

MiFérfiak

PULAI IMRE

A NAGY SPORTÁG- VÁLTÓ



LOVAGREGÉNY

BESZÉLGETÉS KISMARTONI PÉTERREL,
A DIÓSGYŐRI VÁR KAPITÁNYÁVAL

PORSCHE SZERELEM

MAGNUS WALKER AUTÓGYŰJTEMÉNYE

AZ OROSZLÁNTÓL A KISTIGRISIG

INTERJÚ NAGY NORBERTTEL,
A KIA MOTORS HUNGARY KFT. ÜGYVEZETŐJÉVEL

A legjobb helyekre nem térkép vezet!



stinger



The Power to Surprise

Új Kia Stinger. Élmény vezetni.

Odakint utak és kalandok milliói várják, hogy Önnek is elmesélhessék történetüket. Bemutatjuk az új Kia Stingert. Az autót, amelyet arra teremtettünk, hogy dicsőséget szerezzen a világ legnagyobb szerűbb útvonalainak. Minden ív, minden kanyar, minden váratlan forduló egyre közelebb visz ahhoz a páratlan élményhez, amit a vezetés jelent. Azt mondják, az élet egy utazás, amely mostantól sokkal élvezetesebb.

Üzemanyag-fogyasztás (vegyes): 5,6 – 10,6 l/100 km, CO₂-kibocsátás (vegyes): 146–244 g/km. Minden üzemanyag-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekkel származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően.



JÓ hírünk van, bővül a MiFérfiak Magazin terjesztési pontjainak száma! Hotel&More Holding szállodái mellett immáron a Costa Coffee hálózatában is megtalálják lapunkat. Ezzel nemcsak szélesebb és további igényes olvasói kör lapozhat minket, hanem talán egy kicsit vissza is tudjuk hozni a kávéházi élet egykor elengedhetetlen kellékét, az újságolvasást. Így amíg Ön partnerére, barátjára vár vagy csak egyszerűen el akar merülni a kávézás szent rítusában, mi tartalmas olvasnivalót kínálunk egy jó fekete mellé. Bízunk abban, hogy élvezettel forgatják majd Magazinunkat, és ezt az élményt otthagyják az asztalon, hogy minél többen részesei legyenek a megjelenő anyagainknak. Ha nem ért egy cikk végére, de már mennie kell, akkor elég csak egy klikkelés az aktuális oldalon elhelyezett QR kódra, és máris tovább olvashatja online felületünkön. Amennyiben nem szeretne lemondani az újságolvasás élményéről a digitálisvilág javára, akkor lépjen be az előfizetői klubunkba – írjon a miferfiak@miferfiak.hu címre –, így nem csak a mostani, hanem az év további lapszámait is elküldjük Önnek.

Tavaszi számunkban ezúttal is számos diskurzus részesei lehetnek. Interjút készítettünk kenus legendánkkal Pulai Imrével, aki mostanság a téli sportokban is megméretteti magát. Elmeséljük Önöknek azt is, hogy a 21. században, hogy lesz valakiből várkapitány. Az üzleti rovatunkban a KIA ügyvezetője volt a vendégünk. A vele készült portréból nem csak azt tudhatják meg, hogy forrt össze a szakmai karrier a márka sikertörtéjével, hanem bepillantunk a távoli-keleti munkakultúra színfalai mögé is. A varázslatos kelet egy másik cikkünkben is feltűnik majd, amiből megtudhatják, hogyan és miért lesz ma Magyarországon valakiből japánkertész.

A nyomda illatát némi benzingőz is elnyomja majd. Ebben a lapszámban a Jaguar F-Pace volt az útitársunk, de kipróbáltuk a VW múltidéző kisbuszát a Bullit, és megmutatjuk Steve Job's kalapács alá került egykori BMW-jét is. A Volkswagen Bulli-ja mellett egy másik „buli” is a vendégünk volt: a Bulleit whiskey. Amerika prominens bourbonjének történetét is szervírozzuk.

Dőljön hátra, kortyoljon egy jó ízűt, és utazzon velünk száz oldalon keresztül a MiFérfiak világában!

Barna András

TARTALOM

82



10



46



29



54



60

IMPRESSZUM

MiFérfiak Magazin, 2018/01 / LAPIGAZGATÓ: Kökény Roland / FŐSZERKESZTŐ: Barna András / MUNKATÁRSÁK: Hilbert Péter, Kopasz Zsolt, Novák Ildikó, Szikora Katalin, Posztós Csaba, Nagy Orsolya / KIADÓ: Euro-Day Print Kft., miferfiak@miferfiak.hu /

HIRDETÉS: miferfiak@miferfiak.hu / ÉRTÉKESÍTÉS: megrendelhető a kiadó email címén postai utánvétellel / A MiFérfiak.hu magazin négyszer jelenik meg egy évben.

10 A NAGY SPORTÁGVÁLTÓ

Pulai Imre kenusunk bő egy évtizede már egy másik sportágban is jegyzi magát. Hogy került a vízről a jégre erről beszélgettünk vele

20 GT A CSUKLÓDON

Az autók és órák



26 STEVE JOBS BMW-JE

Az Apple atyja imádkozta a BMW-ket, a Z8-as modelljéhez különösen kötődött. A legendás cabrio viszont nem régen kalapács alá került

29 AUTÓ ÉS UTAZÁS

A JAGUAR F-Pace és Kelet-Magyarország

38 AZ OROSZLÁNTÓL A KISTIGRISIG

Nagy Norberttel a KIA Motors Hungary Kft. ügyvezetőjével a szakmai pályafutásáról, a távol-kelet munkakultúrájáról és a márka sikertörtéjéről beszélgettünk

46 LOVAGREGÉNY

Velünk élő történelem, avagy, hogy lesz valaki a 21. században a diósgyőri vár kapitánya? Interjú Kismartoni Péterrel

54 AZ ELNÖK KÜLÖNGÉPE

Az Air Force One kulisszái mögött

60 ÁLOMHAJÓ

Tuhura jachtja a hajógyártás egyik legegyszerűbb és leghatékonyabb megoldásán alapszik, emellett fantasztikusan szép és még okos is

64 TESTKÉPEK

Tetoválás kultúrájáról beszélgettünk Károlyi József tetoválóművésszel



70 ZENÉS FELÁR

Lenny Kravitz a zene mellett belső dizájnt is tervez

74 TÁJKÉPFESTÉSZET

Egy magyar japánkertész története

80 PAPIRBAROKK

Avagy a divat avantgardistái

82 PORSCHE SZERELEM

Magnus Walker autó gyűjteménye

84 KIHUNYT EGY SZIVARGYÚJTÓ FÉNYE

A Padrón szivartörténet

90 HIPPIÁÉ

Volkswagen Bulli. A Multivan kultikus dizájnya

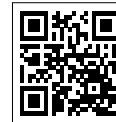
94 CHARACTER ROAST PERU

Egy csészényi felfedező út Dél-Amerikába

98 AZ ÉLETRE KETTETT RECEPT

Bulleit Bourbon

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 őrizzük meg és nem küldünk vissza. A lapban megjelent hirdetések tartalmáért nem vállalunk felelősséget.



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



#WALKWITHJANE

Johnnie-nak nem kell tovább egyedül sétálnia. A masírozó Jane Walker sikkes, jókedélyű képe egy speciális, limitált kiadású Johnnie Walker Black Label whisky üvegén fog megjelenni, amely a Jane Walker Edition nevet kapta, és 2018 márciusától kapható a Women's History Month és a március 8-i Nőnap alkalmából.

A mondás, miszerint minden sikeres férfi mögött egy nő áll, először az 1940-es években jelent meg. Mára azonban továbbfejlődött ez a mondás, miszerint minden sikeres férfi mellett ott van egy sikeres nő. Az alkoholos italok világában nincs is jobb bizonyíték erre, mint Jane Walker megjelenése, aki az első női társ az ikonikus sétáló férfilogo mellett, amely a Johnnie Walker Black Labelt reprezentálja, ami a legnagyobb mennyiségben eladott kevert skót whisky a világon. Emellett a 250,000 Jane Walker Edition üveg mellett, minden eladott üveg után egy dollárt valamely nőket támogató szervezetnek adományoznak a #WalkWithJane program keretében. Az egyik nonprofit szervezet, amelyet támogat a Johnnie Walker, a Monumental Women, egy kampány,

aminek részeként az Elizabeth Cady Stanton and Susan B. Anthony Statue Fund egy szobrot állított New Yorkban a Central Parkban, és a szüfrazsett vezetők, többek között Elizabeth Cady Stanton és Susan B. Anthony jelennek meg benne.

A nők mindig meghatározó szerepet játszottak a márka történetében, amely 1893-ig nyúlik vissza, amikor a John Walker & Sons felvásárolta a Cardhu lepárlót Elizabeth Cummingtől. Cardhu máig a 40 különböző maláta egyike a Caol Ila és a Cragganmore – melyeket 12 évig vagy tovább érlelnek – mellett, amely a Johnnie Walker Black Labelt alkotja. Elizabeth Walker, az alapító John Walker feleségének szintén alapvető szerepe volt a kevert whisky megalkotásában, amikor John, és fiuk, Alexander mellett az élelmiszerboltjukban dolgozott. Ma a márka 12 szakértőjének csaknem fele nő.



JANE WALKER™ BY
JOHNNIE WALKER.
KEEP WALKING AMERICA



JOHNNIE WALKER
Keep Walking



A HALÁLPONTOS MAMBA

A Maestro óra természetesen választás volt, hogy helyet biztosítson egy mamba kígyónak. A Christophe Claret Maestro Mamba időmérője formájával és elrendezésével egyszerre csábít, ugyanúgy, ahogy 42 mm-es fekete PVD titán tokja, amit egy zafirkristály kupola tetőz. Mint minden Christophe Claret darab, a Maestro gazdag részletei elképesztően egységes módon ötvözik a technikai és esztétikai elemeket. A luxusóramárkák rajongói fel fogják ismerni az órakészítő utánozhatatlan kéznyomát a híres Charles X lépcsőzetes és a szkeletonizált hidak formájában, ami mára a védjegyévé vált.

Az időmérő összetevőket vizsgálva, a Maestro Mamba ismét a Christophe Claret által kedvelt kreatív energiákat illusztrálja. Elég, ha megfigyeljük a nagy dátumjelzőt 5 óránál, amely két kúpból tevődik össze – az egyik a tizedeseket, a másik pedig a második számjegyet mutatja –, és egy kis ugrást hajt végre az éjfél utáni 20 percen belül. Azért, hogy a terjedelmes dátum kijelző 3D hatását megismételjük, a Maestro karakteres MEMO funkciója 3 és 4 óra között tűnik fel. A MEMO egy zseniális mechanikus emlékeztető, amely a szétszórt egyéneket és a technikai kütyük szerelmeseit célozza. Bármilyen célokat tűzött is ki magának aznapra a Maestro tulajdonosa, a MEMO segít neki emlékezni a fogadalmaira. Amikor a viselőnek valamilyen elvégzendő feladata van, egy tavorite ásvány jelenik meg 6 óránál a MEMO oldalán, mint a kő a tetején. Amikor a feladatot elvégezték, csak meg kell

nyomni a 2 óránál lévő gombot, amitől egy gyémánt jelenik meg 6 óránál a tavorite helyett. A MEMO minden éjszaka visszatér az eredeti állapotába a 20 perces átállási periódusban.

Miután Christophe Claret úgy döntött, hogy valódi zöld mamba bőrből készíti el az óraszíjat, minden követ megmozgatott, hogy beszerezze az alapanyagot. A kutakodás Mozambikba vezette az órakészítőt, ahol a mambát a legnagyobb tavorite bánya tulajdonosának földjén fogták el – ezért is került a Maestro Mamba-ba ez az ásvány. A rendkívül összetett Maestro óra két új fekete PVD verzióban lesz kapható zöld mamba és narancs pantherophis kígyóbőrrel. A két variációból 28-28 darab készült, a limitált kollekció darabjainak ára 102,678 dollár.



PORSCHE TRAKTOR VAN ELADÓ!

Hat évtizeddel ezelőtt – egy régi Zeppelin gyárban a németországi Friedrichs-Hafen-Manzell – megszületett négy vonzó Porsche traktor. A legszebb ezek közül – a 822CC Single-Cylinder 1956 Porsche Junior L108 – él, felújították, és igen, bárki megvásárolhatja.

A kisvárosi szépség több, mint csillogó külső. A Porsche L108 traktorba egy folyadék tengelykapcsoló lett tervezve, hogy összekapcsolja a motort és a hatfokozatú sebességváltót, és hogy simán lehessen váltani a mezőkön, a földutakon egyaránt. Sajnos 1963-ra a régi Zeppelin gyár befejezte a vidéki gyöngyszemek gyártását. De ez nem azt jelenti, hogy kihaltak volna. 15 lóerő, 2,250 fordulat/perc, dobfékek, Bosch dízel befecskendezés – ez egy jól összeállított gép, amelynek hatalmas történelme van, és még sokkal több áll előtte. Villogj vele. Használd a farm körül.



KARDHAL VITORLÁS

BENTLEY, A HŰ FEGYVERHORDOZÓ

A Bentley-nél szokássá vált, hogy a „haszonjárműveket” a rétegsportok számára is használhatóvá tegyék. A Bentayaga Fly Fishing és a Bentayaga Falconry (igen, ez a solymászok számára készült) után azoknak, akik az egyedileg, kézzel készült puskáikat is stílusosan akarják szállítani, megérkezett a Bentayaga Field Sports. Ha esetleg a Bentley, Bentayaga vagy a Field Sports név nem tette volna elég világhosszá, az előkelő autógyártó legújabb SUV-ja egyértelműen nem hétköznapi használatra készült. Ez a különleges Bentayaga úgy készült, hogy a „legkifinomultabb





A Kathreen Sailing Yacht mögött álló design csapatot a tervezés során a kardhalak jellegzetes külseje inspirálta. A koncepció egy elektromos meghajtással is rendelkező vitorláshajó, ami meglehetősen modern formavilágot kapott.

A 45 méter hosszú luxusjacht elegáns design-t kapott kívül-belül. A vitorlák tulajdonképpen napelemként is funkcionálnak, így oldották meg az elektromos motor és a műszaki eszközök energiaellátását.



Marko Petrovic, a designer elmondása szerint a Kathreen-t egy kardhal inspirálta. A luxushajó belsejében egy kétszintes üvegekabint képzelt el Petrovic, ahol az első emeleten a közösségi terek és a hálókabinok, míg a második szinten a vezetőfülke és a személyzeti helyiségek kapnának helyet. A vitorlában található napelem panelek segítségével oldották meg a hajó energiaellátását. Az árboc magassága körülbelül 30 méter.

A Kathreen Sailing Yacht project végeredménye egy kifejezetten modern, letisztult formavilágú szuperjacht koncepció, ami ha valaha megépülne, valószínűleg rekordokat döntene mind design, mind pedig sebesség terén.



sporteseményekre, a legnagyobb luxusban” szállítsa utasait, amibe beletartoznak a fegyverezéssel egyes darabjai is.

