

MiFérfiak



TISZTA SZÍVVEL,

TABUK NÉLKÜL

INTERJÚ THURÓCZY SZABOLCCSAL

**A CASABLANCA PLAKÁTJAI,
A PLAKÁTOK CASABLANCÁI**
A VILÁG LEGDRÁGÁBB FILMPLAKÁTJAI

ZENITH DEFY EL PRIMERO 21
MÁSODSZOR IS LEGENDÁVÁ VÁLIK



A gombok kabátokra valók



Ön sem fogja hiányolni a gombokat, amint megtapasztalta, mire képes az új Audi A8 MMI érintőképernyője. Kellemes tapintású felszíne érintésbeli visszajelzést küld Önnek a kezelés teljesen újszerű, intuitív élményét nyújtva. De tudja mit...a gombok azért még mindig jól állnak a ruháknak.

**Felejtse el az autót. Az Audi több.
Az új Audi A8.**

Audi. A haladás technikája.

Az Audi-modellek motorizáltságtól függő, kombinált átlagfogyasztása: 1,6-12,5 l/100 km, CO₂-kibocsátása: 36-292 g/km. Az üzemanyag-fogyasztási és CO₂-kibocsátási értékek az előírt szabvány (715/2007/EK rendelet) jelenleg érvényes változata szerint kerültek meghatározásra. Ezek az értékek összehasonlítási alapként szolgálnak más járműtípusokkal szemben, nem szavatolják a járművek valós üzemanyag-fogyasztását.



Bevezető



A MiFérfiak aktuális számát ezúttal rendhagyó felütéssel kezdjük, ugyanis magazinunkba begurítottuk a világ egyik legmodernebb technológiájával felvértezett autóját, az új Audi A8-at.

Keresve sem indíthattuk volna jobban ez évi utolsó számunkat, mint egy olyan technikával, melynek tradícióiója immáron tökéletes szimbiózisban van a holnap felhőalapú rendszereivel és autonóm megoldásaival. E 21. századi kombó jelenik meg abban a filozófiában is, amit Mi Férfiak követünk, hiszen úgy tartottuk meg a klasszikus papíralapú újság minden esszenciáját, hogy közben kézbe is adtuk Önöknek az online világot.

Az alternatíva tehát megvan, csakúgy, mint az új Audiban, amiből már jórészt száműzték a klasszikus kezelőszerveket, de a vezetési élmény és a választás lehetősége mégis tökéletes kombinációt alkot. Kapcsoljon velünk önvezető üzemmódba, de ezúttal felejtse el kárómintás füles fotelet. Dőljenek hátra az ultramodern pilótaállásban, száguldjanak velünk hangtalanul különleges emberek és történések világában. Legyenek részesei Thuróczy Szabolccsal készített interjúknak, amiből megtudhatják, hogy az Aranyélet sorozatának főszereplője hogy lett Magyarország egyik legfoglalkoztatottabb színésze. Megmutatjuk a Monaco Yacht Show legelképezetőbb hajóját, és azt is, hogy milyen egy pazar ház az ukrán erdő mélyén.

Megmutatjuk mitől lett stílusikon Freddie Mercury és Roger Federer, és azt is, hogy miért lettek India maharadzsái Rolls-Royce mániások, de azt megtudhatja, hogy mekkora ász ütött a KIA. Oldalainkon megpihenünk Balatonfüreden, hogy aztán gasztrokalandokba keveredjünk, melyekben a múlt és jelen szokatlan konyhaművészetének metamorfózisait taglaljuk. Nem csak a molekuláris szakácművészet kerül górcső alá, hanem a hamburger reneszánsza is. Ez persze csak a töredéke az Önökre váró olvasmányoknak. Kapcsoljanak „D”-be, és élvezzék a harmadik évezred adta kínálatot. És ne felejtsek el: a QR-kódok segítségével nem csak tovább olvashatják cikkeinket az online felületünkön, hanem több ezer más férfias érdekességet is találnak majd.

Barna András

Az új Audi A8 vezetői összefoglaló

Az időnk a legértékesebb vagyontárgyunk. Gyakran nehéz eldönteni, mire áldozunk belőle. Ezért összefoglaltuk Önnek a lényegét, hogy arra koncentrálhasson, ami igazán érdekli.

10 TISZTA SZÍVVEL, TABUK NÉLKÜL

Nagyinterjúnkban Thuróczy Szabolccsal beszélgettünk, akinek az Aranyélet című sorozat szakmai aranyéletet is hozott. Mostanság a legfoglalkoztatottabb színészek egyike. Ennek ellenére semmi pénzért nem hagyná ott a Pintér Béla színpadot.

20 ROLLS-ROYCE MÁNIÁS MAHARADZSÁK

A Rolls-Royce az indiai arisztokrácia autója volt. A szubkontinens hercegei számtalan egyedi autót rendeltek, kifejezve független szellemiségüket. Az idén ősszel bemutatott vadonatúj Rolls-Royce Phantom tiszteletére ismét leporolták a márka egyik emblemikus példányát, a Star of Indiát.

26 VEZETŐ ÁLLÁS – AUDI A8

A velünk élő jövő. Mindent tud, amit ma egy autó tudhat, akár „önállóan” is közlekedik. 41 veze-téstámogató asszisztens szolgálja ki használóját. Intelligens futóműve kisimítja az úthibákat. Csúcsmodellje a W12-es 585 lóerős lesz. Most beülhet velünk együtt a legek legjébe.

30 NAGY UTAZÁS – A PIHENÉS AKADÉMIÁJA

Bázisunk a Hotel Akadémia Balatonfüreden. Csillagtúraszerűen jártuk be a környéket, ahol a test-kultúra és a gasztrokultúra természetesen pohárkultúrával is társult. Ez nem csoda, hiszen a Bala-tonfelvidék tálcán kínálta ezeket a programokat a szezonzárás után is.

38 BUSINESS CLASS

Beszélgetés Czink Józseffel, a J&S Speed ügyvezetőjével. Az 1994-ben alapított szállítmányozó cég dinamikus fejlődését a cégvezető életútján keresztül ismerhetik meg.

46 VÍZRE SZÁLLT DIZÁJN

A 233 láb hosszú Bolide jacht az egyik legizgalmasabb koncepció volt, amit a Monaco Yacht Show bemutatott. Az „úszómű” fantasztikus enteriőrjét Fabio Mazzeo vezetésével Olaszország egyik leghíresebb dizájn stúdiója, az Exclusiva tervezte.

52 HÉTREGATTÁS KÜZDELEM – Hardcore VITORLÁZÁS

A Maxi72 versenysorozatban való részvétel minden, csak nem egy könynyed fuvalat a tengeren. Világméretű flottája nyolc nagyméretű, gyors és rendkívül kimunkált vitorlásjachtból áll, amelyek telje-sítménye a sokkal kisebb versenyhajókéhoz hasonló. Kísérjük nyomon a vízküzdelem egyik legizgalmasabb csörtéjét.

58 LEGENDÁS IKONOK, IKONIKUS LEGENDÁK

Stíluskommunikáció. A korszemlekre hangolt új tudomány, ami ütőkártya a megfelelő kézben. Roger Federer és Freddie Mercury csak kettő azok közül az emblemikus személyiségek közül, akik túl-mutattak saját tehetségükön, és századunk legendáivá váltak.

64 ACÉLHÁZ AZ UKRÁN ERDŐBEN

MiFérfiak imádjuk az építészetet és a meghökkentő stílust. Egy ház mérete, ára vagy különleges-sége kelti fel érdeklődésünket. Ezúttal Szergej Makhno ultramodern látomása öltött testet oldala-inkon. Az ukrán erdő mélyére álmodott háza disszonáns, mégis szimbiózisban van a természettel.

68 „GÉPMŰTÁRGYAK” KALAPÁCS ALATT

Miközben egy aukciós hír hallatán sokan csak a klasszikus értelemben vett műtárgyakra gondolnak, a világ egy másik részén az „antikolt benzingőz” árverésre bocsátása is bombaüzet. Beszámolóinkban kivételes technikák kerültek kalapács alá a Bonhams Quail Lodge aukcióján.

72 CASABLANCA PLAKÁTJAI, A PLAKÁTOK CASABLANCÁI

Ma már nehéz elhinni, de a plakátkészítés egykor igazi művészet volt. Cikkünk nem csak arra mu-tat rá, hogy kik azok, akik örült összegeket áldoznak arra, hogy megszerezzenek egy-egy darabot a világ legdrágább filmplakátjai közül, de egy kicsit fel is idézzük az éra filmes kultúráját.

76 A STINGER ÁSZA

A Dél-koreai autógyártó immáron húsz éve támogatja a fehér sportot. Andre Agassi után Rafael Nadal lett a KIA nagykövete, aki idén a márka zászlós-hajója, a Stinger volánja mögött képviseli az autógyártót. Ennek apropóján történeti áttekintést olvashatnak a KIA és a tenis kapcsolatairól.

78 MÁSODSZOR IS LEGENDA

A Zenith Defy El Primero 21 a világ legpontosabb órája. A 2333 díjat bezebeelő márka frekvenciája elérte a hihetetlennek tűnő 360 ezret óránként, biztosítva ezzel a századmásodpercnyi pontosságot. Oldalainkon minden részletet megtudhat a professzionális időmérő tulajdonságairól.

82 ART MODELL – VOLKSWAGEN ARTEON

A CC-t leváltó Arteon nem véletlenül kapott a formavilága mellé új keresztlevelet. A márka ezzel is jelezni akarta, hogy nem pusztán egy második generáció színre lépéséről van szó, hanem szemlé-letváltásról is, ami a korábbinál magasabb szintre pozicionálja az új modellt.

96 A BURGEREK SZELES ÉVSZÁZADAI

A hamburger óceánokat utazott át, hírével egyszer feltűnt, máskor letűnt a korok forgatagában. Manap-ság viszont már nem csak a street foodok „gasztroszimbolikája”, hanem az exkluzív éttermek me-nüjében is helyet kapott. Mi van a hamburgerek reneszánsza mögött, ezt jártuk körbe.

IMPRESSZUM

MiFérfiak Magazin, 2017/02
LAPIGAZGATÓ: Kökény Roland
FŐSZERKESZTŐ: Barna András

MUNKATÁRSÁK: Hilbert Péter, Kopasz Zsolt, Novák Ildikó, Szikora Katalin,
Berta Lisiá, Marczinusz Írisz, Simon Veronika, Balla-Seethaler Tamás,

KIADÓ: Euro-Day Print Kft., miferfiak@miferfiak.hu
HIRDETÉS: miferfiak@miferfiak.hu
ÉRTÉKESÍTÉS: megrendelhető a kiadó email címén postai utánvétellel

A MiFérfiak.hu magazin négyzer jelenik meg egy évben. Fotóink, írásaink és grafikáink, szerkesztési és tördelési megoldásaink önálló szerzői jogi védelem alatt állnak. Engedély nélküli felhasználásuk jogszabályba ütközik, és büntetőjogi felelősséggel jár. Az újságban megjelenő fotókat és írásokat sokszorosítani csak a kiadó hozzájárulásával lehet. Minden jog fenntartva. Kéziratokat és fotókat nem örzünk meg és nem küldünk vissza. A lapban megjelent hirdetések tartalmáért nem vállalunk felelősséget.

A családja

a legfontosabb
befektetése



Az új Audi A8-at arra terveztük, hogy a megőrizze legértékesebb erőforrását: az idejét. És nem csak az Önét. Minden egyes pillanatot, amit az Audi technológiája segítségével megtakaríthat azokkal töltheti, akik igazán fontosak.

**Felejtse el az autót. Az Audi több.
Az új Audi A8.**

Audi. A haladás technikája.

Az Audi-modellek motorizáltságtól függő, kombinált átlagfogyasztása: 1,6-12,5 l/100 km, CO₂-kibocsátása: 36-292 g/km. Az üzemanyag-fogyasztási és CO₂-kibocsátási értékek az előírt szabvány (715/2007/EK rendelet) jelenleg érvényes változata szerint kerültek meghatározásra. Ezek az értékek összehasonlítási alapként szolgálnak más járműtípusokkal szemben, nem szavatolják a járművek valós üzemanyag-fogyasztását.

HAMILTON MOTORJA



Olvassa online is magazinunkat,
használja a QR kódot, vagy kattintson
a www.merfiak.hu-ra!

Az MV Agusta már korábban is dolgozott együtt Lewis Hamiltonnal, ezúttal egy motort készítenek közösen. Az MV tavaly egy limitált Dragster LH44 motort leplezett le, idén pedig egy F4-es modellt fognak bemutatni. A Meccanica Verghera (MV) Augusta számára az F4-es egy nagyon fontos modell, hiszen a több mint 2 évtizedes kihagyás után a márka újjászületését jelenti ez a motor. Az 1970-es évek után 1997-ben találkozhattunk újra a márkával, amikor az eredeti 750 cm³-es F4-es motort bemutatták. 2001-ben az F4 modell már 1000 cm³-re nőtte ki magát, de a minőségben nem történt változás. Az MV Augusta ezzel a típussal a WSBK (world superbike)

versenyzéshez tért vissza. A 2017-es F4 szériának 3 tagját is bemutatták, az alapmodellt, az F4 RR illetve a limitált F4 RC modellt. Az F4 RC modellt nehéz lenne továbbfejleszteni, hiszen már ebben a formában is egy tökéletes motor. A Lewis Hamiltonnal közösen fejlesztett motor ezéért az F4 LH44 nevet kapta, és csak 44 darabot gyártanak csak belőle. Az F4 LH44 ára egyelőre nem ismert, ugyan a brit médiában felröppent a hír, miszerint körülbelül 60 000 eurós áron lesz majd elérhető. Ahogyan az a hasonló kategóriájú luxusermékeknel lenni szokott, ha meg kell kérdeznünk az árát, valószínűleg nem nekünk találták ki.



SZÍVÁS ÚRI MÓDRA

A Gurkha Cigars megalkotta a tökéletes ajándékot, ha a pénz nem akadály. A prémium szivar márka három limitált, egyedi élmény-csomagot készített a szivarrajongók számára, akiknek megvan minde- ne. A Gurkha VIP-jei a legexkluzívabb és személyre szabott lehetőséget élvezhetik.

„Annak, akinek megvan mindene, az élmény egyedisége nagyon fontos” – mondta Kaizad Hansotia, a Gurkha Cigars CEO-ja.

„Tanúi lehetnek annak, ami a szivar ipar kulisszái mögött történik, és elkészíthetik a saját szivarjaikat, címkéket, dobozokat.” A kínálat legrágább darabja az 1 000 000 dolláros Royalty csomag. A tartalma egy első osztályú jegy a világ bármely pontjáról Miami-ba, ahol a három napos tartózkodás ideje alatt meglátogatják a Gurkha Cigars központját. A VIP vendégek ezt követően a Gurkha Nicaraguában található gyárába mennek, ahol elkészítik a 10 000 darab saját szivarjukat. A szivarokhoz egyedi címke és doboz is jár. A szivarokat kérés esetén akár az 1940-es embargó előtti kubai dohányossal és Remy Martin Louis XIII Black Pearl konyakkal is át lehet itatni. A vendégek emellett egy egyedi, 200 000 dollár értékű humidort is kapnak, továbbá egy luxus bőrönd szettet a Ghurkától, egy luxus karórával kiegészítve, hogy emlékezetes maradjon az élmény. Akinek ez túl sok lenne azok 500 000 és 100 000 dolláros opciót is választhatják.

ÚJ MERCEDES-BENZ STADION NYÍLIK ATLANTÁBAN

A HOK, a TVSdesign, a Goode van Slyke Architecture, valamint a Stanley Beaman & Sears együttműködésében tervezett stadion a város egyik ikonikus építészeti látványossága lesz.

Funkcionalitás és rugalmasság szem előtt tartásával létrehozott épület 75 000 férőhelyes, de ez tovább bővíthető 83 000-re. A stadion lelátványosabb eleme a visszahúzható tető — amely radikálisan elhagyja a kinetikus tetőket. A Mercedes-Benz stadion teteje nyolc háromszög alakú panelből áll, amelyek lezárják a stadiont, és külön-külön mozgathatók az egyes sínek mentén. Ez lehetővé teszi, hogy a tető úgy nyíljon és záródjon, mint egy fényképezőgép-rekesz, noha az optikai illúzió miatt úgy tűnik, mintha forogna. Mindegyik mozgó szírom nagyjából 200 láb befelé a stadion középpontja felé, így a szírmok zárt helyzetben teljesen befedik a tetőt, ezzel egy vízzáró réteget is alkotva. A tetőbe épített 360 fokos halogén HD képernyők tökéletes látványt nyújtanak a rajongóknak minden helyről, miközben élvezik a mérkőzést. Egyéb érdekességek közé tartozik a tech szalon, a 100 yardos bár és a padlótól a mennyezetig érő ablak, kilátással a belvárosra.



A TETOVÁLT BRINGA

A spanyol Vintage Luxury Bicycles márka mögött álló Javier Jubete hagyományos japán művészeti elemekkel díszített, krómmal gravírozott egyedi kerékpárok építésére specializálódott.

Az új króm és frissen festett fehér gyöngyház kiemeli a gravírozást és a rajzokat a kerékpár és a kerekek különböző részein. Bár az újonnan átdolgozott és aranyozott Campagnolo klasszikusok megtartják hagyományos élüket, a Vintage Luxury Bicycles minden kerékpár felületén komplex japán motívumokat kelt életre, és ebben az esetben sem volt ez másképp. A Vintage Luxury Bicycles legújabb kollekciója az olasz és a japán kultúrák egyesülését ünnepli. A legutóbb felfrissített Campagnolo kerékpárok vékony, 700c és 650c kerekkel, valamint a híres olasz márka, a Vittoria csőrendszerrel büszkélkedhetnek.



A WHISKY KÉSZÍTÉS ÉS A FÉNYKÉPEZÉS MŰVÉSZETE „EGY POHÁRBAN”

A whisky készítés és a fényképezés művészete közti hasonlóságok ünnepléseként a Macallan 2008 óta olyan neves fotósokkal társult egy-egy fotósorozat erejéig, mint Annie Leibovitz, Elliott Erwitt és Mario Testino, hogy az ő művészetük segítségével értelmezzék újra a Macallan világát.

A márka ténylegesen a művészet szintjére emelte a desztillálást, hiszen a világ egyik legtöbb díjat nyert whisky márkájáról van szó. Idén hatodik alkalommal készítették el a különleges palackozást, ami ezúttal Steven Klein, a híres sztrájk fotóst és filmest ünnepli a Steven Klein Masters of Photography néven.

A holttestektől kezdve az olyan A-listás sztárokgig, mint Madonna, Lady Gaga és Brad Pitt Klein képei sokféle témát dolgoznak fel, de videóit és fotóit szinte mindig szürreális pillanatok idéznek meg. A művész ebben a sorozatban a Macallan whisky múltjának egy kiemelkedő pillanatát ragadja meg: amikor az árpát tűzön megszártják. A 107-es whisky,

amely jellegzetes füstös jegyekkel rendelkezik, Klein munkáinak félig ipari beállításait idézi. Ennél a kiadásnál használták először a Rioja hordókat, ami édes bogyós és fűszeres ízt eredményezett, valamint egy egyedülálló rózsaszín-vörös árnyalatot, ami visszatükröződik a művész képein.





RENAULT SYMBIOZ

SZOBA A SZOBÁBAN

Sokunk számára az autónk gyakorlatilag az otthonunkká vált, hiszen minden nap akár több órát is autóban ülve töltünk. A Renault legújabb fejlesztése, a SYMBIOZ koncepció ezt a gondolatot vette alapul és egy otthonos környezetbe helyezte az autót – mondhatni egy szoba a szobában.

A ház és az autó egy egységként működik. A tetőre szerelt napelemek segítségével tölthetjük fel az autónkat, ami hozzájárul a Renault környezetvédelmi

célkitűzéséhez, a zéró károsanyagkibocsátás tekintetében. Az autót és a házat egy mesterséges intelligencia rendszer vezérli, mely képes arra is, hogy egy esetleges áramszünet esetén generátorként használja az autót és ez által működtetni tudja a ház világítási rendszerét, háztartási gépeit és a televíziót is.

Többet nem beszélhetünk úgy egy autóról, hogy ne vennénk figyelembe az azt körülvevő környezetet, hiszen a jövő azt mutatja, hogy a tárgyaink szoros szimbiózisban fognak élni egymással – hogy ezáltal a mi életünket tegyék könnyebbé és kényelmesebbé. A Renault ezzel a fejlesztéssel megreformálta a hagyományosan mindenki fejében élő képet a gépjárműveinkről.

JAMIE OLIVER MOZGÓ KONYHÁJA

Jamie Oliver, a közsímet szakács és televíziós személyiség a Jaguar Land Rover céggel karöltve megalkotta a tökéletes négykerekű konyhát, ezzel is nyomatékossítva a Land Rover Discovery sokoldalúságát.

Jamie személyre szabott családi SUV-ja számos konyhai eszközt rejt magában, például lassúfőző edényt, barbecue sütőt, fagyaltgépet és olívaolaj adagolót, de akár még vajat is köpülhetünk vele vezetés közben. A Jaguar Land Rover SVO sokat dolgozott azon, hogy a márka régi rajongójának és ügyfelének számító Jamie-vel együtt valóra váltsák a szakács elképzeléseit.

