint utántöltve a készleteiteket. Mindenesetre ha egy adott településen vertek tanyát, előtte az interneten érdemes rákérdezni egy ATM-keresővel, van-e módokban ott pénzt felvenni.

Remélem, nyugodtan tudjátok majd kipihenni a vizsgaidőszak fáradalmait, és ősszel feltöltődve, élményekkel gazdagon tértek vissza az egyetemre. Kellemes nyaralást, szerencsés utat! Vagy még inkább: Jó utat a Közlekesnek!



melegebb órák eltöltésére alkalmas intézmény. Talán nem tudjátok, de az ittás kerékpározás is büntetendő, és ami ennél is fontosabb, meglehetősen

szükséges-e valamilyen oltás, és közvetlenül indulás előtt néhány nappal derítsétek ki, van-e aktuálisan valamilyen járvány ott. Igaz, az EU-n belül mint EU-polgárok a legtöbb tagállamban jogosultak vagyunk teljes körű TB-ellátásra.

A csomagokba célszerű több helyen - feltűnő és kevésbé feltűnő helyen - címkét helyezni a lakásokat nemzetközi formátumú címmel (pl. Hallgató Huba, Bartók Béla út 17., H-1114 Budapest, Hungary). A feltűnő

Hasznos oldalak:

<http://www.interrail.net>
<http://diakszallas.lap.hu>

András



British job

Fél évszázad nagy idő. Nehéz elhinni, de idén 50 éves az egyik - ha nem A - legnagyobb sikerű kisautó, a Mini.

A tekintélyes népszerűségnek örvendő járművet nagyon nem kell bemutatni, hiszen amellett, hogy feltűnő jelenség az utcákon, kultikus jellege miatt több területen, a filmvásznon és a számítógépes játékok világában is tündököl. Nem is beszélve arról, hogy „a legenda nem vész el, csak átalakul” jegyében, és a retrohullámot meglovagolva a BMW égisze alatt újjá is született, de ez már egy egészen más történet.



Az eredeti Mini sztorija számos érdekességet rejt. A kezdetek megismeréséhez az ötvenes évek közepéig kell visszaigrani az időben. Ekortájt olajválság sújtotta Európát, a benzin ára az egekbe szökött. A vásárlói igények a kicsi és alacsony fogyasztású autók felé tolódtak el. Ebből az időszakból származik többek között a BMW Isetta is. Angliában Sir Leonard Lord, a BMC elnöke (aki egyébként utálta a mini „buborékautókat”) egy tisztességes kinézetű kisautót akart gyártani. A BMC, azaz a British Motor Corporation 1952-ben jött létre, több önálló márka, az Austin, a Morris, az MG, a Wolseley és a Riley öröksége nyomán. Az új modell megtervezése Alec Issigonis feladata lett. „Tervezz egy rendkívül olcsó autót, ami jóval kisebb a kínálatunkban bármínél. Négy utasnak és csomagjainak legyen benne hely. És egy meglevő Austin- vagy Morris-motort kell használnod, nincs pénz újdonság kifejlesztésére.” - adta ki Lord az instrukciókat. Issigonis nem elégedett meg ennyivel, további célokat, biztonságos úttartást és sokoldalúságot tűzött maga elé.

A prototípus 1957 októberében készült el. Az új kocsi számos műszaki érdekességet hordozott. A motor keresztben került beépítésre, a váltót pedig helytakarékoságból a blokk alá, azzal közös olajtérbe építették be. A kapcsolatot az úttal mindössze 10 centos kerekek biztosítják. A konstruktőr azért választotta ezt a méretet, hogy a kerékdobok minél kevesebb helyet vegyenek el az autó belsejéből. A kis kerékátmérő persze kedvezőtlen egyenetlen úttest esetén. Ennek kompenzálására szolgált volna a korábban Issigonis által kifejlesztett Hydrolastic-rendszer, ám mivel ez még nem volt szériaérett, ezért inkább a szintén újszerűnek számító gumikúpos rugózás alkalmazása mellett döntöttek. A karosszéria különlegessége az A és C oszlopoknál a kívül futó hegesztés, valamint a kívül elhelyezett ajtózsarnérok. Az ablak nem letekerhető, hanem oldalra eltolható, ennek köszönhetően az ajtó is vékonyabb lehetett, helyet hagyva az utasok vállának valamint lehetőséget teremtve öblös ajtózsebek kialakítására. (Egyes források szerint utóbbiak méretezésekor a Gordon's Dry Gin üvege volt az etalon.) A belső érdekessége még a középre elhelyezett műszeregység. A tesztelés tapasztalatai alapján néhány változtatást eszközöltek, az egyik legjelentősebb, hogy az eredetileg 948 köbcentis erőforrást mérsékeltek 848 köbcentisre, ugyanis túlzottnak hatott az autó eredeti 145 km/h-s végsebessége.

A Mini a harmadik legnagyobb darabszámban készített autó, a szériagyártás kezdetétől annak 2000. október 4-én történt leállításáig 5 387 862 db gurult le a gyártósorról.

A 3050 mm hosszúságú és 617 kg tömegű Mini premierjére 1959-ben kerülhetett sor. Ekkor azonban még nem így hívták. Tervezője a Newmarket nevet szánta neki, ám ez az ötlet a fejlesztés korai fázisában megbukott. A megjelenés idején Morris Mini-Minor, Austin Seven (Se7en), Nagy-Britannián

kívül pedig Morris 850 és Austin 850 neveken is futott. Az önálló Mini forma a harmadik generáció 1970-es debütálásakor vált általánossá. Noha a szaklapok magasztalták, a vásárlók először kissé ódzkodtak a vásárlástól. Ám a hírességek hamar rákaptak a különös járgányra, így szép lassan kitört az igazi Mini-láz. A népszerűség óriási méreteket öltött, melyet filmfőszerep (Olasz melő), és sportsikerek (Monte-Carlo rally) szegélyeztek.



A kisautónak számtalan változata jelent meg az idők során. 41 évig volt gyártásban, ezalatt öt generációt élt meg. Már az első generációs változatból készült kombi kivitel (Van), pickup, valamint sport modell. Ez utóbbinál meg kell említeni John Cooper nevét, aki felismerte a benne rejlő lehetőségeket. Bármily hihetetlen, katonai célú terepjárót is készítettek a Miniből Moke néven. Ez természetesen ebben a formában nem volt életképes ötlet, ám a civileknek bejött a beach boy cirkáló szerepben tetszelgő kis terepjáró.

„Ez még akkor is divatos lesz, amikor én már rég meghaltam és el-tűntem.” (Alec Issigonis, a Mini tervezője)

A nyolcvanas években a negyedik generáció után a BMC ki akarta futtatni a típust és egy hasonló koncepciójával leváltani, ám a közvélemény ezt nem engedte. Így hát maradt a fejlesztés és az újabb generációváltás, a Mini fokozatosan korszerűsödött műszaki téren. 1994-ben a BMW felvásárolta a BMC csoportot, minek után még hat évig maradt gyártásban a számtalan limitált szériát megérő legenda.

Freezy



Öreg Audi, nem vén Audi!

Az idei Oldtimer Expón döbbsentem rá, hogy nem akármilyen év az idei. Nagy hangsúlyt kapott a kiállításon az Audi első évszázada (a Morgan 100 éve és a Mini 50 éve mellett). 100 évnyi történelem, fejlődés, fejlesztés, a világ egyik vezető prémium márkájától, itt és most, három oldalba sűrítve.

Az első Audi típusú autó már 100 éve, 1909-ben készült el, viszont korántsem ez az egyetlen évfordulója a márkának. Idén 110 éves a Horch, az első márka, ami a névhez kapcsolódik. Idén 77 éves a négy karika, ami az Auto-Uniont jelképezte egykor. Idén 45 éves az Audi-VW házasság, ami a cég mostani formáját adta meg. És idén 24 éve jött létre a kizárólag Audira koncentráló Audi AG nevű cég, már Auto-Union és NSU tagok nélkül. A sok évfordulót a különleges összetettségeinek köszönheti, hiszen a márkában van egy kicsi Mercedes és BMW is, éppen annyira, mint Horch, DKW, Wanderer, NSU, sőt egy kis Trabant és Wartburg is! De ne szaladjunk ennyire előre, lássuk a kezdeteket:



A történet August Horch német konstruktor nevével kezdődik, aki a német autógyártás egyik úttörő mérnöke volt. Carl Benz motorkocsi-gyártó üzemében kezdte pályafutását, majd 1899-ben önállóvá vált, és megalapította a Horch & Cie. motorkocsi-gyárat. 1901-ben a műhely bemutatta első járművét, 5HP néven, amely 4,5 lóerős motorja akár 32 km/órás végsebességig repítette utasait, rángatás nélkül. Mindezt a modern megoldásoknak, a csúszólemezes kuplungnak valamint az újszerű, tengellyel meghajtott kerekeinek köszönhetette. 1904-ben már 30 db autó készült el, és az egyik legfejlettebb márkának tartották. 1909-ben a hat-

hengeres 23/40 típus korábbi befúcsolása miatt Horchnak nézeteltérése támadt az igazgatótanáccsal, és a névadót kitették a saját vállalatából.

Horch azonban nem adta fel, rögtön új céget alapított, de mivel saját neve már foglalt volt, új név után kellett néznie. Ebben latin nyelvet jól ismerő fia segített: Horch (németül: höre - horch: „hallgatni”) családnevét latinba átültetve született az „Audi”, azaz az „audiatur” felszólító alakja. Ezt követően August Horch már leveleit is „Audi-Horch” néven írta alá.

Közben a Horch AG a régi szellemen ketyegett tovább, egyre nagyobb és komolyabb autók következtek, elsősorban luxus kivitelben. 1928-tól nagy siker volt a 80 lóerős 375-ös típus, soros elrendezésű nyolchengeres, duplán felül vezérelt motorjával és légfékijével. Egészen 1939-ig gyártották, és egy lapon emlegették a Maybach-okkal, szuperluxusnak számított. Ráadásul közben megjelent a 670-es típus (1931-1934), V12-es motorral és fékszeróval!



Horch új cége, az Audiwerke AG 1921-ben lepte meg a szakmát Németország első balkormányos autójával (Audi Typ K), ahol a futómű- és motortechnikán kívül a biztonság és a könnyen kezelhetőség is komoly hangsúlyt kapott. Az új cégnek szüksége volt a határozott fellépésre, ezért nagy fejlesztések zajlottak az Audinál. Nem hiába, ugyanis 1914-re készen állt egy meglehetősen gazdag paletta, amely jellegzetességévé vált a sportosság és a keskeny, enyhén

csúcsos hűtőmaszk. A kiváló motorú és fékrendszerű modellek sorra nyerték az alpesi ralikat, amelyek még a mai kor technikájának is komoly kihívást jelentettek volna.

Alpesi rali: 2250 km Európa legmagasabb hegyeiben, földutakon, korlátok nélkül; a biztonsági övek, komolyabb futóművek, gumik, fékek, védőfelszerelések, stb.. kora előtt!

Ennek a gyors fejlődésnek a letörésére csak egy világháború volt képes. A háborút követő világgazdasági válság sújtotta években Németország 71 (!) autógyárából 12 maradt talpon. A nehéz időszak túlélésére, 1928-ban egyesültek a legnagyobb márkák, az Audi, a DKW, a Horch és a Wanderer egy zászló alatt, és megszületett az Auto Union AG, valamint az Audi mai emblémáját képező négy karika is. A konszernen belül a négy márka más-más, piaci szegmenshez kapcsolódott: DKW - motorkerékpárok és kisautók; Wanderer - középkategóriájú személyautók; Audi - a felső középkategória modelljei; Horch - a felsőkategória luxusautói.



Itt térnek ki a szintén jelentős DKW gépgyártó üzemre, amelyet 1916-ban a dán származású Jörgen Skafte Rasmussen alapított, Zschopau-ban. Modern gőzjárművek készítése volt a cél, amelyek a háború utáni üzemanyaghiányban is jó alternatívát

jelenthetek volna. Ezen alapszik a név is: Dampf-Kraftwagen (gőz-gépkocsi), azonban az autó nem készült el. A márkát jelentő három betű viszont nem veszett el, Rasmussen 1919-ben megvásárolta egy kétütemű, 18 köbcentis, negyed lóerős motor licenzét, amelyet gyerekjátékokba beépítve, „Des Knaben Wunsch” (A fiúk öröme) néven kezdett gyártani. A kis kétütemű később megnőtt, és kerékpárok kiegészítő motorjául szolgált, mígnem 1922-ben igazi motorkerékpár született belőle „Das Kleine Wunder” (A kis csoda) néven.