A Bentley a brit vadászpuska készítő Purdey-vel állt össze, hogy kézzel készült, zárható, kihúzható tárológységeket telepítsenek a Bentley csomagterébe. Az ebben található rekeszek az italok, puskapatronok, védőruházat és távcsövek szállításra lettek kialakítva. Még egy humidor



is található benne, hogy a tulajdonos szinte kötelességének érezze néhány győzelmi szivart is vinni magával. Két fegyver fér el a bőrborítású tokban a hátsó ülések között. A Bentley elmondása szerint, egy speciális Purdey táskát is helyet kaphat az autóban, amibe egy kabát, esőkabát, lábszárvédők, terepkabát, cipők és hálósák is elfér, a kalandtól függően.

A LEGDRÁGÁBB ÜVEG KONYAK

A Louis XIII Cognac kétségtelenül a világ legdrágább konyakja, 1200 fajta konyak elegyéből készült, melyek között van akár 100 éves is. A Louis XIII-et 1874-ben alapították, de a szimbolikus konyakos-üveg története állítólag a 16. századig nyúlik vissza.

A 'Louis XIII: Le Salmanazar' névre hallgató konyak 9 literes üvegben érkezik, ára több, mint 115 millió forint. Az üvege Baccarat kristályból készült, amin több, mint 20 művész dolgozott. Az üveg súlya közel 15 kg, nyakát 20 karátos arany díszíti.

A díszdobozban 8 kristálypoharat is találunk a konyak mellett, és egy gravírozott szervírozó tálcat. A termék limitált darabszámban lesz majd elérhető, akárcsak a tavaly piacra dobott 'Louis XIII: Legacy', amiből összesen 500 darab készült



„SZÉL, TŰZ ÉS VIHAR”

Az anconai FMW Motorcycles tovább öregbíti hírnevét, mint egyedi műhely, amely gyönyörű motorokat épít. A garázs legújabb Harley-Davidson café-racerjét fenségesen Hurakánnak nevezték el. A motor az Adria partján suhanva biztosan megragadja mindenki fantáziáját, aki csak meglátja.



Az FMW Motorcycles elmondása szerint a Hurakán név a maja „szél, tűz és vihar” istentől ered. Amellett, hogy ez egy elég érdekes névválasztás egy motornak, az egyedi café racer teljes identitására is hatással volt. Egyedi motort akartak létrehozni, amely teljes egészében kézzel készült, és ami még fontosabb, hogy nagyon erős, miköz-

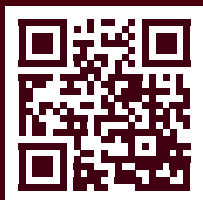
ben kiváló dinamikai jegyekkel rendelkezik. A Harley-Davidson filozófiája és az alkatrészei nem kifejezetten teljesítmény központúak, ezért a Hurakánban egy S&S kéthengeres V motor került. A motor a retro stílust ünnepli, egy valódi olasz café racer ikonikus megtestesülése.

A Hurakán feltűnő kipufogórendszeréhez két 45 mm-es kivezetőnyílás és egy 60 mm-es egyedi Kimura stílusú hangtompító tartozik, míg a teljes karosszériát vastag alumíniumból munkálták meg, hogy kibírja a motor erős vibrálását.

A motor hátuljában van elhelyezve az olajsűrű és az 5 literes tank, ami két részből áll, ezáltal lehetővé téve az FMW számára, hogy diszkréten elrejtse az elektronikát, miközben a sofőr a Motoscope Pro-val követheti nyomon a teljesítményt.



MAGYARORSZÁG ELSŐ BULVÁRMENTES FÉRFIMAGAZINJA
ONLINE & PRINT



MiFérfiak.hu – Van barátod!




BESZÉLGETÉS PULAI IMRÉVEL

A NAGY SPORTÁGVÁLTÓ

írta: BARNA ANDRÁS *foto:* HILBERT PÉTER

Pulai Imrét feltehetőleg azoknak sem kell bemutatni, akik kevésbé jártasak a sportban. A kenus legenda, aki minden világversenyen állt már a dobogó legfelső fokán több mint egy évtizede már a téli sportokban is jegyzi magát. Először a szánkó, majd a bob következett. Hogy jut el ma valaki a víztől a jégig erről beszélgettünk.





„AZT GONDOLOM, HOGY A FIATALOK EGYRE INKÁBB AZ EXTRÉM- SPORTÁGAK FELÉ FORDULNAK”

Még jó, hogy ülve beszélgetünk, hiszen a csaknem kétméteres termetem mellett úgy érezném magam, mint Gulliver az óriások között. Imre kitűnő kondiban, egy pillanatig sem látszik rajta, hogy túl van az ötödik ikszen. Még ma is napi egyet edz, és ahogy mondja: „ő sohasem vonult vissza!”. Rendkívül rokonszenves egyéniség csibészes mosollyal a szeme szegletében, amiből az ember azonnal sejtheti, hogy minden csínytevésben benne volt/van. Ezt igazolandóan számos anekdotát birtokol, melyből egy szösszenet alább is olvasható lesz.

Mindene a sport, amiből semmilyen sérülés nem tudta kizökkenteni, noha abból volt jó pár, de mindig visszatért a kenuhoz. Aztán váltott, pontosabban a kenu mellé felvette második szaknak a szánkót, később harmadikként pedig a bobot, mely utóbbi szövetségét is megalapította. Elszántan küzd a sportág honi jövőjéért, és tele van ötletekkel. Vallja, hogy a sport összegésze változni fog, amiben a klasszikus ágak mellett újak is megjelennek majd az olimpiai játékok repertoárjában. Bár a 2018-as phjongcshangi játékokról lecsúszott, de hiszi, hogy egy olimpia még benne van.

A dolgos hétköznapiakban az észet válogatott kapitánya, de számos nemzetközi csapat tréneré válna még a vietnámi válogatottat is edzette.

– Barna András (B.A.): A történeti hűség kedvéért néhány gondolat erejéig beszéljünk a kezdetekről. Hogy lettél te kenus?

– Pulai Imre (P.I.): Nyolc-kilencéves koromig úsztam, de nem bírtam a hajnali ötös koránkelést. Állandóan elaludtam edzés után a suliban, ebből

persze mindig botrány volt. Ráadásul fáztam a vízben, aki pedig fázik, az ne ússzon. Szóval éreztem, hogy ez nem az én sportom lesz.

A fiaim ellenben úsznak, ők túllendültek azokon a kezdeti kríziseken, amiken én nem.

– B.A.: Jött a kenu?

– P.I.: Igen, egy kis vargabetűvel. Egy nap bejött egy edző a suliba, és kérdezte, hogy ki akar kajakozni? Úszni tudni kell, ez volt az egyetlen kitétel. Úgy gondoltam, hogy kipróbálom az úzás mellett. A kajak nem tartott sokáig, mert az edzőn elment versenyezni, meg szabadságra, mi meg csak lébecoltunk az edzéseken. Volt a kajakosok mellett egy nagy csapat kenus – voltak vagy negyvenen –, az edzőjük Cs. Szabó István volt, aki egy nap odajött és megkérdezte, hogy mi itt mit csinálunk. Mondtuk, hogy kajakozunk. Azt mondta, hogy az egy női sport menjünk inkább kenuzni. Így kerültem oda, egy nagyon jó társaságba.

– B.A.: Vitt a csapatlendület?

– P.I.: Egyfelől igen, másfelől nagyon jó korosztályos versenyeken tudtam részt venni, inspirált, hogy le tudjam győzni a nagyobbakat. Hétvégenként számtalanszor feleveztünk a szentendrei szigetre, sátoroztunk, úsztunk, amolyan mini edzőtábor volt. Az edző mindig felhúzott két jó verseny hajót, azokat ki tudtuk próbálni. Tulajdonképpen emiatt is szeretjük meg nagyon a sportot.

Hogy őszinte legyek, ez hiányzik. Ma illet már nem tudsz megcsinálni a mostani korosztállyal.

– **B.A. Az eredményeidet végig nézve tetten érhető egy hullámvész.**
Minek volt köszönhető, hogy ennyire nagy kilengések voltak a pályafutásod során?

– P.I.: Egyfelől rengeteg sérülésem volt, magas vékony srác voltam, amire hirtelen került izom is, ez is gond volt, de szöuli olimpia előtt volt például volt egy lapátörésem. Itt jegyzem meg, hogy ez az olimpia valamiképpen meg is volt átkozva, mert mikor hazajöttem, akkor kaptam egy szívizomgyulladás is, ami miatt megint csak ki kellett hagynom két évet.

A másik ok a teljesítményingadozásra az, hogy a kenu az egy nagyon érzékeny hajó. Nem mindegy, hogy merről fúj a szél és ehhez képest te melyik oldalon evezel, és emiatt mennyit kell korrigálnod, hogy egyenesben tartsd. De az sem mindegy, hogy mennyire hullámvész vagy nem hullámvész a víz vagy hogy melyik pályát sorsolják neked. Ezek mind olyan befolyásoló tényezők, amikre nem lehet igazából felkészülni, és ezen bizony sok múlhat.

– **B.A.: Mit csináltál két évig?**

– P.I.: Egy sporttársammal csináltunk egy éttermet. És közben szépen lassan edzegettem. Nem volt rossz időszak, mert egy másik dologban is kipróbálhattam magam. Ez is egyfajta kihívás volt, de amint jobban lettem visszatértem a kenuhoz, az étteremből pedig kiszálltam.

– **B.A.: Mikor hagytad abba versenyszerű kenuzást?**

– P.I.: Semmiyen látványos visszavonulás nem volt.

– **B.A.: Azért az ember csak érzi, hogy számítanak-e még rá vagy pedig már nem?**

– P.I.: Ez igaz, de én azért még később is indultam válogatókon vagy csapatban. Többször nyertünk nagy versenyeket. Edzettem folyamatosan, ahogy ma is, egy tréning most is meg van minden nap. Része vagyok a sportnak a mai napig



olyannyira, hogy viccesen azt szoktam mondani a fiataloknak, aki engem nem tud megverni, az ne is kenuzzon tovább.

– **B.A.: Képletesen szólva, aztán elindultál a lejtőn, hogy jött?**

– P.I.: Pont kint voltam Floridában és ott elkezdtem gondolkodni, hogy már nincsen bennem az az elán, ami a kenuhoz kell – talán ez némiképp válasz az korábbi kérdésedre – valami mást kellene kitalálnom.

Gyerekként imádtam nézni a bobbykocsikat, csüngtem a tévén, amikor közvetítették. Itthon ezt akkor még senki nem csinálta. Én pedig elhatároztam, hogy megpróbálom. Aztán először a szánkót akartam, mert az egyéni sport, és kisebb költség is. Bár azt sejtettem, hogy idehaza ezt sem nagyon fogják támogatni.

– **B.A.: Fontos volt, hogy egyéni legyen? Nem vagy csapat ember?**

– P.I.: Nem, nem erről van szó. De ha egyedül vagy, akkor csak magadra támaszkodsz, ha már ketten vagytok, akkor mindig bele kell kalkulálnod a társadat, aki adott esetben lehet, hogy nem úgy húz, ahogy azt te szeretnéd, nem megy el edzésre, mert nem érdekli annyira a dolog, mint téged... stb. A páros bobbyban, ha nem tudsz a társadra támaszkodni, akkor megetté a fene az egészet.

– **B.A.: Akkor maradt a szánkó, és fogtad magad és elkezdted csúszogatni?**

– P.I.: Tulajdonképpen igen. A szánkósok szívesen fogadtak. Bár mondták, hogy jó-jó, hogy kenu meg élsport meg minden, de ez százhuszszal többel megy, mint a hajó. Végül is a sebességtől nem féltem és úgy voltam vele, ha ők meg tudták tanulni, akkor én is megtudom.

– **B.A.: Sebességfüggő vagy?**

– P.I.: Nem, de mondjuk szeretek gyorsan menni, de azon a szűk helyen, ahol te a szánkóval mész 120–140 km/órával az nagyon felértékelődik az érzetről nem is beszélve. Itt is fal, ott is fal, nem mehetsz akármerre, mert nincsen féked, mint



az autóban. Itt nem tudsz lelassítani, hanem gyorsan kell bevinned a kanyart.

– **B.A.: Ha már a sebesség szóba került, tegyünk egy vargabetűt a beszélgetésünkben és szakítsuk meg egy jópofa sztorival. Én úgy tudom, hogy te egyszer megelőztél Horn Gyulát, igaz ez?**

– P.I.: Akkor kaptam az Év sportolója címet, és a Fiattól meg egy Barchettát, és erre az ünnepségre kellett lemennem Tatára. Edzésről jöttem, de piszkosul késésben voltam. Látom, hogy megy előttem egy delegáció, nagyjából azért sejtettem, hogy egy helyre megyünk. Nagyon gyorsan utol értem őket – nyomtam neki gondolhatod. Ezek két sáv között mentek, zárták a forgalmat, ahogy azt a filmekben is látni lehet. Én meg villogtam rájuk. Persze nem engedtek

el, amikor előzni akartam, akkor rám húztak a kormányt így nem volt mit tenni beálltam a konvojba. Mentünk vagy 180-190 km/órával. Ami egyébként szabálytalan minden tekintetben. Az lett a vége, hogy Tatánál egyszer csak két autó levált és keresztbe fordultak előttem, és kivettek a kocsiból. Aztán megértették, hogy tényleg egy helyre megyünk és mondták, hogy akkor menjek előttük, de csak lassan. Amikor megérkeztem akkor odajött az akkori belügyminiszter és azt mondta: Imikém ez azért durva volt.

– **B.A.: Szóval elindult a szánkós karrier...**

– P.I.: Igen el, de az a baj, hogy a sportpolitika itt is mindenbe beleszól.

A Nemzetközi Szánkósövetség dönti el, hogy egy versenyen hány akkreditált helyet biztosít. Hivatalosan van 40 férfiszánkós, 25 páros és 30 női hely. Ezen belül az arányokat úgy változtathatják, ahogy ők akarják. Kétszer is beleestem abba, hogy azért nem indulhattam, mert akkor éppen nem 40 férfinhely volt, hanem csak 35. Kicsit csalódott is lettem emiatt, így a bob felé fordultam.

– **B.A.: Még maradjunk egy kicsit a szánkónál. Nyilván ránézésre látható a két sporteszköz közötti a különbség, de technikában hol válik el a kettő?**

– P.I.: A szánkó gyorsabb, ezzel íven kell menni, nem mehatsz neki a falnak, mert felborulsz. A bobbal viszont mindig neki mész a súlyánál fogva is, de az „vissza is esik”.

– **B.A.: Honnan volt szánkód?**

– P.I.: Először egy levetett darabom volt, majd a litvánok készítettek egyet nekem. Levették a méreteket és egy hónap alatt megcsinálták. Ez már sokkal jobb volt, de még mindig nem az igazi, 120 fölé instabillá vált. Később sikerült vennem egy használt osztrák szánkót, az már nagyon jó volt, precízen lehetett irányítani.

– **B.A.: A szánkó után tehát átnyergeltél a bobra.**

– P.I.: Végül itt is jól indult minden, örültek, hogy lett egy magyar csapat is. Szerencsére a litvánoknál nem annyira merevek a szabályok, hagyták, hogy edzek és tanuljak sofőr papír nélkül is.

– **B.A.: Csak jogosítvánnyal bobozhatsz?**

– P.I.: Igen, le kell vizsgázni a pályából is, meg a technikából is. Egyébként szánkóból is vizsgázni kell csak úgy engednek fel a pályára.