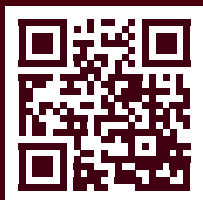
Az eredmény igazán egyedi lett – ez az egyetlen olyan Discovery modell, amelyben középkonzolba rejtett kenyérpíró vagy segédhajtásról forgatott grillezőt találunk. Az autó további ötletes tartozékai között említést érdemel

a motor mellé beépített lassúfőző edény, a tésztagép, a gázfőző, valamint a kinyitható étkezőasztal és munkalap. Az autó hátsó oldalablakaiban még egy zöldfűszeres minikert és egy fűszertartó is helyet kapott.





MAGYARORSZÁG ELSŐ BULVÁRMENTES FÉRFIMAGAZINJA
ONLINE & PRINT



MiFérfiak.hu – Van barátod!

INTERJÚ

THURÓCZY SZABOLCS
TISZTA SZÍVVEL,
TABUK NÉIKÜL

írta: BARNA ANDRÁS *féltó:* HILBERT PÉTER

Csaknem két évtizedes színházi múlt ágyazott meg Thuróczy Szabolcs filmes karrierjének, melynek csúcsát kétségtelenül az Aranyélet főszerepe jelentette. A sorozat sikere szakmai aranyéletet is hozott, hiszen ma az egyik legfoglalkoztatottabb színészek egyike.



Hogy őszinte legyek én is az Aranyélet című sorozatban fedeztem fel magamnak Thuróczy Szabolcsot, de úgy tűnik, nem voltam ezzel egyedül, hiszen mostanság számos moziban és már dokumentumfilmben is látni és a sornak még korán sincsen vége. Bevallom érdekelt a pasi, akinek játszott karaktereiben ugyanúgy fel lehet fedezni brucewillisi akcióhőst, mint a hétköznapi embert, azoknak valamennyi kiélezett gyarlóságával együtt. Feltehetőleg a ma társadalmának szüksége van arra a mindennapi érzékeny habitusra, pozitív vagy negatív karizmára, amit megformál. Beszélgetésünk valószínűleg nem nyit meg új thuróczys csatornákat, ahogy mondja: „egy életem van, erről az egy életről tudok beszélni”.

Az biztos, hogy a sikerében ugyanúgy benne van az utca emberének érzékenysége, mint Pintér Béla

és társulatának különleges elegye, vagy az HBO obligón kívüli státusza.

– **Barna András (B.A.): Sablonos leszek.**

Jogász család, sportos vonal, hogy találtad ki magadnak, hogy színész leszel?

– Thuróczy Szabolcs (T.SZ): Mondhatnám, hogy sodródtam, de ez nem lenne helyes meghatározás. Amikor kezdett tágulni az „elmém” gimnazista koromban, akkor egy nap bejött egy „rendező nő” az iskolába a nyíregyházi színházból.

Gaál Erzsébetnek hívták és szereplőket kerestek. Nem statisztákat, hanem hús-vér fiúkat és lányokat, akik egy Danton darabban a francia népet alakítják. Annyira szuggesztív volt, és annyira magával ragadó, hogy nem tudtam ellenállni. Ráadásul ezzel egy időben láttam a tévében egy darabot a kaposvári színház előadásban óriási színészekkel.



E kettő nagyon nagy hatással volt rám. Ez elindította a fantáziámat.

– **B.A.:** **Hogyan ment át ez az elhatározásod otthon?**

– T.S.Z.: Nem kell e mögé nagy dolgokat gondolni. Egy normális, egészséges családból származom, az édesanyám tanítónő, az édesapám ügyvéd. A szüleim a szó jó értelmében konzervatív elvek mentén élnek, amire kétségtelenül hatással van egy vidéki kisváros attitűdje, amiben a művészet megjelenése egy nem mindennapi dolog volt.

És egyébként is, ki volt művész a családban? Az égvilágon senki. Hozzáteszem, nem tudom, hogy mi a jobb, csak úgy spontán belesöpenni ebbe a szakmába, vagy egy színész vagy művész generációban felnőni és cipelni az elvárás keresztjét,







„A TISZTA SZÍVVEL
ÉLETEMNEK EGY
CSÚCSPONTJA,
HA AZT VESSZÜK,
HOGY VAN HBO,
VAGY EGYÉB FILMES
KORSZAKOM”

aminek az lehet a vége, hogy a kudarctól félve más területen helyezkedik el valaki és boldogtalan lesz.

Én belesöpöpentem! Aki engem belerántott ebbe világba, az egy nagyon izgalmas színházi ember volt, később pedig jött Zsótér Sándor, aki a legjobb színházi rendezők egyike. Ennek a két embernek a gondolkodásmódja annyira magával ragadott, hogy azt mondtam, ha én ehhez hozzá tudom adni magamat, akkor megérkeztem.

– **B.A.: Gondoltál valaha arra, hogy ebből később meg lehet-e élni?**

– T.SZ.: Áhhh! Egy húszéves embert a szenvedélye hajtja, nem a pénz, engem is ez hajtott. Nem voltunk egy szegény család, de eleresztve sem. Mit érdekelt engem akkor, hogy ebből meg lehet-e élni. Meg volt mindenem, tiszta, normális ruha és körülmények, ennél több nem kellett. Éjjel hazamentem, ettem egy jó pecsenyészíros kenyeret és lefeküdtem!

Igazából a „megélés” még nagyon sokáig nem foglalkoztatott, 28–30 éves koromig racionális értelemben csak a mának éltem.

Ma a színház egy minimális alapot ad erre jönnek rá a bónuszok, a film és egyéb felkérések.

– **B.A.: Csaknem húsz éve ott vagy Pintér Bélánál, azért valljuk be, ennek már van súlya. Ennyire szimbiózisban vagytok?**

– T.SZ.: Én nagyon hűséges típus vagyok, soha nem kacsingattam más fele. Sokszor felteszik nekem a kérdést, hogy nem akarok-e kőszínházban játszani vagy váltani. Én úgy érzem, hogy jó színházat csinálók a Bélával és a társulattal, kell ennél több? Egyébként nem vagyok odaláncolva, ha adódik, akkor máshol is tudok egy-egy előadás erejéig játszani. Néha lázálmaim vannak – és itt nem a saját





fontosságomat akarom előtérbe helyezni –, hogy mi lesz, ha egyszer bajom lesz, hogy tudja majd megoldani azt a tizenhat-tizennyolc előadást, amiben benne vagyok. Ez sokszor stresszel is engem. Annyi közös élményünk van, és annyira össze vagyunk fonódva, hogy nyugodtan mondhatom, ez az én végzetem.

– **B.A.: A kérdés költői, de gondolatilag is egy hullámhosszon vagytok?**

– T.SZ.: Abszolút. Ő is anti elitista és én is az vagyok. Imádom a humort és a nevetést. Annyira szeretem, amikor látom, hogy az ultraszobnak el kell fojtania a nevetését a nézőtéren, mert rájön, hogyha nevetne, akkor kiadná magát...és amúgy meg egy poénon nevetni prosztó dolog az ő olvasatában. Az a legédesebb, amikor már nem tudja visszatartani magát és önkéntelenül kizökken a komfortzónájából. Én azt imádom, amikor a néző lecsúszik

a széken a nevetéstől. Nem véletlen, hogy én például egy Hofit képes vagyok százszor is meghallgatni.

Sok mindent hasonló módon gondolok, mint Béla, és egyet is értek a színházi ízlésével. Látszólag minimalista eszközök, maximális jelenlét, kisugárzás, atmoszféra vagy karizma, ami vagy van, vagy nincs, mert utóbbit nem lehet boltba megvenni.

– **B.A.: Kanyarodjunk vissza, végülis mondhatjuk, hogy neked a film hozta meg az igazi sikert.**

– T.SZ.: Általában ez így szokott lenni. Nézd, azt, hogy Kulka János a Szomszédok című teleregény Magenheim doktoraként lett népszerű, az nem biztos, hogy ő ezt így képzelte el. Azt, amit én csinállok vagy az, hogy az Aranyélet című film ennyi falat átütött, az annak köszönhető, hogy nagyon jól válogattak színészeket egymáshoz, nagyon jó lett a forgatókönyv, jó a hangulata

a miliője, és amiről beszél, az beszippantja az embereket. Az Aranyélet a 21. század egy aljas korlenyomata, amiben a taxisofőrtől az újságáruson, maffiózón át az orvosig vagy dörzsölt kávéháztulajdonosig mindenki valamilyen mértékben érintve van.

A siker másik kulcsa, hogy az HBO egy független vállalat, nem szólnak oda, hogy mi vagy ki maradhat, vagy mit kell kivenni belőle, vagy ki, hogy és miért játszik egy-egy produkcióban. Ez a szabadságfaktor pedig nagyon jó.

– **B.A.: Az HBO-hoz a belépődöt a Társasjáték jelentette, hogy kerültél a látótérbe?**

– T.SZ.: Ezt Herendi Gábornak köszönhetem, aki látott Tilla Pánik című filmjében. Mondta, hogy lenne egy nekem való karakter, így mentem el a kasztingra, ahol sok színésznel kellett jeleneteket játszanom. Az HBO még fiatal volt akkor az itthoni piacon, szinte semmilyen rálátása nem



volt a szereplőkínálatra és éppen ezért előítélete sem volt. Megbízta a Herendiben, aki azt mondta, hogy a Thuróczy Szabolcs kell nekünk. Az HBO is megnézte, ők is azt mondták, hogy jó lesz, így kerültem bele.

– **B.A.: Az HBO-nál komolyan számolnak veled mostanság, ami már rége túlmutat a „betszem a lábam az ajtóresbe, minek köszönhető ez?**

– T.SZ.: Azt nem tudom, de viccesen azt szoktam mondani, hogy az HBO házi színésze, házi kedvenc színésze lettem. Kétségtelen, hogy nagyon szeretnek, de ennek ellenére fantáziátlannak tartották, hogy a

Társajáték után megint én kerülök képbe. De érzetben számomra nagyon sokat jelentett, hogy Mátyási Áron és Diga Zsombor a film rendezői verték az asztalt, hogy nekik a Szabolcs kell. Összeállt a stáb, és én baromi boldog voltam, hogy Ónodi Eszter lett a filmbeli feleségem, és innentől kezdve egy olyan szuper csapat állt össze, ami elementárisan hatott a produkció minden tagjára. Két-két és fél év alatt nagyon sokat voltunk együtt, aminek a csúcását mindenképpen és minden tekintetben is a harmadik évad jelenti majd.

– **B.A.: A karriered szempontjából Pintér Béla, Herendi Gábor vagy az HBO mellett van még egy meghatározó személy, Till Attila.**

Hogy akadtatok össze, hogy lett ebből barátság?

– T.SZ.: Egyszer eljött a Pintér Bélába és látott az Anyám orrában, ahol egy hatvan év körüli szélhámmost alakított, utána kezdtünk el haverkodni, aztán egyre többet találkoztunk. Majd megcsinálta élete első nagyjátékfilmjét, a Pánikot, ahol csodálatosan tudtunk együtt dolgozni. Tulajdonképpen ez adta meg az igazi nagy lökést a mi barátságunkhoz.



A FOTÓZÁS HELYSZÍNÉT A KLEBELSBERG KASTÉLY BIZTOSÍTOTTA
KLEBELSBERGKASTÉLYBUDAPEST.HU

Viccesen szokta mondani, hogy van hat forgatókönyve a gépében, mind a hatnak én vagyok a főszereplője. Később jött aztán a Csicska, majd a Tiszta Szívvel, ami életemnek egy csúcspontja, ha azt veszünk, hogy van HBO, vagy egyéb filmes korszakom. Egy biztos, Tillával nem csalódtunk egymásban!

– **B.A.: A legújabb kihívásod a Tabukról**

Tabuk nélkül a Spektrumon látható. Van egy hasonló metodikával működő műsor egy konkurens csatornán, ahol szintén izgalmas megoldás, hogy egy népszerű színészt bíznak meg a sorozat vonalvezetésével.

– T.SZ.: Számomra ez egy új kihívás, mivel én nem vagyok egy a szó szoros értelmében profi narrátor vagy talán lehet, hogy pont emiatt kerestek meg, nem tudom. Egyébként azt gondolom, hogy azért választottak engem, mert pályafutásom alatt rengeteg önmarcangoló embert játszottam, a karakateremben van valami vezeklő, bűnös, de szerethető kisugárzás, attitűd, ami itt nagyon megállja a helyét.

– **B.A.: Én eddig csak egy részt láttam, de kétségtelenül nagyon mellbevágó, hogy éled meg?**

– T.SZ.: Egy érzékeny ember, legyen az bárki, nem csak én, nem tudnak mentesülni a feldolgozott történetek hatása alól. Aki tartja mögöttem a mikrofont, az sem tud kívülről lenni, ő is megéli a sztorit. Ott volt például a Burger Barna – nyugodtan mondhatom – hogy világhírű fotós, bejárta a világot, van hús albuma, a miniszterelnök fotósa volt, amiért sokan ki is kezdték, de mit számít ez már akkor, amikor máshol jár? Ott vagy a házában, körülöttem nyüzsögnek a gyerekek, látod, hogy egy élő halottal beszélgetsz. És akkor odarohan hozzád az egyik kislány, és elmondja azt a csodálatos mondatot,

hogy; „apa gyógyuljon meg mielőtt meghal”.

Innentől igazán nehéz bármit is folytatni.

– **B.A.: Mennyire van szabadkezed?**

– T.SZ.: A sorozat tematikailag egy nagyon izgalmas dolog, tudom a struktúrát, ami mentén haladni kell, de alapjába véve beszélgetek és igazodom a helyzethez.

– **B.A.: Most, hogy számtalan felkérésed van, hogy pihensz?**

– T.SZ.: A gyerekeimmel aljáraton is sokat vagyok, viszem-hozom őket, a velük való idő is feltölt engem. Soha sincs olyan, hogy hazamegyek és hagyjátok apát, mert pihen. Ha együtt vagyunk, az már pihenés. De ez elmondható a feleségemre is. Mind a ketten nagyon sokat dolgozunk, és annyi minden történik velem is, velem is, hogy azt muszáj kibeszélni. Ilyenkor akármikor megyek haza beszélgetünk, mert valahogy meg kell tisztulni a szó jó és átvitt értelmében is. Ez nem csak tökéletes kikapcsolódás, hanem egy nagyon fontos igény mindkettőnk részéről.

– **B.A.: Sportolni szoktál még?**

– T.SZ.: Igen, de úgy nem lehet neki kezdeni sportolni, hogy egy deka energiád sincsen. Valamikor persze el kell kezdeni, mert 18 éves koromig erről szólt az életem, hiszen sportiskolába jártam. Reggel 4.40-kor csörgött a vekker, 5.20-kor ment a buszom, 6.00-kor kint voltam a stadionban, edzettem 8.00-ig, utána irány az iskola, délután négyig ott voltam, utána újból elmentem edzeni, hatra hazamentem, félhétkor megettem egy liter pudingot, fél nyolckor pedig már aludtam.

– **B.A.: Mi a jövő, mik a tervek?**

– T.SZ.: Látnád a naptáram, olyan, mint egy gyárló elmebetegé. Sokszor csak hetekre látok előre.

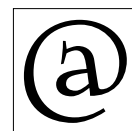
Sok jó darabban és fimben szerepelek és fogok is szerepelni. Mindennap játszom, aztán lesz egy bemutató a Katona József színházban közösen a Pintér Béla stúdióval, közben forgatjuk az Aranyéletet, amiben most egy kis szünet van ugyan, de januárban folytatódik. Aztán szerepet kaptam Bodzsár Márk új filmjében, a Drakulics elvtársban, aztán a Herendinél, a Valami Amerika 3-ban, a Tilla is szeretne új filmet forgatni, szóval, ha a jó Isten is úgy akarja, akkor még nagyon sok jó dolog vár rám a közeljövőben.

– **B.A.: A siker jellemzően magával hozza azt is, hogy az embert felkapja a bulvár, hívják ide-oda, ami farvizről akár jó PR is lehet vice-versa. Téged nem kerestek meg?**

– T.SZ.: Dehogy is nem! Többször is volt ilyen jellegű felkérés, abba a főzőműsorba is, amiben az Anger Zsolt is részt vett, de a Tillával köztudottan jó kapcsolatom okán más showműsorok is megkerestek. Egyrészt a helyzetem is úgy alakult, hogy nem tudtam volna részt venni ezekben, másfelől meg úgy érzem, hogy most sok jó darabban és filmben játszom, és erre szeretnék nagyobb energiákat fordítani. Eljöhét még az az idő, hogy még a későbbi életemben jól jöhet ilyen felkérés.

– **B.A.: Egyébként szeretsz főzni?**

– T.SZ.: Imádok, nem csak alkalmilag, hanem adott esetben napi szinten is. Ha rossz valamiért a lelkem, akkor nekiállok egy jó húslevesnek, nézegetem, kóstolgotom, közben iszok egy pofa barna sört, vagy éppen egy pohár bort és mire készen lesz, tökéletesen rendbejövök.



A cikket tovább olvashatja a **MiFerfiak.hu** oldalán, használja a QR kódot!





A MAHARADZSÁK VÁLASZTÁSA:
**ROLLS-ROYCE MÁNIÁS
MAHARADZSÁK**

A nyár közepén a Rolls-Royce bemutatta a vadonatúj Phantomot Londonban, az autót a korábbi hét Phantom széria egy-egy kiemelkedő darabja kísérte.

írta: MIFERFIAK.HU *fotó:* RON KIMBALL, INTERNET



A második szériát a Star of India (vagyis India Csillaga) képviselte. Az egyedülálló 1934-es Phantom a nevét az 563 karátos Srí Lanka-i zafír után kapta, mely drágakövet a New York-i American Museum of Natural History-ban (Amerikai Természettudományi Múzeum) őrzik. Az autó sáfrány színe a hinduizmus tisztaságát jelképezi. A sárvédők és a motorháztető gyémánttal polírozott alumíniumból készültek, ami a sokszor elviselhetetlen indiai hőséget

A MAHARADZSÁK MINDIG ARRA VÁGYTAK, „AMI NEM SZOKVÁNYOS”, MONDJA DON WILLIAMS, A BLACKHAWK AUTÓMÚZEUM IGAZGATÓJA. A ROLLS-ROYCE PEDIG BOLDOGAN TELJESÍTETTE A LEGŐRÜLTEBB KÍVÁNSÁGOKAT IS



szimbolizálta. Minden ajtóba, a motorháztetőbe és az oldalsó ablakok üvegébe Rajkot, az India függetlenségét megelőző időkből létezett fejedelmi állam címere van gravírozva. A címerek fölött egy szanszkrit mondás olvasható, ami körülbelül annyit tesz: „Uralkodó az, aki teljesíti az emberek boldogsága és jóléte iránt kötelességét.” Az autót Shri Dharmendrasinhji rendelésére készítették el, aki korábban Rajkot maharadszája volt.

A függetlenné válásának estéjén 1947-ben, az a terület, amit ma India, Pakisztán és Banglades néven ismerünk, még 600 tartományból állt, mindegyik elén saját maharadszával vagy herceggel. Az indiai előkelőségek generációinak a Rolls-Royce volt a választása, ami az autókat illette. Egyedileg épített vázzal ellátott autókat vásároltak, hogy egy sor funkciónak megfeleljenek, az autópályán történő száguldástól a tigrisvadászattig. Sok még mindig létezik ezek közül az egyedülálló, fejedelmi származású autók közül, természetesen javarészt magángyűjtemények részeként. Vannak olyanok, a Star of India-hoz hasonlóan, amik az eredeti tulajdonos leszármazottainak birtokában van. Shri Mandhatasinh Jadeja, Shri Dharmendrasinhji maharadsza dédunokája 2010-ben a Sotheby's monacói aukcióján 644.000 euróért vásárolta meg a Star of India-t, így az 1965 után először, az autó visszatérhetett Rajkotba.

„Királyok, maharadszák és India vezetői a Rolls-Royce-t tartották a legmagasabb színvonalú autónak, ami a mérnöki kiválóságot, státuszt, luxus belsőt és dekorációt jelentette”. Az elmúlt évek során a Star of

India-t számos kiemelt vendég autója volt, amikor különleges alkalmakkor Rajkotba látogattak. Még Mahatma Gandhi és különböző indiai és angol méltóságok is megtisztelték a Star of India-t. Nagy megbecsülés és tisztelet jelképe ez Rajkot uralkodó családja számára.”

Számos ellentmondással találkozunk, ha Brit-India történetét vizsgáljuk. Vannak olyanok, amik gyönyörűen becsomagolják, míg mások felnagyítják a zavaros gyarmati múltat. De a különböző kultúrák



közötti kölcsönhatás egy kicsiny részlete rengeteg csillogó ékszert vitt magával, melyek mindegyik egy Parthenon rácson sziporkázva. A Rolls-Royce és a maharadsza közötti kapcsolat az autógyártó nagyon korai éveikhez kötődik.