DKW lerakat, a háború előtt

A DKW ezt követően a világ legjelentősebb motorkerékpár-gyártójává fejlődött, az 1920-as évekre. A válság bekövetkeztekor a motorok iránt továbbra is nagy volt a kereslet, míg az Audiwerke AG a hat-, és nyolchengeresek eladásával gondba került. Így szerezte meg könnyedén Rasmussen 1928 derekán a bajba jutott vállalat részvényeinek többségét, és rögtön munkát adva megkezdte a „DKW Front” elsőkerék-hajtású autó fejlesztését. A DKW így 1928-tól, egészen létezéséig (1965-ig) kétütemű motorral hajtott kocsikat is készített a motorok mellett.



Verseny közben az Auto Unionok (Nürburgring, közvetlenül a háború előtt)

Szívesen kitérnék az Auto-Union Wanderer ágára is, de helyhiány miatt folytassuk inkább a már egyesült vállalatnál, amely sikerreceptje a teljes piacot lefedő modellpalettája volt. Az eredeti márkanéveket megtartották, és éppen csak a négy karika került fel a konszern minden autójára. Az egyesülés igazi előnye viszont az erőforrások megosztása volt: a konszern chemnitzi központjában vonták össze az adminisztrációt, a fejlesztést, a tesztelést és az értékesítést. Így tartva fent folyamatosan a vezető tudományos és fejlesztő szerepet.

Az új Auto-Union hamar híres lett versenyautóiról (is), és lesöpörte a versenypályákról még a hazai ellenfeleit is. A lenyűgöző autókat Ferdinand Porsche tervezte, a technikájuk hunyorított szemmel ma is modern! (V12-es és V16-os, 550 lóerőig felhúzott középmotorok, kompresszoros feltöltés, komoly áramvonal-technika, torziós rugózás, négy keréken független kerékfelfüggesztés, középre tett tüzelőanyagtank) Porsche még az önzáró differenciálművet is kidolgozta, hogy megakadályozza a belső kerekek kipörgését kanyarban - ezzel világső lett.

A TypD-nél már a leszorító erővel is kísérleteztek – Bernd Rosemeyer, a kor legfényesebb autóversenyző-csillaga így halt meg egy tesztelésnél 1938-ban, 430 km/h-nál nagyobb sebességnél a karosszéria alatt keletkező vákuum feltehetően szétrobbantotta az autót.

A második világháború kitörésével e sikertörténet váratlan és hirtelen véget ért. A polgári járművek gyártása csaknem teljesen megszűnt, a konszern haditermelésre állt át. A Wanderer gyárait mind lebombázták, sose állították őket többé helyre. Az Audi (és a Horch) gyárainak maradványait a szovjet megszállók kisajátították, egy részét leszerelték, másik részéből pedig AWZ Zwickau lett. (Itt készült aztán a DKW alapokon nyugvó IFA F9; majd 1955-től Duroplast karosszériás kisautó, a P70; rá két évre a még kisebb Trabant P50). Az Auto Union AG megszűnt, 1948-ban törölték a chemnitzi cégnyilvántartásból.



Auto Union Typ C/D - „Ezüst nyíl” (grand prix-versenyaúto 1936)

A P70-es kisautó gyártásától Eisenachba költözött az AWZ, ahol már VEB néven működött tovább, innen származnak az általunk jól ismert Trabantok és Wartburgok is, amint látható, DKW alapokból.

Az egykori vezetésének számos tagja még a háború végén Nyugatra távozott, ahol 1949-ben új vállalatot indítottak. Így született meg az Auto Union GmbH, Ingolstadtban, először még csak a megmaradt DKW-khoz való pótalkatrészek készítésére szakosodva, de rövidesen elkezdtek gyártani az RT 125-ös motorkerékpárt (ugyanennek Keleten megvolt az MZ RT 125-párja is), valamint az apró F800 kisteherautót. Nagyjából ennyiből épült újra az Audi.

A négy karika jegyében eleinte a DKW bevált, kétütemű motoros modelljei készültek. Ezek az egyszerű felépítésű, robusztus és megbízható autók és motorkerékpárok illettek legjobban a háború utáni, nélkülözésekkel teli évek igényeire. 1950-ben a kisteherautó és a motorkerékpár üzem mellett Düsseldorfban kezdetét vette egy új DKW személyautó gyártása is.



Auto Union Type C Streamliner (A rekordautó, 1937)

1954-től fokozatosan Friedrich Flick vásárolt többségi részesedést az Auto Union GmbH társaságban, aki középtávú stratégiája keretében erős partnert keresett az Auto Union számára. 1958-ban a Daimler-Benz AG 87



százalékos részesedést szerzett, s az ingolstadtiak a rákövetkező évben 100 százalékos tulajdonú leányvállalattá váltak. Ragaszkodva a kétütemű motorokhoz, a DKW értékesítési eredményei a hatvanas évek első felében folyamatosan csökkentek. Az új vezetés változást akart, így a Daimler-Benzről „hozományként” érkezett négyhengeres négyütemű motort kezdtek el tovább fejleszteni.

Egy új korszak vette kezdetét 1964-ben, amikor a cégcsoportot a Volkswagen megvette. Rá egy évre kijött az első négyütemű autó, feltámasztva a nagy múltú márkanévét, Audi 72 jelzéssel, teljes sikerrel. A VW vezetése nem engedélyezte az ingolstadti tervezőknek saját modellek fejlesztését, a gyártó kapacitást a VW Bogár számára tartották fent, de Ludwig Kraust, a vezető konstruktört semmi sem tarthatta vissza attól, hogy a háttérben egy új Audi modellt tervezzen. 1968 végén sikerült is terve, és bemutatták az új Audi 100-ast, mely nagyban hozzájárult az egykori Auto Union önállóságának megőrzéséhez.

1969-ben jött még egy fontos mozzanat, az Audi összeolvadt az NSU-val. Az 1873-ban alapított NSU nagysikerű motorkerékpárok mellett autót is gyártott, majd a válság idején a

Fiat tulajdonába került. A háború viszont itt is mindent felborított, és '57-ig felhagyott az autók előállításával. Ekkor jött ki újra az első NSU autó, két-hengeres, léghűtéses, négyütemű farmotorral hajtott Prinz. Ez volt az alapja a későbbi TT modelleknek, de NSU-Fiat emblémával készültek még németországi Fiatok is.

Az NSU vesztét a Wankel-motor irányába tett fejlesztései okozták. Rengeteg pénzt beleölve, a Mazda kéttárcsás Wankeljével (Cosmo 110) egy időben jelent meg az NSU Ro80, rendkívül modern megjelenésű, fejlett technikájú modell volt (4 tárcsafék, McPherson futómű, félautomata váltó, stb). A motor tömitési problémáin azonban nem tudtak úrrá lenni, óriási fogyasztása mellett rövid élettartama is gondot okozott, az NSU-nak viszont elfogyott a pénze. Ezért volt kénytelen beleolvadni az Audiba. Számos próbálkozás volt a fejlesztés megmentésére, de mire 1977-ben kifutott a széria, a rossz hírnév és az olajválság utolsó dőfést adott a márkának.

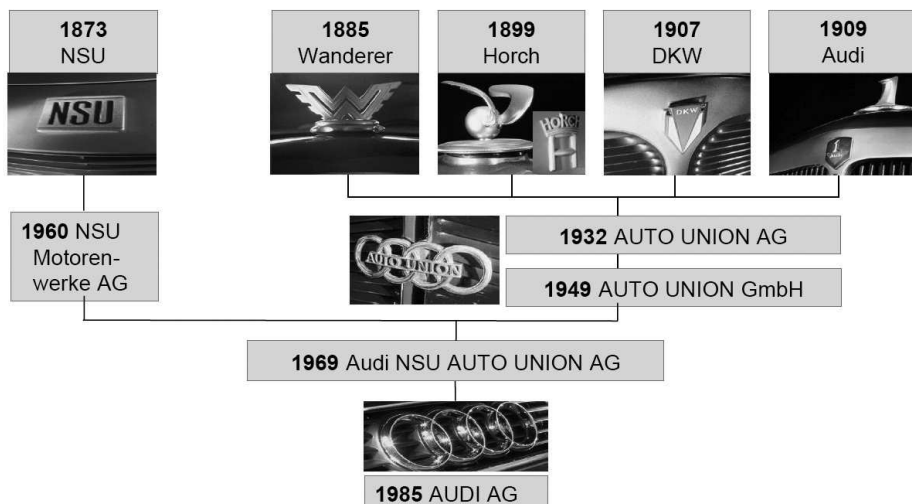
A beolvadást követően 1971-ben új reklámszlogen született, amely egyfajta küldetésfilozófiaként a mai napig kíséri a márkát: „Forsprung durch Technik” (A haladás technikája). Pontosan ennek szellemében vette kezdetét az új vezető konstruktör, Ferdinand Piëch nevével fémjelzett korszak. A részben galvanizált karosszériájú Audi 80 első generációja, szá-



mos műszaki újdonságával új távlatokat nyitott az autógyártásban. Az első nemzedék modelljeiből összesen több mint egymillió példány készült. Ezt követően az Audi 200 5T 1980-as bevezetése sikeresen kormányozta a márkát a felső osztályba, soros öthengeres motorjával. Az Audi Quattro állandó ötkerékű hajtása megjelenésekor világszenzáció volt, amit ekkor alkalmazzak először sorozatgyártásban készülő autó esetében, átvéve a rali világból.



Innentől a többi már újkor, fényes és csillogó, meredeken felfelé ívelő pályára. Sajnos annak megemlézésére a teljes Közhír terjedelme is kevés lenne, de akit még jobban érdekel, az nézzen utána a forrásoknál! Érdeemes!



Forrás:

<http://totalcar.hu/magazin/szerelem/audi100>; <http://testcar.hu>; Wikipedia (az angol oldalon az összes egykori típus fellelhető); <http://audi.de>;

Graf Ur



Katonai járművek – A Bounty

Nos, ideje ismét valami gyökeresen régivel előállni. Legelőször is azt kell leszögezmem, hogy a Mars Inkorporétid egy árva buznyákot sem fizet nekem ezért a cikkért, amit jól is tesz, mert az ezen a néven futó jármű által ihletett csokinak, valamint a jármű által benépesített szigetnek sincs sok köze az Édenkerthez.

Ha a címben azt írtam volna, hogy H.M.S. Bounty, akkor azért már gyakorlott olvasóink közelebb lennének a megoldáshoz. Őfelsége Hadihajója ugyebár, ebből az Őfelsége III. György, a Hadihajó pedig alpból nem is hadihajó, hanem egy kereskedelmi hajó volt, amit a britek admirálisága építtetett át páncélozottá és fegyverezte fel.

A Bounty-t 1784-ben építette a Blaydes család hajóépítő cége Hull mellett. Háromárbocos áruszállítónak készült alpból, de a maga 215 tonnájával kategóriájában kicsinek minősült. Pár évvel később a haditengerészet vásárolta meg, és alakította át egy csendes-óceáni küldetéshez. Úgy gondolták, a csendes-óceáni kenyérfa nagyon jól érezné magát Indiában is, így menjen Tahitira a Bounty, és telepítsen át a növényfajból egy jó nagy adagot, ami Indiában remélhetőleg olcsó eledel lesz a rabszolgáknak.



Így 1787-ben némi átalakításon esett át a hajó, hogy a főfedélzetén minél több vázának legyen hely. William Bligh kapitány anglikán létére is bátran képzelhette magát Noénak egészen addig, míg a lázadó legénység ki nem rakta a saját hajójáról. Az akkori hajókon ugyanis sok haszonállat is utazott, mivel a legénységnek akkoriban még nem állt rendelkezésre a Carnot-körfolyamat sem. A hajó a rend kedvéért kapott négy négyfontos (2 kg-os lövedéket kilövő) ágyút, valamint tíz forgó lövegaltalálékot, amelyek összességében sem biztosítottak jelentős tűzerőt, de a cél nem is a harci körülmények közötti alkalmazás volt.

A Csendes-óceánt a Horn-fokot megkerülve kívánták elérni, de fordulhattak is vissza az időjárás láttán. Még jó, hogy akkoriban már nem volt lapos a Föld, szóval a Jöreménység-fokot megkerülve a másik irányban is el lehet jutni ugyanabba a célpontba. Csak kicsit hosszabban. 10 hónap után 1788 végén meg is érkeztek. Eltöltöttek Tahitin öt hónapot, addig kertészkedtek, a helyi nők vendégszeretetét élvezték, miegyéb. A lényeg, hogy a legénység belerázódott a lazás életbe, és mikor indulni kellett tovább, addigra már kellően demoralizáltak voltak.