– **B.A.: Hogy néz ki egy ilyen vizsga?**

– P.I.: Először kerek szánkóval illetve bobbal kell menned szárazon, majd aztán ráengednek a jégre, először csak az alsóbb szintekről csúszol, majd mész egyre feljebb. Közben az edzők figyelnek, tulajdonképpen ők döntenek el, hogy mikor léphetsz egy fokozatot. A tanulás folyamata másfél-két év. Akkor kapsz egy papírt, hogy ezen a pályán csúszhatsz.

– **B.A.: Milyen egy jó bob, és mekkora jelentősége van ennek?**

– P.I.: A Forma 1-hez lehet hasonlítani, nem véletlen, hogy a bobokat autógyártók fejlesztik, a BMW, a Mercedes, a Lamborghini. Szélszáronakban tesztelik őket.

– **B.A.: Mennyibe kerül egy nagyon jó bob?**

– P.I.: 80–100 ezer euro. Lehet, hogy ebben van némi alku lehetőség is, de nagyjából 80 ezerrel lehet számolni.

– **B.A.: Személyre szabva készítik?**

– P.I.: Igen, ez benne a másik lényeg, a harmadik meg, hogy milyen a penge. Én elég magas vagyok, emiatt nekem nagyon nehéz hozzám illő bobot találni illetve bérelni.

„HA VALAKI IDEHAZA
FELÉPÍTENE EGY
BOBPÁLYÁT,
AZ BIZTOSAN
BEÍRNÁ MAGÁT
A SPORTTÖRTÉNELEMBE”

– **B.A.: Meg lehet ebből élni?**

– P.I.: Vannak olyan helyek. Először is ezek a sportolók fizetést kapnak. Például a szánkósoknál egy világkupa győzelem 35 ezer euró, a fele a versenyzőé, fele a szövetségé. Van tizenkét verseny, ha jó vagy, utána egész szép lehet a végösszeg. De ehhez még jön a világkupa összetett eredménye azt is honorálják. Minden egyes pályarekord további 50 ezer eurót jelent, és persze ott vannak a szponzori felajánlások is. Volt olyan osztrák páros szánkós csapat, akik az előfutamban és a versenyen is futottak egy-egy pályarekordot az rögtön kétszer 50 ezer euró volt.

– **B.A.: Nagyon elgondolkozva beszéltél erről, amiből úgy látom, hogy itthon mi nagyon messze állunk ettől. Mire számítasz?**

– P.I.: Voltam az Olimpiai Bizottságban, ott mondtam, hogy én imádom a sportomat a kenut, itt vagyok edző is. Azt is látom, hogy úszni úsznak a gyerekek, de kérdelem: meddig? Értem én, hogy ez jó statisztikai adat, de mennyien maradnak közülük az élsportban? Ma, alig tudsz az úszósportban olyat mondani, akik olimpiára esélyesek lennének. De a kajak-kenuban dettó ugyan ez van. Bejönnek az extrémportágak, a gördeszka a BMX, és már itt kopogtat „e-sport” is. Én azt gondolom, hogy a fiatalok az extrémportágak felé indulnak el. Nem is kell kimenned egy olimpiára, hiszen egy BMX versenypályát pikk-pakk betesznek a város közepére, látványos. Ebből csinálnak egy világkupa sorozatot, és azonnal pénzt is kereshetnek.

Én azt gondolom, hogy nekünk is fel kell zárkózunk ehhez, mert ha nem, akkor egyfelől klasszikus sportágak már nem lesznek vonzó alternatívák, másfelől pedig lemaradunk az új vonalakról.





„VICCESEN AZT
SZOKTAM MONDANI
A FIATALOKNAK,
AKI ENGEM NEM
TUD MEGVERNI,
AZ NE IS KENUZZON
TOVÁBB”

– **B.A.:** Hányan vagytok most bobosok?

– P.I.: Négyen vagyunk, és most van még egy jelentkező, de erről még nagyon korai lenne beszélni. Ha valóban összeállna a csapat, akkor nagyon neki tudnánk ugrani ennek a négy évnek, és akkor lehetne keresnivalónk a következő olimpián, mert nem vagyunk bénák.

– **B.A.:** És támogat benneteket az MOB?

– P.I.: Kapunk 2–3 millió forintot, de mire odaér hozzád, akkora lehet, hogy ennek már csak a fele van meg. Phjongcsangra kaptunk 940 ezer forintot, amihez jött még egymillió szponzori pénz és én is tettem bele. A Sísövetség ellenben 7-800 milliót kapott. Félreértés ne essék, én nem tőlük sajnálom, csak az arányokat nem értem. Egyelőre ez a támogatás a vicc kategóriájába tartozik, amiből sem bobot venni, sem pedig felkészülni nem lehet.

– **B.A.:** Európában hány pálya van egyébként?

– P.I.: 14–15. De ez is állandóan változik, hol ezért, hol azért.

– **B.A.:** Mi nem vagyunk egy havas nemzet, talán ezért sem akkora a támogatási kedv.

Te mekkora üzletet látnál ebben a sportban idehaza?

– P.I.: Én azt gondolom, hogy ha valaki felépítene egy bobbályát – akár állami szinten is – az biztosan beírná magát a sporttörténelembe.

– **B.A.:** Mennyibe kerülne egy ilyet megépíteni szerinted?

– P.I.: 4–5 milliárd, de legyen tíz. Nézd csak meg mennyibe került az Úszó Vb, vagy bármi más...
Én egyébként komplexebb dologban gondolkodnék. Kellene mellé építeni két-három síugróáncot, mert van már nyári grand prix is, ezt simán ide lehetne hozni, manapság nagyon felfutott sportág lett. Ennek a helynek az lenne a nagy varázsa, hogy az egyetlen olyan pálya közel és távol is, ami szinte fővároson belül van, és nem kell 4–500 kilométereket utazni a helyszínig. A síugróánc fenntartaná ezt az egész létesítményt, amit még számos dologgal ki lehetne egészíteni. Például élményparkkal vagy hasonló pályákkal.

– **B.A.:** Foglajuk keretbe a beszélgetésünket és térjünk vissza a vízhez.

Mostanság mit csinálsz, ha nem a bobsportért korteskedsz?

– P.I.: Az észet kenuválogatottnál vagyok kapitány, őket edzem. Emellett persze a fiatal tehetségeket is megpróbálom segíteni. Fontos az utánpótlás menedzselése. Egyébiránt mindig jön valami felkérés. Tavaly amikor befejeztem az észtek felkészítését, utána a vietnámi kenu válogatotott edzettem.

– **B.A.:** Hogy találnak meg ilyen felkérésekkel?

– P.I.: A nagykövet úr felhívott, és megkérdezte, hogy elvállalom-e őket. A vietnámi versenyre készültek emiatt lemondták az ázsiai játékokat. Ez náluk négyévente van minden sportágban, aki itt nyer bármilyen számban a saját versenyében az a következő négy évre kap támogatást. Kimehetnek külföldre tanulni fizeti nekik az állam, kapnak plusz fizetést. Ők még sosem nyertek, ezért jöttek ide. Eddig sosem nyertek. Most itt voltak két és fél hónapig, utána győztek négyesben és egyéniben is.



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



TESTRESZABOTT IDŐMÉRŐK GT A CSUKLÓDON

Már évek óta tervben van egy tulajdonosi óra megalkotása az új Ford GT mellé. Egyszer nem kevesebb, mint három óragyártó volt bevonva a projektbe, de végül Bradley Price, az Autodromo alapítójának és a Ford tervezési igazgatójának, Christopher Svenssonnak a találkozása pecsételte meg az üzletet.

írta: MIFERFIAK.HU képek: AUTODROMO



Price amióta az eszét tudja rajong mindenfajta belső égésű dologért. A saját elérhető indie óramárkája, az Autodromo felépítése során valamilyen divatos formában mindig tisztán érezhető volt a kapcsolat az órák és a motorsportok világa között. Legutóbb a Group B modell közvetlenül a '80-as évek izgalmas (és néha halálos)

Group B Rally versenyek világából merített ihletet.

Svensson azonnal megérezte Price autóipari vonzódását, és tudva, hogy Price cége megérti a GT régóta fennálló örökségét, nyilvánvaló volt, hogy a végeredmény nem egy felvizezett óra lesz a céges logóval ellátva. A folyamat első lépéseként

formális megbeszélések zajlottak Price és a teljes Ford GT tervezői csapat között, és alaposan megvizsgálták az autó részleteit, hogy megnézzék, mi az, amit át tudnak ültetni az órára is.

Minél közelebről vizsgáljuk meg a Ford GT Owner's órákat, annál több részletet fedezhetünk fel benne az autóból. A mechanikus flyback kronográf



nyomógombjainak textúrája a GT váltóit utánozza. A többrétegű zafír indexei és a méhsejt textúrájú számlap a GT berendezéseinek és az alumínium alváz öntvényeinek textúrájának részleteire emlékeztet. Minden Owner's óra nagyban személyre szabható lesz azért, hogy a vásárló a saját Ford GT-jéhez igazíthassa az órát, és szériák is lesznek,

hogy minden járműhöz passzoljon egy óra.

Az Owner's óra mellé kiegészítésként az Autodromo egy másik kronográfot, az Endurance-t kínálja megengedhető áron, amely a márka már meglévő termékeihez illeszkedik. A Seiko által szállított mechanikus kronográf szerkezettel működtetett darabok egy átfogó, a luxus társaikhoz hasonló for-

matervezési nyelvet beszélnek, és inkább a vintage inspirálta esztétikumot képviselik – főhajtásként a Ford GT régi versenyzői hagyománya előtt.

Az Endurance kronográfok már előrendelhetők (695 dollár), az Owner's órák pedig előreláthatólag 2018 elejétől lesznek elérhetőek (az ár még nem elérhető).

AUKCIÓ

STEVE JOBS BMW-JE

írta: MIFERFIAK.HU *foto:* SOTHEBY



2011 októberében bekövetkezett halálát megelőzően Steve Jobs elképesztő mértékben járult hozzá a technológia fejlődéséhez, mely az ő mindennapi életét is átszötte.

Jobs azáltal, hogy sokkal felhasználóbaráttá és a nagy tömegek számára is elérhetővé tette a számítógépeket, a feje tetejére állította a komputereket és a technológia világát, egyszerű kereskedelmi eszközökből művészi és esztétikus dizájn tárgyakká tette őket, megmutatva, hogy ezek a termékek arra hívatottak, hogy még hatékonyabbá tegyék a kommunikációt és a szervezést, miközben intuitívak és felhasználóbarátak.

A BMW szintén egy eltérő gondolkodásmódot követett, amikor az 1990-es években kifejlesztették a Z6-ost, mely a 2000-es évek elején került gyártásba. Az autó, amely egyszerre szolgált dicsfényként és tesztalanyként a márka számos technológiai újításához. A Z8 pedig azt reprezentálta, hogy merre tarthat a BMW és az autóipar a 21. században. A sok díjjal kitüntetett 507 stílusjegyeit felidézve, de határozottan előremutató gondolkodásmóddal megalkotott autó úttörő módon hegesztett és extrudált alumínium vázszerkezet fejlett technikájával lett ellátva. Sokan a 2000-es évek legvonzóbb autójának tartják a Z8-at, amely hamar gyűjtői darabbá vált.

Jobs Z8-as autója a titán héjba ágyazott fekete bőr belsejével tökéletesen passzolt a tech guru





híresen összetéveszthetetlen minimalista stílusához. A modell gyártása 2000. április 1-jén kezdődött, és Jobs már ugyanazon év október 6-án vásárolta meg a sajátját. Ezzel az ő kabriója a 85. Z8, amit abban az évben az Egyesült Államokba szállítottak,

Az autóhoz számtalan tartozék jár, többek között egy autóponyvát, tulajdonosi- és szervízkönyvet, eredeti navigációs CD-t és – legjelentősebb – eredeti BMW-márkájú Motorola kinyitható telefont. Érdekes módon Jobs-ról közismert tény volt,



és a 67., amit vevő számára gyártottak. A vállalkozó tulajdonjogát számos dokumentum igazolja, melyek az autóhoz járnak. Ez kivételes dolog, mivel Jobs ritkán regisztrálta az autóit, hogy megőrizze az anonimitását (és talán a hatalomellenes érzései miatt).

hogy utálta a Motorolát. 2003-ig volt Jobs-é az autó, amikor eladta jelenlegi, los angelesi tulajdonoságnak. Jobs Z8-a 17 év alatt mindössze 15 200 mérföldet futott, kitűnő állapotban van, és a RM Sotheby'n New York-Icons eseményen került kalapács alá.



TRIO TREND

BELTÉRI AJTÓK



Minőségi ajtórendszerek

forgalmazása, kivitelezése:

- beltéri ajtók
- tűz- és füstgátló ajtóelemek
- hanggátló ajtók
- speciális nedves- és vízestéri ajtók
- acél ajtók, tűzgátló kapuk

TRIO TREND ajtók

cégünk 20 éves szakkivitelező tapasztalatával méltán vált ismertté és a referenciái révén elismertté a kivitelező vállalatok körében.



TRIO TREND Kft.

Kereskedelmi iroda:
1117 Budapest, Nádorliget u. 8/F.
Tel./fax: 06-1-216-6662, 455-0491
e-mail: infobp@triotrend.hu

Raktár:
8800 Nagykanizsa, Palini u. 1.
(Ipari Park)
Tel./Fax: 06-93-323-300
e-mail: info@triotrend.hu

www.triotrend.hu

VOLKSWAGEN BULLI

H P I Á É



A lázadó egyesült államokbeli diákság – ilyen-olyan módon – máig ható szubkultúrájának emblemikus jelképévé vált a Volkswagen Transporter T1, ami anno a németek Bullinak, az új világ fiatalsága pedig „Microbus-nak” hívott. Az egykori ikon ma újra a márká palettájának része, igaz kicsit másképp.

írta: BARNÁ ANDRÁS *foto:* NOVÁKILDI PHOTO



középső fotelei gyereküléssé is alakíthatók.

A variálhatóságot a síneken mozgatható ülések a kényelmet a szintén az összecsukható és középre felállítható asztal fokozza a számtalan az autó egyéb részein elhelyezett rakodórekeszeivel együtt.

Ha már rakodás, akkor szót érdemel a raktér is, ami alaphelyzetben ugyan minimális lehetőséget kínál a pakolásra, azonban az ülésorok mozgatásával jelentősen növelhető az űrtartalma. Kicsit örömben az örömben, hogy miközben az oldalajtók elektronikusan nyílnak és záródnak, addig a tekintélyes méretű hátsó „kapu” kézi mozgatású.

A belső miliót minőségi kidolgozás jellemzi, az általunk kipróbált modellben a szürke fekete

Kevés olyan népszerű és ismert jármű létezik a világon, mint a Volkswagen Transporter T1-ese. Jellegzetes frontrésze a hatalmas emblémájával, semmivel sem összekeverhető.

A körablakos verziója a szabadság érzetét keltette a bent ülők számára, nem véletlen, hogy a woodstocki fiatalság egyik jelképévé vált. Az egykori bogár alapjából 1950-ben „kinőt” T1 újragondolása már évek óta foglalkoztatja a Volkswagent. A márka a 2011-es Genfi Autószalonon mutatta be az modernizált változatot, amit már anno elektromos hajtással képzeltek el. Itt jegyzendő meg, hogy nem csak a VW, hanem más tervezőt is megihletett a T1, a magyar származású Obendorfer Dávid dizájnér is elkészítette a maga ikonját T1 Revival néven.