A Rolls-Royce először 1907-ben tette be a lábát az indiai szubkontinensre, amikor a 40/50 hp Silver Ghost megnyert egy 620 mérföldes pályázatot, és hat hegyi járatott indított Bombay és Kolhapur között. Ez a teljesítmény segítette a márkát, hogy nagy elismerésre tegyen szert az erős, megbízható, ugyanakkor elegáns és stílusos autók építéséért.

Az indiai uralkodóknak a Rolls-Royce a tagadhatatlan gazdagság és erő kifejezése volt. Az 1920-as évek elejére a gyártónak voltak bemutatótermei Bombayben, Kalkuttában és Delhiben. A második világháborút megelőző években ötből egy Rolls-Royce-t indiai ügyfélnek adtak el. A vásárlók legelőbbje karosszériával rendelte az autókat, a márka európai klientúrájától eltérően, akik csak az alvázat és a motort rendelték a gyártótól, majd egy egyedileg építettek a saját ízlésükre szabott karosszériát. Néhány indiai

vásárló nagy tételben vásárolt; Mysore maharadszája egyszerre hét autót rendelt, Patiala maharadszája pedig összesen 44 Rolls-Royce tulajdonosa volt halálakor. A maharadszák és a gazdag indiai ügyfelek szemképráztató vagy magamutogató elemekkel díszítve kérték az autóikat, ezek között szerepelt az aranyozás, elefántcsontból készült részletek, lőfegyverek, bonyolult világítás, kürtök, szirénák és zászlórudak. Sok autó hivatalos limuzinként is szolgált. Voltak közöttük olyanok, amiket vadászparkik, feleségek, más

családtagok és szolgák, vallási ereklyék szállítására készítettek. Többször előfordult, hogy az elégedetlen indiai uralkodók Rolls-Royce flottáikat arra használták, hogy összegyűjtsék városban felgyűlt szemetet. Ezzel vágtak vissza a Rolls-Royce londoni bemutatótermében tett látogatásai során tapasztalt rossz bánásmódot, vagy más, az autógyártó üzleti tevékenysége során elszenvedett károkért.

A vásárlások legnagyobb része figyelemreméltó alkotásokat hozott létre, mint például a Star of India, amely a 2012-es Pebble Beach-i Concours d'Elegance-on a Cars of Maharajas szekcióban kapott helyet.



Egy másik maharadzsza autó, amit bemutattak a kiállításán, Sir Michael Kadoorie-hez tartozik, akinek Peninsula Hotelje Hong Kongban híres zöld Rolls-Royce Phantom flottájáról. Kadoorie privát gyűjteményének része egy 1925-ös Phantom, ami egyszer Jodhpur maharadzsza vadászautójaként szolgált. A járműre két 16-os kaliberű fegyver van felszerelve.

„Ez az egyik legjobban vezethető autó, amit alkalammal nyílt kipróbálni” – mondja. „A csónakformájú karosszéria elismerő megjegyzéseket kap a rajongóktól, vagy amikor megáll a közlekedési lámpánál.”

El lehet képzelni mekkora feltűnést kelt ez a jármű, ha felbukkan, hiszen ugyanolyan ritka látvány ma az indiai utakon, mint egy bengáli tigris.

Don Williams, a Danville-ben, Kaliforniában található Blackhawk Automotive Museum igazgatója és a Blackhawk Collection klasszikus autók kereskedés tulajdonosa a világ legjelentősebb autótudhatta magáénak, köztük számos indiai származású Rolls-Royce-t. „A maharadzsák mindig valami olyanra vágytak, ami nem szokványos”, meséli Williams a maharadzsákról, „és a Rolls-Roys

gyönyörű munkát végzett, hogy teljesítse ezeket az extravagáns vágyakat.”

Példaként egy 1930-as, második szériás Phantomot hoz fel, amit Rewa maharadzsája számára építettek. A csónaktestű hátsó motorháztető, jachtszerű fa deszkákkal három vadászpuskát és egy sor különböző pisztolyt fed fel, amiket tigrisvadászat közben használtak. „Ha valódi autórajongó srác vagy, az egyetlen korlát a csekkönyved és a képzelőerőd.” Végül soron talán a maharadzsák is csak autómániás srácok voltak.



SZOLGÁLTATÁSAINK

PROJEKTGENERÁLÁS

EGY MEGHATÁROZOTT FÖLDRAJZI TERÜLETEN AZ ADOTT PROBLÉMÁRA MEGOLDÁST NYÚJTÓ FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK, PROJEKTÖTLETEK FELTÉRKÉPEZÉSE. LEHETŐSÉG NYÍLIK ARRÁ, HOGY A VALÓS IGÉNYEKHEZ HANGOLJUK A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ FEJLESZTÉSI FORRÁSOKAT. A PROJEKTGAZDA SZEMPONTJÁBÓL PEDIG A SAJÁT PROJEKTJÉVEL VALÓ SZEMBESÜLÉS ÉS SZÁMVE-TÉS LEHETŐSÉGÉT KÍNÁLJA.

PÁLYÁZATÍRÁS

PROJEKT TERV BENYÚJTÁSA, DOKUMENTÁCIÓK ÖSSZEÁ-LÍTÁSA, A BERUHÁZÁSI ÖTLET FELMERÜLÉSÉTŐL A VÉGSŐ MEGVALÓSÍTÁSIG ÁLLUNK PARTNEREINK RENDELKEZÉ-SÉRE

PROJEKT MENEDZSMENT

ERŐFORRÁSOK SZERVEZÉSE AZZAL A CÉLLAL, HOGY A PROJEKT TERVBEN MEGHATÁROZOTT CÉLOK, ERED-MÉNYEK EGY ADOTT IDŐ- ÉS KÖLTSÉGKERETEN BELÜL SIKERESEN MEGVALÓSULJANAK.

KIEGÉSZÍTŐ SZOLGÁLTATÁSOK

- MUNKAÜGYI TANÁCSADÁS
- SZÁMVITELI TANÁCSADÁS
- SZERVEZET FEJLESZTÉS
- MARKETING TANÁCSADÁS, RENDEZVÉNY SZERVEZÉS, NYILVÁNOSSÁG BIZTOSÍTÁSA, MELYNEK KERETÉBEN A PROJEKTTTEL KAPCSOLATOSAN VÁLLALJUK A HONLAPOK, HIRDETŐTÁBLÁK, SAJTÓKÖZLEMÉNYEK, ÉS EGYÉB PR TEVÉKENYSÉGEK MEGJELENTETÉSÉT, KIVITELEZÉSÉT.

ÚJ AUDI A8

A LUXUSOSZTÁLY ÚJ KORSAKBA LÉP

írta: MIFERFIK.HU fotó: AUDI

November végén mutatta be az Audi Magyarországon az új A8-ast, amellyel a felsőkategóriás luxus új jelentését alkotta meg. A márka zászlóshajója alapjaiban épült újjá, s minden eddigénél szebb, elegánsabb lett, ráadásul a kocsi kezelhetőségét is tovább finomították a mérnökök: szinte minden funkciót egy-egy érintéssel vezérelhetünk a fedélzeten. Az A8-as számtalan újdonságot hozott, például egyedül parkol a kocsi, és az önálló vezetés sem jelent neki gondot. No, de ne rohanjunk ennyire előre.

Alapjaiban változtatta meg a felsőkategóriával kapcsolatos elképzeléseket az Audi 1994-ben, amikor bemutatta az első A8-at: szemben a többi gyártóval a négykarikás márka acél helyett alumínium vázra építette a kocsiját, így nagyobb stabilitást ért el könnyebb testsúly mellett. Az utódok később 7–8 évente következtek, tehát 2002-ben és 2009-ben frissült a kínálat. Újabb nyolc évet követően idén novemberben érkezett meg hazánkba a negyedik generációs modell, amely a jövőt testesíti meg: az Audi A8-cal a márka egy új tervezési korszakba lépett, hiszen ez

az első olyan szériagyártású gépkocsi, melyet kimondottan automatizált vezetésre fejlesztettek ki.

Az Audi A8 orrészén a Singleframe maszk sportos eleganciát, kifinomultság és progresszivitást sugároz, az első fényszórókban használt LED technika pedig a mérnöki teljesítmény csúcsát képviseli: az Audi lézervilágításával kiegészített, az A8 számára extrafelszerelésként kínált HD Matrix LED fényszórókkal mintegy tízszeres fényintenzitás érhető el. A formán tovább haladva a tetővonal lágyan ívelt, az autó hátulja finom előkelőséget sugall, letisztultak a hátsó



lámpák és a kipufogók is, de persze összességében igazán erőteljes kisugárzással rendelkezik a luxus szedán, amit csak nyomatékosit az 5,17 méteres tengelytáv.

Az óriási külső méretek a belsőben is visszaköszönnék, szinte egy társalgóba lépünk, amikor elfoglaljuk helyünket a kocsiiban. A bőr és fa rendkívül igényes megmunkálásának köszönhetően mindent hamisítatlan manufaktúra-karakter jellemez, ahol relaxációs ülésekben utazhatunk, masszírozthatjuk, melegíthetjük a lábunkat. De a luxus itt nem ér véget, az utastérben ugyanis minden kijelző – köztük a műszerfal – és kapcsoló digitális, így már nem csak egy nagy navigáció található a középkonzolon, hanem alatta még egy





hasonló méretű kijelző is helyet kapott, amin például a fűtést szabályozhatjuk. Aprópó fűtés: a lamellák alapesetben megbújnak a műszerfal mögött, azonban egy érintéssel működésre bírhatjuk a levegőbefúvókat. Érintőképernyős kijelzőből hátulra is jutott: kívánságra az A8 hátsó utasa minden kényelmi és szórakoztató funkció felett átveheti az irányítást.

A futómű teljesen elektronikusan működik, és minden egyes keréknél önállóan, a pillanatnyi menethelyzetnek megfelelően állítja a kellő csillapítóerőt, de az A8-hoz extrafelszerelésként aktív futóművet is rendelhetünk, amely egyrészt a jármű oldal- és hosszirányú stabilizálásáról gondoskodik, másrészt pedig a passzív biztonságot is hatékonyan növeli: vészfékezéskor a fékerő lehető legpontosabb elosztását támogatja, valamint oldalirányú ütközés esetén – mintegy fél másodperc alatt – akár 80 milliméterrel is megemeli

a karosszériát, így növelve az utastér biztonságát. A stabilitáshoz az összkerekkormányzás is jelentősen hozzájárul: kanyarodáskor nem csak az első, hanem a hátsó tengely is dolgozik, a rendszer a pillanatnyi sebesség függvényében határozza meg a kormányzási szögeket. A vezetői kényelmet és biztonságot egyébként – akár –

A MILD-HIBRID HAJTÁSRENDSZERRŐL

A belsőégésű motor, a folyadékűtésű, 48 volt feszültségű, szíjhajtású indító-generátor (RSG) és a nagyteljesítményű lítiumion-akkumulátor kombinációja első ízben jelenik meg a sorozatgyártásban, ahol az RSG kettős szerepet betöltve elektromos motorként és generátorként is működik. Első funkciójában tekintélyes, 60 newtonméter forgatónyomatékot produkál, amit az Audi A8 egyedülálló funkciója vesz igénybe: amint elérjük a kívánt sebességét, 30 és 160 kilométer/óra között akár 40 másodperces időtartamra is leállhat a belsőégésű

motor, kényelmes, nyugodt és károsanyag-kibocsátás nélküli gördülést („vitorlázás”) téve lehetővé. Az RSG mindvégig kellő erővel rendelkezik, hogy bármikor újraindítsa a motort: elegendő megérinteni a gázpedált és a belsőégésű aggregátoreje ismét teljes egészében rendelkezésre áll. A generátor lassulás közben is jelentős előnyöket kínál. A hátsó tengely felett elhelyezett, nagyteljesítményű akkumulátorral közösen még intenzívebb energia-visszatáplálást (rekuperáció) tesz lehetővé, így a bevezetett energia egy részét ismét felhasználhatja a jármű.



A cikket tovább olvashatja a **MiFerfiak.hu** oldalán, használja a QR kódot!

41 féle asszisztensrendszer segíti, szabadabbá és biztonságosabbá téve az autózást. Az autó önállóan parkol, úgy, hogy a vezetőnek elég a kocsi mellett tartózkodnia, illetve dugó esetén teljesen egyedül vezet: 60 kilométeres sebesség alatt gyorsít, lassít, megáll, mindezt úgy, hogy a járművet mindig a sávban tartja.

Az új Audi A8 motorkínálatában a bevezetés során két V6-os, turbófeltöltős erőforrás közül választhatunk: a 3,0 literes TDI (286 Le) valamint a 3,0 literes TFSI (340 Le) áll rendelkezésre, s mindkét változat az új mild-hibrid hajtásrendszerrel szerelt.



RANGE ROVER EVOQUE ÉS ÉSZAK-BALATON

A PIHENÉS AKADÉMIÁJA

írta: KÖKÉNY ROLAND fotó: NOVÁKILDI PHOTO

A késő nyár a kora ősz mindig kellemes napokat tartogat arra, hogy túrázásra adjunk a fejünket. A vénasszonyok nyarát kihasználva a szerkesztőségünknel vendégeskedett Range Rover Evoque Convertible tetejét lehajtva még jónéhány napsütötte órában volt részünk. Ezúttal balatonfüredi Akadémia Hotel volt a bázisunk és Balaton északi partját vettük szemügyre, kihasználva a szüret idejét is, de higgyék el nekünk a magyar tenger nemcsak nyáron, hanem ősszel és télen is számos csodát tartogat az arra utazóknak.

A nem rég átadott négycsillagos Akadémia Hotel kiváló partner az aktív kikapcsolódásban. Központi fekvése miatt számos környékbeli látnivaló könnyűszerrel elérhető és egy-egy kirándulás kellemes levezetéseként a szálloda számos kulináris és pihentető programot kínál.

Mi ugyan autóval érkeztünk, a városi uszoda közvetlen szomszédságában épült hotelhez de

a programok jó részéhez egyáltalán nem kell kocsiba ülnünk. Ha csak a várost szeretnénk fölfedezni, akkor néhány percnyi sétával elérhetjük a Balatont és a Tagore sétányt. Aki többre vágyik az a hotelben bérelhet kerékpárt és onnan indulhat rövidebb-hosszabb környékbeli túrákra, de igény szerint lehetőség van gyalogos kirándulásokra is szervezett formában, ami még személyesebbé teheti környék

láttnivalóit. A strandszezon után az őszi időszakban érdemes kicsit rákészülni egy-egy napra. Érdemes beszereznünk ehhez Cholnoky Jenő Balaton című könyvét vagy Eötvös Károly „Utazás a Balaton körül”, és a „Balatoni utazás vége» című munkáit. Előbbi híres földrajztudósként, míg utóbbi ügyvédként és főként érdeklődő emberként, íróként látta és láttatta a Balatont, majd száz esztendővel ezelőtt.



A mai tájképet ezeknek a könyveknek az ismeretében talán egy kicsit mi is másként látjuk majd. Ha éppen nem kerültek a látókörünbe ezek a könyvek, akkor az alábbiakban néhány ötlettel szolgálunk merre is induljanak a szállodából.

A Balaton, Európa egyik legnagyobb sekély vízű tava csodálatos természeti és kulturális látnivalókkal bír, túl azon, hogy kiváló fürdőhely is. Sajnos még mostanság is elsősorban a nyári szezon alternatívájaként tekintenek a tóra, pedig számos egész évben működő programlehetőség van, kiváló ellátással.

Az északi part magasabb hegyei és szőlővel borított déli hegylábai, valamint a vulkanikus eredetű tanúhegyek vadregényessé teszik a tájat, míg a déli part lankái és lassan mélyülő partja elrejtik a szemek elől a szintén jelentős szőlőültetvénye-

ket. A tó északi partját követve érdemes egy kicsit elkalandozni a Káli-medencébe, amit csupán egy hegység választ el a part menti településektől. A szentbékálai kőtenger megkövült tengeri turzásai, a salzföldi major, Kékkút híres ásványvize, vagy Köveskál kismemesi építészete, éttermei és szőlőhegye mind önmagukban is elegendőek lennének, így együtt azonban több napra is elég látni- való kínálnak. A Zánka fölött magasodó Tegyon-hegy nyugati oldalán fekszik az ország egyik legérdekesebb látnivalója, a Hegyestű felhagyott bazaltbányája. A parkoló mellett büfé is üzemel rendhagyó szolgáltatással ugyanis a személyzetet lelkes geológusok alkotják, akik szívesen mesélnék a hegy kialakulásáról, a hatszögletű bazaltszlopokról, a valamikori vulkanizmus nyomairól. Balatonudvariban a szív alakú



RANGE ROVER EVOQUE CONVERTIBLE

Lenyűgöző vonalaival és izmos vállával a Range Rover Evoque Convertible a stílusosság és a modern városi élet szinonimája vált. A modellpalettán később megjelent, vadonatúj Convertible változat, a világ legelső kompakt prémium kabrió szabadidőjárműve még messzebb merészkedik, és teljesen új mércét állít a dizájn, a funkcionalitás és a menetkényelem terén.

A nyitható tetejű szabadidőjármű izgalmát még erőteljesebbé teszi a jármű teljes értékű négyszemélyes kialakítása. Az első üléseken a legmodernebb technológiák, így az opciós klimatizálás biztosítja a felülmúlhatatlanul

pihentető és kényelmes utazást. A belső tér letisztult, ipari vonalaival kiválóan harmonizálnak a mindenütt alkalmazott prémium anyagok, opcióként Oxford bőrkárpitozás is rendelhető. A négy évszakot tökéletesen kiszolgáló autó vászonteteje 18 másodperc alatt csukható ki-be, akár 48 km/h-s sebesség mellett.

Az Evoque Convertible igazi négyévszagos kabrió. Az előre mutató formatervezés és a világszínvonalú műszaki tartalom egyedülálló találkozásának köszönhetően vadonatúj dimenzióval gazdagodott, egyben még vonzóbbá, még kívánatosabbá vált a Range Rover Evoque.





faragott sírkövek miatt érdemes megállni, míg a Les-hegy mögött megbújó Vászoly és Dörgicse főként építészetével, hangulatával és boraival varázsolja el az embert. Füred előtt még a Tihanyi-félsziget készlet kitérőre, ahol hatalmas levendula-mezők és szőlőültetvények, megkövesedett gejzir kúpok és a híres apátság várja a látogatókat. Az 1055-ben alapított kolostor (a mai apátság elődje) őrzi alapítójának (I. András király) sírját, valamint az egyik legfontosabb

nyelvemlékünk, a Tihanyi Apátság alapítólevelének egyik másolatát. A kéttornyú barokk épület nem csak Tihany, hanem az ország egyik emblemikus temploma egyben. Balatonfüreden gyógyította magát a Nobel-díjas indiai költő Rabindranath Tagore, de itt írt Jókai is (egykori villája ma múzeum) és itt nyaralt többek között Blaha Lujza. Az Anna-bálok világát magunk mögött hagyva a csopaki szőlőhegy elegáns borai és neves borászai csalogatják a turistákat.





AKADÉMIA HOTEL★★★★, BALATONFÜRED

Balaton északi partjának fővárosában Balatonfüreden a Tihanyi Apátságra lenyűgöző kilátással rendelkező szálloda csenden környezetben, közvetlen az uszoda mellett a városközponttól csupán 10 perc sétára található. A szálloda 50 szobája, mintegy 120 fő elhelyezését teszi lehetővé. A szobák légkondicionáltak, egyedi függönyökkel felszereltek. A szálloda egész évben nyitva tartó a la carte étteremmel, bárral üzemel. Az uszodát (33 méteres medence) és annak wellness részlegét (gőzfürdő, jakuzzi, infra és finn szauna) a vendégek térítésmentesen használhatják. Az ezerarcú Balaton a szállodában eltöltött csendes kikapcsolódást számtalan helyi és környékbeli programlehetőséggel színesíti.

Az Akadémia Hotel a fentiekben túl kisebb, de kiemelkedő felszereltségű konferenciáknak is helyet adhat. Egyedülálló panoráma teraszuk pedig alkalmas exkluzív rendezvények, esküvők, születésnapok lebonyolítására, mely kifejezetten egyedivé teszi szálloda által nyújtott szolgáltatások körét.

ELÉRHETŐSÉGEK:

8230 Balatonfüred, Horváth Mihály utca 66.

GPS: 46°57'03.5"N 17°52'34.8"E

Web: www.akademiahotel.hu

E-mail: info@akademiahotel.hu

Telefon: 0036203787428



A cikket tovább olvashatja a MiFerfiak.hu oldalán, használja a QR kódot!

LEVENDULA HÁZ, TIHANY

A Levendula Ház Látogatóközpont minden korosztály számára élményt nyújtó módon mutatja be a Tihanyi-félsziget múltját és jelenét: a vulkánok egykor dühöngő világát, a később megszelídült táj harmóniáját; a tihanyi emberek és a természet évszázados együttélését, s ennek emblematikus kultúráját: a levendula-termesztést. A Levendula Ház Látogatóközpont a Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság látogatóközpontja, mely egyben a Bakony-Balaton Geopark keleti kapuja és a Tihanyi-félsziget Vulkáni Képződményei Európa Diplomás terület látogatóközpontjának szerepét is betölti.

Web: www.levendulahaz.eu



NYERJE MEG JÖVŐ ÉVI PIHENÉSÉT MOST! 2 KÉRDÉS, 2 ÉJSZAKA!