Bligh kapitány a korabeli kollégáinál is megengedőbbnek minősült, de Fletcher Christian kormányos, és néhány társa másképp látta a helyzetet. 1789. április 28-án egy szál bugyigóban kirángatták a kapitányt az ágyból, és 18 hozzá hú tengerésszel, meg némi élelmiszerral kitették őket a tengerre egy mentőcsónakban. A kapitány szerencsére értette a dolgát, ugyanis egy szextáns és egy zsebóra segítségével 48 nap alatt eljutottak egy holland gyarmatra. A hajón maradt zendülők viszont megkezdték menekülésüket a haditörvényszék előtt. Ezt először Tubuai szigetén képzelték el, de onnan a bennszülöttek elűldözték őket, Tahitire visszatérve pedig néhányan feladták magukat a kézre kerítésükre érkező H.M.S. Pandorán. Akik viszont nem kívántak jobb esetben egy angliai börtönhajón meghaladni, rosszabb esetben lógni, azok kitalálták, hogy egy lakatlan (-kannibálmentes) szigetre kell menniük. Így esett a választás a Pitcairn szigetre, amelyen máig is élnek a leszármazottaik. Ez akkor azért számított jó döntésnek, mert az angol térképeken ez a sziget rossz helyre volt rajzolva.

A sors fintora, hogy az őket tovább kereső Pandora zátonyra futott és elsüllyedt, 28 tengerész, és 3 volt zendülő halálát okozva, a hajótörötteknek pedig Bligh-hez hasonló uta-

zásban lehetett részük (a Pandora „ártatlan” legénységének is). A Bounty-val letelepedő Fletcher Christian, nyolc társa és tizenhét Tahitiről „hozott” lakos pedig első körben felgyújtotta a hajót a mai 45 fős fő- (és egyben egyedüli) város előtti öbölben, hogy senki ne tudjon elmenni, majd szépen felparcellázták a szigetet. Ezen boldogan éltek mind a 27-en, míg ki nem tört a polgárháború az egy-



főre jutó nőmennyiség miatt. Mikor 1808-ban amerikaiak ismét felfedezték a szigetet, már csak egy Bounty-túlélő volt ott, viszont még a népiptás előtt született gyerekek szépen növekedtek. Hamarosan a britek gyarmatosították a szigetet (hát nem mókás?), de az európai értékrend valahogy nem gyökeresedett meg. Egy odalátogató brit rendőrnek legalábbis egy ott lakó hölgy a pedofília és a nemi erőszak „össztársadalmi” gyakorlatáról számolt be. A sziget Főkormányosának ükⁿ⁺¹-unokája, Steve Christian polgármester és fia, Randy Christian is börtönbüntetést kapott. Rajtuk kívül még négy ember bizonyult bűnösnek, de csak kettőt csuktak le, mert nem maradt volna elég aktív lakos a társadalomban. Döntse el mindenki maga, jó üzlet-e lázadó hajósok leszármazottjának lenni egy messze trópusi szigeten.



Peta!

Kirakós autó

Ki ne figyelne fel az oly sokszor hallott dohogó Bogár boxer-motor hangjára. Az akusztika mellett azonban a gömbölyű formák, combszerű sárhányók is vonzzák a tekinteteket. De ki gondolná, hogy ennek a kubista változata is izgalmas lehet. A Typ 181 nem Bogár, de nem is Transporter, sőt még Karmann Ghia sem, mégis egy kicsit mindegyik. Hát akkor mi is ez pontosan?

A Typ 181 enyhén militáns kinézete és egyszerűsége egyáltalán nem véletlen, puritánságának okát, gyökereit a hadseregnél kell keresni. 1938-ban kezdte meg a Harmadik Birodalom egy könnyű és olcsó katonai jármű tervezését. Ebből lett a későbbiekben a Kübelwagen, mely műszaki tartalmában nagyon különbözött az amerikaiak Jeepjétől, ám a németek számára egyet jelentett vele. A 181-es egyenes ági felmenőjének leginkább a Typ 82 tekinthető, amit 1940 és 1945 között gyártottak. A két autó kinézetén és felhasználási célján kívül azonban nem sokban hasonlított egymásra.

A Typ 181-ből 1968-tól több mint ötvenezer darabot készítettek a NATO számára, de polgári célokra is árulták 1971-től. Forgalmazták többek között Mexikóban, az Egyesült Államokban, Angliában és Európában is. Közkelettségét jól mutatja, hogy minden országban más-más becenevet találtak neki. Hívták Safarinak, The Thingnek, Trekkernek és Kurrierwagennek is.

Technikai adatok:

Gyártási év: 1970

Hengerűrtartalom: 1500 ccm

Teljesítmény: 44 LE

Végsebesség: 110 km/h

Az autó műszaki alapjait a Volkswagen-gyár többi modellje nyújtotta. A karosszérián kívül szinte lehetetlen olyan elemet találni, amely éppen nem egy Bogárból vagy esetleg Transporterből származna. Az alvázat például a Bogár technikai alapjain nyugvó Karmann Ghiától örökölte. A már meglévő alkatrészek használata könnyen szerelhetővé és viszonylag olcsóvá tette ezt a szabadidő-autót. Sok fiatalnak vált elérhetővé általa a kabriózás élménye. Az 1968 és 1980 között készült modell összesen két frissítésen esett át. Ma három változatával találkozhatunk az utakon, nekünk az elsőhöz volt szerencsénk.



Az itt bemutatott darabot 1970 júliusában gyártották, a már jól bevált alkatrészekkel. Motorja, a szép hangú négyhengeres, 1500 köbcentis, 44 lóerős boxer a kor Bogaraiban is duruzsolt. A hajtást még az olajos féltengelyekkel szerelt, négysebességes, az első szériás Transporterből megörökölt váltó vitte a hátsó kerekhez. E műszaki megoldásokkal a 110 km/h végsebesség elérésére volt képes. Az utolsó modellfrissítéskor 1973-ban már az 1,6-os 48 lóerős, száraz féltengelyekkel szerelt motor „akár” 115 km/h-ra is gyorsíthatta a szerkezetet.

Az autó kialakítását az ügyes megoldások, a praktikum és az olcsóság jellemzi. A négy személyes, fedett tetejű népaút pillanatok alatt igazi szabadidő-autóvá varázsolható, több lépésben is. Szinte az összes eleme variálható, gyakorlatilag csak az ember kedve szabhat annak határt, hogy éppen hogyan szeretné használni. A fedett tetős kiinduló állapotból egészen a lehajtott szélvédős, ajtók és ablakok nélküli, kétszemélyes kabrióig lehet eljutni. Hogy az átalakítások minél könnyebben elvégezhetők legyenek,



minden alkatrész gyorsan eltávolítható. A plexiablakokat elég egyszerűen kiemelni a helyükről, az első szélvédő lehajtása is csupán másodpercekbe telik, a két zsanéron forgó ajtók levétele pillanatok kérdése. Az összes művelet olyan játszi egyszerűséggel megy végbe, mintha egy papírrepülőt hajtogatnánk. A jól ismert boxerhang, a hátsókerék-hajtás és a lobogó haj pedig eddig ismeretlen fokokra emeli az amúgy is nagyszerű bogaras élményt. Ekként okkal mondható, hogy magára tették az akkori vetélytársának, a Citroën Meharinak a mércét.

Jó időben egyértelműen magas az élvezeti érték, de hidegben sem kell féltetni a flexibilis Volkswagent. A Bogarakból ismert fűtést benzinkályhára cserélték, igaz, hogy az emelkedő üzemanyagárak és veszélyessége miatt csak kevesen használják.

Cikkünk autóját három éve hozták be Németországból, Hamburgból, majd teljes felújításon esett át. Szerencsére az alkatrészek beszerzése nem jelentett nagy problémát, szinte az összes elem kompatibilis valami más Volkswagen-moddal. Mivel az eredeti tető állapota elég lehangoló volt, most egy új védi az utasokat az időjárás viszontagságaitól. Akármennyire is sikeres és kultuszeremtő volt ez a modell a maga korában, sajnos utódja, a Typ 183 Iltis, melynek motorja előrekerült, és már négykerék-hajtással büszkélkedhetett, nem volt annyira keresett, mint a nagyhírű előd. Az 1978-tól főleg katonai célokra készült Iltist Németországban civilek is vásárolhatták, ám még 1980-as Párizs-Dakar-győzelme ellenére sem adtak el belőle sokat, amit talán a felmenőjéhez képest magas ára is indokolhatott.

Aki közelről szeretné megnézni e különlegességet, könnyedén találkozhat vele, tulajdonosa a hazai superkupa versenyek és oldtimer-találkozó oszlopos tagja. Fellépéseiről még több kép látható a szórakoztató média-centrumnak számító www.lazapipa.hu oldalon.

Surányi Marcell



50 éve menti az életet

Persze, csak ha hagyják dolgozni. Nem, ez a cikk nem Batmanról vagy Supermanról szól. Ennek a „mesének” a főszereplője egy sokkal nagyobb superhős, mégpedig a biztonsági öv. A de-nevérember csak Gotham City lakóit védi meg a gonosztól, és a piros tangás barátunk is csak pár tízezer ember életét menti meg a Föld különböző pontjain. Ezek mind eltörpülnek a hárompontos biztonsági öv milliós nagyságrendje mellett.

De haladjunk szép sorjában. Az autózás kezdetén az ember csak felült a „bakhátra”, fogta a kormányt, kezelte a keze ügyében lévő karokat, és nyomkodta a pedálokat. Ez a gyaloglási sebességig elég is volt. Ám az autók elkezdték rohamosan gyorsulni, egyre több lett belőlük, és egyre veszélyesebbekké váltak. Ennek eredményeként megnőtt a személyi sérüléssel járó balesetek száma is. Ezek közül is a legveszélyesebb volt, amikor a „lovass” nem maradt meg a nyeregben, hanem kizuhanva a járműből, annak kerekei alatt „vizsgálta az alvázat”. Ezzel a problémával elég későn kezdtek el foglalkozni.

A biztonsági öv szabadalmát egyszerűbb formában már a XIX. század végén Edward J. Claghorn bejegyeztette. Gyakorlati alkalmazására egészen a II. világháborúig kellett várni, amikor az amerikai hadseregben dolgozó magas rangú tiszt, Seth H. Stoner tenni akart valamit a pilóták sérülési és halálozási arányának csökkentésére. Ezért kutatócsoportot alapított, amelynek feladata a biztonság növelése volt. Ennek eredménye lett a csípőnél átívelő kétpontos biztonsági öv.

Az autóiparban az ötvenes években jelent meg a kétpontos biztonsági öv, mely már biztosította, hogy a jármű utasa az ülésben és ezzel együtt a járműben rögzítve legyen, megakadályozva a kizuhanást. Ám a kétpontos biztonsági öv nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, mert egy komolyabb ütközés esetén gyakorlatilag kettészakította utasát, de legalábbis komoly belső sérüléseket okozott, és az ostorcsapás ellen sem védett. Az autóipar ezután a vállöveket kezdte használni, ám ezekről is gyorsan bebizonyosodott, hogy nem túl biztonságosak: mivel csak a mellkasnál rögzítettek, baleseteknél számos esetben bucskáltak ki belőlük az emberek, alkalmasint még súlyosabb sérüléseket szenvedve. A csípőt és vállat rögzítő övek kombinálásaként született meg a hárompontos öv. Két amerikai, bizonyos Roger W. Griswold és Hugh De Haven 1951-ben jegyeztette be a szabadalmát, de ők nem voltak abban a helyzetben, hogy a találmányt széles körben alkalmazhatóvá tegyék. Ebben 1959-ben a Volvónál dolgozó Nils Bohlinnak volt elévülhetetlen érdeme, aki a Volvo P20 és P54-es modellekbe világszerte alapfelszerelésként építette be.

Az 1960-as években született meg az a jogszabály, amely kötelezővé tette az autók biztonsági övvel való felszerelését, azonban csak 1971-ben hozták meg az első olyan törvényeket, amelyek kötelezővé tették használatát is. Először Ausztrália Victoria államában írták elő az övhasználatot, és hatására a közúti halálesetek száma 18 %-kal csökkent az első évben. A kiváló eredmények ellenére azonban további jó néhány évnek kellett eltelnie, mire az európai országok nagy része követte a példát, az USA pedig csak az elmúlt néhány évben csatlakozott. A világ számos részén még most sem írja elő szabály a biztonsági öv használatát.