A retro reneszánsza kevésbé tetten érhető a mai Bullin, mint a hét évvel ezelőtti koncepción. A 2011-es tanulmányon talán jobban érezhető volt az az attitűd, amit az autó egykor képviselt. Jó lehet az optika, a kétszínű fényezés, a nagy csillogó dísztár-



csák, a számos helyen felbukkanó Bulli felirat okoz némi déjávut, de igazából egy Multivanban ülünk, igaz felszerszámozva minden kényelemmel.

Az ötméter hosszú karosszéria hét ember tökéletes kényelmét szolgálja, a mozgástérre így nem lehet panaszkodni. A második sorban ketten ülhetnek a forgatható fotelekben, míg a harmadikban három utas számára van hely. A beltér családias jellegét erősíti, hogy a

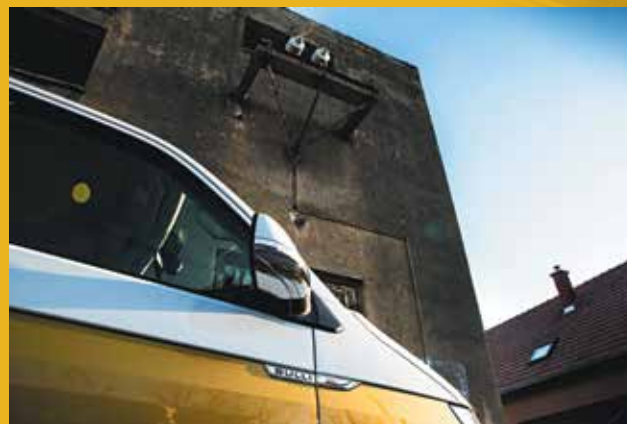


színkombináció dominált, harmóniában a faerezetes padlóburkolattal. A vezető előtti fedélzeten a precíz, a márkára jellemző elrendezést és letisztultsággal találkozunk. Az utastér hátsó részeiben soronkénti klíma illetve belső világítás szabályzás is lehetséges.

A számtalan 12 voltos csatlakozó mellett rendelkezésünkre áll egy 230 voltos aljzat, illetve mobil netes wi-fi router is.



Az általunk kipróbált verzióban az erősebbik 204 lóerős dízel erőforrás dolgozott, duplakuplungos DSG automata váltóval és összerékhajtással és zárható differenciálművel. Nem megszokott vezetési komfortnövelő opció az adaptív lengéscillapító volt, ami a komort fokozat mellett igény szerint sport üzemmódba is állítható. Összeségében csendes és személyautós vezetési kényelem jellemzi. Noha maratoni



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

távokat ez esetben nem tettünk meg az autóval, de biztosra vesszük, hogy különösebb fáradtság nélkül tudnánk abszolválni hosszabb távokat is. A tesztautónk teljesítményére nem lehet panasz, igaz kicsit nehezen indul meg, de végül is nem is a gyorsulásról szól ez a történet.

A modernkori Bulliért jól ki kell nyitnunk a pénztárcánkat. Noha a képeken látható modell alapára 17,6 milliót kóstál, extrákkal együtt – kedvezmények nélkül – a számla végösszege csaknem eléri a 30 millió forintot. Egy biztos viszont, hogy nem maradunk láthatatlanok a sávtársak között, az imponáló megjelenését senki nem hagyja szó nélkül, és talán néhány egykori hípszer szíve is megdobban Bulli70 láttán.

JAGUAR F-PACE ÉS HAJDÚSZOBOSZLÓ ALFÖLDI ROMANTIKA

írta: MIFERFIK.HU *fotó:* NOVAKILDIPHOTO, HOTEL&MORE



Ha Alföld, akkor remegő levegő a semmibe vesző utak fölött, olvadó flaszter és végtelen róna, poros kisvárosok képe rajzolódik ki. Mennyire nem így van! Érdemes megkapargatni a felszínt és alámerülni, hiszen kevés annyira magyar táj van, mint ez, ahol minden a miénk, mindent „értünk”, hiszen otthon vagyunk benne. Elcsépelet közhely, de tessenek Petőfit olvasni, túl az iskolai kötelezőkön, hiszen elképesztő verseket írt az Alföldről. Mi is neki indultunk a Jaguar többszörösen díjazott F-Pace modelljével, és meg sem álltunk Hajdúszoboszlóig. Persze azért látnivalókból már az odavezető úton is akadt bőven.



Kevesen gondolnak bele, hogy mennyi mindent is értünk Alföld alatt. A Csepel-sziget például ide is tartozik, Ráckeve zezugos utcái mégsem illenek a „tipikus” alföldi képbe. Hát még a Szigetcsép környéki borászatok! Fülöpháza környékén futóhomok buckák borzolják a kedélyeket (a Kunsági Nemzeti Park részét), Kiskőrösön Petőfi Sándor szülőházát érdemes felkeresni. Kecskemét a térség központja, a belvárosban gyakran rendeznek koncerteket, fesztiválokat. A slambuc és a barackpálinka vidéke ez, no meg a jóféle homoki boroké. Monor szintén kilóg az alföldi sztereotípiák közül, hiszen a Strázsa-hegy a maga ezer pincéjével és borászati tanösvényével ki-



emelkedik a sík térszínből. Az abonyi magánállatkert egyre felkapottabb, érdemes az interneten is követni a park eseményeit. Szolnok megújult belvárosa is megér egy sétát, ráadásul a Tisza-part is színesíti a képet. A Hortobágy felé haladva az ország legnagyobb mesterséges tava, a Kiskőrei-víztározó állja utunkat. A Tisza-tó néven közismert vízfelület a horgászok és vizeitúrázók mekkája, a madármegfigyelők paradicsoma. Poroszlón nemrég adták át az ország legnagyobb édesvízi akváriumát, Abádszalók a strandjával hódít, Tiszafüred pedig a Holt-Tiszával. Ha valaki csendesebb pihenésre vágyik, érdemes a közeli Tiszaszentimrén megszállni és onnan lejárni a vízpartra. A Hortobágy szikes pusztáira és tórendszerére sokan csak a pusztaromantika miatt látogatnak el és bár a Kilenclyükü híd valóban szép látvány, a terület a hideg beköszöntével esedékes őszi daruvonulás idején válik igazán egyedivé és érdekessé. Ha pedig megfáradtunk a pusztán, irány Debrecen, a „kálvinista Róma”, a Virágkarnevál helyszíne, vagy a megfáradt utazó újra erőt nyerhet Hajdúszoboszlón a fürdővárosban.





JAGUAR F-PACE

Ezen a gyönyörű úton egy különleges autó volt az útítársunk. A Jaguar jóval-tárból egy F-Pace modellel vághattunk neki az alföldi kalandnak. Az F-Pace egyébként az egyik legújabb típus a gyönyörű, izgalmas Jaguar modellek hosszú sorában. Erőteljes, dinamikus megjelenése, sportos karaktere egyedülálló kiállást kölcsönöz a brit SUV-nek. A látványelemeiben a Jaguar F-Type által ihletett nagyteljesítményű szabadidőjármű, amely a sportkocsik génjeivel rendelkezik. Arányai dinamikusak, áramvonalasak, és a terepképességeket is javítják. A határozott kiálláshoz illően az autó aerodinamikailag kedvező vízecsapp alakját még inkább kihangsúlyozza az elkeskenyedő tetővonal. Az F-Pace kifinomult, takarékos dízel és benzinmotorokat, köztük a Jaguar vadonatúj Ingenium dízel motorcsaládját kínálja. Mindegyik erőforrás dinamikus vezethetőséget és a Jaguarokra jellemző, robbanékony teljesítményt nyújt. Motorjait start-stop technológiával, valamint a fékezés során felszabaduló mozgási energiát visszanyerő és az akkumulátorban tároló, regeneratív fékrendszerrel

szertelték fel, így gondoskodva a lehető legtakarékosabb üzemről, különösen városi közlekedés során.

Mi a 180 lóerős turbódízel erőforrással felszerelt változatot próbálhattuk ki, amelynek teljesítménye bőségesen elegendő a komfortos utazáshoz, de ha úgy adódik egy-egy lassú jármű vagy kamion megelőzése sem jelent különösebb akadályt. A remek fogyasztáshoz nagymértékben hozzájárul a Jaguar kistömegű alumínium vázszerkezete is. Az utazás során az F-Pace átlagfogyasztása mindvégig 7 liter körül maradt.

A kellemes hétvégi kikapcsolódás után állíthatjuk, hogy az F-Pace minden idők legpraktikusabb Jaguar modellje. A maximális vezetési élményt tökéletes takarékosággal kombinálja. Mikor a tesztautóttól búcsút vettünk akkor érkezett a hír, hogy az F-Pace újabb elismerést szerzett. Kettős győzelmet ért el a 2017-es World Car of the Year versenyen: a World Car of the Year cím mellett a World Car Design of the Year 2017 díjat is elhódította.



FÜRDŐVÁROS

Hajdúszoboszló, hazánk legismertebb fürdővárosa, gyógyhelye és egyben Európa legnagyobb fürdőkomplexumának otthona, ideális választás a strandolni és gyógyulni vágyóknak egyaránt. A hatalmas területen fekvő Hungarospa fürdő öt, jól elkülöníthető részből áll.

A klasszikus gyógyfürdő télen-nyáron nyitva áll a látogatók előtt, a legújabb rész, az újszintén minden évszakban nyitva tartó, fedett Aqua-Palace élményfürdő, a hagyományos strandfürdő, a nyári üzemelésű Aquapark és a sportuszoda várja a fürdővendégeket.

A három különböző hőfokú fedett, és a szabadban lévő négy – élményelemekkel is rendelkező – medence, illetve a gyönyörű környezet biztosítja a teljes

kikapcsolódást és felüdülést. A több mint negyven különböző gyógyászati szolgáltatás közé tartozik a termál gyógymedence, kádfürdő, iszappakolás, szénsavas fürdő, orvosi masszázs, vízszugár masszázs, víz alatti csoportos gyógytorna és komplex fürdőgyógyászati ellátás. 13 medence kínál 30 hektáron nagyszerű szórakozási lehetőségeket. A strand legnagyobb szenzációja a Mediterrán tengerpart, mely Közép-Európában a legnagyobb épített strandmedence. A különleges hangulatot a főnyes part, a kalózhajó és pálmafák garantálják. A tradicionálisabb medencék közül kiemelkedik a hullám, illetve a pezsgő medence.





A HARANG NEKED SZÓL!

A fürdő előtti park különleges látványossága a millennium évében felavatott Harangház, ahol Oborzil Editnek, a városban született iparművésznek és férjének, Jeney Tibornak a különleges haranggyűjtemény-adománya nézhető meg. A látványos építészeti alkotás Rácz Zoltán építész munkája. A harangokat különleges alumínium ötvözetből állították elő. A hagyományos harangoknál súlyuk könnyebb, gyártásuk rövidebb időt igényel. Réselt eljárással készültek. Ennek lényege, hogy a harang köpenyébe réseket hasítottak. Hangzásuk a harang nagyságától, a rések helyzetétől függ. Egy oktáv terjedelempre han-

golhatók. Minden harang egyedi tervezésű. Készítésükhöz a Jeney-Oborzil művészpár világszabadalmat szerzett.

A bejáratnál lévő Kölcsey-harangra a jeles magyar költő: „Hass, alkoss, gyarapíts!” idézete került. A harang koronája egy földgömb. Azt jelképezi, hogy a felszólítás minden nemzet fiához szól. Középen négy, fához hasonlóan összehajló betonoszlop között látható a világharang. Az adományozó hitvallását fejezi ki: „a földön élő valamennyi ember összetartozik és egymásra utalt.” Fölötte 12 kisebb harang sorakozik, melyek harangjátékra is alkalmasak. Az építmény belső részén egy kis tóban tíz, Szent István-harang sorakozik. Rajtuk az államalapító király latin nyelvű intelmei olvashatók.



FAMILY CLUB HOTEL

Hajdúszoboszlón a Hotel & More Family Club Hotelében szálltunk meg. A családias hangulatú szállodában 36 kétágyas szoba és 22 apartman található. A kertben grill- és napozóterasz, sörkert várja vendégeket.

A wellness részlegben különböző medencék állnak rendelkezésre: gyógyvizes medence, élménymedence és úszómedence. Emellett finn szauna, gőzkabin és nyugágyak teszik teljessé a pihenést.

A helyi és környékbeli programlehetőségek gondoskodnak róla, hogy a családok és a párok számára is egész évben igazi kikapcsolódás legyen az itt eltöltött idő.

ELÉRHETŐSÉGEK:

FAMILY CLUB HOTEL

Hajdúszoboszló, Daru zug 5/a.

GPS: 47.448299,21.3950443

Email: info@familyclubhotel.hu

Web: www.familyclubhotel.hu

Telefon: +36 30 399 3529

INTERJÚ NAGY NORBERTTEL,
A KIA MOTORS HUNGARY KFT.
ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓJÁVAL

AZ OROSZLÁNTÓL A KISTIGRISIG

írta: BARNÁ ANDRÁS *fotó:* HILBERT PÉTER

Nagy Norbert mondhatni a véletlennek köszönhetően csöppent bele az autópárba. A 40 éves topmenedzser, a Peugeotnál és a Nissannál eltöltött időszak után immáron 11 éve a KIA Motors Hungary Kft. ügyvezető igazgatója. A szakmai pályafutásáról, a távol-kelet munkakultúrájáról és a márka sikertörténetéről beszélgettem vele.



Nem először találkozunk, így a protokolláris rész gyorsan közvetlenebb hangulatra vált. Bevallom vártam ezt a beszélgetést, hiszen a ritka találkozásaink diskurzusa általában soha nem ment túl az adott esemény témáján.

Az irodájában fogad, amiben jól érzékelhető a rend. Az asztalán látszik, hogy ott mindennek helye van. Az összkép precízséget sugall, amilyen ő maga is. Már az üdvözlés pillanatban észrevehető, hogy nem csak a környezetére fordít nagy gondot, hanem a makulátlan megjelenésére is. Az összhang azonnal visszaköszön az eleganciájában, melynek apró, de mégis fontos fémjele az öltényhez színben passzoló mandzsettagomb is. A kötetlenségét jelezvén zakó nélkül ül le beszélgetni.



Joviális természet, akinek a szeme szegletében mindig ott van egy soha el nem múló mosoly, ami adott esetben gondolatainak hathatós álcája lehet. Ez az üzleti életben mindenképpen jól jöhet, de én kétszer is meggondolnám, hogy leüljek-e vele pókerezni.

Tervszerű életutat tudhat magáénak, amiben a szorgalom mellett ott volt a család rendszerető háttere is. Talán látens módon ez is közrejátszott abban, hogy a főiskolán a logisztika felé vette az irányt. Egy francia egyetemi ösztöndíjnak köszönhetően találkozott az autópárral, ami aztán később beindította a pályafutását is.

– **Barna András (B.A.): Tudom, hogy nem tipikus, de ha valaki bekerül az autópárba annak általában szokott valamilyen kötődése lenni az autóhoz. Te melyik táborhoz tartozol, akinek volt, vagy akinek nem volt ilyen kötődése?**

– Nagy Norbert (N.N.): Nem volt több kötődésem, mint egy átlagos fiúgyereknek. Tologattam az autókat, nyomtam a pedálos Moszkvicot. A kedvencem egy autószállító kamion volt, imádtam vele játszani. Bár ez inkább a logisztikára utal, de az élet jól összeboronálta ezt a két területet. A logisztika azért fontos az életemben, mert a Külkereskedelmi Főiskolán ezen a szakon végeztem.