Válaszoljon az alábbi két kérdésre, küldje el a megfejtését a miferfiak@miferfiak.hu e-mail címre. Ha helyesen válaszol, akkor nyerhet egy hosszúhétvégét a négycsillagos balatonfüredi Akadémia Hotelbe a HotelManagement4You jóvoltából.

1. MILYEN MESSZE VAN A HOTEL A LEGKÖZELEBBI SPORTLÉTESÍTMÉNYTŐL?

A: 500 M

B: 10 M

C: 3 KM

2. MILYEN SPORTESZKÖZ BÉRELHETŐ AZ AKADÉMIA HOTELBEN?

A: KERÉKPÁR

B: BÚVÁR SZEMÜVEG

C: FUTBALL LABDA

Beküldési határidő: 2018. április 15.

Sorsolás: 2018. április 30.

A helyes válaszadók sorsoláson vesznek részt, ezért kérjük, hogy a megfejtése mellé küldje el elérhetőségeit is. A nyertest e-mailben értesítjük. A játékban a HotelManagement4You és a MiFérfiak.hu munkatársai nem vehetnek részt.



MiFérfiak.hu



CZINK JÓZSEF

A SZÁLLÍTÓ

írta: BARNÁ ANDRÁS *fotó:* NOVÁKILDI PHOTO

Czink József a J&S Speed szállítmányozási cég tulajdonosa. A 43 éves üzletember hátat fordítva a családi vállalkozásnak egyetlen teherautóval kezdett a fuvarozási bizniszbe. A 2016-os adatok szerint cége a huszonnyolcadik az ágazat százas toplistáján. Munkáját az idén az Év Vállalkozója díjjal is elismerték.



Acég tatai bázisára beszéltek meg a találkozót. A központi épület főnöki irodájából, amolyan jó gazda módjára rálátni az egész telephelyre, ami ezen a délelőttön a nyugodt arcát mutatta. Mintha ez a milió tükrözné a cégvezető egész habitusát, akiről első látásra nehéz elképzelni, hogy bármi is kihozná a sodrából. Czink József csendes közvetlenségének köszönhetően már a beszélgetésünk harmadik mondata után úgy éreztem, mintha száz éve ismernék egymást, így szinte azonnal pertu viszonyra váltottunk. Pályakezdése cseppet sem volt tudatos bár a szülei vállalkozói háttére, akár jó alapként is szolgálhatott volna, ő azonban nem akarta folytatni az ekkor már családi tradíciónak számító kötélgégyártást. Az szóvalós és átvitt értelmében is új utat keresett magának. Ezzel indul a sikersztori, ami mára egy folyton tökélesedő mechanizmussá lett, aminek talán legnagyobb titka, hogy nem akarja túlnőni önmagát.

– Barna András (B.A.): Egy pályakezdő fiatal sok mindent kitalál, hogy ez vagy az akar lenni, de az biztos, hogy az első húsz gondolatában nincsen benne, hogy fuvarozó. Ráadásul volt mögötted egy nem is akármilyen családi hagyomány. Hogy vett mégis más irányt az életed?

– Czink József (C.J.): Nagy százalékban véletlennek sorozata, kisebb százalékban azért volt benne némi tudatosság is. A szüleim már generációk óta kötélgégyártó vállalkozók voltak. Az édesapám nagyon szerette volna, ha átveszem tőle az iparokat. A katonaság előtt dolgoztunk is együtt, de aztán,

amikor leszereltem, akkor eléálltam és azt mondtam, hogy én ezt nem szeretném csinálni.

– B.A.: Gondolom ez nem volt egyszerű.

Miért döntöttél így?

– C.J.: Úgy éreztem, hogy túlságosan egyformák vagyunk ebből fakadóan nem volt jó együtt dolgozni. Ezt érhető módon nem viselte túl jól.

– B.A.: Sokan, talán magam is úgy gondolom, hogy egy ilyen döntés olyan, mint tizenkilencre lapot húzni. Volt B terved?

– C.J.: Tulajdonképpen nem. Őszintén szólva nem tudtam, hogy igazából mihez is akarok kezdeni. A seregben mindenféle jogosítványt lettem ennyi volt a tarsolyomban. Aztán egyszer egy ismerős mondta, hogy kísérjem el egy madridi útra. Végül is fiatal voltam, hívhatjuk ezt egyfajta kalandvágynak is. Aztán ennek az ismerősömnek a főnöke megkérdezte, hogy nem akarok-e nála gépkocsivezető lenni. Azt gondoltam, végülis miért ne? Így kezdődött, pontosabban rögtön a sűrűjével az oroszokon át Finnországba. Szegény anyukám arcát kellett volna látni. Tizennyolc évesen alig akart elengedni, úgy-hogy szegény apukámat küldte el velem, aki végig szenvedte az egészet mellettem.

– B.A.: Hogy léptél át a magánszektorba?

– C.J.: Ha a kötélgégyártás iránt szenvedélyt nem is örököltem a vállalkozói véna azért ott mozgott bennem. Fél év sofőrködés után a sógorommal megvettük azt a teherautót, amivel jártam. Később ő kiszállt a vállalkozásból egyedül vittem tovább a dolgot. Szépen alakult a helyzet bővült a kocsiipar is. Először kettő, aztán négy és egyre több autóm volt.



J&S
SPEED
NEHEZTÉNYI KÜLAIRODÓ KIT

L



MJF-377

– **B.A.: Ennyire dinamikusan fejlődött a fuvarozás vagy úgy is kérdezhetném ennyire jó üzlet?**

– C.J.: 1994-ben amikor alapítottam a céget akkor lendületben volt ez a szektor. Mi mindig a vevői igényeknek megfelelően nőttünk, soha nem volt nagyon nagy marketingünk. Mondhatni, hogy szájhagyomány útrján terjedtünk. Azok a cégek, akik szerettek és velünk dolgoztattak azok nőttek, fejlődtek és velük együtt mi is.

– **B.A.: A partneri kör kiből állt és áll össze?**

– C.J.: Tulajdonképpen nagyon heterogén volt, Budapest, Esztergom, Tata, tatabányai vállalkozások. Mostanság pedig már sok multinacionális cégnek is dolgozunk, ahol számos certifikátnak, szabványnak kell megfelelni, ahova ma már mi is felfejlődünk.

– **B.A.: Hogy tudtál vagy, hogy tudott a céged ezzel a lépést tartani? Képezted magad?**

– C.J.: Azt szoktam erre mondani, hogy nem tudom, hogy működik más fuvaros vállalkozás, mert soha nem dolgoztam senkinél. Nem tudom, hogy klasszikus esetben, hogy kéne működnie. Azt látom, hogy, aki eljön hozzánk dolgozni és elkezd használni azt a programot, amit az elmúlt húsz évben kifejlesztettünk, azt jól lehet alkalmazni, mert abban az van, ami kell. Egyébként erre a rendszerre igény is van, már többen megvásárolnák, de még nem tudom, hogy elég piac érett-e. Ma már egy komplett csapat foglalkozik ezzel, hiszen minden évben van valami, amihez idomulni kell.

– **B.A.: Hány autótok van?**

– C.J.: Száz körül.

– **B.A.: Mindegyiken van sofőr? Merthogy ma ez hatalmas probléma.**

– C.J.: Sokat teszünk a cégjelölítés erősítésért, ami egy „fontos itt tartó erő”, de a képzésünknek és rendszerünknek köszönhetően, szerencsére túl nagy bajban nem vagyunk. Nálunk jellemzően a



kisautóról ülnek át a nagyra. Inkább ez utóbbinál akadozik az utánpótlás. A szakmásított jogosítványok megszerzésére történtek lépések. Itt Tatán is lesz ilyen, aminek mi is részese leszünk, ez pedig egy lehetőség, hogy kiemeljünk olyan fiatalokat, akiket érdekel ez az irány.

– **B.A.: Azért is vettem fel a kérdést, mert tudvalevő, hogy sokkal több új autót el lehetne**

adni, mint amennyit per pillant felvesz a piac. Így érzed te is?

– C.J.: Igen, és sokkal több autót el lehetne küldeni dolgozni, mint, ami van, de számunkra ez most nem prioritás. Ez a száz autónyi kontingens átlátható jól kezelhető, ha túlfeljődnénk magunkat, akkor egy csomó járulékos – nagyobb telephely, több iroda, még több ember – költséggel járna a dolog. Nem utolsó sorban elvesztenénk azt a családias jelleget, ami most jellemzi a J&S-t.

– **B.A.: Végén kellene megkérdeznem, de most adja magát, mi a jövő?**

– C.J.: Azt azért érezzük, hogy fejlődni, nőni azt kell. Mi abban szegmensben vagyunk jó, ami egyedi. Időben, pontosságban, járműválasztékban jó a minőség. Ezért azt találtuk ki, hogy egy másik vonalon indulunk el és alapítunk egy céget a J&S Special Trans-t. Ez teljesen külön működik az anyacégtől önálló ügyvezetéssel. Ebbe a vállalkozásba csak könnyűpótkocsi és megapótkocsik vannak egyféle mérettel. Ezzel már képesek vagyunk nagyobb mennyiséget is leszállítani á-ból b-be. Ebben korábban nem voltunk elég hatékonyak.

A jövő persze nem csak ezt jelenti, hanem azt is, hogy a partnereinkkel szorosabb és jobb legyen a kommunikáció, valamint olyan IT-s vagy applikációs fejlesztéseket integráljunk a szolgáltatásainkba, ami gyorsá, átláthatóvá teszi a munkánkat, lerövidítve ezzel a ma eltöltött időt.

– **B.A.: Mennyire lehet megtartani a cég családiasságát vállalatvezetési szempontból?**

– C.J.: Ahogy az előbbiekben is utaltam rá, nem akarunk 100 jármű fölé nőni. Mellettem két cégvezető dolgozik, az egyik a fuvarszervezéssel foglalkozik, a másik pedig a pénzügyi vonalat felügyeli. A családi jelleg számomra nagyon fontos, de azt én is belátom, hogy 170 munkatársat már nem lehet minden esetben ennek szellemében koordinálni. Szabályokat hoztunk, szabványosítottunk, ami értelemszerűen nem lehet mindenki számára jó. Az iparági környezetben tapasztalom, hogy a hirtelen növekedés, és az ezzel járó túlzott stressz a légkör megromlásához vezet, ami a hatékonyság romlásával is együtt jár. Mi a százas járműállományt körülbelül öt éve elértük, a mesterségesen ezen a számon tartjuk a gépkocsiparkunkat. Az árbevétel növekedés persze nagyon fontos, de ezt inkább a minőség javításával akarjuk elérni. Ma úgy érzem, hogy, amit eddig meg akartunk valósítani azt meg tudtuk.

– B.A.: A gépkocsiparkotok Mercedesekből áll, ez egyfajta érzelmi kérdés vagy más van emögött?

– C.J.: Egy kis ponton az, hiszen az első autó, amivel dolgoztam, az Mercedes volt, de ezen túl azonban semmi más, mint racionális döntés. Sok minden mást is kipróbáltunk és teszteltünk is folyamatosan. De nem lóg csillag emblémás lánc a nyakamban.

Egyszerűen arról van szó, hogy mindet egybevetve Mercedesben találtuk meg azt, ami összességében

mindent teljesít. Ebben benne van fogyasztás, az előírt legmagasabb szintű normák teljesítése és a vezetésbiztonsági rendszerek, és nem utolsósorban a legszigorúbb környezetvédelmi előírásokat is teljesíti. Ma ez a cégünk minőségi színvonalának a járműállomány az egyik legfontosabb alapja, hiszen ezekkel sokkal több pályázati előírásnak meg tudunk felelni. Az, hogy a flotta egy márkára épít az pedig egy



másik praktikum. Egy márka egy probléma.

– B.A.: Tudjuk, hogy támogató az autósportot, ez a benzingőz túlzott szeretete, vagy korábban volt közöd valamilyen módon versenyzéshez?

– C.J.: Felületnek sem rossz, de inkább az emberi oldala miatt támogattunk versenyzőket. Én magam ültem már mellettük, de bevallom, én félek, mert

ezek örültek. Én nem vagyok egy csapatos típus, a magam autóiban is azt képviselem, hogy minél nagyobb legyen, biztonságban érzem magam és az sem baj, ha egy kicsit lomha.

– B.A.: Ha már ez emberi oldal felmerült, úgy tudom, hogy ez nemcsak a versenyzők felé nyilvánul meg, hanem mások felé is.

– C.J.: Elmondhatom, hogy most már vagy tíz éve egy kömlődi bentlakásos iskola gyerekeit pártfogoljuk. A kapcsolunk oda-vissza jó, sokszor elhozzuk őket a céges napjainkra, de évközben is aktív az együttműködés.

Nem titok, hogy napi szinten meg keresnek minket támogatói kéréssel. Egyfelől nem lehet mindenkin egyformán segíteni akkor a jószándék szétforgácsolódik, és bizonyos fokig követhetetlen is. A másik, hogy ezeknél a sérült gyereknél az úgymond rendszeres kapcsolat miatt egy másfajta kötődés is kialakul, sokkal bensőségesebb. Nekünk is jobb érzés, hogy látjuk, hogy van értelme, mert látjuk a fejlődésüket.

– B.A.: Nálad mekkora a család?

– C.J.: Két fiam van és egy kislányom, 19, 12 és 2,5 félévesek. Őket egyébként, ha tudom el is viszem a közös rendezvényeinkre. Számomra fontos lássák, hogy nem csak olyan az élet, amit ők látnak ebből, hanem vannak olyanok is, akiket leghagynak a szüleik. Sokáig nem is értették, hogy lehet ez.

– B.A.: Ha lehet keretbe foglalni ezt a beszélgetést, akkor szinte kézenfekvő a kérdés. Te nem



követte az édesapád foglalkozását, a fiaid közül szerinted valamelyik a nyomdokaidba lép?

– C.J.: A nagyobbik fiam a Széchenyi István Egyetemre jár logisztikai szakra, nála úgy tűnik megvan az irány. Néha el is gondolkozom, hogy én az ő korában indultam el az első utamra... A mai gyerekek később érnek meg, de sok dologban okosabbak, másképp jár az agyuk, szóval még nem tudom, hogy mi lesz vele. Egy biztos, amikor van egy-két szabadnapja akkor be szokott jönni, mint például ma is, és mossa a kamionokat. Próbáljuk, próbálom bevonni a munkába és ezt kezdje letről. Nagy hibának tartom a generációváltásoknál azt, hogy a szülők azzal, hogy a gyerekeik elvégeznek egy jó vagy több iskolát és képzett emberek lesznek azzal megtettek mindent. Egyáltalán nem biztos, hogyha odateszik őket egy cég élére, akkor ezt a feladatot meg tudja majd oldani. Ez sok esetben a vállalkozás halálát is jelenti. A kisebbik fiamról egyelőre még nem tudok nyilatkozni, de benne látnak. Mindenesetre nem tudom, mit hoz a jövő. Lehet, hogy mire odakerülünk, akkor már egy más struktúrában üzemelünk majd, ahol már nem egy kézben összpontosulnak a dolgok, hanem részterületek lesznek önálló vezetőkkel és közösen hozzuk majd meg a döntéseket.

– B.A.: Hogy pihensz?

– C.J.: Egy jó szaunázás tökéletesen kikapcsol, de az igazi pihenést paradox módon azt jelenti, ha utol tudom érní magam.

– B.A.: Munkamániás vagy?

– C.J.: Nem, csak bosszant, ha rájövök, hogy valakinek megígértem azt, hogy elolvasom, megírom, megnézem, és nem jutok el odáig, hogy ez meg is történjen. Ilyenkor nem ritka, hogy hétvégén is bejövök, akkor csend van, és nyugi jól tudok haladni. Jó esetben délutánra lesöpöröm az asztalomat. Néha komolyan azt gondolom, hogy túl sok mindent akarunk egyszerre és kisebb tempóval kellene haladnunk, de a körülmények ezt nem mindig engedik meg.

– B.A.: Zárszóként beszéljünk az Év Vállalkozója díjról, amit most kaptál. Ez egy rangos elismerés.

– C.J.: Igazából nagyon el sem akartam menni erre az eseményre, de mint utóbb kiderült a kollégáim már szervezkedtek a hátam mögött, hiszen ők tudták, hogy miről lesz/van szó. A NiT Hungary (Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete) ami körülbelül 3500 fuvaros vállalkozást fog össze jelölt a díjra, amit végül is nekem ítéltek oda. Nem akarok álszent, sem közhelyes lenni, hiszen nyilván örül az ember egy ilyen elismerésnek, de végül is ez egy közös érdem, az elmúlt huszonvalahány év koronája. Szóval ezt azok az emberek kapták, akik ezért közösen tettek.



A cikket tovább olvashatja a **MiFerfiak.hu** oldalán, használja a QR kódot!



YACHT VÍZRE SZÁLT DIZÁJN

írta: MIFERFIK.HU *fotó:* TANKOA PROJECT



**A Tankoa Project Bolide hajója az egyik legmerészebb vállalkozás,
ami az elmúlt években a gigajacht dizájn területén született.**



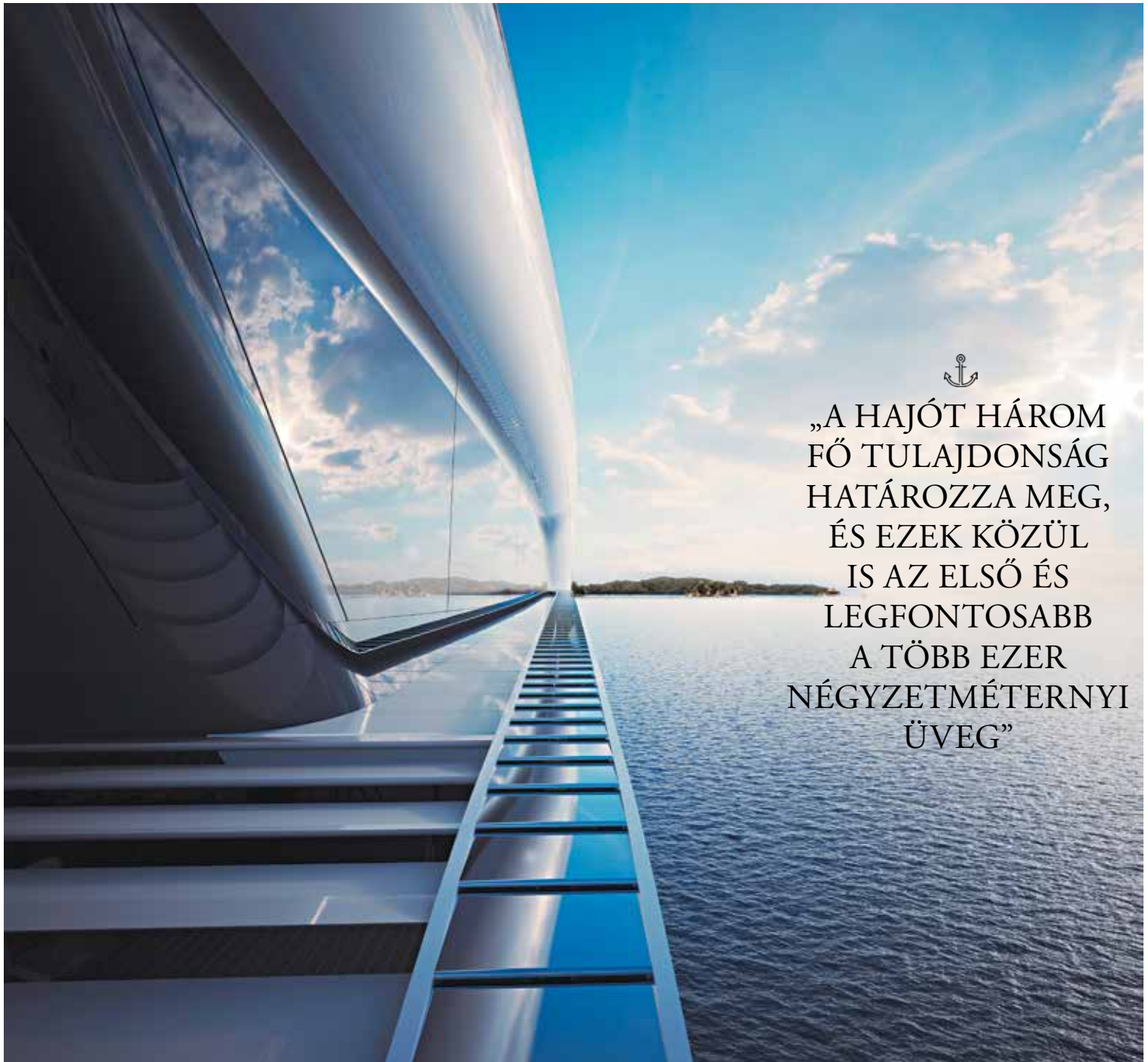
Az egyedi használattól függően, az olasz 'bolide' szó többféle jelentéssel rendelkezik, többek között lehet versenyautó, felrobbanó meteor és akár denevér a pokolból. A Tankoa Project Bolide terve egyszerre lehet mindhárom. A 233 láb hosszú jacht az egyik legizgalmasabb koncepció volt, amit szeptember végén a Monaco Yacht Show-n bemutattak. Fabio Mazzeo tervének célja, hogy a feje tetejére állítsa a hagyományos szuperjacht dizájnt, olyan részletekkel, mint az 5,400 négyzetlábnyi üveg, valamint egy hátsó szalon, amely a tat felett ül, így úgy tűnik, mintha az ember egy szikláról nézne az óceánra.