A tévhiteket eloszlatandó a biztonsági öv nem csak nagy sebességeknél (pl. autópályán) véd meg a sérülésektől, a városi közlekedésben, alacsony sebességen bekövetkező ütközésekkel nem kevésbé létfontosságú. A statisztikák szerint ugyanis a közúti balesetek 75 %-a 30 km/óra alatti sebességnél történik. Az esetek 50 %-ában a vezető egyáltalán nem fékezett az ütközés előtt, a legtöbb

esetben azért, mert figyelmét elterelte valami. Az alacsony sebességű ütközés során működő erők sokkal nagyobbak, mint azt hinnénk. Óránként 50 kilométeres sebességgel való ütközéskor körülbelül olyan hatásnak van kitéve az ember, mint ha egy épület harmadik emeletéről zuhanna le. Ha valaki előre látja az ütközést és kitámasztja magát, körülbelül 7 km/óra sebességig (!) kerülheti el a sérülést. 50 km/óránál már 1 tonnának (!) megfelelő tömeget kellene „kitámasztani”, ami valljuk be, az igazán izmos lábakkal megáldottaknak sem fog sikerülni. Éppen ezért kell mindig használni a biztonsági övet. A légszák kiváló kiegészítő, de csak kiegészítő. Soha nem lesz képes átvenni a biztonsági öv szerepét. A kettő együtt működik jól. Ugyanis aki biztonsági öv nélkül csapódik a légszákba, az nem csak nagyobb erővel és gyorsabban éri el a felfújódó „lufikat”, de az sem biztos, hogy pontosan eltalálja azokat. És elég ciki tud lenni, ha az airbag felfújódik, a delikvens feje mégis a műszerfalra koppan. Az öv a mozgást szabályozva engedi a tehetetlen testet a légszákba, és megakadályozza, hogy elkerülje azt.

Ha ennyire hatékony a biztonsági öv, akkor miért nem használja mindenki, miért nem szeretjük mégsem? Vagy nagyobb királynak érezzük magunkat, ha nem vesszük igénybe a „superhős” segítségét? Kényelmetlenné teszi az utazást? Gyűrődik a ruha? Hát, végül is vasalt ingben mégiscsak szebben mutat az ember a tepsiben.

Kicsit morbid a példa, de lehet, hogy ez kell, ami felrázza az embereket. Ezen érdemes elgondolkodni.

Ajánlom figyelmetekbe a következő videót:

http://auto.indavideo.hu/video/Mindig_kosd_be_magad

Nincs benne vér, sem leszakadó testrészek, ugyanakkor mégis hatásos propagálása az övhasználatnak. Érdemes figyelni az emberek reakcióit.

A biztonsági öv lehet, hogy korlátoz a mozgásban, de közel sem annyira, mint a tolószék.

Iszán



BME Angyalai Motoros Klub

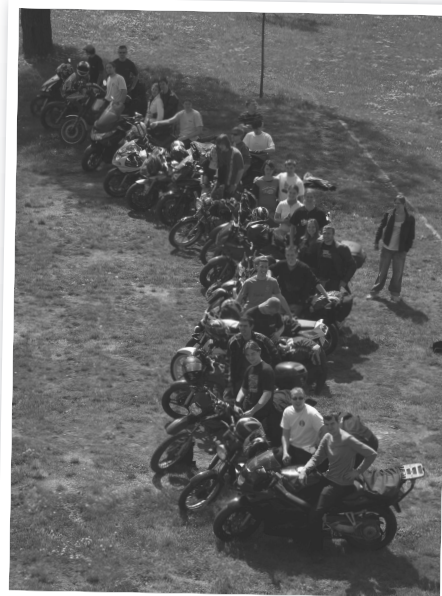
Egyetemi motoros klub; jó társaság, hosszabb-rövidebb túrák, közös grillezés, de ne szaladjunk ennyire előre.

Körülbelül egy évvel ezelőtt vetődött fel a gondolat, hogy vajon a Műszaki Egyetemnek miért nincs motoros csoportosulása, amikor nap, mint nap tucatjával parkolnak motorok az egyetem területén. Kis utánajárással kiderítettem, hogy kari szinten működött egy öntevékeny kör, de sajnos már annak is befellegzett, mivel a tagok jelentős része lediplomázott, és senki sem vitte tovább a klubot. Elkeseredettségemben elhatároztam, hogy a következő szemeszter elején összehozom valahogy az egyetem motorosait. Elég volt csak a karon ismerkedni kicsit, és máris motorosokba futott az ember. Nem véletlenül vagyunk Közlekkar!! Nem álltunk meg itt, és a kari szintről tovább akartunk lépni, hogy tényleg egyetemi társaság lehessünk. Szórólapokat helyeztünk el a környéken parkoló motorokra, és hamarosan záporozni kezdtek az új tagok. Végül tavaly októberben sikerült megtartanunk az első közös gurulást, Dobogókőre és az Üvegtigrishez. Ekkor még viszonylag csekély létszámmal, 6 motorral tettük meg a túrát, de nagyon jól éreztük magunkat. A télen további tervezgetések, honlap fejlesztések után, a webes fórumunkon tavaszra már közel 30 fősre rúgott a gárda. Néhányan közösen látogattuk meg az idei Budapesti Motorkiállítást, ahol végre a személyes kapcsolatok is elkezdtek kialakulni, az addig személytelen fórumos beszélgetések után.

Április 18-án tartottuk az idei első közös túránkat. A részvétel felülmúlta az elgondoltakat. 21 motorral és egy kísérő autóval indult útnak a népes társaság. Az útvonal a Pilisen keresztül, Esztergomon át Szlovákiába vezetett. Innen visszagurultunk Letkésnél Magyarországra és felkapaszkodtunk a Börzsönybe, Királyrétre. Szentendrén előre megbeszélt találkozózn volt az országos MZ Klubbal. Mivel közülünk is többen MZ-tek, MZ-nek, sokunknak odahúzott a szíve. Eszméletlen élmény volt, ahogy Dobogókőig több mint 60 motor gurult együtt. Nyeltük a kétütemű motorok igen „környezetbarát” égéstermékeit, de megérte. Dobogókőn, a közös fotózást követően szétvált a társaság, és külön folytattuk utunkat. Az esztergomi rövid pihenő után, már mindenki kellő étvággal várta a királyréti, Ákos bácsi büfét. Az öreg felvette a versenyt bármelyik gyors étteremmel, és 5 percen belül mindenki előtt ott illatozott a kissé túlzottan is egyszerű hamburger, de legalább ettünk valamit. Rövid beszélgetés után indultunk haza. Dunakeszin még egy utolsó pihenőt meg ejtettünk, ahol a lakótelepet is elszóraztattuk, 21 tiltásig forgatott motorhanggal!

Az út bővelkedett izgalmakban is. Először az egyik kevésbé rutinos tagunk sodródott ki egy kanyarban, de szerencsére az ijedségen kívül nem lett nagyobb baja se neki, se a motorjának.

Ezután együnknek a hátsó doboza vált repülővé, és leszállópályának nézte a mögötte haladó motoros kollegát, aki viszont még idejében kitért előle.



Egy szó mint száz, a túra kiválóan sikeredett és hamarosan jön a folytatás, és szeretnénk tovább bővíteni a létszámot. Aki szívesen csatlakozna, azt várjuk a bmeangyalai.try.hu weboldal fórumán, ahol értesülhet az aktuális találkozókról, és aktív részese lehet a klubéletnek. Az érdeklődők is megszólálhatnak a galériában, a képek és videók között, illetve a nagyobb videó megosztó oldalakon is megtaláljátok a túráinkról készített felvételeket.

Távlati terveink között szerepel egy kisebb szerelőműhely létesítése, valahol az egyetem területén, ahol minden tag szerelhetné a motorke-rek-párját, és ezzel nem csak a társasági életet színesítenénk, hanem ját-szóteret is nyújtanánk a műszaki ér-deklődésnek.

Széles utat, gumifákat és persze jó utat a Közlekeseknek!

Elérhetőség: bmeangyalai.try.hu

Bohus Ákos
a Klub vezetője



Kötőtpálya - szabad út

*Mi legyen Budapest új címere: szmogból előbukkanó gyors-
hetes vagy zöld mezőben sárga villamos csilingel? Utóbbihoz te-
kintünk át néhány alternatívát az alábbiakban.*

Régi-régi terv, hogy a főváros különböző kötőtpályás hálózatai egy egységet alkossanak. Erre rengeteg elgondolás, nyomvonalterv született már. Lássuk előbb a fő kapcsolódási lehetőségeket.

Észak-Budán lehetőség van a Szentendrei HÉV és az esztergomi elővárosi vasútvonal összekötésére. Kőbánya-Kispestnél a 3-as metró léphetne ki a vasúti sínekre, elérve így - az eredeti terveknek megfelelően - Ferihegyet, külön pálya építése nélkül, illetve kiszolgálhatná Gyál és Lajosmizse felé az elővárosi közlekedést, zsúfolt Volán és BKV járatokat kiváltva. A másik metróvégen, az Örsnél össze lehetne végre kötni - ahogy régóta tervezik - a 2-es metró a Gödöllői HÉV-vel. A Keletinél a félóránként-óránként érkező elővárosi szerelvények közvetlenül a pályaudvar elérése előtt becsatlakozhatnának a párhuzamosan futó földalatti sínparba, csökkentve a Keleti terhelését, és akár a 2-es, akár a leendő 4-es metró vonalán továbbhaladva összeköthetnék a pesti oldal agglomerációjának lakosságát a belvárossal és Budával. Már létező terv az „ötös metró”, vagyis az Észak-déli regionális gyorsvasút (ennek része lenne az először említett HÉV-MÁV kapcsolat

is), ami a Duna partján végighaladva Békásmegyertől Csepelig és egészen Ráckeveig is közlekedne. Ebbe a vonalba be lehetne kötni a kunszentmiklósi vasúti közlekedést is, hiszen a két pálya jó darabon párhuzamosan halad. És ha már délen járunk, ott van a Kelenföldi pályaudvar. Az ottani vasútvonal és a leendő 4-es metróvonal összekötése által az érdi, budaörsi, sőt akár székesfehérvári ingavonatokat be lehetne vezetni a belvárosig.

Mi kell mindehhez? Pénz, pénz és pénz. De nézzük meg közelebbről. Először is a vonalak összekötésének költségkímélőbb megoldása, ha homogén vonalak kialakítása helyett bimodális (áramfelvételre áramszerződől és harmadik sínről egyaránt képes) vagy két áramnemű (különböző típusú hálózatokon is működő) szerelvényeket szerzünk be. A legtöbb helyen így módon a legnagyobb költség a hiányzó egyenként 50-100 méteres pályaszakaszi kiépítése lenne, maximum 1-2 milliárdos költségvetéssel (összevetésül a 4-es metró teljes költségvetése 517 milliárd...). Haladjunk sorjában, a fenti felsorolás nyomán, összevetve a szükségleteket a beruházás előnyeivel.

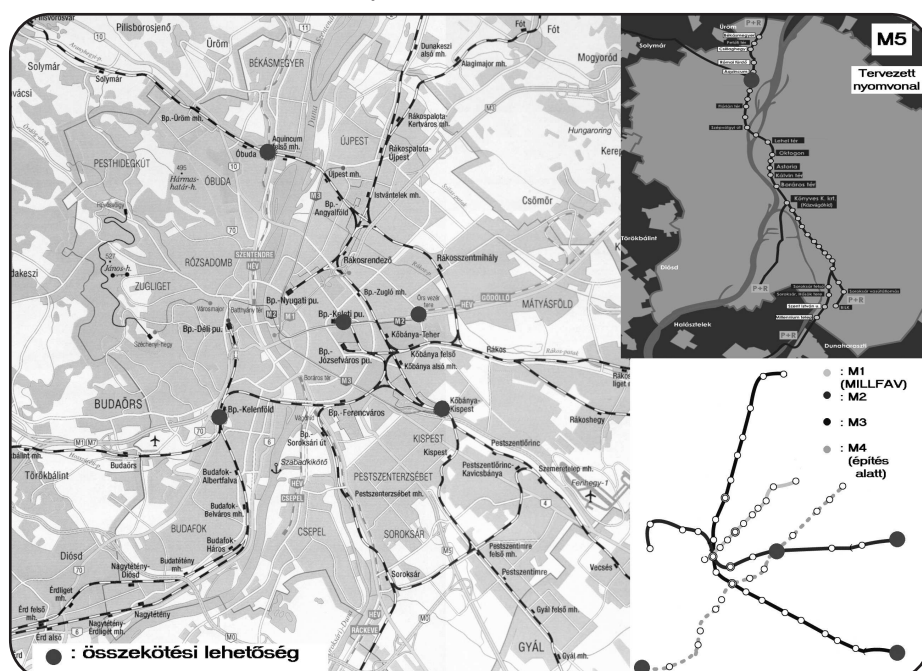
Az első pontot rögtön össze is kapcsolnám a tervezett 5-ös metróval. Itt

a folyamatot leegyszerűsíti, hogy az esztergomi vonal még nincs villamosítva, így azt tetszőleges formában lehet kialakítani. Innen kétféleképp lehetne megoldani a vonalak összekötését: vagy a meglévő HÉV- és villamoshálózat felhasználásával, szükség szerint összekötő szakaszok építése (Margit híd budai hídfő, Boráros tér, Lágymányosi híd) és új biztosítóberendezés segítségével vagy a belvárosban egy teljesen új mélyvezetetésű pályával. A jelenlegi tervekben utóbbi szerepel, ez érintené a Nyugati pályaudvart, átszállási lehetőséget biztosítana a Millenniumi Földalattira az Oktogonnál vagy az Operánál, a 2-es metróra az Astoriánál, a 3-as és 4-es metróra a Kálvin téren. Lévé, hogy gyorsvasútban gondolkozunk, a megálló között - a belvárosi csomópontokat leszámítva - jelentős távok lennének, a vonalat elsősorban az egyes területeket kiszolgáló csomópontok közötti gyors eljutásra alkotnák. Megkönnyítené az észak-déli közlekedést, és egy-két átszállással megoldható lenne a fontosabb célpontok elérése.