– **B.A.: Mi szép a logisztikában?**

– N.N.: A logisztikában az a szép, hogy egy olyan rendszert tudsz létrehozni, ami gyorsan, költséghatékonyan, gazdaságosan, profitábilisan tudja szolgálni az üzletedet. Persze klasszikus logisztika a nagy ellátórendszerek esetében igaz. Én autólogisztikával, disztribúcióval importőrnel foglalkoztam, de ez azért még sem az, mintha egy autószállító cégnél tenném ugyanezt.

– **B.A.: Az életben is rendszer van, ez ilyen formán köthető?**

– N.N.: Abszolút köthető, igen. Sajnos vagy nem, maximalista embernek tartom magam, és ez az életem minden területére igaz.

– **B.A.: Tehát eredendően is rendszerető vagy, nem az típus, aki otthagya a zokniját az ágy végében, mert mi férfiak ezt sokszor megkapjuk.**

– N.N.: Igen, rendszerető vagyok. Azt szoktam erre mondani: ki mit hoz otthonról magával, aztán ez alakul, pontosabban alakítja magának az ember. De álszentség lenne azt mondani, hogy szeretem mindig én megcsinálni a rendet, ha már a háztartásnál tartunk. Ezzel szemben a munkámban következetesebb vagyok e tekintetben. Egy rendezett környezetben jobban tudsz működni bármi legyen is az. Éppen ezért szeretem, ha a munkatársaimtól is úgy kapom vissza a dolgokat, ahogy annak lennie kell.



KIA-003

Azt gondolom, hogy minden dolog, amit kiadsz a kezedből az téged minősít.

– **B.A.: Jól elkalandoztunk vagy inkább mondhatnám azt is, hogy rendet tettünk a témában. Lépünk vissza néhány évet. Külker, logisztika, és utána jött egy francia ösztöndíj, ez hogy alakult?**

– N.N.: Egy picit távolabbra datálódik a történet. Ugyanis nekem nagyon tetszett a francia nyelv, és szerettem volna minél jobban megtanulni. Már az általános iskolában elkezdtem, később folytattam a középiskolában és a főiskolán is. Megcsináltam a szakmai szinttel bővített felsőfokú nyelvvizsgát, ugyanakkor szerettem volna kipróbálni magam anyanyelvi környezetben is, így kerültem ki egy ösztöndíjjal Tours városába az Université François Rabelais de Tours egyetemre. Ahogy az lenni szokott az ember itt jön rá igazából arra, hogy egy nyelvet valójában megtanulni csak és kizárólag anyanyelvi környezetben lehet.

Ez az időszak ebben a tekintetben nagyon hasznos volt.

– **B.A.: Hogy kerültél kapcsolatba az autóparral?**

– N.N.: Az ösztöndíjprogram keretében szükséges volt szakmai gyakorlati időt is eltölteni. Számos helyre beadtam a pályázatomat, többek között a Peugeothoz is, így kerültem oda három hónapos gyakorlatra.

Így indult az autóparral való kapcsolatom.

– **B.A.: Azt már tudjuk, hogy ez az időszak meghatározó volt, hogy lett ennek folytatása?**

– N.N.: Nagyon örültem, hogy az autópárba, és mondjuk nem egy divatcéghez kerültem, hiszen az autókat sokkal jobban kedveltem. A cégnél megismerkedtem egy Kovács Tamás nevű úriemberrel, aki itthonról került ki Párizsba az anyacéghez. Jó kapcsolat alakult ki közöttünk, és végül is az ő segítségével tudtam később elhelyezkedni a cég magyarországi leányvállalatánál, mint operációs menedzser.

– **B.A.: Az oroslános márka után mi következett?**

– N.N.: Az ott eltöltött 5 évet követően megkerestek az akkor alakuló Nissan Közép-Kelet Európai régióért felelős központjától, és a felajánlott regionális sales menedzseri állást elfogadtam.

– **B.A.: Volt ebben valami sértődöttség, vagy egyébként is benne volt a levegőben a váltás?**

– N.N.: Úgy éreztem, hogy a saját területemet kínórtam. Jó lett volna cégen belül előrelépni, de ez a koromnál fogva akkor ott nem igazán sikerült, és úgy



éreztem, hogy ott már nem volt több kihívás. Főként ennek köszönhetően döntöttem a váltás mellett.

– **B.A.: Milyen volt az élet a franciák után a japánoknál?**

– N.N.: Jó volt, új kihívás, aminek az esszenciáját az adta, hogy teljesen az alapoktól kellett mindent felépíteni. Mindig azt mondták – persze csak képletesen – hogy ez a vállalatot olyaná formáljuk, amilyenné szeretnénk. A korábbi logisztikai vonalról átkerültem az eladási oldalra, ami rendkívüli módon inspirált. Ráadásul akkoriban a magyar autópiac kánaánját éltük 2005-ben, amikor dübörögtek az eladások.

Ennek ellenére viszonylag gyorsan vége lett az itteni karrieremnek. Az akkori ügyvezető kiváló szakember volt, viszont a stílusa rendkívül sok kívánni valót hagyott maga után. Ez teljesen meghatározta, megmérgezte az ottani légkört, aminek az lett a vége, hogy ismét a váltás mellett döntöttem.

– **B.A.: Intenzív keresésbe kezdél?**

– N.N.: Mondhatni igen, persze az ember ilyenkor megpróbál az ismeretségi körére is támaszkodni. Felhívtam a korábbi főnökömet, aki ekkor már a KIA ügyvezetőjeként dolgozott, hogy lenne e helye számomra. Végül is első körben abban maradtunk, hogy segít, de rá egy hétre, amikor beszélünk, elmondta,

hogy ő is éppen vált, és mi lenne, ha megpályáznám az ő helyét a KIA-nál.

Mindez 2007-ben volt a KIA ekkor még abszolút nem volt egy ismert márka. Éppen csak bemutatták a cee'd-et, és akkor került bevezetésre a 7 év garancia is. Az emberek még meglehetősen szkeptikusan, méregetve tekintettek a Kia-ra, mert mint ázsiai, távol-keleti márkaként nem volt még jó reputációja. Többször találkoztam a Kia akkori koreai elnökével és a végén én kaptam meg az állást.

– **B.A.: Tulajdonképpen már nagyon vártam, hogy a beszélgetésünk elérkezzen eddig a pontig. Sok minden lehet hallani arról, hogy egy ázsiai, távol-keleti cégnél dolgozni nem egy leányálom, főként az eltérő munkakulturális dolgok miatt. Neked, hogy sikerült beilleszkedned?**

– N.N.: Más volt 2007-ben, amikor idekerültem, és más ma is. Mindenképpen kell egy kulturális elfogadás. Ide tartozik a belépő sztorim is. Ugyanis mielőtt aláírtuk volna a munkaszerződésemet, akkor a koreai elnök, azt mondta, hogy úgy a tisztességes, ha elmondja, hogy ő egy más kultúrából jött, és mint ilyen néha indulatos lehet, amiért kvázi előre elnézést kért. Persze magamban kuncogtam, hiszen a korábbi munkahelyem után kizártnak tartottam, hogy bármivel is meg tud majd lépni. De, komolyra fordítva, az öt év



alatt, amíg együtt dolgoztunk talán két olyan esetre emlékszem, amikor emelt hangon beszélünk egymással.

– **B.A.:** Miben mások?

– **N.N.:** Ők egy más kultúrából jönnek és éppen ezért másként is dolgoznak. Másképp élnek és más történelmi hagyományokat hoznak magukkal és emiatt a mentalitásuk is más. Mondanám, hogy a gondolkodásuk és a logikájuk is eltér. Az ember azt gondolná, hogy a logika az logika, de mégsem mindig van ez így.



Ők sok esetben más fontossági sorrendeket állítanak fel, tehát az én pozíciómban tudni kell az ő fejükkel is gondolkozni.

Mi mindent annak érdekében teszünk, hogy minél több autót értékesítsünk és előre haladjon ez a cég. De, ezt úgy kell előadni és megtervezni, hogy ezt az ő értékrendje szerint is helyesnek érezze.

– **B.A.:** A KIA vállalati hierarchiájában ketten vagytok vezetők, az egyik az elnök, a másik pedig te az ügyvezető. Az elnök személye, mennyire reprezentatív, mennyire „felügyelő” jellegű, vagy mennyire a PR része?

Vagy ez egy téves megközelítés és ő is a csapat szerves része?

– **N.N.:** Gyakorlatilag ez volt az első, amit nehéz volt megszokni. Amikor te vagy az elsőszámú döntéshozó akkor te vállalod a felelősséget is, igaz, a dolgok is úgy mennek, ahogy te akarod. Éppen ezért először nem is nagyon értettem

az elnök pozícióját. De, ahogy korábban is mondtam, meg kell érteni ezt a távol-keleti gondolkodásmódot. Bármilyen más távol-keleti cégről is beszélünk ez a vállalati minta: van „president”.

Akkor működik jól ez a kombináció, ha egymás támogatói vagytok. Megvan mind a kettőtöknek a maga területe, ki mit csinál, és ez akkor válik hatékonyá, ha ez a végén összekapcsolódik és kiegészítitek egymást.

– **B.A.:** Köztudott, hogy a KIA és a Hyundai kéz a kézben jár. Világviszonylatban jellemzően a Hyundai jelenti a zászlóshajót nagyobb eladott darabszámmal. Itthon ez a képlet fordítva van, a KIA a népszerűbb, miben látod ennek az okát?

– **N.N.:** Ez pontosan így van. Világviszonylatban a Hyundai az erősebb márka, és ez mind a gyártott és eladott darabszámokban is visszatükröződik. Ez mindig is így lesz, ez egy stratégiai döntés a vállalat részéről. Az pedig valóban igaz, hogy idehaza a KIA az erősebb. Ennek feltehetőleg „történelmi okai” vannak. Testvérmárkánk háza-táján több importőri változás is volt. Ez mindenképpen

rányomta bélyegét az eladásokra. Most magánimportőr kezében van, aki profit-orientált. A gyári importőr is az, de itt a darabszám is fontos, amihez adott esetben számos támogatás jár, ami egy magánimportőr esetében nem feltétlenül adatik meg.

– **B.A.: Annak idején a dél-koreai gyártók elsősorban az árakkal hódítottak. Kétségtelen, hogy minőségben is felnőttek az európai autógyártókhoz, az árkülönbségek – amik eddig a varázst jelentették – pedig szinte eltűntek. Ma, miért válasszanak az emberek KIA-t?**

– N.N.: Más a helyzet ma és más volt tíz évvel ezelőtt is, amikor idekerültem. Akkor mindenkinek szinte el kellett magyarázni, hogy ez milyen autó. Emlékszem olyan flottás rendezvényre, amikor el kellett mesélnünk, hogy mi az a KIA. Szerencsére ma ez már nem így van. A modelljeink minden kategóriában a legmagasabb minőségi színvonalat képviselik, és az emberek ezt tudják. A sajtótesztekre kiadott autóinkról megjelenő cikkek folyamatosan pozitív előjelűek, és nem utolsó sorban egyre több Kia-t látsz az utcán, tehát van egyfajta tömegvonzás. Egyébként ez a legjobb reklám szerintem.

– **B.A.: Ha már itt tartunk. A KIA új portfóliójában megjelent egy vadonatúj osztály és ezzel együtt egy modell is a Stinger. Egy nem prémium gyártót mi inspirál arra, hogy ekkora energiákat fektessen egy ilyen autó kifejlesztésére?**

– N.N.: Én azt gondolom, hogy ennek az autónak két küldetése van. Az egyik egy vízió, egy álom megvalósulása, ami első sorban a fő tervezőnknek Peter Schreyer-nek és csapatának volt a vágya, amiben a GT autók reneszánszát látjuk megvalósulni. Persze mindemellett szakmai kihívás is. A másik küldetés pedig egyértelműen a márka imázsának tovább erősítése és növelése.

Nyilván a Stinger esetében is az a cél, hogy minél többet adjunk el, de nekem Magyarországon nem az az elsődleges feladatom, hogy rekordmennyiséget értékesítsek ebből a modellből.

Az viszont tény, hogy amióta ezt az autót elkezdjük forgalmazni, azóta nincs olyan ember, aki ne erről kérdezne. Bárhova is megyek, senki nem hagyja szó nélkül, olyanok is nagy érdeklődéssel tekintenek rá, és szeretnék kipróbálni, akik jóval drágább prémium márkát használnak. Összességében ez a tény nagyon jó irányba húzza a KIA-t.

– **B.A.: Szerinted merre tart az autóipar, és ebbe hogyan fog integrálódni majd a márka?**

– N.N.: Nagyon sok irányvonal van. Ami ma domináns, az az elektromos, pontosabban a zöld technológiák felé való eltolódás. Idehaza is érezhető ez, de az elérhető autók, itt főként a plug-in hibridekre és az elektromos autókra gondolok, ma még magasabb árfekvést képviselnek, bármelyik márkáról is legyen szó. Ezt ma egy átlagember még nem nagyon engedheti meg magának. Akik ilyet vásárolnak, azok általában második, harmadik autónak veszik, hiszen ezek főként a városi közlekedésben tesznek jó szolgálatot. Szerintem 2020–2025-ig ez a technológia fog erősödni.

– **B.A.: Szerinted mi a jövő?**

– N.N.: Az elektromos autózás az még egy jó ideig irány marad, sőt szerintem ennek lesz még egy nagyobb íve is, de hosszú távon nem jelent majd megoldást. Sok hozzáértővel beszélgettem, akik a hidrogén-hajtásban, pontosabban az üzemanyagcellás megoldásban látják a jövőt. A KIA-nak is több éve van már üzemanyagcellás meghajtású autója, egyelőre még csak prototípusként, de nekem volt szerencsém kipróbálni, nagyon jó!

– **B.A.: Szűkítsük tovább a kört. Mi a KIA jövője?**

– N.N.: A KIA abszolút elkötelezettje a zöldautózásnak. A Toyota és a Lexus mellett ma Magyarországon a harmadikok vagyunk a hibridértékesítésben. Ami a tisztán elektromos meghajtású technológiát illeti, jön a teljesen új elektromos Soul, és a Nirónak is lesz szintén egy tisztán elektromos változata. Jönnek további plug-in és az úgynevezett mild hibrid *(részegít a motorra, de önállóan nem képes meghajtani az autót. a szerk.)*

modellek a kínálatunkban. Nagyon előrehaladott állapotban van a Márka kifejezetten elektromos autó platformja is, ami egy újabb és meghatározó modell lesz a modellalettánkon.

– **B.A.: És hogyan látod te a jövődet?**

– N.N.: Egy autóipari bumm kellős közepén vagyunk, ahol számos irányvonal látszik már. Ezek már most komoly hatással vannak az autóiparra, de az egész szakma tudja, hogy még egy kicsit sem a jéghegy csúcsa. Ha csak középtávon gondolkozom, akkor is ellát feladatokkal ez az iparág jónéhány évre. Ráadásul olyan kihívások elé nézünk, amik egy teljesen új dimenziót nyitnak ebben a szektorban.