Mazzeo az Exclusiva, Olaszország egyik legelismertebb interiőr tervező irodájának vezető tervezője. Munkáik között olyan kiemelkedő projektek szerepelnek, mint a dohai magánszigeten épített rezidenciák, a Gazprom irodája Szentpéterváron és számos repülőtéri utas terminál. A dizájn mellett

az Exclusiva rendelkezik egy kisebb gyártó részleggel, ahol az általuk tervezett belső terekbe kerülő bútorokat készítik.

Az Exclusiva vezette a Project Bolide tervezését, és miután egy évig tanulmányozta a szuperjacht szektort talált rá és bízta meg a Tankoat. Mazzeo és csapata egy olyan szuperjachtot akart készíteni, amelyet a jacht világ még nem látott azelőtt. „Az volt a tervünk, hogy jóval továbbmegyünk a hagyományos jacht tervekhez képest, mialatt hozzuk azt a minőségi színvonalat, amiről az Exclusiva híres” – mondta Mazzeo. „Ugyanakkor biztosítani akartuk, hogy a tervünk rendelkezik azokkal a technikai jellemzőkkel, amikre egy szuperjacht számára van szükség, hogy megállja a helyét.”

A tervező csapat a sportkocsik emelkedő vonalait használta útmutatóként a külső profil megalkotásánál. Mialatt ez segítségükre volt, hogy megvalósítsák a kezdeti koncepciót, egy másik tényező még fontosabbnak bizonyult a jacht



„A HAJÓT HÁROM
FŐ TULAJDONSÁG
HATÁROZZA MEG,
ÉS EZEK KÖZÜL
IS AZ ELSŐ ÉS
LEGFONTOSABB
A TÖBB EZER
NÉGYZETMÉTERNYI
ÜVEG”

sikerességéhez. „Azzal az ötlettel folytattuk a tervezést, hogy a hajó bármely pontjáról megszakítatlan kilátás nyíljon a tengerre” – magyarázta Mazzeo.

A Bolide-ot három fő tulajdonság határozza meg, és ezek közül is az első és legfontosabb a több ezer négyzetlábnyi üveg. Az Exclusiva tervezői biztosítani

A luxusszállások mellett három medence van a jachton meghatározott elvek szerint elhelyezve. A legnagyobb a hátsó fedélzeten található, és szükség szerint az aljából felemelkedő fedélnek köszönhetően könnyedén táncparketté vagy buli helyszínné alakítható. Mazzeo harmadik tervezői célja az volt, hogy



akarták, hogy a jacht innovatív dekorációja – aminek nagyrésze házon belül fog elkészülni, ha találunk vevőt a koncepcióra – mind egy célt szolgáljanak: a tulajdonosok kényelmét. Ennek eredmény lett a tulajdonos privát fedélzete, amihez egy hatalmas hálószoba, tornaterem, spa, öltöző, több terasz és jakuzzi tartozik. A Bolide vendégei is jól fogják magukat érezni. Öt VIP lakosztály helyezkedik el az alsó fedélzeten, teljes elvonulást, továbbá tökéletes kilátást biztosítva a vízre.

integrálja a külső és belső teret. A tervező csapat ezt a plafontól a mennyezetig érő ablakokkal, összecsukható teraszokkal és 6500 négyzetláb használható alapterület érte el. „Azt akartuk, hogy zökkenőmentes legyen a bejutás a hajó belsejébe” – magyarázta Mazzeo. „A rengeteg üveggel sikerült is ezt elérni. A fenti fedélzeten például az az érzés keríti hatalmába az embert, hogy a tenger teljesen körbeveszi.”

Fuvarozás • Szállítmányozás • Raktározás • Járműjavítás és mosás

A J&S Speed Kft. mindenből a legjobb minőségre törekszik. Flottája a legmodernebb Mercedes-Benz tehergépjárművekből áll, a család legfiatalabb tagja egy Mercedes-Benz MP4-es Actros 1845 LS típusú nyerges vontató, amely az első forgalomba helyezett Euro 6-os tehergépjármű Magyarországon. A 112 tehergépjármű körülbelül 1 300 000 km-t tesz meg havonta Európa útjain. A gépjárművek magas műszaki színvonalát és igényességét a saját szerviz- és járműmosó bázis adja.

A J&S Speed Kft. elkötelezett a minőségi szolgáltatások iránt, nagyfokú precizitásunkat ügyfeleink elégedettsége tükrözi. Profi csapatunk személyre szabott megoldásokat kínál bármilyen logisztikai kihívás legküzdésére, 1 palettától 40 palettáig, 5 kg-tól 25 tonnáig, dobozos árutól a hűtött termékeken át az ömlesztett rakományokig. Tegyen próbára minket!



INTERNATIONAL
LOGISTIC
SOLUTIONS
for You!

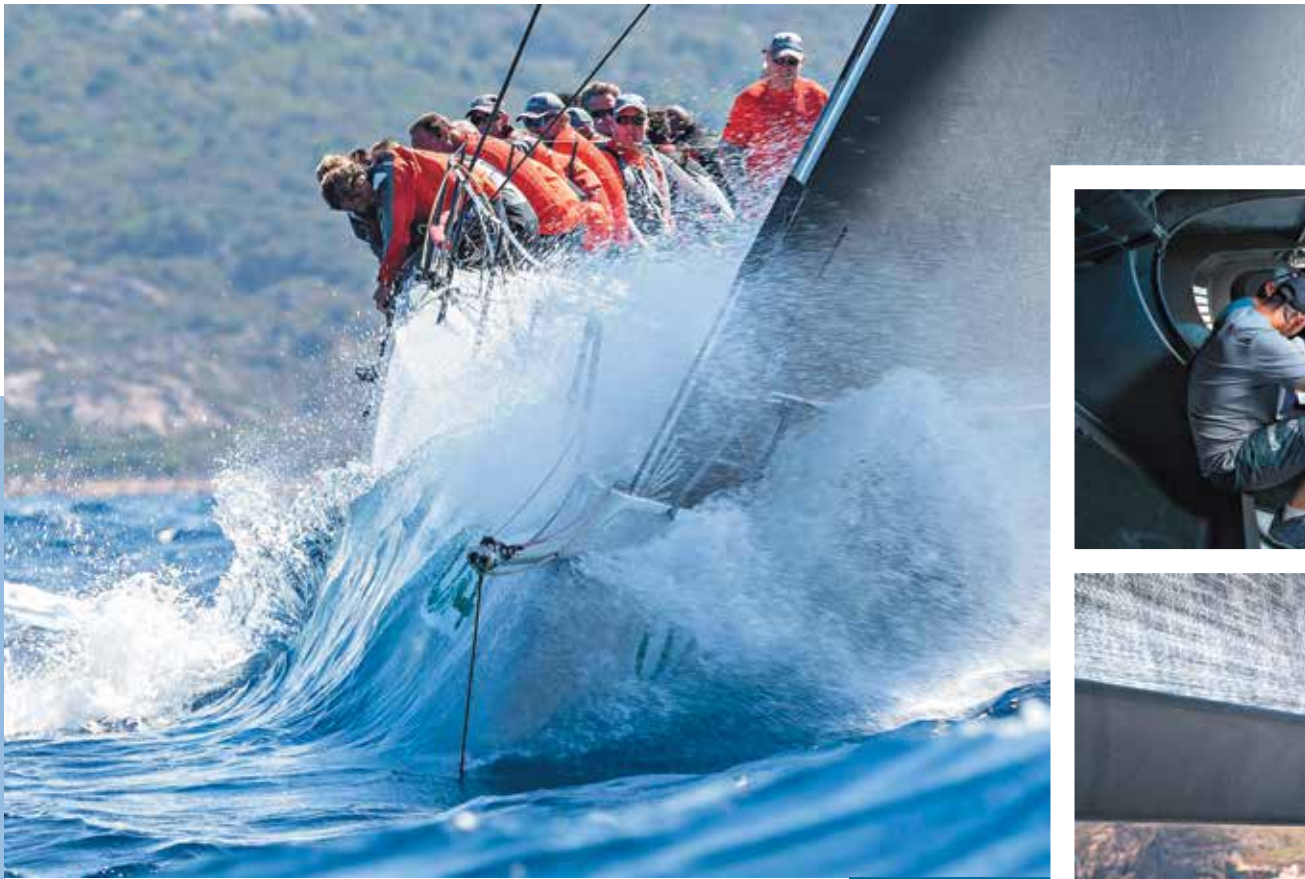


HARDCORE VITORLÁZÁS HÉTREGLATTÁS KÜZDELEM

írta: MIFERFIK.HU fotó: MAXI72



A Maxi72 versenysorozatban való részvétel minden, csak nem egy könnyed fuvalat a hajók tulajdonosainak és legénységei számára.



Mielőtt eldőrdült volna a startpisztoly, a Bella Mente és a Proteus egymás körül körözött, mint két bokszoló a ringben, mialatt mindketten arra vártak, hogy a másik hibázzon. Ahogy a Maxi72 verseny első napja elkezdődött, azonnal összecsaptak a favoritok. A Bella Mente, mely utóbbi két Rolex Maxi72 World Championship győztese és akik két hónappal korábban nyerték meg a Royal Ocean Racing Club Caribbean 600 mérföldes versenyt. A Proteus legénysége tavaly már itt győzedelmeskedett és eszük ágában sem volt átadni ezt a címet.

A két hajó kialakítása virtuálisan megegyezik, ami megkülönbözteti őket, az a hajótestek formája és a különböző szalagok, amiket a fekete vitorlákba szőttek. Nem sokkal korábban egy igazi életre-halálra menő párviadalt vívtak a RORC Caribbean 600-on. Összesen hétszer váltották egymást a vezető helyen a 600 mérföldes verseny folyamán, ami az első küzdelem a Maxi72 hét-regattás szezonjában.





A cikket tovább olvashatja a MiFerfiak.hu oldalán, használja a QR kódot!

Hogy nem babra megy a játék jól fémjelzi, hogy a Bella Mente legénysége 85-ször váltott vitorlát, és volt egy pont, amikor mindkét jacht kibontott vitorlákkal hajózott, több mint 30 csomós sebességgel. Akkor a Bella Mente 14 perccel a Proteus előtt fejezte be a versenyt. Egy édes győzelem volt ez a hajó legénysége számára, miután 2016-ban tőkesúly problémák miatt fél kellett adniuk a versenyt. John „Hap” Fauth (72), a Bella Mente tulajdonosa és kormányosa. A Les Voiles-en arra teljes erejével arra koncentrált, hogy hajóját az első pillanattól a vezető pozícióba kormányozza, és ne engedje azt át senkinek a 3,5 órás verseny során. A Minneapolis Churchill Companies befektetési vállalat alapítója és elnöke 7 éves kora óta vitorlázik, és az évek során számos versenyhajója volt. A Bella Mente a harmadik, neve olaszul szépséges tudatot jelent. Ahogy a legénység a startpisztoly eldördülésére várt, a Bella Mente a Proteus orra körül körözött, mely utóbbi tulajdonosa, George Sakellaris (az Ameresco, egy energiaszolgáltató vállalat elnöke irányította. A harmadik nagyjágyú a Prospector a közel „ringatózva” várta a verseny indulását. Amikor elhangzott a rajtot jelző



időbüntetést vont maga után, ami 24 percet jelentett a jachtnak, így visszacúsztak a hatodik helyre. „A 10 év alatt, amióta részt veszek a Maxi versenyeken, csak kétszer rajtoltam hamarabb” – mondta Fauth leverten. „Abszolút uraltuk azt a versenyt” mondta a Bella Mente taktikusa, Terry Hutchinsin. „De vétettünk egy emberi hibát, és ez sokba került nekünk, de nem hagyjuk, hogy ez befolyásoljon minket.



lövés, a Bella Mente az első volt a sorban. Három órával később Fauth Bella Mentéje és 19 fős csapata egy szinte hibátlan versenyzés után 1 perc 14 másodperccel a Proteus előtt ért be a célegyenesbe – legalábbis úgy tűnt. Amikor Fauth visszatért a bázisra, megtudta, a Bella Mente fél másodperccel előbb hagyta el a rajtvonalat, mint kellett volna. Ez a szabályszegés 10 százalékos

Végül is a Proteus lett a versenyhétvége az összesített győztese. A Prospector végzett a második helyen, a Bella Mente pedig a negyedik lett.

Májusban a sorozat átevezett a Földközi-tengerre a Palma Vela regattára, majd az utolsó négy versenyre, aminek a Maxi72 Rolex World Championship is a része, amit szeptemberben Szardínia partjainál rendeztek meg.



A HAJÓK KIALAKÍTÁSA VIRTUÁLISAN MEGEGYEZIK, AMI MEGKÜLÖNBÖZTETI ŐKET, AZ A HAJÓTESTEK FORMÁJA ÉS A KÜLÖNBÖZŐ SZALAGOK, AMIKET A FEKETE VITORLÁKBA SZŐTTEK

MAXI72 CLASS

A Maxi72 osztály három évvel ezelőtt jött létre a kisebb jachtok egy korábbi generációja, Mini Maxis nyomán. A Maxi72 világméretű flottája most nyolc nagyméretű, gyors és rendkívül kimunkált jachtból áll, amelyek sokkal kisebb versenyhajókhoz hasonló teljesítményre képesek. „A mai versenytörölások között a Bella Mente-hez használták a legfejlettebb anyagokat” – mondja Don Watson, Rhode Islanden található New England Boatworks vezető hajóépítője, ahol a Bella Mentet készítették. „A Kevlar méhsejt-magos hajótest, és a Nomex méhsejt fedélzet a szén-szál borítással és belső szerkezettel egyszerre teszi könnyűvé és erőssé ezt a hajót.” A Proteus felépítése megegyezik ezzel. Mindkét jachtot a német hajómérnök cég, a Judel/Vrolijk & Co. tervezte. „Nagyon fürgék és súlyérzékenyek” – mondja Fauth a Maxi72 hajókról. És gyorsak. A jachtok gyakran 30 csomós sebességgel versyeznek, és akár 38 csomót is képesek elérni.





MAKEUP BUDAPEST

www.makeupbudapest.hu

tel: + 36 20 262 7007

STÍLUS

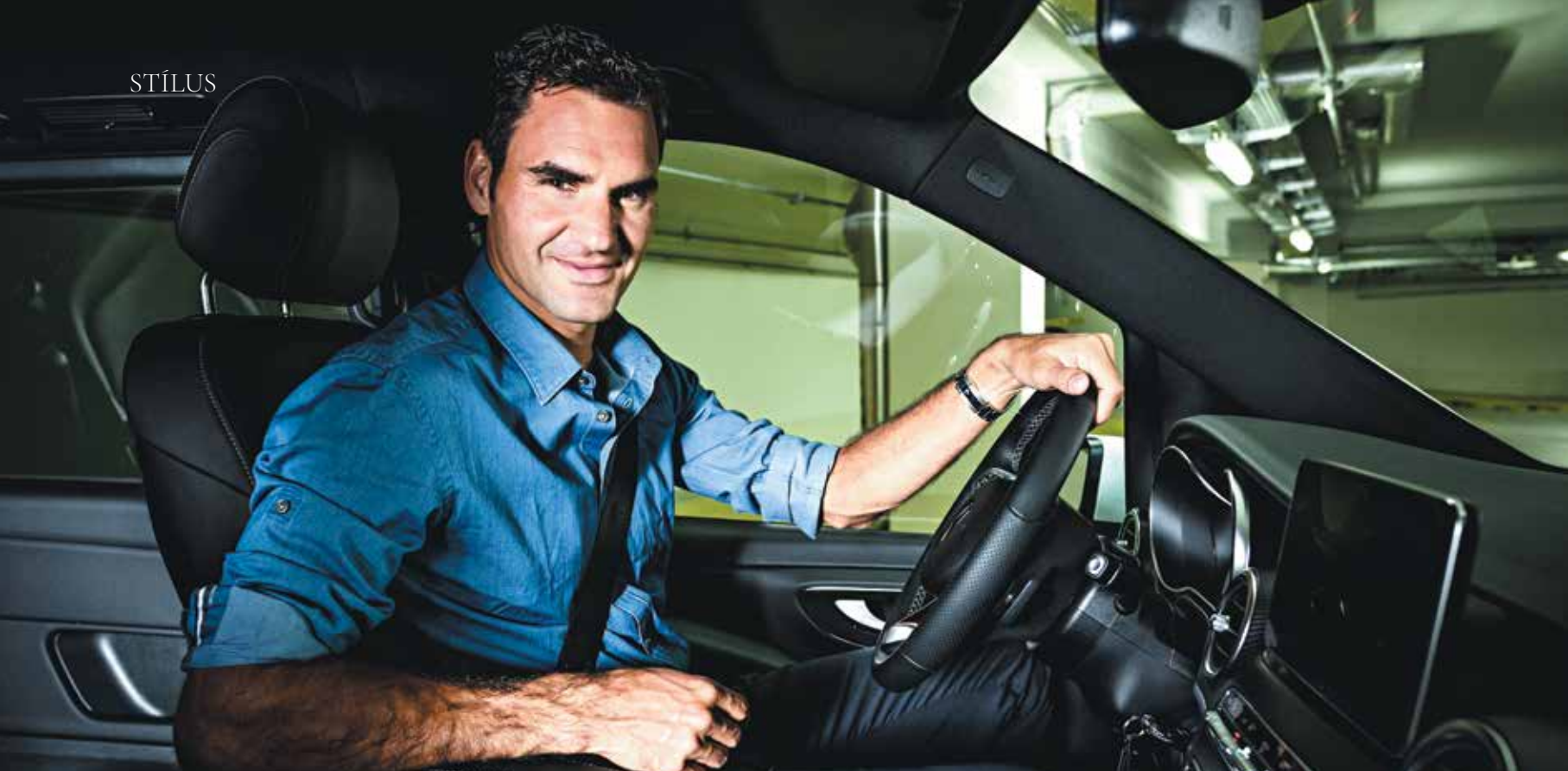
STÍLUS ÉS SZEMÉLYISÉG

LEGENDÁS IKONOK – IKONIKUS LEGENDÁK

írta: BERTA LISIA *fotó:* ARCHÍV, MERCEDES-BENZ



Minden ember életében vannak olyan személyek, akik valamilyen módon meghatározzák az életünket, befolyásolják tetteinket, öltözködésünket, viselkedésünket, hatnak ránk. Ezek a személyek természetes módon – és szerencsés helyzetben – elsődlegesen a szüleink, aztán azok a körülöttünk élő rokonok, ismerősök, barátok, akikkel találkozunk.



Sokan kérdezik, mit jelent pontosan a stílus-kommunikáció szó, mi a különbség a stílus és a stíluskommunikáció között. A stílus harmonikus egységünk, külső és belső értékeink összehangolása, a stíluskommunikáció pedig ennek a harmóniának a közvetítése.

A stíluskommunikátor mind individuális mind céges területen végez fejlesztést, feltárja az igényeket, megtervezi és levezényli a szükséges folyamatokat. Míg a stílusról sokaknak elsősre a divat jut eszébe, addig a stíluskommunikátor inkább a stílus-teremtést tartja szem előtt, az időtállóságot és az egyediséget ötvözve.

A jó stíluskommunikátor ismérve az önismerete, amely nélkül mások megismerése nem lehet teljes.

A stíluskommunikátor ismereteinek köre olyan cikkekből áll össze egészszé, mint a viselkedés-kultúra, a protokoll, a beszédmagatartás, a mozgásmagatartás, a férfi és női kompetens öltözködés, adott esetben az időmenedzsment, az üzleti kommunikáció vagy éppen a trendek ismerete, mindezt tanácsadás formájában közvetítve. Vannak azonban olyan emberek, akiket nem ismerünk közelről, de az alapján, amit látunk belőlük, amit hallunk tőlük, kialakul bennünk egy kép róluk. Ha ez a kép számunkra pozitív, már-már példamutató, egyfajta ikonná válhatnak számunkra. A hírességek, legyenek akár sportolók, színészek, zenészek, de akár politikusok vagy tudósok is, embertömegek

számára válhatnak követendő példává vagy csupán csodálatunk tárgyává.

Az emblemikus személyiségnek nincsen kora. Lehet számunkra ikon egy fiatal tehetség éppúgy, mint egy sokat megélt és komoly életművel rendelkező ember. Az évek múlásával azonban szűkül a kör, a fiatalon tehetséges színészek, énekesek közül kikristályosodik, hogy ki alkot igazán maradandót, ki marad fent a csúcson és tündököl állócsillagként, és kinek jutott csupán az a bizonyos hollywoodi 15 perc. Az igazán nagy tehetség mellé párosul az egyéniség, az az egyedi és utánozhatatlan stílus, ami megkülönbözteti a jót a legjobbtól.

Az ikonok és legendák sokfélék. Vannak, akik példás életet élnek és vannak, akik szélső-

ségesek, megosztó személyiségek. Ők a legjobb példák arra, hogyan lehet bennünket, embereket befolyásolni, milyen könnyedén válunk megbocsátóvá, és legyintünk egy egyébként általunk is elítélt gyengeségre, ha az a gyengeség valami olyannal társul, ami ezt felülírja.