A 3-as metró kőbányai MÁV-csatlakozása bimodális járműveket igényelne, viszont egy átszállással elérhetővé tenné a repülőteret a Keletibe érkező utasok számára, ráadásul megszabadulnának a zsúfolt buszoktól és trolitól. A Gyál felé közlekedő szerelvények pedig az 54-es és 55-ös busz terhelését csökkentenék, meggyorsítva az ott lakók városba jutását. A Népligetbe közlekedő Volán buszok helyett pedig vasúton juthatnának el ugyancsak a Népligetbe.

A M2-HÉV kombináció Gödöllő felé alternatívát és egyszerű közlekedést nyújtana az észak-pesti peremkerületek és a környező települések lakosságának az ingavonatokat mellett, valamint szintén csatlakoztatná a belvároshoz a külső részekben élőket, újfent túlszúfolt buszokat kiváltva. Ennek infrastruktúrája már részben ki is épült: a Stadionok állomás négy vágánya közül kettő azt a célt szolgálta volna, hogy oda fussanak be a HÉV szerelvényei.

A Stadionoktól a Keletiig két nehézségi megoldás: a metró és a MÁV vonala fut egymással párhuzamosan. Az elővárosi forgalmon sokat



segíthetne, ha - ahogy azt Németországban több helyen is megvalósították - amolyan fél metró-fél villamos szerelvény közlekedne, mondjuk a sülysápi, de akár a hatvani vagy szolnoki forgalomban, amely elérve a Keleti pályaudvar bejáratát, nem a vasúti, hanem a metró megállóba futna be. Onnan pedig továbbhaladhatna Észak- vagy Dél-Buda felé, utóbbi esetben akár közvetlenül tovább is mehetne Kelenföldről (a 4-es metró és a vasút összekötésével) Budafok, Budaörs, Érd felé. Így például gyorsan, könnyen eljuthatna az is a célállomáshoz, aki Maglódon lakik, de a Moszkva térnél dolgozik vagy épp a Műegyetemen tanul.

És akkor itt térjünk is át a 4-es metró kelenföldi MÁV-csatlakozására. A nyugati agglomeráció legjelentősebb települései Budaörs, Érd és Törökbálint. Jelenleg Törökbálintra és Budaörsre közvetlen buszok közlekednek a BKV üzemeltetésében Dél-Buda köz-



pontjából (Móricz körtér és Kosztolányi tér). A 4-es metró nagyobb kapacitással és hasonló járatközökkel sokkal jobban ki tudná szolgálni a viszonylatot, lehetőséget nyújtva számos embernek, hogy autó nélkül is gyorsan és kényelmesen jusson el otthonából munkahelyére vagy az iskolába. Ezáltal fellelvezhetne a Sasadi út, sőt, a BAH csomópont forgalma is csökkenhetne. Ellenkező irányba is kifizetődő a viszonylat, napszaktól függetlenül: Budaörs és Törökbálint környékén nem egy ipari park, bevásárlóközpont települt a vasút közelébe. Egy-két megálló létesítésével ezek forgalmát is javíthatjuk, egy részét közútról vasútra terelhetjük.

Összegezve, a megfelelő infrastruktúra kiépítése, valamint a MÁV és a BKV között létrehozandó tarifaegyesítés (a jelenlegi BKSZ erre egész jó kiindulópont) nagymértékben javíthatna fővárosunk közlekedését. Nem véletlen a feltételes mód... Felmérések szerint az autósok több mint fele jobb tömegközlekedés esetén sem hajlandó átülni, feladni a megszokott kényelmét, ráadásul Magyarországon az autó presztízskérdés, sokan „randon alulinak” tartják a közösségi közlekedést. Pedig a régi, felhagyott vagy akár felszámolt villamos vonalak újraindításával, megfelelő összekötésével, parkolóhelyek létesítésével teljes egészében fel lehetne számolni a belvárosi dugókat, de mint mindig, most is először a fejekben kellene rendet tenni...

András



Beugró

Remélem, a cím sokaknak az MTV egyik adását juttatja eszébe, de talán még jobb, ha nem így van, ugyanis a következő cikkkel nem titkoltan az a szándékom, hogy a -nagybetűs- Beugrót többen is megismerjétek.

Bár már 2007 szilvesztere óta vetítik (akkoriban még a TV2-n), bevallom, én csak idén találkoztam vele először, mégpedig akkor, mikor alkalmam adódott rá, hogy ellátogassak a felvételére. Utólag jöttem rá, milyen szerencsém van, hiszen ez a színházi játék olyan népszerűségnek örvend, hogy alig lehet rá jegyet venni. Maga a felvétel kb. 3 óra hosszúságú, melyből péntek esteként egy körülbelül 50 perces mixet nézhetek meg.

A műsor egyébként elég hányattatott sorssal bír, hiszen bemutatkozása után hetekig akadozott a vetítése, majd 2008 őszén el is tűnt a képernyőről. A TV2 arra hivatkozott, hogy alacsony volt a nézettsége, ami nem is csoda, hiszen péntek késő este tűzték műsorra (ez sajnos az MTV-n is sokáig így volt, bár az utóbbi időben végre előrébb hozták). Ennek ellené-

„Felkészültek? Mert mi nem!”

re fél év és mindössze nyolc adás után a Beugrónak olyan rajongótábora alakult ki, hogy egy internetes oldalon még petíciót is indítottak a TV2-nek címezve, hogy ezzel megmentse az adást. A népszerűséget tovább bizonyítja, hogy az indítványt majdnem 9000-en írták alá. A csatorna természetesen nem hagyta reakció nélkül mindezt, és megígérte, hogy valamilyen formában visszaadja a nézőknek a programot, végül az MTV és a nekik segítséget nyújtó Comedy Central karolta fel a Beugrót, így azt 2008 őszétől ezeken a csatornákon lehet megtekinteni.

Lényegében mi is ez a műsor, és miért örvend ekkora népszerűségnek? A definíciója: „szituációs szórakoztató játék”, ez pedig azt takarja, hogy négy színész, általában Kálloy Molnár Péter, Pokorny Lia, Rudolf Péter és Sza-



bó Győző, de sokszor vannak vendégek is, improvizál különböző feladatokban. Kettővel találkozhattatok ezek közül a feladatok közül a Kari Napokon: a (kissé még nehézkesen előadott) Rémtétellel, és a nálunk is nagyon jól elsült Filmszinkronnal (aki nem látta, javasolom, keresse meg a kari napos FTP-n). Azt, hogy pontosan milyenek, és milyen viccesek a szituációk, nem hiszem, hogy le tudnám írni, szerintem legegyszerűbb, ha megnézik a régi adásokat az interneten (www.beugro.tv), vagy pénteken valamelyik MTV-re kapcsoltok.

Jó szórakozást!

Péter



Spinracing - „Tekerd” fel a hangerőt

Én már legalább két éve ismerem, illetve űzöm ezt a fajta sportot, úgy hogy nekem nem volt újdonság, amikor fel kellett szállnom a spinning kerékpárra. Sokan kérdezték már tőlem, hogy mi is ez, mit csinálunk edzésen? Csak tekerünk egy szoba-kerékpáron zenére?

Ezt az utóbbi felvetést egyébként a haverjaim órákig tudták boncolgatni, miközben jókat röhögtek rajta. Így jött az ötlet, hogy ahelyett, hogy mindenféle butaságot összehordanak, jöjjenek és nézzék meg, milyen is ez. Nem is kellett nekik több, egy-két időpont-egyeztetés, és már az edzőterem előtt fotózkodhattam rémült arcocskájukat. Egyébként ahhoz képest, hogy először ültek ilyen gépen, szépen vették az akadályokat, néha, amikor egy-egy ivás szünetnél előkaptam a fényképezőt, még mosolyogni is tudtak. Mind a három versenyző túlélte, így a véleményüket itt olvashatjátok:

A véleményeken és a tapasztalatokon kívül egy kis interjúval is készültünk Nektek. Balogh Zsolt spinracing és crosstraining edző beszélt nekünk arról, mi is ez az edzés tulajdonképpen, mire jó, illetve, hogy helyettesíti-e a kerékpározást.



Mi a spinning és a spinracing? Mi a kettő között a különbség?

A spinning egy amerikai eredetű edzésforma, a spinracing pedig egy német irányzat. A nagy különbség a kettő között az, hogy a spinning a zenét mint egyfajta aláfestést használja, tehát nem fontos az, hogy a résztvevő ütemre tekerjen. Mi pedig a spinracingnél a zene ütemszámának változtatásával alakítunk ki különböző edzésprofilokat. Például: sprint, hegymenet, síkmenet. Ezt még lehet karkombinációkkal is bővíteni. A

másik nagy különbség így a két ágazat között az, hogy míg a spinningben kizárólag a kerékpáros mozgásanyagot használják fel, addig a racingnél nem kizártak a kargyakorlat sem. Vannak karhajlítások, statikus elemek, egyensúlygyakorlatok stb. Szerintem így változatosabb a mozgás. Én alapvetően azért látom előnyösebbnek a racinget, mert könnyebb egy magasabb pulzustartományú edzést elérni vele.

Mire jó ez az edzés? Mit fejleszt?

Legfőképpen az állóképességet fejleszti, de bizonyos szintig van izomtömeg-növelő hatása is. Ez a mozgás nem alkalmas arra, hogy megerősödj, csak egy olyan szintű izomtömeget érhetsz el, ami ennek a mozgásformának megfelelő és hasznos. Zsírégetésre is jó, mert a pulzustartomány a közepes zónába esik, olyan 130-170 között van. Azt gondolom, ez egyrészt egy jó állóképesség növelő zóna, másrészt pedig 150-160-as pulzusig a zsíryanycsere is intenzív. Az edzés során tehát van egy bizonyos összes kalória felhasználás, ebből alacsonyabb tartományban a zsírból nyert kalória, míg magasabban a szénhidrátból nyert hasznosul jobban.

Miből kell állnia egy edzésnek? Vannak kötelező elemek?

Megvan például, hogy mi a legkisebb ütemszámú zene, amit lehet használni, ez a hatvanas percenkénti fordulat. Azon kívül vannak balesetvédelmi szabályok, például jól meg kell húzni a klipszet, nem szabad menet közben kivenni a lábad, vagy leállni a tekeréssel. De ezen felül egy szabad stílus, tehát hogy milyen karkombinációkat teszek bele, hogy miket csináljak, az már az én kreativitásomon múlik. Az elsődleges szabály, hogy ne legyen balesetveszélyes. Amire én még szoktam figyelni, hogy



zártan tekerjen mindenki, tehát ne nyíljon szét a combja, mert az nem tesz jót a térdeknek, ha oldalról kapják a terhelést. A többi, amire oda kell figyelni: leengedett vállak, egy kicsit hajlított könyök, fogd át a kormányt és ne legyen fent a hüvelykujjad sem, de ez mind a balesetvédelemmel is összeköthető.

A terméktervező

Szép környezet, jó hangulat, csupa izmos test. Az öltözőben kellemes meditációs zene szól.

A spinning-kerékpárt próbáltam már, de vezetett edzésen nem voltam még. Így kíváncsian jelentkeztem az adódó lehetőségre. Rutinos bringázóként bátran mentem el az edzésre, de az 5. percben majdnem lefordultam a gépről. Állva kellett tekerni és ez szokatlan volt. Idő kell, míg ráérez az ember a technikájára.

Jó, hogy mindenki maga szabályozza a nehézségi szintet, így látszólag egymás mellett haladtunk egy képzeletbeli pályán. A zene nagyon tetszett, pörgős ütemével lelkesített, így hamar letekerítettük az egy órát. Összehasonlítva egy normál biciklizéssel, a spinning jobban lefárasztott, tovább tartó izomlázat okozott. Mégis a természetbeni bringázást nem cserélném el vele, de téli időszakban jó alternatív mozgásforma.



Trábert Dóra

Mi a különbség egy sima szobakerékpár és egy spinning gép között?