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



BESZÉLGETÉS KISMARTONI PÉTERREL, A DIÓSGYŐRI VÁR KAPITÁNYÁVAL

LOVAGREGÉNY

írta: BARNA ANDRÁS *fotó:* HILBERT PÉTER

Szokták volt mondani, hogy ha az egyik ajtó becsukódik, akkor kinyílik egy másik, akár is ez lehetne az alábbi történet mottója. Szereplője egy olyan ember, akinek pestiesen szólva két élete közül az egyik megmentette a másikat. Ez a némiképp baljós gondolat akár negatív előjelet is tehetne a cikk elé, azonban erről egy percig sincsen szó. Sokkal inkább egy olyan életútról, amiben némi képzavarral élve eljutunk az autózástól a középkorig.

Kismartoni Péternél jobb interjúalanyt nem kívánhatna az ember, ugyanis elég volt egy indító gondolat és máris ömlik belőle a szó és az egymástérő történetek. Néha az ember úgy érzi, hogy semmiből nem állt az élete, csak sztorikból. A múltidézés nem kerüli meg a keserűbb részeket sem. Noha a lendület soha nem csuklik meg a monológjában, az életének rosszabb pillanatait nem tudja leplezni a tekintete.



A végzettségét tekintve olasz-történelem szakon végzett a ma ötvennyolc éves bölcsész, az egyetem elvégzése után mégsem a szakmájához közeli területen helyezkedik el, hanem egy teljesen új terepen próbálja ki magát.

A rendszerváltás idejét éljük, Magyarországon az autóipar kezdi megvetni a lábát, egyre-másra nyitják a gyártók a képviselőteiket. Az olaszt anyanyelvi szinten beszélő Pétert is felszippantja a benzingőz, a Fiatnál helyezkedik el, majd hét év után egy rövid időre a csokiiparban próbálja ki magát. Édes másfél év következik a Ferrerónál, később pedig a Renaultnál folytatja, amit a Fiatnál elkezdett. A munka mellett egy új szereleme is lesz, a haditorna. Az évek múlásával ez a hobbi szinte színes aposztrófként jelenik meg a neve

mellett, ami nem csoda, hiszen sokadmagával profi szintre fejlesztik a hagyományörzést. Szakmai karrierje tizenkilenc év után pálfordulást vesz, aminek köszönhetően véget ér a francia kapcsolat. Új szélbe kell állítani élete hajóját, megpályázza és meg is kapja a diósgyőri várkapitányi állást. Visszatér tehát a gyökerekhez, a történelemhez, a kedvtelése pedig immáron hivatássá válik.

– Barna András (B.A.): Hogy lesz egy történelem szakos bölcsészből író?

– Kismartoni Péter (K.P.): Az egyetem elvégzése után szabadúszó voltam, fordítottam, tolmácsoltam. Majd amikor gyarapodni kezdett a család akkor valami stabilabb állás után kellett nézmem. Ekkor pályáztam meg FIAT Corporate iroda meghirdetett állását.

– B.A.: Volt valami vonzalmad az autók iránt, vagy inkább a szakmai oldal érdekelt?

– K.P.: Ugyan az autókhoz semmi közöm nem volt, de a feladat az izgatott. Amikor meghirdették, annyit írtak, az olasz nyelv és műszaki végzettség kell. Ez utóbbi nem volt, de ennek ellenére az esélytelenek biztonságával elküldtem az önéletrajzomat. Behívtak, és egy jó másfélórát beszélgettem Amellone úrral, aki akkor a régióigazgató volt. A diskurzus után azt mondta, nem kell a műszaki végzettség, fel van véve! Ha őszinte vagyok, amikor ezt az egészet elkezdtük, fogalmunk sem volt arról, hogy mi is az az autós piár.

Egy fantasztikus időszak volt. Nemcsak Amellone volt érdekes ember, hanem az egész iroda is. Azért volt érdekes, mert mi a FIAT részvénytársaság repi keretéből éltünk. Akkoriban még – bár ezen most jót nevetünk – előfordult, hogy alig volt pénz a számlánkon. Volt ugyanis az anyacégnél húsz ember, akiknek az volt a dolga, hogy figyeljék hogyan alakul a líra-dollár árfolyama, és ha jó volt, csak akkor utaltak pénzt, ha nem volt jó, akkor pedig állt az egész.

– B.A.: Ha jól érzeted magad itt akkor, miért váltottál?

– K.P.: Anno, aki a Fiathoz felvett engem átment dolgozni a békés csokiiparba a Ferreróhoz és hívott magával. Ez szintén egy érdekes időszak volt, ugyanis akkoriban a Ferrero teljesen atipikus multinacionális vállalként működött, ahol szinte mindent a feje tetején állt.

Michele Ferrero, akivel nekem is volt szerencsém találkozni, egy cukrász volt, és pont úgy képzelte el a vállalati struktúráját is, mint egy kis cukrászdában. Kell egy pénztár, az lett a pénzügy, ki is kell pingálni a kirakatot, az lett a marketing, kellene eladó, ők lettek a sale-szesek. Minden, ami más az én voltam; HR, IT, PR. Egy idő után azonban nekem túl nyugodt volt ez a világ az autóipar pörgése után.

– **B.A.: Jött a Renault, oda hogyan kerültél?**

– K.P.: Hívtak! Visszakerültem a pezsgésbe. Alig melegegtem meg szinte rögtön jött a Nissan-Renault házasság és az Alliance. Beesett a Forma 1, aztán beindult a Dacia, rengeteg feladat és rengeteg program volt, aminek tevőlegesen is részese lehettem. Évekig csináltuk a World Series by Renault eseményt a Hungaroringen, amivel nem csak számos díjat hoztunk el, hanem véleményem szerint képletesen vissza is adtuk a pályát a magyaroknak ezzel a hatalmas ingyenes rendezvénnyel.

Számtalan jó dolgot és műsort csináltunk a Forma 1-en, ha jól ment a csapatnak, ha nem, mi mindig ott voltunk.

– **B.A. Képletesen azt mondhatnám, hogy beszélgetésünk idusához érkeztünk, hiszen ennek a sikersztorinak hirtelen vége lett. Miért?**

– K.P.: Nagyon gyorsan eltelt ez a tizenkilenc év. Egy szempillantásnak tűnik az egész és őszintén mondom, hogy mindig azt hittem, hogy innen engem csak tepsiben visznek el. Aztán – nem tudom más-ként mondani –, jött egy új ügyvezető, akivel számos dologban nem értettünk egyet és így finoman szólva közös megegyezéssel elhagytam a céget.

Az ember ennyi idő után szinte már biztos abban, hogy az élete véglegesen révbé jutott, azonban be kell látnom, hogy manapság semmi nincsen kőbe vésve. Jön a dilemma és az esélylatolgatás. Hét évvel a nyugdíj előtt és az autóiparban eltöltött huszonhét év után gyakorlatilag már senki nem hiszi el, hogy máshoz is értesz.

– **B.A.: Azt hiszem, most sokan átérzik a helyzetet. Hogyan oldottad meg ezt hirtelen jött nihilt?**

– K.P.: Prózaian! Elhatároztam, hogy pihenni fogok, és nem keresek azonnal. Ennek szellemében tavasztól nyár végéig nem gondoltam munkahelykeresésre.

– **B.A.: Elérkeztünk az életed egy meghatározó szakaszához, ami irányba fordított, és tulajdonképpen meghozta a szerencsédet is, ha a mai helyzetben ezt lehet klasszikus értelemben vett szerencsének nevezni.**

Hogy jött a haditorna és ennek holdudvara?

– K.P.: Nekem van egy másik életem is, immáron tizenhat éve, ez pedig a haditorna. Világ életemben sokkal inkább a fegyverek és a küzdősportok érdekeltek...



– **B.A.: Ez jött valahonnan a gyerekkorodból? A fakard varázsáról beszélünk?**

– K.P.: Igen, gyerekkoromban is meg volt a fakard. Olaszországban cseperedtem gyerekként. Ott ment a Tüzes Ijász a tévében, kardoztak, ijaztak – imádtam. Ráadásul mi a római magyar akadémián laktunk, ami egy 400 éves épület tele zegzugos szobákkal, tetővel. Gyereknek ez egy paradicsomi hely volt. Így nőttünk fel a portás fiával. Valószínűleg ez a romantikus állapot komoly nyomokat hagyott bennem. Aztán jött az egyetem, ahol történelemszakot végeztem az olasz mellett.

Talán az említett „fakardos” gyerekkor hatása miatt is a küzdősportok felé nyitottam. Közel négy évig aikidóztam egy rendhagyó csoportban.





– B.A.: A keleti harcművészetről átváltottál a középkorira, ez hogy jött?

– K.P.: Hallottam, hogy alakult egy csoport a S.A.G.A. (Schola Artis Gladii et Armorum), ami az Európai Harcművészetek Iskolája. Abbahagytam az aikidót és ebbe az irányba fordultam. Amikor odakerültem, akkor még csak alakult az egész. Abban az időben – a 2000-es években – még nem volt annyira ismert ez a dolog. Volt néhány ember, akit már lehetett látni lovasíjászként, meg az Egri csillagokban, és meg-megjelentek a tévében is, de összességében ez a dolog még nem volt egy ismert fogalom. Igazából még mi is csak a szárnyainkat bontogattuk, de láttuk, hogy vannak már nagy nemzetközi szervezetek. Kódexek, leírások alapján próbáltuk mi is rekonstruálni a korabeli életmódot, majd megpróbáltuk a vívástechnikát is.

– B.A.: Nagyjából belóttétek, hogy melyik kort szeretnétek?

– K.P.: Kezdetben mindent csináltunk. Mivel római légiók már voltak, léteztek a szőnyi légiósok, voltak gladiátorok, tehát adta magát, hogy mi barbároként velük csatázzunk. Persze ez olyan volt amilyen, de mi nagyon jól éreztük magunkat. Természetesen ez az idő múlásával egyre jobban letisztult. Az úgy nevezett nagycsapatok kisebb egységekre osztoztak, mindenki kiválasztott magának egy-egy korszakot. Mi is. Számunkra a keresztes kor, a nagyon szigorúan vett Johannita lovagrend, a 12–13. század lett a cél. Ezt kezdtük el feldolgozni, ennek a vívástechnikáját próbáltuk megtanulni és egy kicsit a reneszánszot is, tehát hosszú kardokkal is vívtunk.

– B.A. Volt egy másik korszakod is, ha jól tudom?

– K.P.: Ez az egész voltaképpen olyan, mint egy drog, az ember sokfelé kacsingat, leginkább szeretne mindent kipróbálni, így jött el nekem is a 14. század, és alakítottunk egy másik csapatot, amit úgy hívtak, hogy Alba Societas. Anno ennek 1364-ben volt az alapítási éve, és ez nem volt más, mint Toldi Miklós zsoldos serege, ő tulajdonképpen a brit White Society-nak a Fehér



konfekcióipar, így a ruházatot ma sem lehet sorozatban gyártani. Minden egyedi, a vászon az lenvászon, a gyapjú az valódi gyapjú, a páncél az vas, nem rozsdamentes acél, minden olyan, mint ahogy a középkorban volt. Próbál a Távol-Kelet ide betörni, de nem tud.

– B.A.: Akkor kisebb vagyon egy ilyen öltözet, akár egy autó ára?

– K.P.: Ahogy elnéztem a grünwaldi csata teuton vezérért, az övé mindenképpen, az enyém nagyságrendekkel kevesebb, de komolyan kell kuporgatni, míg teljes lesz a kollekción. Ma egy teljes páncélt összerakni az kb. egy millió forint.

Egyébként a páncélzat kordában is tart. Plusz 3 kilót hízhatok maximum, egyébként nem bírom felvenni, mozogni meg pláne nem tudok benne.

– B.A.: Nyilván nem öltre megy, de milyen egy ilyen csata?

társaságnak volt az egyik alvezére. Ez már ízig-vérig a 14. század, a vegyes páncélok kora, hegyes sisakok, láncok, bőrvértek, szóval egy nagyon izgalmas időszak. Rengeteg helyen felléptünk már és erre az évre is számos felkérésünk van. Szeretünk olyan helyekre elmenni, ahol értékeli a nagyon korhű előadásokat. Így jutottunk el a grünwaldi csata és az azincourti csata 600. évfordulójára is.

– B.A.: Gondolom nem egy olcsó mulatság középkori lovagnak lenni...

– K.P.: Mára erre egy nagyon komoly iparág épül fel idehaza is. Jók vagyunk kardokban, páncélokban, kézművességben pedig a csehek és a lengyelek. Mivel a középkorban nem volt



– K.P.: Mindenki tudja, hogy a kardok lekerekítettek, a hegyes lándzsával nem szúrnak. Ez nem arról szól, hogy megöld a másikat, de a történelmet sem tudod megváltoztatni. Ez benne van. Egyébként van olyan csata, ami nagyjából full contact. A wolini csata egy szláv-viking összecsapás, nagyon kemény, voltunk ott, kipróbáltuk, van emlékérmünk, de soha nem mennénk vissza.

– **B.A.: Adódik egy kérdés: negyvenkilós páncélban, nehéz kardokkal, hogy lehet egyáltalán harcolni?**

– K.P.: Egyfelől a páncélzatot szokni kell, másfelől a kard nem nehéz. Az egykezes rövid kard 1 kg, a kétkezes sem több másfélnél. Ha pedig jó a fegyverkovácsod, akkor az tökéletesen ki van egyensúlyozva, és szinte nem is érzed a súlyát. Nehéz karddal nem tudsz vívni. Nem a Conan a barbárból kell építkezni, az csak egy mese.

– **B.A.: A családod hogyan viseli ezt a hobbidat?**

– K.P.: Elfogadták. Mindig volt valami hobbit, engem ez kapcsol. A legkisebb fiam kiskamasz koráig járt velünk, én varrtam neki a ruháit. Amikor elmentünk egy-egy ilyen találkozóra akkor ő az ágyban aludt én meg mellette a földön. Ennek ellenére nem ragadta magával ez a dolog. A középső fiamat már igen, ő már negyedik éve a csapatunkkal van, ő tűzcsővel dolgozik, az megint egy más világ, más felszerelést igényel. A feleségem pedig elfogadja ezt. De úgy érzem, hogy az egész családom valahol büszke is erre.

– **B.A.: Maradjunk a középkorál, de ugorjunk egyet az időben. Hogy lett a hobbidból hivatás?**

– K.P.: Jöttünk haza a grünwaldi csatából, aminek most volt a 25. újrakisztása, és egy ismerősöm szólt, hogy megjelent egy hirdetés, hogy a diósgyőri várba várkapitányt keresnek. Bevallom, hogy én elsőhallásra nem is nagyon foglalkoztam ezzel az egészszel, de aztán addig-addig unszoltak, míg beadtam a pályázatomat. A feladat nagyon összetett volt a várturizmus fellendítésétől kezdve az üzemeltetésen át a fejlesztéséig, minden benne volt a kiírásban. Ma már tudom, hogy ötvenheten pályázták meg ezt az állást, és egy nagyon hosszú kiválasztási folyamat után én nyertem meg. Így kerültem le a diósgyőri várba, ami nekem nagyon korszakos volt, hiszen ez Nagy Lajosnak a vára, ami mindig a királynék jegyajándéka volt.

Nemrégiben fejezték be a felújítás első fázisát, de jön egy második ütem, amikor teljesen új arculatot fog kapni.