Roger Federer – Úriember a pályán

A tenisz világa minden idők legnagyosabb tenisz-
zójának tartja Roger Federert. Nem csoda, minden eddigi rekordot megdöntött eddigi pályafutása során, s ezzel a tenisztörténelem legsikeresebb versenyzőjévé vált. Nem csupán a szakértők többsége, de volt és jelenlegi játékosok is így vélekednek róla.

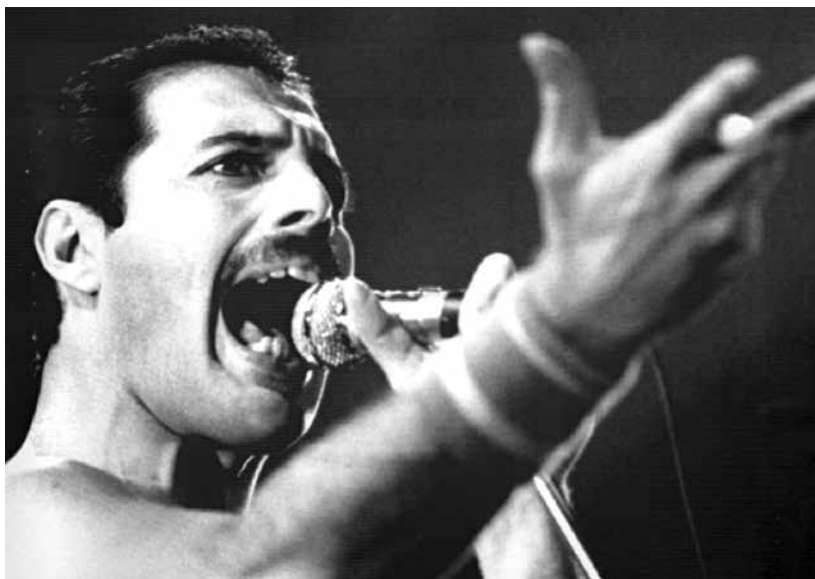
Pályafutása során eddig 93 címet szerzett, amiből 19-et Grand Slam tornákon. Mind a négy Grand Slam versenyt megnyerte, és 302 héten keresztül vezette folyamatosan az ATP világranglistát.

Mégsem csupán eredményei azok, ami miatt oly sokan szeretik és tisztelik: személyisége is lenyűgözi az embereket. Visszafogott stílusa, úriemberhez méltó mozgása, mindig kedves, ugyanakkor határozott viselkedése, félszeg mosolya azok számára is szimpatikussá teszi, akik egyébként másnak szurkolnak a pályán.

Világszerte nem csupán a tenisz, de a sport

nagykövete is, karitatív tevékenységéért a UNICEF 2006-ban nagykövetének nevezte ki, a TIME magazin 2007-ben a világ 100 legnagyobb hatású embere közé sorolta. 2003-ban megalapította a Roger Federer Foundation nevű alapítványát, amely hátrányos helyzetű gyermekeket segít – elsősorban dél-Afrikából.

Mára kifejezetten higgadt játékosként ismerik. Olyannyira sportszerűen játszik, hogy a többi játékos szavazatai alapján 2005 óta minden évben neki ítélnek az ATP Stefan Edberg sportszerűségi díjat!



Roger Federer egy stíluskommunikátor szemével is példamutató és követendő: játéka sokoldalú, elegáns. Árad belőle a nyugodtság, nagyon ritkán nyilvánítja ki érzelmeit. Nem vitatkozik, mind ellenfeleit mind a bírói ítéleteket tiszteletben tartja. Fiatalkorában persze saját bevallása szerint is sokkalta hevesebb volt, de a kor előrehaladtával valóban érett férfivá vált.

Egy olyan személyiség bontakozott ki, aki tisztelettel vívja ki mások tiszteletét, mosollyal készlet másokat is mosolygásra. Viselkedése nem csupán stílusjegye, de kiismerhetetlenné is teszi ellenfelei számára. Játékát úgy értékelik: gyönyörű, elegáns, mi több, művészi.

Freddie Mercury – Maximalizmus és tehetség

Freddie Mercury minden volt, csak nem hétköznap. Gyakran feszegette a határokat, felrúgta a konvenciókat. Ami viszont kiemelte tehetségén kívül, és amiért az egyik legnagyobb legenda lett már életében, az az a szorgalom és kitartás, az a maximalizmus volt, ami nem hiányozhat senki eszköztárából, aki vinni akarja valamire az életben.

Kevesen tudják a világ egyik legismertebb és legsokoldalúbb brit énekeséről, a legendás QUEEN együttes frontemberéről, hogy eredetileg párszi indiai származású. A Queen-ben nem csupán énekesként,



de zeneszerzőként is működött, a legtöbb sikeres dalukat ő írta. Neve egybeforr az együttesel, sokan vele azonosítják a Queent, népszerűsége messze felülmúlta zenész társaiét. Hangterjedelme több mint 4 oktáv volt!

Karrierje során több mint 700 koncertet énekelt végig, a Queen 15 nagylemezt adott ki, amiből közel 300 millió fogyott el! Két szólóalbuma is megjelent, szólókarrierjét azonban sajnos korai halála kettétörte.

Nagyságát mutatja, hogy a máig konzervatív Angliában 1999-ben bélyeget adtak ki a képével, halála után pedig a svájci Montreux-ben és a londoni Oxford streeten is szobrot állítottak neki. A londoni olimpia záróünnepségén a Queen is fellépett, Brian May és Roger Taylor mellett a háttérből, felvételről énekelt Freddie, ami ekkor ugyanúgy megbabonázta a közönséget, ahogyan életében tette. Az 1985-ös Live Aid koncerten előadott 20 perces fellépésüket később a rockzene történetének legjobb élő adásának szavazták meg.

2016-ban londoni háza megkapta a Kék Plakettet az English Heritage nevű szervezettől, amely a híres angol személyekhez köthető épületeknek adható. 2016. szeptember 4-én, születésének 70. évfordulóján zenekari társa, Brian May, aki a NASA-nál asztrofizikusként dolgozott, róla nevezte el a 17476 számú kisbolygót.

Sokan a mai napig azt hiszik, hogy homoszexuális volt, de a valóságban biszexuális volt, akinek az életét a szenvedély vezérelte. Magánemberként féktelen bulijairól volt híres vagy éppen hírhedt, de ez csak álca volt, valójában visszahúzódó személyiség volt. 1991. november 24-én halt meg otthonában, egy nappal azután, hogy hivatalos nyilatkozatban tudatta a világgal betegségét.



„ÉN NEM VAGYOK SZTÁR, NEM IS AKAROK AZ LENNI! ÉN LEGENDA LESZEK.”

Az is lett. Fájdalmasan korán távozott, és fosztotta meg a világot egyedülálló tehetségének még több produktumától. Freddie úgy tudott énekelni, ahogyan nagyon kevesen, és ehhez a tehetséghez és tudáshoz olyan igazi művészi attitűd társult, amivel mások fölé nőtt. Kelléke volt a meghökkentés,

kiállt meggyőződése mellett, nem félt úttörőnek lenni, sőt, kiváló ízlésével és megérzéseivel olyan új hangzásokat, stílust vitt együttesével a zenetörténelembe, amely azóta is egyedülálló, meghatározó és csodálatraméltó.

STÍLUSKOMMUNIKÁCIÓ

A STÍLUSKOMMUNIKÁTOR SZAK

MEGTEREMTŐJÉNEK,

NÁDUDVARI GABRIELLÁNAK SZÁNDÉKA

SZERINT A STÍLUSKOMMUNIKÁCIÓ:

„Az izgalmas szóösszetétel mögötti egyedülálló világ a hagyományok és a működőképes modellek átörökítésén alapul. Lelki, fizikai egészség és szépség – a kommunikációban, a viselkedésben, a társas és gazdasági folyamatokban. Színek, formák, illatok, gondolat és érzelmkifejezés, magas igénnyel.

A korszellemre hangolt új tudomány ütőkártya a megfelelő kézben. Tartalma többféle módon is megtölthető. Lehet üzleti, vagy eszmei alapokra helyezett hivatás – mindkét megközelítés működőképes. Egyediségéből adódóan alkalmas akár az eddigi tudás tovább fejlesztésére és magasabb szintre emelésére, vagy a legjobb önmagunk felszínre hozására is. Keretrendszer az emberibb kommunikációhoz és a sikeresebb érvényesüléshez.”



A cikket tovább olvashatja a MiFerfiak.hu oldalán, használja a QR kódot!

Azoknak, akik mindent látni akarnak.

www.kia.com



STONIC



Az új Kia Stonic.
Azoknak, akik a maximumot hozzák ki az életből.

The Power to Surprise

Nem figyelhet egyszerre mindenre.
Ezért az új Kia Stonic holttérfelügyelő rendszere a hátsó keresztirányú forgalomfelügyelettel azonnal jelez, ha valami az útjába kerül.



Üzemanyag-fogyasztás (vegyes): 4,2 – 5,5 l/100 km, CO₂-kibocsátás (vegyes): 109-125 g/km. Minden üzemanyag-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekéből származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztásáról illetően.
7 év / 150 000 km garancia érvényes az EU-tagállamokra (+ Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltár). A garancia feltételeiről érdeklődjön a KIA márkakereskedésekben.

SERGEY MAKHNO ARCHITECTS

ACÉI HÁZ AZ UKRÁN ERDŐBEN

írta: MIFERFIAK.HU fotó: SERGEY MAKHNO STUDIO

A hektikus és zajos nagyvárosi élet fáradtságát hol is tudnánk jobban kipihenni, mint ebben a corten acélból készült erdei házban. Az épület megálmodója a Sergey Makhno Architects építészstúdió, akiknek egy rozsdabarna háza már korábban ismertséget hozott számukra. A 'Rose House' után ez az új projekt is nagyon érdekesnek tűnik.



SERGEY MAKHNO

SERGEY AZ UKRÁN ÉPÍTÉSZEZET EGYIK ÚJHULLÁMOS TERVEZŐJE.

Tanulmányait Kijevben az Ukrán Nemzeti Építészeti Egyetemen kezdte, majd annak elvégzése után Moszkvában szélesítette ismereteit a Dízajn Akadémián. A diploma után, visszatért Kijevbe ahol saját céget alapított 2003-ban. Karrierje remekül indult, hiszen hazájában már 2004-ben megkapta munkája elismeréseként első szakmai díját, amelyet azóta további 66 nemzetközi díj követett. Csapatában hozzá hasonlóan fiatal mérnökök és dizájnerek dolgoznak immár több mint 40-en. A Sergey Makhno Architects eddig 520 projektben szerepelt, és ebből több mint 100 épület teljes egészében meg is valósult. Az építészeti stúdió nemcsak házak tervezésével foglalkozik, hanem egyedi bútorokat, lámpákat és dekorációkat is terveznek.



A három emeletes épületben plafonig tartó ablakok és hatalmas üvegtető járul hozzá ahhoz, hogy a minket körülvevő gyönyörű erdei környezetben érezzük magunkat. A burjánzó növényzet és az ukrán erdő hangulata

visszaköszön a házban is, ugyanis az épület közepén Makhno egy kis kertet alakított ki. A perforált felületeken futónövényzet burjánzik, ezáltal beengedve az erdőt a házba. A fény a sok üvegfelületnek köszönhetően szinte akadálytalanul

vetül rá a falakra és a napsugarak világossá és légiesség teszik az egész otthont. Az épületbe 5 bejáraton keresztül tudunk bejutni, ezek egyike a nagyméretű teraszon található, ahol egy óriási medencét is elhelyezett Makhno.

MÁRIO MARTIN ATERLIER STUDIO

FÉNYJÁTÉK ÉS VÉGTELEN FORMÁK

írta: MIFERFIÁK.HU

A Mário Martin Aterlier tervezte a Casa Elíptica rezidenciát, amely a portugáliai Luz természetes lankáján helyezkedik el. A szerkezet, amit Fernando Guerra fotózott, kiemeli a tengerparti környezet folyékonyágát és könnyedségét, miközben a táj természetes, kanyargós formáit is hangsúlyozza.



A külső és belső tér egységesen intenzív fehér színű lett, ami kifejezetten jellemző a tengerparti otthonokra. Mário Martins Atelier azt akarta elérni, hogy kapcsolatot teremtsenek a már meglévővel, ezért kelet felé tájolták a házat, hogy ezzel utaljanak vissza az 'egyensúly' koncepciójára, ami a tervek alapja.

Ez az egyensúlyi érzés a ház egészét áthatja. Az elliptikus alap tömörsége éles ellentétben áll a kültéri terasz felett lebegő 'szemmel' – ezzel dinamikus kapcsolat jön létre a pozitív és negatív terek között; tömörség és könnyedség, fény és árnyék.

„Ebben a környezetben a házat meg kell tapasztalni, miközben nem vagyunk tisztában azzal, hogy hol kezdődik és végződik a ház” írja le az építész.

„Az organikus dizájn rugalmas és világos jellege a természetes formákra reflektál, így a házat építésetileg a természetes környezete határozza meg. Ezt akartuk elérni, amikor a házat építettük.”







AUKCIÓ IKONOK KALAPÁCS ALATT

Írta: MIFÉRFIAK.HU Fotó: BONHAMS

**Az árverésre bocsátott autók kormányánál olyan hírességek ültek,
mint A.J. Foyt, Dan Gurney, Parnelli Jones és Jody Scheckter.**

Kivételes technikák kerültek kalapács alá a Bonhams Quail Lodge Aukcióján. A motorsportok világából két kiemelkedő tétel is szerepelt az aukción: egy ikonikus Indy 500 Lotus és egy Forma 1-es Ferrari. A legendás Lotus, a most eladó 1964-es, No. 34/2 az alvázszámú Type 34 Single-Seater több győzelmet tudhat magáénak, mint bármelyik másik Indy autó, amit a brit autógyártó készített. Nem meglepő hát, hogy az autóversenyzés történetének legkiemelkedőbb alakjai vezették – A.J. Foyt, Dan Gurney, Parnelli Jones és Jim Clark.

1962-ben az elismert versenyző, Dan Gurney meggyőzte a Lotus alapítóját, Colin Chapmant, hogy vegyen részt az Indianapolis 500-on. Chapman rájött, hogy a kevesebb néha több, ha a súlyról és erőről van szó, és hogy a motort nem előre, hanem hátra kellene pozicionálni. E gondolat mentén a következő évben a Forddal közös munkájuk a Lotus Type 29-ben öltött



testet, ami második lett az Indy-n Jim Clarkkal a volánnál. Ugyanezen a versenyen 1964-ben Clark pole-pozíciót ért el a Lotus Type 34-el – az első Indy a hátul elhelyezett motoros roadsterek történetében. Egy a három Lotus Type 34 közül, amit az említett versenyre építettek, a No. 34/2 alvázszámú



hajtásláncában egy Ford 495 lóerős V-8-as motor és egy kétsebességes ZF kézi váltó dolgozott.

Ugyanakkor az autó a legnagyobb elismerésre A.J. Foyttal tett szert a következő évadban. 1965-ben ötből három United States Auto Club versenyén ez az autó kísért el a híres pilótát. A leginkább figyelemreméltó tény mégis az, hogy a No. 34/2 volt az a rakéta, amit az Indianapolis 500 kvalifikációs versenyének négy körén keresztül repítette, mindezt átlagosan 251 km/órás rekordsebességgel. Az autó versenykarrierje 1966-ban véget ért, de Foyt egészen 1992-ig az vezette az autót, amikor is eladta a jelenlegi tulajdonosnak. 2017-ben tökéletes állapotban gurult ki a Walter Goodwin's Race Car Restorations-tól, és ideiglenesen a Indianapolis Motor Speedway-ben állították ki. A No. 34/2 becsült értéke 2,5 millió dollár. Az aukción egy Ferrari is felbukkant, ami a Prancing Horse sorozat egyik utolsó példánya. Az 1979-es Formula 1-es évad nyerő széria volt a Scuderia Ferrari számára, hiszen a megbízható Ferrari 312 T4 versenyautók maguk mögé utasították a teljes mezőnyt, és ezzel el is hozták az első helyezést. Ezen felül a csapat pilótája, Jody Scheckter szintén nyert a World Driver's Championshipen.



A következő évben Scheckter megvédte címét, miközben az 1980-as Ferrari 312 T5 Single-Seater Formula 1 versenyautót vezette, amit most a Bonhams kínált megvételre. A No. 046-os alvázszerű autóban egy 512 lóerős, 3,0 literes V-12-es szívómotor van, amihez egy 5-sebességes kézi váltó párosul.

Sajnos ezt követően elmaradt a siker a dél-afrikai pilóta számára. A legjobb eredménye mindössze az ötödik hely lett a United States Grand Prix-n Long Beach-en, ahol abban az évadban tizenkilencedikként végzett az összesítésben, a Ferrari pedig a tizedik helyre csúszott vissza a gyártók között. Ami a No. 046-t illeti, az istálló T-szériájának egyik utolsó darabja. A sorozatot pónikkal pótolták, amikbe 1,5 literes turbós V-6-os erőforrások kerültek. A Ferrari becsült értéke kérésre az aukciós háztól érhető el.

A Ferrari és a Lotus egyaránt a 111 tételből álló aukciós lista része, amit a Bonhams állított össze az árverésre. További figyelemre méltó autók a listából Juan Manuel Fangio 1956-os Maserati 300 S-e, egy 1958-as Ferrari 250 GT Tour de France és az első McLaren F1, amit az Egyesült Államokba importáltak.

FILM

A CASABLANCA PLAKÁTJAI, A PLAKÁTOK CASABLANCÁI

írta: MIFERFIK.HU fotó: FORGALMAZÓK

A Humphrey Bogart és Ingrid Bergman főszereplésével forgatott 1942-es Casablanca film olasz moziplakátja 478 000 dollárért kelt el júliusban, és ezzel a valaha árverésen értékesített második – megosztott helyen – legdrágább moziplakát lett.

A hatalmas, 141 cm x 199 cm olasz poszter nem gyártották le mindaddig, amíg a filmet 1946-ban be nem mutatták Olaszországban. A példány értéket az is növelte, hogy a széria utolsó ismert darabja, ami fennmaradt. A poszter grafikáját Luigi Martinati készítette.

Habár a Casablancát 1942-ben forgatták, csak egy évtizeddel később kapta meg azt a kritikus

elismerést, ami mindenidők egyik legkedveltebb filmjévé emelte. A Casablancát Michael Curtiz rendezte, és Murray Burnett és Joan Alison által írt Everybody Comes to Rick's (Mindenki eljön Rickhez) című színpadi darab adaptációja.

A fordulópontot jelentő film számos plakátja kelt már el hatalmas összegekért korábban is; 203 000, 191 200 és 107 550 dolláros árakkal zártak

a Heritage Auctions által levezetett árverések.

A történelem legértékesebb plakátja egy 1927-es némafilm, a Metropolis posztere. A film egy 2000-es években játszódó disztópia, ezzel pedig a sci-fi műfaj egyik úttörője volt. Fent bal oldalon a plakát, míg a jobb oldalon a film egyik jelenete látható.

A Metropolis film különböző jelenetei.

A Metropolis posztert 690 000 dolláros áron

értékesítették 2005 novemberében a Reel Galleries aukcióján. Heinz Schulz-Neudamm (1899–1969) német művész készítette a posztert, a regényt és a film forgatókönyvét Thea Von Harbou írta (1888–1954), a rendezésért pedig Thea férja, Fritz Lang (1890–1976) volt a felelős.

A MÁSDIK
LEGDRÁGÁBBAN
ELKELT MOZI
PLAKÁT- AZ OLASZ
CASABLANCA
POSZTER

478 000 DOLLÁRT
GYŰJTÖTT ÖSSZE.
JOBBDALON
A FILM SZTÁRJAI,
HUMPHREY BOGART
ÉS INGRID BERGMAN.

Ha a legdrágábban elkelt poszterek összességét nézzük, megállapítható, hogy a legtöbb a horror műfajába sorolható.

Az 1927-ben készült, szintén némafilm London After Midnight (London éjfél után) plakátját 478 000 dollárért adta el a Heritage Auctions 2014-ben. Boris Karloff 1932-es horror filmje, a The Mummy (A múmia) plakátja 453 000 dollárért





A cikket tovább olvashatja a MiFerfiak.hu oldalán, használja a QR kódot!

talált gazdára a Sotheby's-nél 1997-ben, és nyolc évig tartotta a világ legdrágább moziplakátja címet. A top öt legdrágábban elárverezett plakát listáját az 1933-as King Kong poszter teszi teljessé, amit szintén a Heritage Auctions értékesített 2012-ben.