A spinning az egy örökhajtós gép. Ha egy szobakerékpárral leállsz a tekeréssel, tovább fut a kerék, de nincs semmi. Ha itt leállsz, a lendület tovább viszi a lábad. A másik nagyon fontos dolog az, amit nem szoktam hagyni a vendégeknek, hogy ellenállás nélkül tekerjenek. Sokszor tényleg belecsúsznak az újak abba a hibába, hogy azt hiszik, az a jó edzés, ha bármilyen gyorsan hajtanak. Én azt gondolom, hogy a nagyon gyors mozgás sérülésveszélyes, izomsérülést, ízületi sérülést okozhat. Ha valaki ellenállás nélkül teker és teszem azt, nem bírja tovább, inkább leáll, akkor a kerék továbbránthatja a lábát és ebből szokott lenni a baj. Ha valaki nem ült még ilyenén, először nagyon furcsa neki. Sok újnál előfordul, hogy

kirántja vagy kicsúszik véletlenül a lába a klipszből, vagy támaszkodnak a kormányon, és nincs súly a pedálon, így csak lábból tekernek, ami pedig sokkal nehezebb. Ennél a gépnél is azt vettem észre, hogy olyan 2-3 alkalom kell az embereknek, mire megszokják.

Mennyi az ideális óraszám egy héten, amit egy átlagembernek edzenie kéne?

Azt gondolom, hogy minden mozgásfajta meg lehet olyan szinten szokni, hogy már nem hatásos. Hogy valaki továbblépjön, mondjuk állóképességben, ahhoz nem elég az, hogy lejár hetente négyszer spinningelni. Úgy gondolom, hogy a különböző edzésmódszereket célszerű keverni.



Bele kell vinni súlyzós elemeket, úszást, futást. A lényeg az, hogy legyen mindig valami más inger, mert ha valaki mindig ugyanazt edzi, egy idő után megreked a fejlődésben. Heti szinten 4 óra edzés elég egy átlagembernek, egészséges is, de ennél több már nem olyan frankó. Persze, mai világban munka mellett ezt is viszonylag kevesen tudják megtenni.

Helyettesítheti ez az edzés a normális kinti kerékpározást?

Nem helyettesítheti a kerékpározást, mivel nem teljesen ugyan az a két mozgás. A kettőt nem lehet összehasonlítani. Az országúti kerékpárnak is teljesen más a technikája, bejönnek egyéb komponensek is, mint például a szél. Szerintem kint nehezebb tekerni. Nyilván itt is lehet állítani, egy nagyon nehéz ellenállást, de ennek inkább abban van a varázsa, hogy ez egy csoportos óra, tehát zenére történik, és más a hangulata is. Nyilván olyan embereknek jó, akik maguktól nem mennének el edzeni. Ha valaki kijárna az országútra vagy a hegyekbe, az jobb erőnlétet adna. A heti négy óra spinning jó alapokat ad. Ha valaki befejezi a munkát 5-kor, akkor már nyilván nem fog biciklire pattanni és kimenni a városból, hanem bejön egy ilyen órára. Arra tökéletesen megfelel, hogy jó alakod legyen tőle.

Milyen testrészeinket dolgoztatja meg ez a fajta mozgás?

Az egész lábszerkezetet elég jól átdolgozza. A nagy farizomnak is egy részét, a mély hátizmokat, a csípőhorpaszt. Azonban alapvetően a legtöbb spinningelésnek az a legnagyobb hátránya, hogy a felső testrészt nem

A közlekes

Amikor Zsuzsi először felvetette a spinning lehetőségét, még nem sokat tudtam e testedzés mibenlétéről, de azt azért sejtettem, hogy nem sok köze lehet a kvantummechanikában használatos, a részecskék saját, belső impulzusmomentumát jelző spin szócskához. Miután megtudtam, hogy egyik kedvenc szabadidős tevékenységemmel áll kapcsolatban, azaz a drótszamárral, kaptam az alkalmon és a meghívásnak eleget téve ellátogattam az egyik ilyen edzésre.

Már a divatos szóval élve „fitness center” elnevezésű edzőterembe való érkezés is vegyes érzelmekkel töltött el, hiszen bicajozás előtt eddig mindig kifelé szoktam haladni az épületből és nem befelé. Az is elég gyanús volt, hogy a pénztárnál való előrefizetés után kaptunk egy törölközőt, talán szükség is lesz rá?! Aztán már a csoportosszobabiklimesteredző megjelenése sem volt frászmertes, jobban ki volt dolgozva, mint az átlagos Dávid-szobrok.

Rá is szolgált előzetes hírnevére, a bő egy órás edzés alatt rendszeren meg is dolgoztatott minket, az időközi pulzusrészekkor levegőért kapkodva próbáltuk is túllicitálni

egymást az értékekkel. Voltak itt az országúti szintviszonyokat imitáló gyakorlatok, gyors tekerés, mintha egyenes és nagy ellenálláson lassabb, mintha emelkedő lenne, sőt, kargyakorlatok is, a szembejövő kamion láttán alkalmazandó kapálózás imitálására. Furcsa módon csak a lejtő maradt ki a széles repertoárból, meg a tavaszi napsütésben a dombtetőn fekvés a bicaj mellett.

Összességében testedzésnek nem volt rossz, érdekes is volt nézni a fitnessmacákat, akik kapásból 2 órán át maradtak, de biztos, hogy ők lazáltak a gyakorlatok közben! Közlekes szempontból nézve viszont hiányolom a hangulatot, még ha zenére történt is az edzés. A futópálya és a spinning maradjon csak meg a headsetben edző topmenedzsereknek, nekem szükségem van a forgalom zajára és bűzéire, a kamionosok arroganciájára és a hétvégi vezetők bénaságára, ugyanakkor az elsuhanó természet látványára és illatára, a sebesség érzetére és hangulatára. Azért a téli hónapokban jó bicajpótló lehet a spinning is!

balasnyikor



mobilizálja kellően, és statikusan terheli a csuklyás izmot, ami elég könnyen be tud kötni. Ezért kell egy elég alapos nyújtás utána és ezért szükséges kiegészíteni más mozgásokkal. Ha megnézel egy biciklist, hogy néz ki, van egy jól kidolgozott alsó teste és van hozzá általában egy púpos háta, tölcsér melle és csapott válla, vékony karja, tehát elég aránytalan. Azt mondom, hogy emellé mindenképpen kell felsőtestre is dolgozni, nagyon sokat kell fejleszteni a lapockaközi izmokat, mert különben púposná, rossz tartásúvá válik az ember.



Kik nem használhatják ezt a gépet? Kiknek ajánlod?

Talán akinek friss térd- és boka-műtétje volt, annak nem ajánlom. Alapvetően azt gondolom, hogy nagyon kevés olyan sérülés vagy trauma van, ami után nem lehetne ezt a gépet használni. Általában több a lány edzésen, mint a fiú, de ez nem azt jelenti, hogy ez egy női sport. Ez csak azért van, mert a nők sokkal aktívabbak, többet foglalkoznak a testükkel. Egyébként ajánlom férfiaknak, nőknek is egyaránt.

Köszönöm a beszélgetést!

Szecske Zsuzsanna



A gépész

Valószínűleg sokak számára ismerős a szituáció, aminek keretében én ebbe az egészbe belekeveredtem. Csütörtök este volt, OLD's vagy Drönk, nem is tudom, az a lényeg, hogy buli. Feszültséggoldónak lecsúszott pár sör, és az ilyen pillanatokban az ember sokkal meggondolatlanabb. Már egész szép múlttal büszkélkedhetett a köztünk folyó vita a spinningről és a szobabiciklizésről, mely végül egy ígéretbe torkollott: kipróbálom, és majd meglátom! Félelemmel vegyes kíváncsisággal tekintettem a dolog felé, hiszen én jól tudtam, hogy nem lesz könnyű a megpróbáltatás, de azért a kihívásokat is szeretem, jó tudni, hogy hogyan állunk.

Itt most engedjete meg egy kis intermezzót, hogy kielemezhesük a spinning gép és a szobabicikli közti viszonyt.

Merem azt feltételezni, hogy szobabiciklit már mindenki látott, de legalábbis el tudja képzelni, ezért csak a spinning gépet fogom nagyító alá venni. Kezdjük az alkotórészekkel: található rajta két pedál melyek két, egymáshoz képest 180°-os szöggel eltolt karral csatlakoznak egy lánckerék tengelyéhez. A tengely golyóscsapággal csatlakozik a szerkezet testéhez, illetve lánccal kapcsolódik egy fém tárcsához rögzített lánckerékkel. Az említett tárcsa a gép elején foglal helyet egy villára csapágyazva. A lánchajtás áttételét nem lehet változtatni, viszont a tárcsa fordulatszámát egy fékpofa és egy menetes csavar segítségével könnyedén lehet állítani. A gép testén egy ülés, illetve egy U alakú kormány segíti a megmaradást.

Akik végigrágták magukat az utóbbi mondatokon azok könnyen rájöhetnek, hogy a fent vázolt gép kísértetiesen hasonlít egy szobabiciklire, de azért mégis van néhány fontos különbség. A legfontosabb eltérés a két gép között, hogy a spinning gép sokkal szívósabb anyagból készül, hogy jobban ellenálljon a fokozott terhelésnek, illetve az ülés

és a kormány szabadabban állítható. Ezen kívül fontos különbség még a pedálon található klipsz. Ez tulajdonképpen egy kengyel szerepét tölti be. Célja, hogy tekerés közben ne ugorjon le a lábunk a pedálról, illetve a határfokot is növeli mivel a lábunk felfelé mozgatásával is nyomatékot fejtünk ki a keréken.

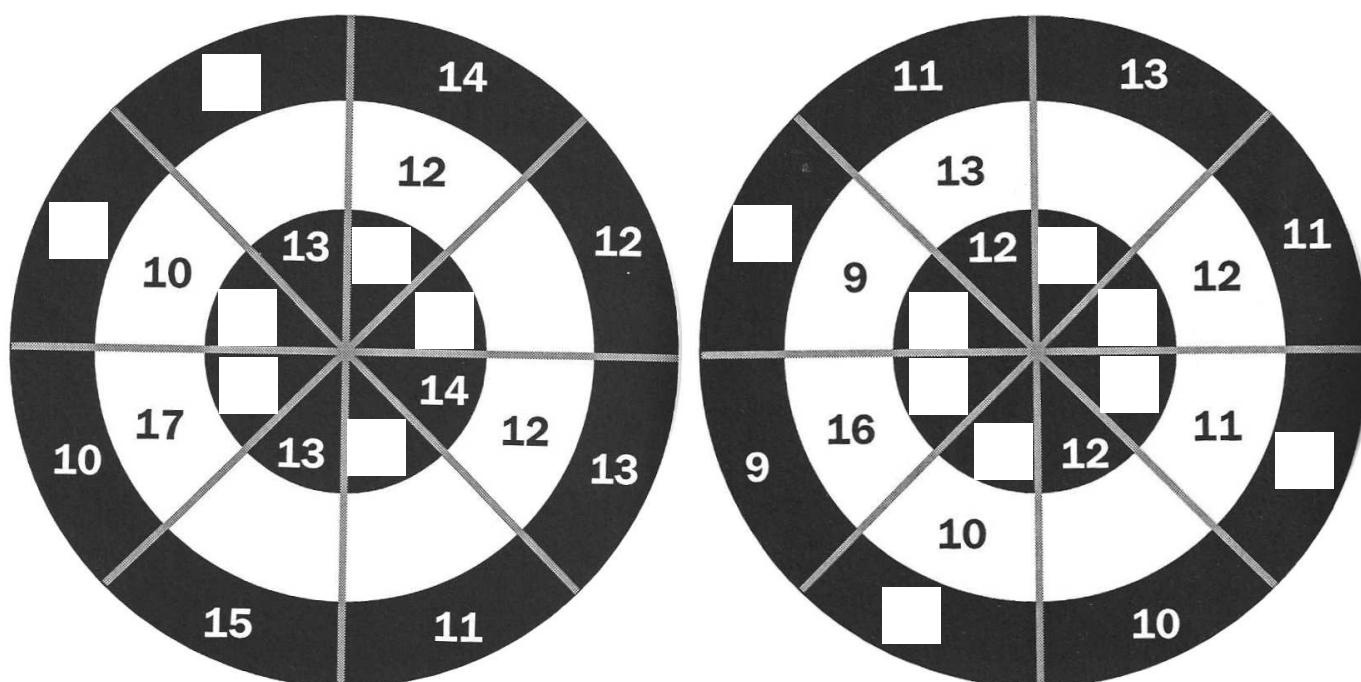
Ott voltunk tehát, farkasszemet néztünk a gépszörnyekkel, és én erkölcsi győzelmem teljes tudatában diadalittasan vetettem magam a nyeregbe. Kissé nehézkes indítás után úgy éreztem, felvettem a ritmust. Ám jött egy bökkenő: a ritmust gonosz módon változtatják! És ha még ez sem lenne elég, akkor néha beiktatnak hosszabb, rövidebb pörgős részeket, sőt még a karokat is megdolgoztatják, ami elég meglepő. Az első fél órában a pokol kínjai éltem át és boldog mosollyal honoráltam volna, ha valaki agyonlő. De túljutottam a holtpontra és végre tényleg ráéreztem a ritmusra. Kezdem sejteni, hogy mi az a beállítás, ami nekem közepes, vagy mi az, ami gyenge, és végül egy óra elteltével kellemes érzéssel szálltam le az ülésről. Kis lazítás után gyors öltözés és irány vissza az egyetemre.