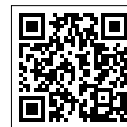
Egyik nap egy kicsit várkapitány vagyok talpig vértben, ha a helyzet úgy kívánja, a másik nap a létesítmény egyéb ügyeivel foglalkozom. Számos rendezvényünk van, ilyen például a középkori forgatag, a lovagi tornák tere, ahol számos lovas program közül lehet választani.

Amiről a diósgyőri vár mindig is híres volt az, hogy itt viseletes vezetés van. A tárlatvezetők, akik magukat csak a vár népének hívják, korhű ruhákba beöltözve kísérik körbe a látogatókat. Nincsenek teremőrök, itt mindenbe be lehet ülni, ki lehet próbálni. Értelemszerűen a királyné hálójába nem illik belefeküdni, de egyébként interaktív a látogatás. A fazekas vagy a kézművesműhelyben mindenhez hozzá lehet nyúlni, ezáltal közvetlen és jó hangulata van a helynek.

Nem mellesleg nagyon jó alapokat kaptam, a kollégák, akik eddig is itt dolgoztak nagyon profi munkát végeztek és végeznek most is. Megpróbáljuk ezeket a jó alapokat tovább fejleszteni, hogy ne csak itthonról, hanem külföldről is jöjjenek a turisták. Nagyon fontos és talán az egyik legfontosabb pillérünk az, hogy megpróbáljuk átadni azt a rengeteg tudást, ami az idők során felhalmozódott. Jó lehet, hogy ezt nem lehet betenni majd a hátizsákba, de aki elmegy innen, az több mint egy élménnyel lesz gazdagabb.

– **B.A.: Te a haditorna és a hagyományőrzés profi oldaláról jössz, ha lehet ilyet mondani. Felteszem és a sorok között azt érzem, hogy valami hasonlót szeretnél itt is megvalósítani és széles körben népszerűsíteni. Van erre igény és fizetőképes kereslet?**

– K.P.: Úgy vélem, hogy mindenképpen van. Magam is meglepődtem, hogy az Utazás kiállításon mennyien jöttek oda hozzánk és mondták el az élményeiket. Ez elég jó alapnak tűnik. Egy biztos, hogy kicsivel rosszabb a helyzetünk az egri váréhoz képest, ami bent van a város közepén és nem is volt egy olyan jó piárosunk, mint Gárdonyi Géza. Ide el kell jönni, és csak akkor valósulhat meg, ha vonzó programjaink vannak.



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

REPÜLŐK

AIR FORCE ONE KISOKOS

AZ ELNÖK KÜLÖNGÉPE

írta: MIFERFIK.HU *forrás:* LARRY BEAN *képek:* ARCHÍV





A két Boeing VC-25 repülőgépet, melyek a leggyakrabban szolgál Air Force One-ként, meglepően drága újra felépíteni, és a jelenlegi elnök szerint kimondhatatlanul költséges helyettesíteni. Januárban az Air Force One azért került a hírekbe, mert 24 millió dollárba került két fedélzeti hűtő cseréje. Ez az összeg azonban semmi Donald Trump 2016 decemberi tweetjében megjelölt összeghez képest, amiért két új 746-8 repülőgépet rendelt az elnöki flottába: „A Boeing egy vadonatúj 747 Air Force One-t épít a jövő elnököknek, de a költségek teljesen elszálltak, több mint 4 milliárd dollárra rúgnak. Töröljék a megrendelést!”



A tweet nem volt egészen pontos. A megrendelés még nem lett jóváhagyva; a Boeing 170 millió dollárért lett megbízva a repülőgép megtervezésével (és nem az építésével); és az Air Force a tervek szerint 2,8 milliárdot fog költeni a következő öt év alatt a két (és nem egy) repülőgépre.

Ennek ellenére a megrendelést a kukába dobták, és ehelyett a VC-25 repülőket két 747-8 modellel helyettesítik, amiket a Boeing a Mojave-sivatagban tárolt. A repülőgépeket a Transaero, azóta csődbe ment orosz légitársaság számára építették, de sosem szállították le. Természetesen a gépek teljeskörű átalakításra esnek át, új belsőt kapnak, illetve a szükséges biztonsági és kommunikációs

eszközökkel is felszerelik őket, mielőtt megkezdénék Air Force One szolgálatukat.

Az új repülők várva várt megérkezésével kapcsolatban felmerült néhány kérdés az elnök misztikus légi járműveivel kapcsolatban.

Miért cserélik le a korábbi Air Force One repülőgépet?

A korábbi repülők már régiek, így kevésbé hatékonyak az újabb modellekkel összehasonlítva. A jelenlegieket a Reagan adminisztráció idején rendelték, és George H.W. Bush elnökségéig voltak használatban. A koruk ellenére a repülőgépek így is jó állapotban vannak. Az átlagos repülési sebességük 557 mérföld/óra, a maximális sebességük pedig 600 mérföld/óra – egyes források

szerint pedig akár a 700 mérföld/órát is el tudják érni. Nagyjából 7,800 mérföld megtételére képesek, és a levegőben is fel lehet őket tankolni.

Minden repülőgép fedélzetén összesen 370 négyzetméternyi tér van a három emeleten. Mindegyiken 70 utas fér el – beleértve a Fehér Ház személyzetét és a sajtó munkatársait – plusz 26 fő személyzet. A fedélzetén külön részleg található az elnök és a first lady számára, amelyhez tartozik egy iroda, hálószoba és edzőterem; van egy irodahelyiség a senior munkatársaknak, orvosi szoba (egy orvos mindig van a fedélzetén); továbbá két konyha, amely 100 utas számára tud ételmezt biztosítani.

Hány repülőgép szolgál Air Force One-ként?

Az Air Force One egy hívójel, és nem a repülőgép neve. Az egyik Boeing VC-25 modellt használják a leggyakrabban mint Air Force One, de bármilyen repülő, amely az elnököt szállítja és az Air Force (légierő) irányítja, azt Air Force One-nak lehet hívni. (A tengerészgyalogság által irányított helikopter, amely gyakran szállítja az elnököt a Fehér Házból az Air Force One-hoz, a Marine One nevet viseli.)

Ebből kifolyólag, a Gulfstream III, amellyel Bill Clinton repült Törökországba 1999-ben, Air Force One volt azokon az utakon, ugyanúgy, mint egy Beechcraft King Air B90-es, amikor Lyndon Johnsont szállította az Air Force bázis és a birtoka között.

Ugyanakkor, a Boeing 707 hívójele, amely Air Force One-ként Richard Nixont szállította Kaliforniából, miután bejelentette lemondását, SAM-re (Special Air Mission) változott útközben, mikor Gerald Ford hivatalba lépett.

Mikor jelent meg először az Air Force One elnevezés és miért?

A hívőjelet 1953-ban vezették be Eisenhower elnöksége idején egy balesetet követően, amelyben az Eastern Airlines kereskedelmi repülőgépe véletlenül belé-

pett ugyanabba a légtérbe, amelyben az elnök Lockheed Constellation-je is volt. A gép száma 8610 volt, míg az elnök repülője az Air Force 8610 név alatt repült.

Repült más ország vezetője az Air Force One fedélzetén?

Leonyid Brezsnyev (1973-ban), II. Erzsébet királynő (1983) és David Cameron (2012) néhány azok közül a világvezetők közül, akik elkísérték az amerikai elnököt az Air Force One fedélzetén. Cameron Barack Obamával repült Washingtonból Daytonba, hogy együtt nézzék a March Madness baseball meccset.

Van az elnök Boeing VC-25 repülőgépén menekülőkabin?

Az olyan filmekben láttam ellenére, mint az Air Force One és a Menekülés

New Yorkból, az elnök repülőgépén nincs menekülőkabin. Ugyanakkor, a fedélzeti elektronikai berendezések képesek elviselni egy nukleáris robbanás következtében kialakuló elektromágneses hullámokat. A repülőgép képes leárnyékolni az ellenséges radarokat, és olyan rakétákat indítani, amelyek eltérítik az ellenség rakétáit.

Melyik elnök repült elsőként?

Theodore Roosevelt repült a Wright fivérek repülőjén

1910-ben, de ez után történt, hogy William Taft elnyerte tőle az elnöki széket. Az első regnáló elnök, aki repült, Franklin Roosevelt volt. Az első feljegyzett repülése 1943-ban volt, amikor egy Pan Am Boeing 314 fedélzetén a Casablanca konferenciára tartott Monacóba. 1933 és 1939 között az amerikai tengerészgyalogság üzemeltetett egy Douglas Dolpint, de nincs arra vonatkozó feljegyzés, hogy Roosevelt valaha külföldre utazott volna azon a gépen.

Dwight Eisenhower volt az első hivatalban lévő elnök, aki sugárhajtású repülőn utazhatott. 1959 decemberében a második elnöki ciklusa végén egy az Air Force által üzemeltetett Boeing 707-es repülőn járt be 11 ázsiai országot 19 nap alatt.



Ki tervezte az Air Force One egyenruháit?

A francia születésű amerikai tervező, Raymond Loewy álmolta meg 1962-ben, miután a Kennedy adminisztráció egy piros-arany Boeing 707 repülőt és egyenruhákat kapott. Jacqueline Kennedy first lady tanácsára az elnök Loewy-t kérte fel a repülőgép belsejének és az egyenruhák újratervelésére. Loewy akinek munkái a Coca-Cola áramvonalas üvegeitől a NASA Skylab-jáig széles skálán mozognak, állt elő a ma is használatos színpalettával: ciánkék, pala-kék, fehér és visszafogott alumínium. Az, hogy a gép oldalán szerepel az elnök pecsétje, valamint a „United States of America” felirat csupa nagybetűvel, szintén Loewy ötlete volt.

az Air Force One Boeing 707-be töltöttek volna. Amíg az elnök a fedélzeten tartózkodott, a repülő hívőjele az Executive One volt.

Mit tartanak hidegen azok a 24 milliós hűtők?

Biztonsági okokból minden ételt, amit az Air Force One fedélzetén készítenek el vagy szolgálnak fel, míg a repülőgép külföldön tartózkodik, az utazás előtt Amerikában szereznek be. Ezért elegendő helynek kell lennie a hűtőkben a romlandó ételek tárolására. George H. W. Bush ideje alatt a feljegyzések szerint sosem volt brokkoli a fedélzeten. Az elnök annyira nem szerette ezt a zöldséget, hogy kitiltotta az Air Force One fedélzetéről és a Fehér Házból.





Ki volt az utolsó elnök, aki hivatali ideje során kereskedelmi repülőgépen utazott?


1973 decemberében az olajválság ideje alatt, és a kirobbant Watergate botrány miatt Richard Nixon és családja egy meglepetés utat tett a United Airlines DC-10 járatán Washingtonból Los Angeles-be. Nixon, aki egy hónappal korábban egy országosan közvetített sajtótájékoztató során azt mondta „Nem vagyok csaló”, az elmondások szerint nyugodtan csevegett egyik utastársával. A stábja szerint az elnök azért utazott kereskedelmi repülőn, hogy példát mutasson az országnak azzal, hogy megspórolja az üzemanyagot, amelyet egyébként

A legenda szerint a Ford adminisztráció idején az Air Force One hűtőit arra használták, hogy a Coors söröket hidegen tartsák. Akkoriban nem lehetett Coors sört kapni a Mississippi folyótól keletre, ezért amikor az Air Force One Kolorádóba repült, vagy a 10 nyugati állam egyikébe, ahol lehetett Coors sört venni, a személyzet felpakolt belőle néhány rekesszel, hogy visszavigyék a Fehér Házba. A Coors sört ekkor hidegen kellett tartani, hogy ne romoljon meg, így ha a személyzet kiugrott sörérrt, mielőtt visszatértek volna Washingtonba, a Coors söröket a repülő hűtőiben tárolták.

- 
- FÉMSZERKEZET GYÁRTÁS
 - FÉMTARTÁLY ÉS NYOMÁSTARTÓ EDÉNYEK GYÁRTÁSA
 - FÉM TERMÉKEK GYÁRTÁSA

DEMETER FERENC
D - FERRO MANUFAKTÚRA KFT.

 www.dferro.hu  +36 70 885-5056

 Info.femmegmunkalas@gmail.com



D - FERRO
Manufaktúra Kft.

An aerial photograph of a sleek, modern yacht named Tuuhura. The yacht is long and narrow, with a light-colored hull and a dark deck. It is moving through clear, turquoise water, leaving a white wake. On the deck, there is a circular table and several lounge chairs. The yacht is positioned diagonally across the frame, from the top left towards the bottom right.


OCEAONO PROJECT TUHURA ÁLÓMHAJÓ

írta: MIFERFIK.HU fotó: LOBANOV DESIGN STUDIO

A Tuuhura, az Oceaono legújabb, 377 láb hosszú projektje egy visszapillantás, mely több ezer évvel régebbre megy vissza a múltba, mint bármelyik másik jacht. A Lobanov Design Studio tervezte a külsőjét, amely a polinézek által a Csendes-óceánon használt, fatörzsből kikapart kenek mintájára készült. A Tuuhura egy maori szó, mely felfedezést jelent.

AZ Oceano projektjét a Dubai International Boat Show (DIBS) keretein belül Saeed Hareb Öfelsége, aki a Dubai Sports Council főtitkára és a Dubai International Marine Club elnöke mutatta be. Igor Lobanov, az Oceano tervezője nemrég mutatta be a 361 láb hosszú Jubilee-t és a 280 láb hosszú Amore Verot, melyek mind egy frissítően új megközelítést képviselnek. „A Tuhura egy egyszerű ötlet” – mondja Lobanov. „Arra gondoltunk, hogy egy természetes formát használjunk, hasonló, mint amit a korai kenuknál is lehet látni, és nagyítsuk azt fel a modern technológia segítségével.” A Tuhura alapvető formája a fel-fedezés érzetét akarja kelteni.

Az olasz építész, Achille Salvagni, akinek legutóbbi munkái a 161 láb hosszú Aurora és a 230 láb hosszú Numptia



**AZ OCEAONO 377 LÁB HOSSZÚ
TUHURA JACHTJA A HAJÓGYÁRTÁS
EGYIK LEGEGYSZERŰBB ÉS
LEGHATÉKONYABB MEGOLDÁSÁN
ALAPSZIK.**



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



(mindkettőt a Rossinavi építette) szintén Kelet-Ázsiát és a Csendes-óceáni szigeteket használta inspirációként. Lobanovhoz hasonlóan Salvagni is arról ismert, hogy szereti a jacht tervezés konvencionális határait túllépni, és szokatlan enteriőröket alkotni, melyeket gyakran a finom, puha ívek és szeszélyes dekoráció jellemző. Salvagni úgy gondol az enteriőrre, mint egy „csiszolt tükör élőhely” – a padlón, a falakon, a mennyezeten – amelybe beletartoznak a bronz részletek és a tatami szőnyegek. „A Tuhura egy megajacht, mely egy dinamikus tulajdonos számára készült. Mindazonáltal, a béka és a nyugalom időtálló kisugárzása adja a hajó

fő jellegét” – mondja Salvagni. „Ez a puhaság és dinamizmus az organikus forma alázatos eleganciájában és érzékiségében is visszatükröződik.”

Az Oceano új technológiát is tervezett a Tuhura kőkorszaki formájához. A jacht számos vízszintes ablakkal rendelkezik végig a hajótest mentén, melyek az újfajta üveg technológia miatt apró pontokból áll. A technológia lehetővé teszi, hogy kintről tökéletes kilátás nyíljon, míg kintről nem lehet az ablakot megkülönböztetni a hajó többi részétől, mivel a színek teljesen egyformák. A felső szuperstruktúra sima üvegpanelekből áll, ami tökéletes megjelenést eredményez.