Az 1931-ben bemutatott Frankenstein horror film nagy hatással volt a filmkészítés történetére, és a legértékesebb moziplakátok listáján a hatodik helyen szerepel, de számos további versenyzője van a top 100 poszter eladás között is, illetve a különböző

spin-off filmek, mint a *The Bride of Frankenstein* (Frankenstein menyasszonya) és *Son of Frankenstein* (Frankenstein fia) filmek is felbukkannak a 100-as listán. Szintén a Heritage Auctions volt az, aki 2014-ben 358 000 dolláros áron leütötte a *The Frankenstein* poszterét, a közepén látható kép az 1935-ös folytatás, *The Bride of Frankenstein* című filmmé, és 358,500 dollárért ugyanúgy a Heritage Auctions-nél került kalapács alá. A *The Black Cat* (A fekete macska) című, 1934-es film plakátja az előbbiekhöz hasonlóan a Heritage Auctions-nél került kikiáltásra, és kelt el 334 600 dolláros áron 2007-ben.

A top 10-es listába került plakátok sora a horror/szörnyeteg trendet követve az 1931-es *Draculaval* (Drakula) folytatódik, amit a Heritage-nél 310 700 dollárért vásároltak meg 2009-ben, az előbb már szerepelt *The Black Cat* 2007-ben 286 800 dollárt gyűjtött össze, míg a szintén duplázó *Frankenstein* egy másik plakátját 2013-ban 262 900 dollárért vittek haza. Az 1931-ben bemutatott *King Kong* neve is kétszer tűnik fel a legdrágábbak között, 1999-ben az egyik posztere 244 500 dolláros áron talált gazdára.

A *Cleopatra* (Kleopátra, 1963) plakátjának eredeti vázlata 246 000



dollárért kelt el 2011-ben a Profiles in History aukciós háznál. A *Cleopatra* az első II. világháború utáni film, ami felkerült a listára. A Heritage Auctions értékesítette Fread Astaire egyik első filmje, a *Flying Down to Rio* (Utazás Rióba, 1933) poszterét 2008-ban, amiért 239 000 dollárt fizetett az új tulajdonosa.

A 20 legmagasabb áron elárverezett filmplakát között kevés olyan van, ami nem a horror műfajába tartozik – ez alól csak két kivétel van. A *The Maltese Falcon* (A máltai sólyom, 1941) plakát 191 200 dollárért lett elárverezve a Heritage Auctions-nél 2015-ben. A második II. világháború utáni film, aminek a plakátja felkapaszkodott a legnagyobbak közé, valamilyen bizzarr módon a *Saturday Night Fever* (Szombat esti láz, 1977). A poszter a Christies aukcióján kelt el 1995-ben, 145 500 dollárért.

További említésre méltó eladás volt például az 1925-ös *Phantom of the Opera* (Az operaház fantomja) filmhez, aminek filmplakátját a Heritage árverésén 203 150 dollárért, valamint az 1929-es orosz film, a *Man with the Movie Camer* 176 326 dollárért lett leütve a Christies-nél 2012-ben. A *Dracula* plakátjai is gyakran felbukkannak a top 100 legértékesebb poszter között, az egyiket például 2012-ben 143 400 dollárért árverezték le a Heritage Auctions-nél.

RAFAEL NADAL

A STINGER ÁSZA

forrás és képek: KIA MOTORS



A Kia Motors Iberia elnöke Yangseop Gihl, ügyvezetője Emilio Herrera, és marketingigazgatója Ricardo de Diego együtt adta át a legújabb KIA Stinger kulcsait a teniszklasszisnak Mallorcán, a Rafa Nadal Academy-n, Manacor-ban, Nadal szülővárosában.

Emlilio Herrera az átadón elmondta: „Nadal a lehető legjobb nagykövet, akit egy márka csak kívánhat magának, és külön öröm számunkra, hogy az évek során együtt válhattunk naggyá. Rafa maga a kitartás, a siker-orientáltság és az eltökéltség, ezek közös értékek a Kiával. Nagy öröm, hogy mostantól Stingert vezet, hiszen ez a Kia legizgalmasabb modellje manapság.”

A Kia Stinger – a márka eddigi legsportosabb autójának – értékesítése még idén elindul Európában, háromféle motorral (2,0 l-es turbós benzines, 3,3-as duplaturbós V6-os benzines, és 2,2-es turbódízel).

Nadal és a Kia kapcsolata még a teniszcsillag pályájának elején indult, 2004-ben, Spanyolországban. Nadal előbb csak hazájában lett a márka nagykövete, de két évvel később már a világ minden táján

ő képviselte a Kiát nagykövetként. A Nadal a világ egyik legsikeresebb sportolója. 2001-ben, 15 évesen kezdett a profi teniszbe, de húszéves korára már tíz nemzetközi tornagyőzelmet tudhatott magáénak. Máig összesen 16 Grand Slam diadalt aratott, két olimpiai érmet, négy Davis Kupa címet és 75 ATP kupát nyert. 2017-ben eddig több mint 60 győzelem fűződik a nevéhez.



A Kia Motors Iberia számos ügyben régóta együtt dolgozik a Rafa Nadal Alapítvánnyal, és a szervezet hivatalos autószállítója is. A Kia, a Rafa Nadal Tour gyerek-tenisztorna hivatalos támogatója immár évek óta.

Annak ellenére, hogy a KIA Nadallal több mint egy évtizede együtt dolgozik, nem a spanyol volt az első kapocs a dél-koreai gyár és tenisz között.

Korábban Andre Agassival működött együtt a gyár. A korábban csak fehér sportot Agassi színesítette ki a világ számára, rendhagyó felszerelésével és fizimiskájával alapjaiban formálta át a teniszt a 2000-es évek elején. Nem véletlen, hogy a KIA is meglátta a fantáziát benne, így Agassi adta az arcát a legelső Sorento modell premierjéhez.

A versenyzők mellett 2002 óta a KIA az

Australian Open hivatalos támogatója is. A gyár nemcsak a nevét adja a versenyhez, hanem fontos szerepet játszik a torna logisztikájában is.



A cikket tovább olvashatja a **MiFeria.hu** oldalán, használja a QR kódot!

ZENITH DEFY EL PRIMERO 21

MÁSODSZOR IS LEGENDÁVÁ VÁLT

írta: MIFERFIAK.HU *foto:* ZENITH

Százötven évnyi tapasztalat áll a svájci óragyár, a Zenith mögött, amely most egy századmásodperc mérésére alkalmas mechanikus kronográffal foglalja el az öt megillető helyet a harmadik évezredben.

Igazodva a cég legendás hagyományaihoz, a XXI. századi Defy El Primero 21 kiemelkedő teljesítményt nyújt: egyedülálló és exkluzív megoldással, a másodpercenként egy fordulatot megtévő, középen elhelyezett mutató segítségével képes a századmásodperc hiteles mérésére. Az erős, 44 mm-es titán tokba épített Defy El Primero 21 a pontosság nagymestere. A világ

legpontosabb, 1969 óta sorozatban gyártott kronográfja ezennel új korszakba lép.

A nagyfrekvenciás kronográfok bajnoka, a legendás El Primero szerkezetének köszönhetően a Zenith most a rendkívül nagy pontosság irányába lépett a Defy El Primero 21-gyel.





A tizedmásodperctől eljutni a századmásodpercig hatalmas ugrást jelent a teljesítmény és a tervezés tekintetében.

A Zenith 1969-ben, az El Primero-val (spanyolul azt jelenti, hogy az első) nagyszerű fejezetet nyitott a kronográfok világtörténetében. Az integrált, automatikus oszlopkerek vezérlésű mechanizmus óránkénti 36 ezres lengésszámával (5 Hz) képes volt a tizedmásodperc hitelesített mérésére. Ez az óra a mai napig a világ legpontosabb sorozatgyártású kronográfja. Egy új évszázad azonban új

KETTŐS FELÉPÍTÉS

A másodpercenként egy fordulatot megtévő mutató segítségével könnyen és egyszerűen leolvasható a századmásodpercek száma, és így még jobban átérezzük, milyen hosszú is az az éppen lemért másodperc. A frekvencia elérte a hihetetlennek tűnő 360 ezret óránként, biztosítva ezzel a századmásodpercnyi pontosságot, ugyanakkor ez jelentősen megnövelné az energiafogyasztást a legendás elődhöz képest. A kronográf másik különlegessége ezért annak köszönhető, hogy a mérnökök el akarták kerülni, a stopper megzavarja az óra zökkenőmentes működését. Így a Defy El Primero 21 két, egymástól független „sebességváltóval”, billegőszabályzóval készül: az egyik az órát, a másik pedig a stoppert szolgálja. Mindegyiknek saját erőátviteli rendszere van, és nincs köztük tengelykapcsoló.

rekordokat hoz, mégpedig azáltal, hogy a Zenith megnövelte a „sebességgépe” teljesítményét. A Defy El Primero 21 egy közepén elhelyezett századmásodperces mutató és az 5Hz helyett immár 50Hz-es frekvencia segítségével képes a századmásodpercek megjelöltetésére, ugyanakkor ezáltal nemcsak tízszer gyorsabb, de egyben pontosabb is, mint legendás elődje. Ez a szerkezet egy káprázatos megújulás gyümölcse.

Az 1969-es El Primero és a Defy El Primero 21 is ugyanazokat a győztes „géneket”



hordozza. A márka rekord mennyiségű, 2333 díjat elnyert elődeihez képest most az a nagy különbség, hogy ebben az esetben az első pillanattól kezdve komoly hangsúlyt helyeztek az előállítás körülményeire. Most 203 komponensből áll a szerkezet, szemben az 1969-es 278-cal, vagyis a bonyolultabb feladatot kevesebb alkotóelemmel is meg lehet oldani. Csakúgy, mint az autópárhban és a légi közlekedésben, a Defy El Primero 21 is a modern tervezés eredménye, amely könnyebbé akarta tenni az összeszerelést, ugyanakkor növelni kívánta az óra teljesítményét és pontosságát.

Ez az új El Primero is középen mutatja az órát és a percet, kilenc óránál látható a másodperc, a századmásodperceket a közepén elhelyezett, másodpercenként egy teljes fordulatot megtévő mutató jelzi, három óránál van egy 30 perces számláló, a másodperc és a tizedmásodperc hat óránál látható, és 12 óránál helyezték el az energiatartalék százalékos kijelzőjét. A koronának két pozíciója van, az egyikben felhúzzhatjuk a szerkezetet, a másikban az időt állíthatjuk be. Ha az óra járásával megegyező irányba forgatjuk a koronát, akkor a stoppert húzhatjuk fel, ha az ellenkező irányba, akkor az órát. Elég huszonöt-ször megforgatni a koronát ahhoz,

hogy az órát teljesen felhúzzuk. A csillag alakú lengő rotor biztosítja az energiát az óra funkciónak.

A Defy El Primero 21 egy nagy, neves svájci óragyár modern kézzel, ugyanakkor további újítások ígérete.



A cikket tovább olvashatja a **MiFerfiak.hu** oldalán, használja a QR kódot!

VOLKSWAGEN ARTEON ART MODELL

Az Arteon a Volkswagen egyik nagy lépésváltása, mely nagy csinnadrattával vonult be a piacra. Nem véltelen, hiszen a modell nem akart a korábbi CC örökébe lépni, hanem új kategóriát kívánt teremteni a Volkswagen saját kínálatán belül.

írta: BARNA ANDRÁS *fotó:* HILBERT PÉTER



Az Arteon színrelépésének a két évvel ezelőtt bemutatott koncepció a Sport Coupé GTE ágyazott meg. A formai jegyei szinte koppra megegyeznek a korábbi tanulmánnyal. A különleges dizájn stratégiai kérdéssé erősödött, mely egyértelműen egy újabb lépést jelentett a prémium kategória irányába. A sziluettel nem is húztak tizenkilencre lapot, és a szépség bármennyire is szubjektív az Arteon az. Oly annyira, hogy senki nem hagyja szó nélkül az autó kiállítását, ami magán viseli a gran turismók jellegzetességeit.

Marcona tekintet elől, nagyurasa profil oldalról, és sportosan dögös hátsó adja össze az autó optikai jellemrajzát. Ez a vizuális elegy pedig tökéletesen elég ahhoz, hogy rendhagyóvá váljunk a sávtársak mellett. A külső extravaganciáját nem követi a belső. Térben gazdag, de konszolidált utastérkialakítással találkozunk, borús színekkel. A fedélzet alig tér el a legújabb Passatétól, minimális dizájnbeli különbségek jelzik csak, hogy ez egy másik modell.

A műszerfal kialakítás is magán hordozza a volkswagene stílusjegyeket,



amiből csak a digitális forradalom szolgáltatásai zökkenhetnek ki, hiszen a 21. század szinte valamennyi kommunikációs vívmánya fellelhető az Arteon kínálatban. Az óriásméretű érintőképernyőn valamennyi mobilintegrációs lehetőség elérhető és a kijelző tudja a gesztusvezérlést is. A Car-Net e-Remote App segítségével az okostelefonos kapcsolat is a rendelkezésünkre áll, amivel részfunkciók, mint például a klíma vagy a navigáció előre beállítható, de a nyomkövető funkció is telepíthető, amivel ellenőrizhető a kocsii pillanatnyi helyzete.

A vezető és utaskomfort is jó kialakítású az első fotelek természetesen motorosak és masszázsfunkcióval is bírnak. A hátsó sorban sem kell szorongani, mind a fej és lábtér több mit elegendő.

A kényelmi gazdag tárháza mellett a vezetés támogató asszisztencia repertoárjában szinte minden segédlet megtalálható, sőt! Az Arteonnál találhatóunk olyan „meglepetésprogramot” is, ami nem jön szembe velünk minden autóban. Ilyen például az intelligens fényszóró, amely a GPS és a táblafelismerőkamera





adatait feldolgozva fordítja el az autó lámpáit a kanyar ívének megfelelően. Szintén a GPS adatokat veszi figyelembe az a rendszer, ami „rásegít a kanyarvételre” mitöbb az optimális tempót grafikusán is kijelzi a műszerfalán, mindeközben természetesen használja az adaptív tempomatot is. Ez a funkció egy kicsit tudathasadásos állapotot idéz elő vezetés közben, de nyilván szokás kérdése, „hogyan nemcsak a jobb egyből szólhatnak bele a vezetésbe.”

A vészhelyzeti asszisztencia egy tovább fejlesztett változata is helyet kapott az új modellben, ami már nem csak megállítja az autót, ha a vezető rosszul van, hanem a le is kormányozza az útról, ha ez megoldható.

Az Arteon repertoár rendkívül széles skálán mozog. Három féle – Standard, Elegance, R-Line - felszereltségi szint közül választhatunk 150-től 280 lóerőig,



A képen látható tesztautó kérezes TDI volt, hétsebességű automata-váltóval. A mentekomfortja a németes precizitást hozza, minden patentül működik, de márkára jellemző feszességet itt is érezhetjük. Szeplő a képen, hogy alapjáraton egy kicsivel hangosabb a motor a kellenél. Egyébként a 150 lóerős 340 Nm abszolváló hajtásképlet véleményünk szerint nem a legszerencsésebb konfiguráció. Jó lehet a teljesítményigény habitus kérdése, így aki együtt tud élni azzal, hogy ezzel az összeállítással kicsit nehezebben mozdul meg az autó, annak nem csak jó hanem gazdaságos társa is lesz az új Arteon.



A cikket tovább olvashatja a **MiFerfiak.hu** oldalán, használja a QR kódot!

FÚZIÓS KONYHA

GASZTRO- MOLEKULÁK

írta: MARCZINUS ÍRISZ fotó: KÁLLAI MÁRTON
PARTNERÜNK AZ I. GOURMET GASZTROISKOLA

A fúziós gasztronómia a különböző kultúrák, a különböző földrajzi területek konyhaművészetének ötvözete.

Lehetne akár a fenti, elnyújt definíció az origója ennek a témának, amennyiben nem tűnne úgy, hogy itt valahol mégis sérül az igazság. Kezelhetjük a fúziós gasztronómiát szimplán trendként, de annak a kreatív alkotásnak, amit a fúziós konyha lényegének hívunk, egy roppant széles mezsgyén futtatható végig az értelmezése.

Erről kérdeztem Várszegi Zsoltot, aki 12 éve vezető séfje az Unilever Food Solutions üzletágának, mely kimondottan professzionális használatra fejlesztette ki főzési–sütési termékeit. Ezeknek a gyakorlati alkalmazása során a séf rengeteg tapasztalatot szerzett a fúziós gasztró-

nómiáról. 2017 ősze pedig egyedülálló időszakot jelentett a Food Solutions számára, aminek a középpontjában egy ázsiai ihletésű termékcsalád bevezetése állt. Ez egy rendkívül izgalmas gondolkodást indított el a fúziós gasztronómiai megoldásokkal kapcsolatban, így az őszi időszakra a cég a „thai-magyar” fúzió jegyében vált kreatív alkotóműhellyé.

– **M.Í.: Véleményed szerint mi a fúziós konyha?**

– V.Zs: Szerintem a fúziós konyhára egy pontos, egzakt definíció nincs. Ami a séfet alapvetően motiválja az az alapanyag.





PALÓCGULYÁS VÖRÖS CURRYVEL

Így a gondolkodás középpontjában az alapanyagok érdekessége, sokszínűsége, harmóniája vagy éppen diszharmóniája áll. Gyakorlatilag maga a kreativitás az, ami a fúziós folyamatot vezérli. Vegyünk példaképpen egy kelkáposzta főzeléket: a hagyományos receptet tekintve egy egyszerű, hétköznapi ételről beszélünk, de ha például egy séf elemekre bontja és átgondolja azt, valamint alkalmaz benne a megszokottól eltérő, különleges fűszereket, önmagában már ez is minősülhet fúziós ételnek.

A világ egy nagy olvasztótégely, de ami séf szempontból a legfontosabb, hogy ebből az olvasztótégelyből mindenki a legjobbat akarja adni a vendégeinek. Séfként a leglényegesebb, hogy legyünk vendégcentrikusak, gondolkodjunk a vendégeink fejével. Hiszen ha valami az ő számára ízletes, valami az ő számára megnyerő, onnantól kezdve mindegy is, hogy azt a fogást éppen minek nevezzük, illetve milyen kategóriában helyeznénk el. Nem szükséges klaszterekben gondolkodnunk, hiszen a klaszterek csak beskatulyáznak. Ugyanez igaz az otthon sütés – főzésre: merni kell kísérletezni és merni kell izgalmas alapanyagokat is bevonni a hétköznapiokba.

– M.Í: Alkalmas lehet-e a fúziós jelzőre például egy olyan étterem is, ami ázsiai ételeket kínál, az európai szájíznek megfelelően puhítva?

– V.Zs: Az itthoni ázsiai éttermek közel sem úgy működnek, mint azokban az országokban, ahová visszaeredeztethetőek. Sokkal szoftabb, az itteni ízléshez idomuló ételeket kínálnak. Így például teljesen más egy miso leves Japánban, mint itthon.



VARSZEGI ZSOLT

Lehetséges, hogy az itthon használt paszta egy autentikus, japán alapanyag, de az elkészítés módja, a felhasznált víz mennyisége már egy helyi ízlésvilágot tükröz, így az elkészített étel nem feltétlenül ugyanazt az ízt adja vissza. Fontos, hogy arról se feledkezzünk meg, hogy az ázsiai éttermeket vezető séfeket is rengeteg impulzus éri, ők is kísérletező kedvűek, és ezek mind-mind a speciális kézjegyüként csapódhatnak le az általuk kínált ételekben.

– M.Í: Tekinthető-e egy háziasszony kísérletező kedve is a fúziós konyha egy megnyilvánulási formájának?

– V.Zs: Tulajdonképpen igen. Egyrésztől nézzünk meg egy háziasszonyt a hetvenes évek közepén,

akinek a konyhai repertoárja klasszikus magyar ételekből állt. Ehhez képest nézzünk meg egy mai háziasszonyt, aki már sokkal könnyebben fedezheti fel, hogy a világ egyes pontjain milyen értelmezést nyer a gasztronómia. Tegyük fel, hogy ez a háziasszony sokat utazik, és az utazásai során megismer például egy gazpacho-t. Hazaérkezve ezt az ételt a saját ízlésének megfelelően készíti el, de a nap végén ő továbbra is azt mondja, hogy gazpacho-t készített. Ebben az esetben is az ízlés az, ami determinálja, hogy mi történik az alapanyaggal. Illetethetjük ezt is fúziós gasztronómia névvel, viszont a legfontosabb hogy az újonnan tett felfedezés és a meglévő ízlés alapján valami olyan végeredmék születik, ami élvezetes a készítője számára.

– M.Í: Tudnál példát említeni olyan megoldásra, ahol egy ételt valamilyen

eltérő, nem a megszokott konyhatechnológiai eljárással készítenek el? Ez mennyire minősül fúziós gasztronómiának?

– V.Zs: A tradicionális, magyar konyhát jellemző lábasok, fazekak és serpenyők világa rengeteg új eszközzel, géppel, konyhai berendezéssel bővült ki. Ilyen például a wok is. Függetlenül attól, hogy egy olyan konyhai eszközről van szó, ami tradicionálisan Kelet-Ázsiában alkalmazott, egy wokban sem kizárólag távol-keleti étel készíthető. Gondoljunk csak bele, a wok funkciójából és formájából adódóan akár egy csirkepörkölt vagy egy csirkepaprikás készítésére is alkalmas. A séfek részéről is rengeteg újító gondolat születik, amikből keletkezhetnek



nagyobb fellángolások, de hogy az adott vívmányt, újítást végül csak egy szűk kör fogja követni, vagy az lecsorog szélesebb körbe, alapvetően az határozza meg, hogy életképes-e a mindennapi konyhában is. Erre jó példa lehet a sous vide technológia.