Összességében van is különbség, meg nincs is, de a spinning egy nagyon jó kis sport. Sok izomcsoportot megmozgat, zsírégetésre kiváló, és az állóképességet illetve akarat-erőt egyaránt jótékonyan befolyásolja. Hogy ehhez mennyire kell szakértői segítség, azon már lehetne vitát nyitni, de egyszer érdemes elmenni egy hivatalos edzésre is. Azután viszont, szerintem jól alkalmazható a dolog az otthon nyugalomban is. Csak egy strapabíró szobabicikli kell klipsszel, egy CD ritmusos, jó zenéssel, és egy kis szabadidő. Kiváló alternatíva lehet a biciklizés szerelmeseinek, hogy szenvedélyüknek ne a nagy szmogban és a veszélyes forgalomban kelljen hódolniuk.

nyz



Rejtvény



Egészítsd ki az ábrákat oly módon, hogy minden egyes körszelet három számjegyének összege azonos legyen! Megfelelő megoldás esetén mindhárom, nyolc számjegyből álló koncentrikus kör számjegyeinek összege is azonos lesz. Jó számolgotást!

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

- | | |
|--|--|
| „A jó az, hogy én nem így oldottam meg, úgyhogy fogalmam sincs, hogy ez mennyi!” | (Mechanika) |
| „Láttak már vonatot?” | (Irányítás- és automatizálás technika) |
| „A motor fordulatszáma ingadozik, tehát a motor hömbölög.” | (Gépjármű motorok és vizsgálatuk) |
| „Vasútnál kit érdekel az oldalerő? Ott a sín, aztán jó napot kívánok!” | (Gépjármű futóművek) |
| „Az elején kell megijeszteni a diákokat, akkor jobban fognak tanulni.” | (Gépjármű futóművek) |
| „A jóindulatú kis Golfból egy bizonyos rosszindulatú jármű lett bizonyos oldalgyorsulás után.” | (Gépjármű futóművek) |
| „Az ipari munkát jó pénzért elvállaljuk, és ha szerencsénk van, meg is oldjuk. Ha nem, akkor csak mondjuk, hogy ez a hiba, az a hiba, de javíthatatlan.” | (Gépjármű futóművek) |
| „Már Arkhimédész is felkiáltott, csak ő azt mondta, hogy 'Heuréka!', nem azt, hogy 'Hoppárézi!' Ilyen szép a tudomány, gyerekek!” | (Gépjármű futóművek) |
| „Már nem merem többször mondani, hogy Hoppárézi, mert maguk is itt mosolyognak rajta, meg a végén még bekerülök valamelyik diákújságba!” | (Gépjármű futóművek) |
| „A reklámban a néni nem tudta ugyan, de az Up-front sensor-ra vágott rá. Jó agresszív néni volt, mert eléggé rá kell vágni, hogy kinyíljon a légzsák!” | (Elektronikus járműirányítási rendszerek) |
| „Ha viszont befalazod magad 40 cm-es Porotherm téglával, akkor jól jársz, mert nyáron nem melegszik fel, télen nem hűl le. De azt már börtönnek hívják, nem lakásnak!” | (Járművek hő- és áramlástechnikai be-
rendezései) |
| „Nem mindenem látok ám át, nehogy azt higgye, még ha úgy is látszom.” | (Járműtervezés és vizsgálat alapjai) |
| „Folyáshatár fölött nem jó terhelni a szerkezeteket, az álmoskönyv is megmondja, hogy vigyázz!” | (Járműtervezés és vizsgálat alapjai) |
| „A terem ki van használva, meg az idegrendszerem is!” | (Üzemszervezés) |
| „Hogy fér be 32 helyre 40 fenék?” | (Üzemszervezés) |
| „Nem akkor kell vinni az autót a szervizbe, amikor már csak kosárban lehet!” | (Üzemszervezés) |
| „Az ember az ember, még akkor is, ha szabályozástechnikával foglalkozik!” | (Irányítástechnika) |

Személyiségvédelmi okokból nem közöljük az iménti idézetek alkotóját és természetesen gyűjtőjét sem. Viszont egy újabb ok, hogy mindenki gyakrabban járjon órákra és többet jegyzeteljen.

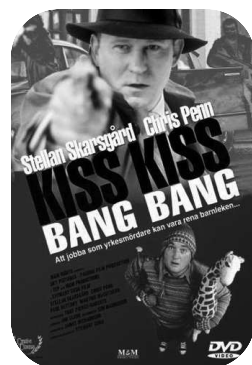
Szórakozás

Szokásos rovatunkban ezúttal a *Kiss Kiss (Bang Bang)* című filmet, a *Zabhegyező* című könyvet, a *Together Through Life* című albumot és színes nyár eleji programokat ajánlunk figyelmetekbe.

- Film -

Több vonatkozásban is találkozhattunk már izes csókokkal és hangos puffanásokkal. Ott van például a 007-es, akit egyes rajongói Mr. Kiss Kiss Bang Bang-ként tartanak számon. Aztán van a 2005-ös, Durr, durr és csók című vígjáték. És van a bűvös harmadik...

2000-ben, Angliában forgatták Stuart Sugg rendezésében a Kiss Kiss (Bang Bang) című hangulatfilmet. Talán joggal nevezhetem így ezt a különös alkotást. Könnyedén stilizált beállítások, szokatlan arányok, disszonáns, ám megnyerő karakterek, valamint a zenék széles spektruma jellemzi ezt az abszurd humorról átszőtt filmet.



Izgalmas ellentétet képez a viszonylag lendületes és alvilági szálakkal is rendelkező cselekmény a képsorok által keltett érzésvilággal.

A főszereplő, Felix, egy átlagos, érett férfi, aki azonban nem a lámpája fényét, hanem emberek életét oltja ki, és különös szokása, hogy feljegyzí az áldozatok utolsó mondatait. Mikor ráun a munkájára, noteszt és a hagyomány továbbvitelét utódjára, Jimmyre bízza. A Felix „nyugdíjba vonulását” rossz szemmel néző csapat azonban tudni akarja, vajon Felix milyen szavakkal búcsúzik az élettől...

Az egykori bérnyilkos jó pénzért bébiszitterkedést vállal, de van a dolgan egy apró szépséghiba: egy 34 éves, önállótlan és gyermekien álmódzó férfire kell vigyáznia, akit apja nemhogy a nagyvilágba nem engedett ki, de még az utcára sem. Ettől kezdve az öldöklős, egymásra vadászós cselekményszál mellékessé válik a mogorva sármőr és a kajla Bubba alkotta groteszk páros története mellett.

Felix ezentúl nem csak a saját életének változásaival szembesül, hanem beavatóként tevékenyen részt vesz Bubba világra való rácsodálkozásában.

A film egy igényesen összeállított hangulatcsokor a maga teljességében.



Nosztalgia, romantika, ábrándozás. Apró szilánkok állnak össze egyetlen szépséges egésszé. Az éles és bátor zenéi és képi váltások a szürkeség és az élénk frissesség között, valamint a megható és a neveltető pillanatok dinamikus egymásutánja mind-mind hozzáteszi a magáét az egyedi összhatáshoz. A film bizonyos szakaszait átható, jóleső, céltalannak tűnő boldogság és az ezzel párhuzamosan folyó, rafinált élet-halál harc egy képtelenül bohókás mesét varázsol elénk. A halálhoz pedig csak méltóság kell, domb és fa.

Seherzádé



- Könyv -

„Nem is csinálnék semmit, csak ezt egész nap. Én lennék a srácfogó a rozsban. Tudom, ez hülyeség, de ez az egyetlen, ami igazán szívesen lennék.”

Holden Caulfield egy tizenhat éves srác, aki nagyon jól tudja, hogy mit nem akar. Nem akar felnőni, a szülei kiüresedett, eseménytelen, szabályokkal teli életét élni. Nem is siet a tanulmányai befejezésével: sorozatban a negyedik középiskolából csapják ki.

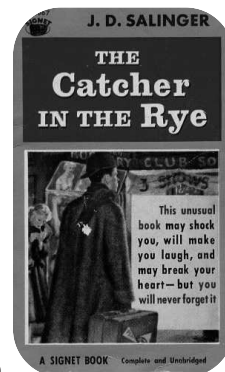
Miután végighallgatta a tanároktól kapott fejmosást, úgy dönt, egy pár napot még New Yorkban tölt el, mielőtt hazamenne.

Eladja az írógépét, taxiba vágja magát, és irány a nagyváros! Rá kell jönnie, hogy az iskolán kívül sem jobb a helyzet. A tanárai szemében nem sokat ért, hiszen aki nem tanul, az nem életrevaló. Míg Holden az élet nagy kérdéseire keresi a választ, osztálytársai a felnőttek értékrendje szerint alakítják az életüket, Holden problémái nem érdeklik őket.

Kétes hírű hotelekbe, füstös éjszakai bárókba sodorja az élet. A nagyvárosban kiüresedett, céltalan emberekkel találkozik, ami nem javít a kedvén, sőt. De ezalatt a pár nap alatt elgondolkodik mindenben és mindenkin. A szülein, akik ismét mérgesek lesznek, mert kicsapták. A drága bátyján (D.B.), aki remek novellákat írt, míg Hollywoodba nem költözött; onnantól csak mindenféle limonádét vett papírra. A halott bátyján, Allie-t, aki vörös volt, balkezes, és a baseball kesztyűjére verseket írt. Jane-n, első szerelmén, akivel naphosszat sakkozott, de aki a hátsó sorból a tisztjeit soha nem mozdította ki. Azokon a tanárain, akik megértették és elfogadták őt.

Holden pénze hamar elfogyott, de a „szabadságából” nem enged, így kénytelen a Central Parkban éjszaka kázni, decemberben. Végül a húgához fordul segítségért: a nyolcéves Phoebe hatására hazatér.

A nagy kérdésre persze nem kap választ sehonnan: arra, hogy milyen emberré váljon. Egy tizenhat éves kamasz lázadását követhetjük végig, aki bár nem akar felnőni, mégis többet tapasztalt, mint a kortársai közül bárki. És a legfontosabb: hová mennek télen a kacsák?

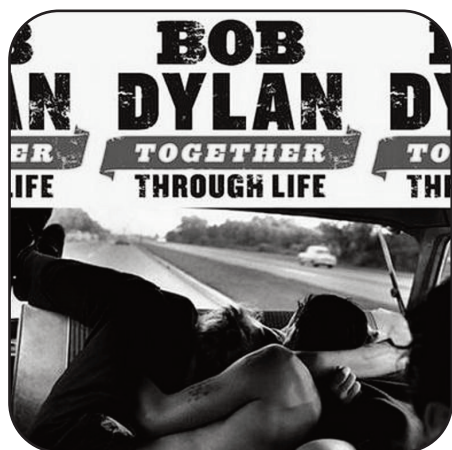


Vera



- Zene -

Bob Dylannek, a XX. század meghatározó énekes-dalszerzőjének a 70. életéhez közel sincs esze ágában sem a visszavonulás. Hosszú pályafutásának 33. lemezéről, a *Together Through Life*-ről március közepéig nem tudott senki, így azt elkerülte az előző album körüli felhajtás. Ettől függetlenül a legújabb anyag első helyen nyitott az amerikai és brit lemezadási listán, ezzel Dylan megdöntötte saját rekordját mint a legidősebb ilyen énekes.



A Mester működésének ötven éve alatt sosem kiszámíthatóságáról volt híres, csúcsok és hullámvölgyek váltakozása jellemzi pályáját. A közönség ellenségesen reagált például, amikor 1965-ben először használt elektromos gitárt, és a polgárjogi küzdelmek bárdjából önkifejező művésszé fejlesztette magát.

Ezzel szemben az elmúlt évtizedben biztonságjáték jellemezte zenéjét; a '60-as évek blueszenéiből, feszes rock & rolljából merített, és ez az új lemezen sincs másképp. A dalszerzéshez jóbarátját, Robert Huntert hívta segítségül, a produceri munkákat pedig ismét Dylan végezte, Jack Frost álnéven. Kellemes, őszies kocsmabluest kapunk. Butaság lenne Dylan alacsonyodott hangjáról kijelenteni, hogy fejlődött, de ezekben a búskomor szerelmes dalokban korosan is brillírozik, olykor egy eredeti, whiskey-áztatta fekete bluesénekesre emlékeztet. Leszögezhetjük tehát, hogy Bob öregkorára „meglelte hazáját”. Nem ilyen egyszerű persze az album

képlete. Erősen meglátszik a szintén nem mai csibe, Tom Waits hatása is. Az időnként bosszánovába hajló ritmusok, a lemezt uraló tangóharmonika, az itt-ott belépő vonósok egy alkohol-fűtötte időutazást nyújtanak. A slusszpoén az, hogy míg Dylan régebben kijelentette, hogy nincs táncolható dala, azok az utóbbi lemezein kezdtek megjelenni.

Bobby továbbra is a legnagyobb amerikai könnyűzenei legenda, aki a *The Times They Are a-Changin'*-től az *I Feel a Change Comin'* On című számig állandóan változott és változtatta a világot. Jelenleg a turnézás mellett rádióműsort is vezet, és reméljük, még sokáig nem állítja le magát.



Tankcsapda

- Program -

Ismét véget ért a szorgalmi időszak és a színházi évad - kezdődik a nyár. Fesztiválok, szabadtéri bulik, kirándulások, minden, ami kell. De hogy a vizsgák közben is lazulhassatok, most se hagylak titeket program nélkül.

A melegben különösen csábító egy légkondicionált helység - miért ne lehetne az egy mozi? Lesz néhány prima bemutató, ezek közül hármat emelnék ki. Akinek tetszett a *Da Vinci-kód*, annak kötelező darab az *Angyalok és Démonok*. Tom Hanks ismét Langdon professzort alakítja, ezúttal az *Illuminátusok* nyomában, a film alapja Dan Brown könyve - olvasni is érdemes. Talán mond valamit a név: Che Guevara. A motoros naplója után egy újabb mű foglalkozik vele, de más időszakban. A forradalom legendája mint személyiség bontakozik ki előttünk a *Che* - Az argentin című eposzban. De a sci-fi kedvelői is megtalálják számításukat: az *Autobotok* újra összecsapnak az *Álcákkal* a

Tarnsformers: A bukottak bosszúja elnevezésű második részben.

A vizsgaidőszak első felében a ZP, júniusra pedig a PeCsa kínál jobbnál jobb koncerteket. Nevezetesen a ZP-ben május 18-án Roy és Ádám, 21-én Deák Bill, 24-én Ladánybene, 31-én Alvin és a Mókusok. A PeCsában június 5-én Magna Cum Laude, 13-án Hooligans, 20-án Tarja Turunen - utána lehet folytatni a Múzeumok Éjszakája rendezvényein a bulizást - 22-én Dimmu Borgir. Közben az A38 is villant valamit: május 24-én a Tilos rádió DJ-i csinálnak fergeteges bulit, 30-án pedig a Kispál és a Borz zenél az állóhájon.

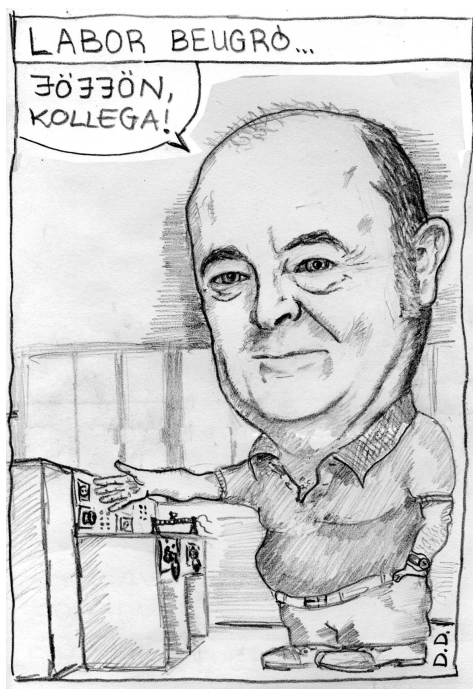
Tarja még mindig viharosan énekel, aktuális turnéja - a *My Winter Storm* után - a *Summer Storm* nevet kapta. A belépő borsos, 7900 Ft, de őt ismerve megint hatalmas show-ban lesz része a rajongóknak. Magnáék pedig szülinapoznak - a 10. immáron. Véndédként ennek megfelelően a hazai zenei élet egyik meghatározó egyéniségét, a Tankcsapda frontemberét, Lukácsot hívták, aki a funky hazai mestereivel közösen penget néhány szám erejéig.

A nagy durranások nem érnek véget június 22-én: Tarja után egy héttel a Simply Red látogat kis hazánk fővárosába, azon belül az Ötvenhatosok terére. Igen, ismét Kapcsolat Koncert! A brit sztárbanda előtt a Megasztár legutóbbi győztese, Király Viktor is fellép.

No de mindez az estékre szól. Hogy a buli mellé igazán jól essen a folyékony kenyér alias malátaszörp, előtte érdemes kiélvezni a jó időt, akár csak egy kiadós séta, akár egy komolyabb kétkerekű túra keretében, ehhez kerékpárt már a Barossban is kölcsönözhettek. Élvezzétek a nyarat!



András



*Szakállasak a viccek?
Előre tudtad a poénokat?
Nem ütik meg a humorkü-
szöbödöt? Akkor küldj
olyan vicceket, amelyeket
még Te sem ismersz!*



Vizsgáztatják az amerikai pilótát, mielőtt kivezenylik Irakba. A szokásos kérdések után megkérdik tőle:

- Két tank áll az úton, egy iraki és egy angol, melyiket lövi le?
- Hát az angolt! - vágja rá a katona.
- Hülye! Menjen ki, gondolkodjon el és majd utána jöjjön vissza.
- Kis idő elteltével behívják megint és újra felteszik neki a kérdést:
- Két tank áll az úton, egy iraki és egy angol, melyiket lövi le?
- Az őrmester úr melyiket lőné le? - kérdezi félve a katona.
- Hát az irakit!
- Akkor nekem megint csak az angol marad!

Egy rocker 10 évvel ezelőtt hajótörést szenvedett egy lakatlan szigeten. Egyik nap közeledni lát valamit a tengeren, hajónak kicsi, ezért kíváncsian várja, mi lehet az. Egy gyönyörű női bűvár lépked ki a partra és megáll a rocker előtt.

- Mondd, rocker, mikor gyújtottál rá utoljára?
- 10 éve, mikor hajótörést szenvedtem. Erre a nő a bűvaruha egyik zsebéből elővesz egy doboz cigit, meggyújt egy szálat és a rocker szájába adja.
- És mondd, rocker, mikor ittál utoljára egy jó whiskey-t?
- 10 éve, mikor hajótörést szenvedtem. Erre a nő elővesz egy üveg jóféle italt és átnyújtja a rockernek, majd lassan lehúzza a cipzárt a ruháján, ahonnan két gyönyörű mell bukkan elő.
- És mondd, rocker, mikor érezted magad utoljára igazán jól?
- Istenem, csak azt ne mondd, hogy van nálad egy motor is?

Az elítélt börtönbe kerül. Mindjárt meg is kérdezi a fegyőrt:

- Miért van az ablakokon rács?
- Biztonsági okok miatt.
- Ugyan már! Ki az a hülye, aki pont a sítire akar betörni?

- Mi a különbség egy lottózó férfi és egy nővel vitatkozó férfi között?
- ???
- A lottózó férfinak vannak nyeresi esélyei.

A férj szomorúan ácsorog ezüstlakodalmuk buliján. Felesége kérdezi tőle, hogy mi a baja?

- Emlékszel mikor apád elkapott minket a csűrben 25 évvel ezelőtt és megfenyegetett, hogy börtönbe juttat ha nem veszek el?
- Persze, és???
- Holnap szabadulnék.

Két barát üldögél a kávéházban, egyikük újságot olvas. Megakad a szeme egy ismeretlen szón. Kérdezi a haverjától:

- Te, mit jelent az, hogy nimfomániás?
- Így nevezik azokat a nőket, akik túlságosan szeretik a szexet.
- Nahát! - ezen elgondolkozik - És hogy nevezik a szexmániás férfiakat?
- Normálisak.

Bíróságon a bíró kérdezi az egyik tanút: - Maga látta, hogy a szomszédja veri az anyósát?

- Igen.
- És miért nem lépett közbe?
- Először akartam, de amikor láttam, hogy boldogul egyedül is...

A békaporonty a szülei elé áll, és megkérdezi:

- Apu, Anyu, hogy születik a kisbéka?
- Ő öö ööö... hááát, a gólya hozza - feleli az apja.

Erre az anyabéka mérgesen rárivall: - Gratulálok! Jó, hogy nem egyből a vérfarkas!

- Melyik a villamos energiával legjobban ellátott ország?

- Magyarország. Nagy a feszültség, kicsi az ellenállás, minden csak volt, a vezetők érintése pedig halálos.

A lengyel elmegy a szemészetre; a doki odaállítja a tábla elé, amin ez áll:

- D R Z W Y S K Y P C Z
- El tudja olvasni? - kérdezi az orvos.
 - Hogyne, ismerem is a fickót!

Hogyan lesz öngyilkos a nő?

- Összegyűjti az új ruháit egy kupacba, és a tetejéről leveti magát.

TE HOGYAN CSINÁLOD?



EGYEDÜL...



KETTESBEN...



ERŐSEN...



VEGYESEN...

7 ZENEI HELYSZÍNEEN TÖBB MINT 300 HAZAI FELLÉPŐ, HALLGATÓBARÁT ÁRAKON



+

2009 EFO'TT
csak szabadon...
BAJA, július 14-19.

=

10 NAP
nyaralás
10 900 Ft-ért!

NEO, BRAINS, QUIMBY
30Y,
AMBER SMITH,
AURÓRA, BELMONDO, COLOR-
STAR, COZOMBOLIS, BRAINS, DEPRESSZIÓ,
DÉVÉNYI TIBI BÁCSI, GANXSTA ZOLEE ÉS A KARTEL,
HEAVEN STREET SEVEN, IRIE MAFFIA, JACKED, JAMIE WINCHESTER,
JUNKIES, KALAPÁCS, KARTEL JAZZ, KAUKÁZUS, KISCSILLAG, KISPÁL ÉS A
BORZ, KORDA GYÖRGY ÉS BALÁZS KLÁRI, KOWALSKY MEG A VEGA, LADÁNY-
BENE 27, MAGASHEGYI UNDERGROUND, OSSIAN, MAGNA CUM LAUDE, LUDMILLA,
MYSTERY GANG, POKOLGÉP, PÁL UTCAI FIÚK, NEO, QUIMBY,
RIDDIM COLONY, P.A.S.O., TÁTRAÍ & SZÜCS LATIN DUO,
RÓMEÓ VÉRZIK, SUPERNEM, TANKCSAPDA,
ZAGAR, VAD FRUTTIK

IRIE MAFFIA, ZAGAR, AURÓRA
HEAVEN STREET SEVEN, OSSIAN
30Y, POKOLGÉP, TANKCSAPDA, LADÁNYBENE 27, KARTEL JAZZ
ZORALL, SUPERNEM, PÁL UTCAI FIÚK, MAGNA CUM LAUDE, COZOMBOLIS, DEPRESSZIÓ, COLORSTAR, KALAPÁCS

A legnagyobb hallgatói buli 1976 óta...

TOVÁBBI INFÓK: WWW.EFOTT.HU



TÖLTSD FEL MAGAD MOBILINTERNETTEL

DJUICE RELOAD NET – Feltöltőkártyás mobilinternet

havidíj és hűségnyilatkozat nélkül, rugalmasan variálható adatcsomagokkal.

Modem + 500 MB induló csomag most 9 990 Ft-ért.



djuice.hu

A djuice reload net 500 MB-os, aktiválástól számított 45 napon belül felhasználható adatmennyiséggel feltöltött, modemes kezdőcsomagjára vonatkozó akció ajánlat 2009. május 5. és május 31. között érvényes. Az ügyfelek – előzetes egyenlegfeltöltést követően – egyenlegük terhére tölthetik fel az 500 MB-os, vagy 1 GB-os, vagy 5 GB-os adatcsomagokat, melyeket a vásárlástól számított 45 napon belül használhatnak fel. Amennyiben az ügyfél 45 napon belül nem használja fel az adatcsomagban foglalt adatmennyiséget vagy a 45 nap lejártá előtt új adatcsomagot rendel, a fennmaradó adatmennyiség elvész. Az adatcsomagokat a djuice.hu-n, vagy a Pannon üzletekben vehetik meg. Amennyiben az adatcsomag felhasználásra került és az ügyfél nem rendelt újat, de kártyáján még rendelkezik egyenleggel, akkor azzal 0,12 Ft/10 kB-os áron internetezhet. Garantált GPRS/EDGE/3G-letöltési sebesség: 30-tól 120 kbit/s-ig; feltöltési sebesség: 8-tól 50 kbit/s-ig. A forgalmi keret kizárólag belföldön, a Pannon hálózaton belül használható fel. További részletek és feltételek a Pannon üzletekben, a 1220-as számon és a djuice.hu weboldalon.