– M.Í: **Mennyire nyitottak, kísérletező kedvűek a budapesti és vidéki séfek? Mennyire keresik a szokatlanabb megoldásokat?**

– V.Zs: Budapesten, ha csak a számok alapján gondolkodunk, eleve több külföldi utazó fordul meg, illetve a budapestiek nagy százalékára is jellemző, hogy gyakran utazik külföldre, így a főváros gasztronómiáját abszolút áthatja ez a fajta kreatív kísérletező kedv. Ugyanakkor vidéken is jellemző az a gondolkodás, hogy a házi ízeket hogyan lehet ötvözni valamilyen újdonsággal. Fontosnak is tartom, hogy a gasztronómia minden szegletében jelen legyen a nyitottság

az új, izgalmas megoldások, párosítások irányába, hiszen létjogosultsága van bárhol – bármilyen új ételnek, ha az a vendég számára élvezetes lehet.

– M.Í: **Az Unilever Food Solutions termékportfóliójában is számos olyan különleges alapanyag, illetve fűszer szerepel, ami nem szorosan tradicionális magyar konyhához kötődik, hanem valamilyen nemzetközi termékbevezetés keretében került a termékkínálatba. Véleményed szerint mennyire rímel a fúziós konyhára egy ilyen szokatlanabb termék hazai kínálatba való bevezetése?**

– V.Zs: Abszolút, viszont a kreativitás az, ami az egész fúziót befolyásolja. Vagyis azt, hogy ezeknek az izgalmas, kevésbé megszokott alapanyagoknak, fűszereknek a segítségével milyen átalakított ételek készíthetők el. Nem szabad, hogy az adott alap-

anyaggal kapcsolatos általános vélekedés rányomja a bélyegét az alkotói szabadságra – az alapanyag izgalmasságát kell valamilyen felhasználáshoz hozzárendelni. Séfként a világszerte fellelhető alapanyagokból próbálunk olyan ötvözeteket alkotni, amikkel elérhető, hogy a vendég izgalmas, és a számára tetsző párosításokat egyen. Maga a vendég sem feltétlenül definiálja előre, hogy ő pontosan mit és milyen kategóriában szeretne enni: egy gasztronómiai élményt szeretne megélni, ami testet ölthet akár csak a „jó ebéd” fogalmában is.



A cikket tovább olvashatja a **MiFerfiak.hu** oldalon, használja a QR kódot!



FÜSTÖN SÜTÉS LASSÚ TŰZÖN

A KGB SZMÓKEREI

írta: SIMON VERONIKA *fotó:* „HEDONE GASTROFIL”, BADICS GERGŐ
PARTNERÜNK: I. GOURMET GASZTRO ISKOLA

Valljuk be a pasik egy jelentős része a faszén parazsa mellett kezdi meg konyhai pályafutását. Néhányukat jóesetben a vállalkozókedv odáig is elviszi, hogy később már a fűszerezéssel is foglalkoznak. Megint mások pedig a tökélyre viszik ezt a mesterséget, rólunk írunk most.

Nem olyan régen megláttam egy fotót a HVG-ben. Kiderült, hogy a KGB-s baseball sapkát viselő mosolygós fiatal csapat nem más, mint a Tállyán októberben megrendezett első hazai pontszerző BBQ verseny győztesei. Akkor még nem sejtettem, hogy rövidesen együtt beszélgetek a csapat oszlopos tagjával Turanitz Gergővel.

A Tekergő étterem tulajdonosa alig néhány éve vetette bele magát a szmókerek világába, de ma már a profi ligában is számolnak vele és csapatával. Beszélgetésünket nem csak a szenvedély füstje járta át, hanem azoknak a fantasztikus barbecue ételeknek az illata is, amikkel én is most találkoztam először.

– **Simon Veronika (S.V.): Olvastam, hogy gyerekkorod óta vendéglátózol. Mikor és hogyan kábított el végleg a szmókerek füstös világa?**

– Turanitz Gergő (T.G.): Szűk két évvel ezelőtt Spartan Race versenyzőként Visegrádra utaztam. A rendezvény végére nagyon megeheztem és enni szerettem volna valami finomat. Emlékeztem, hogy olvastam már a Tahitótfaluban lévő Őrház Chill & BBQ helyről. Elmentem és kipróbáltam. Tényleg azt a hihetetlen ízletes, autentikus barbecue élményt kaptam, amit előtte még soha nem tapasztaltam. Az étel, a hely, a vendéglátás, mind- mind közrejátszott abban, hogy egy életre rabul ejtsen a szmókerek világa.

Elkezdtem utána olvasni, megvásároltam a beszerezhető irodalmakat. Megismerkedtem Adorjányi Máriusszal. Elmentem a tanfolyamaira is. Évvégére eljutottunk oda, hogy vásároljak egy saját szmókert is a vendéglő számára. Innen pedig egyenes az út a lejtőn! – nevet Gergő.

Lesétáltunk a vendéglő hátsó udvarához, ahol egy töltény-, és egy 440 kg-os szmóker volt telepítve. Szépen kanyargott a füst belőle, a sütőtér pedig meg volt pakolva becsomagolt íncsiklandozó hússokkal.

Gergő magyarázta nekünk a sütő működési elvét, mutatta a különböző gyümölcs és egyéb fajtákból összerakott farakását. Tényleg van egy magával ragadó hangulata az egésznek.

– **(S.V.): Két régi jó barátod is beszállt a ringbe és így alkotattok egy csapatot Tállyán?**

– (T.G.): Hónapokkal a verseny előtt kitaláltuk, hogy mi lenne, ha a szülinapomat ott tartanánk meg Tállyán, baráti körben. Végül elmentünk – szűk körben – tizenkettenen. Két legjobb barátomat megkérdeztem, nincs-e kedvük benne lenni a csapatban. Persze, hogy volt! Így a KGB csapat végül: Turanitz Katka, Turanitz Gergő, Loncsár András, Lencsés Zoltán lett. Előtte eljöttek

párszor a srácok próbasütésre, versenyfelkészítésre is. Poénnak indult az egész, aztán most meg komolyra fordult, hogy megnyertük a versenyt. Hiszen ezzel egyúttal kvalifikáltuk magunkat a 2018 ősszel megrendezésre kerülő Jack Daniel's World Championships Barbecue világbajnokságra is.

– **(S.V.): Hogyan zajlik egy ilyen verseny felkészülés?**

– (T.G.): Gyakorlások, youtube videók, tanfolyamok. Minden pillanat-

ban azon kattog az agyad, hogyan lehetnél egyre jobb és jobb. Ezzel ébredsz, ezzel fekszel. Próbálsz mindennap egy kicsit többet megtudni erről az egészről. Utazol Angliába, Szlovákiába, hogy tapasztalatot szerezhess. Megtanulsz a bírók szája íze szerint sütni. Tudod már milyen apróságokra is oda kell figyelned, ami felett mások talán elsiklanak. Percre pontosan ütemezni a majd 24 órás munkafolyamatot.

– **(S.V.): Tállyán, hogyan sikerült betartani ezt a nagyon szigorú ütemtervet?**

– (T.G.): Szombat délután kettőkor kezdődött a verseny. Péntek délelőtt jött a supervisor és ellenőrizte a húsaidat. Megfelelő minőségű-e, megfelelően van vágva, nincs e előkészítve, befűszerezve, stb. Vasárnap délelőtt kellett az első húsokat leadni. Közte lévő időben azt csináltál, amit akartál, lényeg, hogy délre ott állj a sátor előtt a kezdedben a le-adandó tételekkel. Jó nyári idő volt, az éjszakai hőmérséklet is kellemes. Mindenfelől a versenytársak jóízű beszélgetéseit lehetett hallani

és több hektáron gomolygott a szmókerek, rubok finom füstje. Leírhatatlan az élmény. Adorjányi Máriusszal a verseny előtt pár héttel azon beszélgettünk, hogy mennyire jó lenne, ha az egyik versenyszámban, legalább egy magyar csapat benne lenne az első ötben és felhívnák őket a színpadra.

Ez volt a titkos vágyunk. De egy összetett magyar győzelemre tényleg senki sem



TURANITZ GERGŐ



számított. Magyarországon első ilyen verseny, magyar csapattal az élen és magyar szmókerrel!

Felülmúltuk mindenki képzeletünket a sajátunkat is beleértve. Eufórikus hangulatban, érzékenyülve ünnepelhettük a 31. születésnapomat.

– (S.V.): **A jövő év ismét a felkészülés éve lesz, mire készültök és hogyan?**

– (T.G.): A következő évben még komolyabban ráme gyünk a versenyésre.

A csapatfelállás marad. Nagy cím, amit megnyertünk és magasak is az elvárások velünk szemben.

Komolyan vesszük a világbajnokságot és oda is tesszük magunkat rendesen.

Kétszer me gyünk Ausztriába mindjárt az év elején. Van egy BBQ verseny, amit az egyik legextrémebbnek mondanak, mert egy befagyott tó jegén, kb. mínusz 20 fokban rendezik meg. Erre nagyon kíváncsi vagyok.

Májusban meghívást kaptunk Angliába a bajnokok ligájára. Nyáron a Tekergő

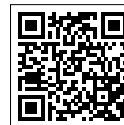
étteremé a főszerep. Októberben pedig jön a Jack világbajnokság Amerikában.

Sok sikert kívánunk a jövő évi felkészülésre és a világbajnokságra! Nagyon fogunk szurkolni itthonról!

– (S.V.): **Mindent magatok készítenek Katkával, vagy csapat munka működik itt is?**

– (T.G.): A BBQ nagyon lelki dolog. Ahogy mondják, minden sütés egy kinyilatkoztatás is egyben. Amilyen napod van, olyan lesz a húsdod is.

Ebbe a szívét- lelkét bele kell adni az embernek. ezért minden egyes mozzanatot, a hártázástól kezdve, a fűszerezésig, a sütésen át a szószokig, Katkával ketten csináljuk. így tudunk csak hitelesek, lenni a vendégeink számára.



A cikket tovább olvashatja a **MiFerfiak.hu** oldalán, használja a QR kódot!



A BARBECUERÓL:

A barbecue, egy lassú tűzön- füstön sütést jelent. Az USA-ban 8–10 éve már újra éli az aranykorát. Európán át, elsősorban a német piac közvetítésével 4–5 éve jutott el hozzánk az első BBQ-hullám. Látványossága, az általa sugallt lassú, laza életstílus segített abban, hogy a magyar gasztrokultúrában jó fogadtatásra találjon. Adorjányi Máriusz és a Nyárspolgár blog volt az első magyar nyelvű fórum, ahol alapinformációkat olvashattak az érdeklődő szakmabeliek és a civilek. Egyelőre csak néhány hely tud kiemelkedő és autentikus minőséget adni.

Ez egy végtelen számú variációban előállítható fűszerkeveréket jelöl. A grill-rácsra felkerülő húsokat sütés előtt jó pár órával alaposan be kell dörzsölni, így adva ízesítést és karaktert a húsnak.

SERTÉSOLDALAS, FORRALTBOROS BARNAMÁRTÁSSAL ÉS BURGONYAFÁNKKAL



FÁMA BUDAPEST

EGYSZERŰEN CSAK LAZA!

írta: MIFÉRFIAK.HU

Fine dining, de mégis laza. Bárhangulat, magyar-ázsiai fúziós konyha elképesztően jó ízekkel. Erről szól a Fáma!

Egy olyan konyhát álmotunk meg, ami teret ad a bennünk rejlő kíváncsiságnak az akár napról-napra változó ötleteknek. Ázsia és Közép-Európa ízei inspirálnak minket mindig valami újra. Szünetünk a felfedezés, az ösztönös alkotás. És aki mindezért "felelős": Huszár Krisztián, a chef.

Krisztián az elmúlt években számos budapesti topkonyhát vezetett, külföldi tapasztalatait, inspirációit mindenhová magával vitte. Személyisége ugyanúgy jelen van a tányérjában, mint szaktudása, az alapanyagok és a gasztronómia szenvedélyes szeretete.

Nem tehetünk róla, szeretjük, ha valaki vagy valami egészen más, mint az átlagos!

FÁMA

KAPCSOLAT

Fáma Budapest, H-1013 Budapest, Attila út 10.
+36 30 994 9000 info@famabudapest.hu

Nyitvatartás keddtől szombatig: 12:00-15:00 és 18:30-23:00

STREET FOOD AZ ÉTTERMEKBEN

A BURGEREK SZELES ÉVSZÁZADAI

írta: BALLA-SEETHALER TAMÁS *foró:* KARCZAG DÁNIEL
PARTNERÜNK AZ I. GOURMET GASZTROISKOLA

A hamburger – vargabetűkkel tűzdelt – története váratlan fordulatokat hozott, óceánokat utazott át, hírével egyszer feltűnt, máskor letűnt a korok forгатagában. De azt bizton állíthatjuk, hogy e több évszázados étel minduntalan megújulni képes, és sokkal többértűbb, mint azt elsőre gondolnánk. Sokan hiszik, hogy a globalizáció hatására, gyors elkészítése és kedvező ára miatt az amerikai munkásosztály eledeleként jelent meg a zöldséges, marhahúspogácsás buciba csomagolt szendvics, amelyet olykor sültkrumplival tálaltak. Azonban története a negyedik évszázadig repít minket vissza, amikor Európában az „Új Világot” még hírből sem ismerték.



Római receptek tanúskodnak arról, hogy a marhahúshoz fenyőmagot, fekete és zöld borsot, valamint fehérbort kevertek. Pár évszázaddal később, a nomád mongoloknál is találunk utalást a kevert húsok meglétére, azonban erre a gyorsétkezési megoldásra a „rohanó világukban”, a fűre helyváltoztatás miatt volt szükség. A magyarok lovasainál is visszaköszönő módon Dzsingisz Kán Arany Hordája nyereg alatt puhította a ló vagy tevehúst, majd megsütve, utazás közben fogyasztotta el.



Babicz János, a ceglédi Monaco Étterem chefje



De nem mindig sütötték meg a többféle állatból származó húst, olykor nyersen is fogyasztották. A sült hamburgerhús története során megemlíthető a steak tartare kialakulása is, amely tulajdonképpen az apróra vágott vagy darált-fűszerezett nyershús. A történelmi tanúságok szerint ebben is nagy szerepe volt Dzsingisz Kán családjának, ugyanis unokája – valamint hadserege – Moszkva

lerohanásakor efféle húst fogyasztott. Azonban a „steak tartare”-ra, mint névre és receptre, várni kellett egy laza 600 évet, amikor Verne megírta azt Michael Strogoff novellájában.

És itt kulcsolódott egymásba a sült hús és a fűszerezett nyershús története. Az évszázadok alatt az orosz hajósoktól eljutott a tartare híre és ízvilága Hamburg városába, ahonnan akkoriban rengetegen indultak Amerika felé. Az emigráció súlyos terheit és honvágyát ellensúlyozva New York városában

több étteremben várták az új beutazókat „Hamburgi-stílusú amerikai húsfilével” (hamburger steak) vagy „Hambourgeoise” beefsteak-ekkel. Az európaiak pedig vitték a régi bevált ízeiket, várva arra, hogy az új világban továbbfejlesszék azokat.

Ettől a ponttól – talán a pontosabb és részletesebb leírások okán is – felgyorsult a hamburger története. A 20. század derekán, az amerikai és a világszintű terjedés során a hamburger steak neve lerövidült hamburgerre, később burgerre. Aztán kialakultak az étel „mellékvágányai” is, a sajtburger, a sertésburger, a baconburger vagy a mooseburger (jávorszarvasból készült változat) is. Egy azonban közös volt az összes harapnivalóban: elkészítése gyors és költséghatékony, a marhahús akkori alacsony ára miatt is. Éppen ezért terjedt el a munkásosztály között, viszont a felsőbb osztályok körében elképzelhetetlen volt a hamburger fogyasztása.

A gépiesedés aztán magával hozta a húsüzemek fejlődését is, így a fűszerezett marhahús és a buci terjedése megállíthatatlannak bizonyult. Sőt, a hűtőautók feltalálása miatt útközben sem kellett azon aggódni, hogy megromlik a „marha aranykorában” előállított alapanyag. A gyorsétkezés elterjedése pedig magával hozott még egy ma is észrevehető üzleti modellt: a franchise-t. (Ez egy olyan üzleti megállapodás, amelynek keretén



belül az átadó egy erős márkával, védjeggyel, eljárással és üzleti tapasztalattal rendelkezik, amelyet díj ellenében átad a franchise átvevőnek).

Az utolsó években pedig egyszerűsödtek és gépiesedtek a hamburger előállítás eljárások. Azonban többszáz féle étel alakult ki, egymást karöltve ugyanabból az elgondolásból: fogjunk egy szép darab húst, daráljuk le, fűszerezük meg aktuális kedvünk szerint, süssük ki, vegyünk mellé zöldségeket, szószokat és kenyérfélét: íme a 21. század remek fogása, amelyet manapság már nem csak a munkásosztály, hanem a „fancy” éttermek étlapján is megtalálunk. Igen, ez az étel utat talált a 90-es évek molekuláris konyhájától elkezdve a fine dining éttermek asztaláig is, és folytatja diadalmenetét a street food vendéglátóhelyek pultjaiban is.

De merre tart tovább az út? Együtt találhattunk és sejtelmes jövődölésekbe bocsátkoztunk két cheffel is: Babitz Jánossal, a ceglédi Monaco Étterem konyhafőnökével és Götz Zsolttal, a BDPST Market tulajdonos-séfjével, akinek hamburgere nyerte a zsűri különdíját az idei Hellmann's Burgerbajnokságon.

Mindkét szakember egyetértett azzal, hogy a hamburgerek kinézete, összetevői visszatérnek az egyszerűsödéshez és a gyökerekhez. Bár a vállalati kommunikációban és a marketingben már lerágott csont, de a hangsúly a minőségen van: a buci legyen kenyérféle-ízű, a hamburgerhús pedig húszívű. Ezek az étel lelkei,

ahol sok chef elköveti azt a hibát, hogy meg szeretné mutatni milyen egyéb ízűek is lehetnek ezek, pedig itt az alapízeket várják el az emberek. Ehhez szükséges egy csipetnyi kreativitás, ami a hozzáadott szószokban és zöldségekben mutatkozik meg, illetve ne feledkezzünk meg az idényjellegű összetevőkről sem. De nem csak az ízekkel lehet játszani, hanem a textúrákkal is. Zsolt például a Burgerbajnokságon a ketchupot megsütötte és feltekerte, de a Punkburgeréhez is kakastaréj szalonnát tálalt. Gyakran használ extrémebb szószokat is, fehérboros-kardamom szószt és chilis-mogyorózt is találunk éttermében.

Babicz János a Monaco Étterem ajánlatához házi fekete zsemlet használt, amelyet természetes tintahal olajjal színezett feketére. A marha bélszínhez pirított parasztszónkát és savanyított édesköményt, szószként wasabi- és lilakáposzta majonézt adott lilahagyma salátával, valamint fejjessalátával tette rá a koronát a kézműves finomságra.

Akármerre is járunk hazánkban vagy a világban, ne féljünk megkóstolni egy finom hamburgert, mert gyöngyszemeket – valamint visszaköszönő helyi sajátosságokat – találhatunk egy-egy harapásban.



A cikket tovább olvashatja a **MiFerfiak.hu** oldalán, használja a QR kódot!



A DIVAT AVANTGARDISTÁI

3D-s technológia, bonyolult algortimikus módszerek szötte dombormintás 25 ezer Swarovski kristályból álló ruha áll szemben a kartonból készített kézművességgel



AUTÓK ÉS ÓRÁK

A Le Mans és a Ford története az autósport egy különös mítosza. Legenda a legendában, és ezt a történetet még ma is írják. A Ford GT Endurance Chronograph az Autodromo tisztelgése a márka nagysága előtt. Összeállításunkban megmutatjuk, hogy nem ők az egyetlenek, akiket a motorsport megihletett



ARANYOS VITÉZEK

Kismartoni Péter segítségével hegylakó módjára időutazáson veszünk részt, és modernkori, Connor Macleodként megnézzük, hogyan is vívhatjuk meg a 21. században a középkori történelem csatáit. Az útközetek és, ami mögöttük van. Iparággá fejlődött a hagyományörzés

STEVE JOBS BMW-JE

Jobs Z8-as autója a titán héjba ágyazott fekete bőr belsőjével tökéletesen passzolt a tech guru híresen összetéveszthetetlen minimalista stílusához



MEGJELENÉS: 2018 ÁPRILIS

Mi biztosan tudjuk a válaszokat kérdéseire, ha

- okostelefont, vagy táblagépet használ
- adatait rendszeresen több helyről szeretné elérni
- naptárat szeretne megosztani a hatékony munkavégzés érdekében
- gondot okoz a különböző verziójú szoftverek alkalmazása
- közösen szeretne egyidejűleg több földrajzi helyről dolgozni a dokumentumokon munkatársaival
- adatait védett és biztonságos környezetben szeretné tudni



1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 48-52.
Tel.: +36 [1] 204 7730
e-mail: mail@grepton.hu
www.grepton.hu



SAMSUNG

Galaxy

Ajándékozz világraszóló kalandokat



A kép csak illusztráció.