A Tuhura emellett egy lépéssel a jövőbe tolja az „okos hajó” elképzelését. A tipikus iPad kontroll helyett a jacht IT rendszere automatikusan ki fogja találni például a tulajdonosok és a vendégek zenei ízlését, vagy a kívánt szobahőmérsékletet. Emellett lesz egy 360-fokos high-tech szoba, ami interaktív dizájnt és érintőképernyőket foglal magába, amely túlmutat minden jelenleg vízén lévő szuperjacht IT kapacitásán.

A Tuhura mérete 262 és 394 láb között lehet, a jövőbeli tulajdonos igényeitől függően. A BMT Nigel Gee, a Tuhura építéséért felelős angol cég elmondása

szerint a hajótest természetesen hatékony a kenuforma egyszerűségének köszönhetően. „Alacsony az ellenállása, jól hajózható és kiválóan lehet vele manőverezni” – mondja James Roy, a BMT jachttervezési igazgatója. Az angol cég egy hibrid Azipod ellentétes forgatású meghajtó rendszer mellett döntött, mely egy hatékony, jelenleg nagyon népszerű megoldás a nagyméretű kereskedelmi járműveknél. „Van egyfajta szinergia a kenu formájú hajótest hatékonysága és a meghajtó között, amely egy olyan jachtot eredményez, amely egy egyszerű hajótestet egy fejlett meghajtó rendszerrel ötvöz” – mondja Roy. A Tuhura top sebessége 18 csomó lesz.

TETOVÁLÁSKULTÚRA

TEST KÉPEK

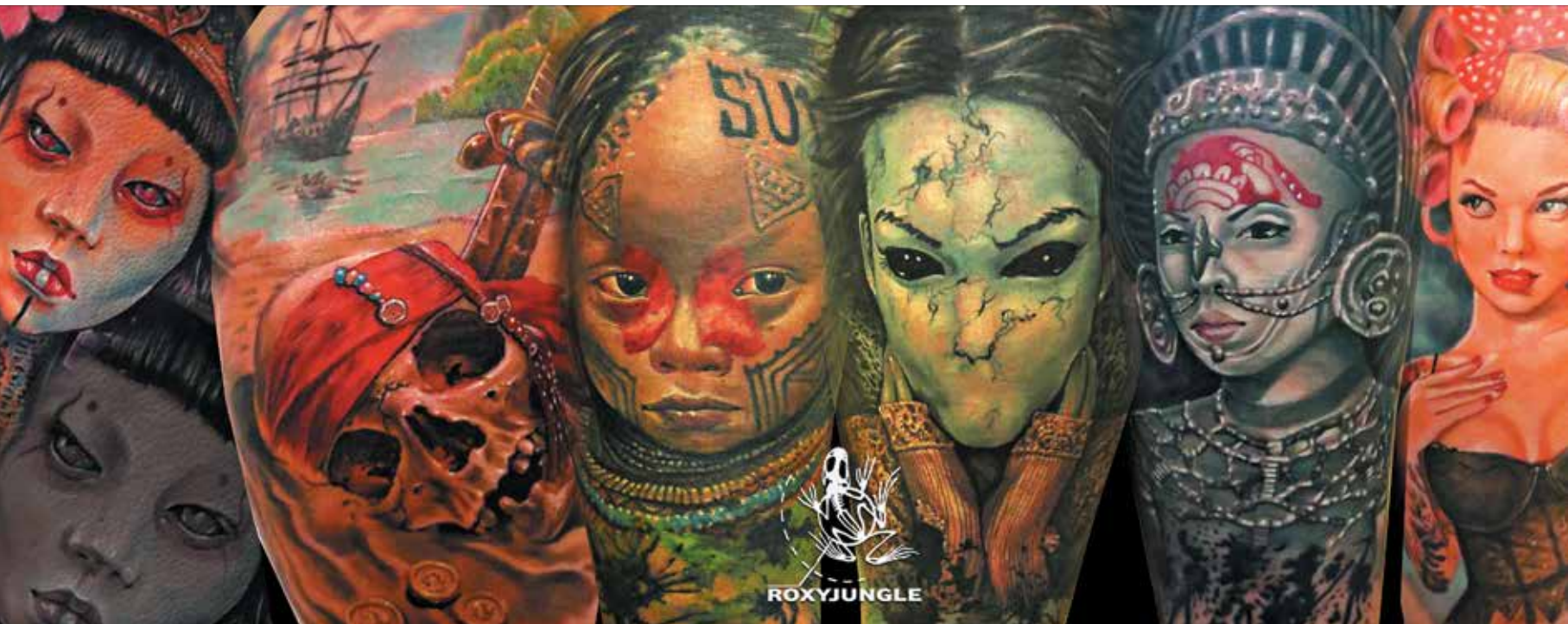
írta: BARNA ANDRÁS *foto:* ZELEI ZOLTÁN, ROXY

Sok más on túl manapság az egyik legmegosztóbb dolog a tetoválás. Annak ellenére van így, hogy gyakorlatilag majd nemhogy egyidős az emberiséggel. Az újkori történelem csendes időszaká után az elmúlt évtizedekben a reneszánszát éli a testképek készítése. De mi az oka ennek a boornak? Miért varrat magára valaki örökéletű motívumokat? Mi jelent a tetoválás ma? Devianciát, művészetet, exhibicionizmust, üzenet magunkról, egy „optikai socialmédiá” elven felülete a legújabb generációk számára? Erről beszélgettünk Károlyi Józseffel as Roxyval, aki immáron húsz éve benne van a testkultúra e különös iparágában.

Bevallom soha nem jártam még tetováló szalonban, de talán csalódás ért volna, ha nem ilyen milió fogad. Az Uránia melletti bérház földszintjén kialakított szalon várója közvetlenséget sugall, sarkában egy kis recepcióval, amiből sejlik, hogy lehet vendég bőven. A falakon képek, inspiráló motívumok az asztalon különböző stílusokat bemutató mappák. Roxy, a szalon tulajdonosa rasztahajú, laza öltözetű, közvetlen kisugárzású, akivel nem kell egyetlen szót

de kezdjük távolabbról. Tetoválás mindig is volt, az első testképeket 5000 éves férfimúmián fedezték fel. De a történelemnek alig akad időszaka, ahol ne jegyeztek volna föl erre utaló emlékeket. A japánoknál már a 720-as években készítették tetoválásokat.

Alapvetően a bőrrajzokat több okból alkalmazták, díszítésre, jelölésre, de egyfajta kommunikációs eszköz is volt. A tetoválás nem csak a törzsi hova-



sem váltani ahhoz, hogy az ember érezze művészlélekkel áll szemben. A rajz tagozatos iskolából mégsem a művészetek felé veszi az irányt az élete, szükség törvényt bont alapon autószerelőnek tanul, bár utálja a benzingőzt. Kollégista lett itt ismerkedett meg a tetoválással. Később sokkal inkább a környezete inspirálta e pálya felé sem, mint ő maga.

– **Barna András (B.A.): Szerinted mi az oka annak, hogy a tetoválás manapság ennyire népszerű?**

– Roxy: A jelenségre tulajdonképpen egy mondattal is lehetne válaszolni,

tartozást volt hivatott jelölni, hanem annak nagysága, motívumai, mintái az adott ember a csoportban betöltött státuszát mutatta. A maoriknál minden kis ábrának jelentése volt. Persze volt egy másik vetület is, hiszen anno a rabszolgákat is bőrbe karcolt jelekkel látták el és még később pedig a bűnözők is kaptak egy-egy ilyen stigmát.

– **B.A.: Hogy került Európába?**

– Roxy: A felfedezések korára tehető az elterjedése, ugyanis a világ tengereit megjárt hajósok hozták be magukkal elsősorban Ázsiából és Afrikából. Eleinte egyfajta jelzés is volt a külvilág számára, hogy ki merre járt. Később a minták

STÍLUS



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

finoman szólva sem követték a hajózási útvonalat, hanem egyszerű ábrák kerültek fel a testre, adott esetben egyáltalán nem művészi módon. Jött az alkarra tetovált sellők, meztelen nők, horgonyok időszak. Az ilyen rajzolatok már akkor sem voltak túl népszerűek, ami főként annak volt köszönhető, hogy a matrózokat perifériára szorult embereknek, léhűtőknek tartották. Ennek ellenére fejlődött az ipar, hiszen a tetoválók és tetováltak egymással versenyeztek, kinek nagyobb, jobb a kép a testén.

– **B.A.: Végig görgetve a múltat az emberek manapság elfogadóbb lett a tetoválás illetően, de még mindig negatív kicsengés övezi.**

– Roxy: Ez szerintem a történelmi megítélése miatt alakult így, ami tulajdonképpen ma már szerintem egy sztereotípi. Összekötötték vagy kötik a bűnözéssel, – lásd börtöntetők – amitől az emberek féltek, félnek. Egyébként megmerném kockáztatni, hogy korábban is elsősorban a renitensek tetováltattak, aki valami féleképpen ki akartak tűnni. Később viszont annyira felfejlődött ez az egész, hogy már divatból is csinálták.

– **B.A.: Te, hogyan kezdted?**

– Roxy: Amikor kollégista lettem, akkor csináltam az első tetoválást. Mivel tudták, hogy jól rajzolok kérték, hogy ezt vagy azt a képet varrjam fel rájuk.

B.A.: Azért egy kollégiumban nem voltak meg ehhez a feltételek, mivel csináltad?

– Roxy: Hát, volt ott minden. Először körzővel, tűvel. Persze felhevítettük, fertőtlenítettük. Szerencsére nem volt belőle semmi gond. Később kezdetleges szerszámokat készítettünk walkman motorból. Ma már profi gépekkel és anyagokkal dolgozunk.

– **B.A.: Szerinted ma egy ábra vagy egy motívum, kép jellemző arra az emberre, akire fel van varrva?**

– Roxy: Igen is meg nem is! Talán egy Feldmár könyvben olvastam a „lelke rajta”... Nos, ez valahogy tényleg így van. De, az is igaz, hogy volt már itt olyan is, aki szelídebb volt egy galambnál és mégis olyan durva képek voltak rajta, hogy csak néztem. Egyébként ezt a kérdést kívülről igen nehéz megválaszolni. Meg kell ismerni azt az embert, hogy megtudjuk ezt vagy azt miért varratta magára. Ettől persze lehet lesújtó a végeredmény. Összességében mindenképpen találunk összefüggést.

– **B.A.: Általában miért tetováltatnak az emberek?**

– Roxy: Talán három fő csoportra lehet osztani. Az egyik harmadban azok vannak, akik mondani akarnak ezzel valamit, a másokban azok, akik az esztétika miatt csinálják, a harmadikban pedig azok, akinek szinte mindegy csak jó sok legyen.

– **B.A.: Van olyan, hogy valaki csak céltalanul akar tetováltatni?**

– Roxy: Ez nem jellemző. Ide általában elég konkrét elképzelésekkel jönnek. Legfeljebb a kért kompozíciót kell átalakítani, kiegészíteni, hogy az jól mutasson.

– **B.A.: Vannak irányadó stílusok, de úgy is kérdezhetném, hogy mi ma a menő?**



– Roxy: Igazság szerint ezek ugyanúgy változnak, mint a divat. És persze ne felejtsük el azt sem, hogy ebben benne van az adott ember is, akinek ez vagy az a stílus tetszik. Mondhatnám, hogy ma feltörekezőben vannak a vonalas grafikák, az úgynevezett Dotwork tetoválás is, de sok különböző stílust lehet már bőrre vinni. Nálunk úgy gondolom, hogy minden irányzat képviselve van.

– **B.A.: Volt már olyan, hogy valamit nem vállaltál el? Vagy azért, mert olyan volt a téma vagy egyéb más dolog miatt?**





– Roxy: Nem, végtére is mindenkinek a saját teste, de ha van is ilyen, akkor mindig megpróbálom meggyőzni, hogy ez vagy az a minta, kép miért nem előnyös. Elsősorban sokszor ott tévednek, hogy, ami mondjuk, papíron jól mutat, az nem biztos, hogy a testen is jól fog. Ilyenkor terelni kell az elképzelést. Nagyjából ez mindig sikerül és a végeredménnyel is elégedettek.

A pályafutásunk során talán egy olyan volt, akit nem tetováltunk, de azt, sem azért mert ilyen-vagy olyan extrém mintát akart, hanem mert úgy láttuk, hogy nem biztos abban, hogy egyáltalán akarja ezt az egészet.

– **B.A.: Merre tart ma tart ma ez a testkép kultúra?**

– Roxy: Ahogy arról korábban is beszéltünk a társadalom egyre elnézőbb ezzel kapcsolatban. Például korábban egy felszolgálónak nem lehetett alkartetkója, ma már ez nem zavar senkit. Nyilván vannak olyan munkakörök, ahol még ezt szigorúan veszik, de hamarosan felnő egy olyan generáció, akiknél ez már nem lesz gond. Bizonyos fókig ma pont ők azok, akik elvetik a súlykot. Míg néhány évvel ezelőtt kevésbé látványos helyekre tetováltattak, ma a tízen-huszonévesek egynémelyike a nyaknál, fejnél, arcnál kezdi. Ez néha brutális még számomra is. Egyébként jónéhány évtizedig még lesz munka bőven. Mi azt tapasztaljuk, hogy egyre-több és több tetoválás varratnak magukra az emberek, tehát ma trend a mennyiségről is szól.





LENNY KRAVITZ
ÉS A DIZÁJN

ZENÉS FELÁR

írta: MIFERFIAK.HU *fotó:* LENNY KRAVITZ DESIGN



A Los Angeles-i Sunset Stripen ül a nemrég épített, 1086 négyzetméter nagyságú Stanley House, ami 270 fokos kilátást biztosít az alatta elterülő csillogó városra.



AZ '50-ES ÉVEK STÍLUSÁBAN ÉPÜLT MODERN OTTHONBAN ÖT HÁLÓSZOBA, HÉT FÜRDŐ ÉS A TÁJRA NÉZŐ ÚSZÓ- MEDENCE TALÁLHATÓ

AXTEN Architecture által tervezett öt hálószobával és hét fürdővel ellátott épületet a 20. század közepének modern építészeti stílusa jellemzi, csakúgy, mint a hatalmas üvegfalak, amik kiemelik a ház fantasztikus elhelyezkedését a hegytetőn.

A zenész Lenny Kravitz és design stúdiója, a Kravitz Design kreatív lángelméje áll az enteriőr mögött. Ez az otthon a cég első Los Angeles-i projektje – és a Kravitz-re jellemző elektromos berendezések, művészet és bútorok találhatóak a házban. Olyan különleges anyagok, mint a travertin,

bazalt, Hawaii lávakő és Brazíliából importált egzotikus fák adnak a háznak szofisztikált érzetet, miközben a hangulatvilágítás mégis földi megjelenést kölcsönöz neki. A RETNA művészeti installációja ad kortárs színezetet az otthonnak. Az elcsúsztatható üvegajtók folytonos átjárást biztosítanak a bent és a kint között, ahol a vízfelületek és a zöldellő növények egy oázis hangulatát keltik.

A könnyed, laza stílus jegyében született modern bár és mozi vászon garantálja, hogy a jó idők sosem érnek véget, míg az ultra-modern konyha és étkező



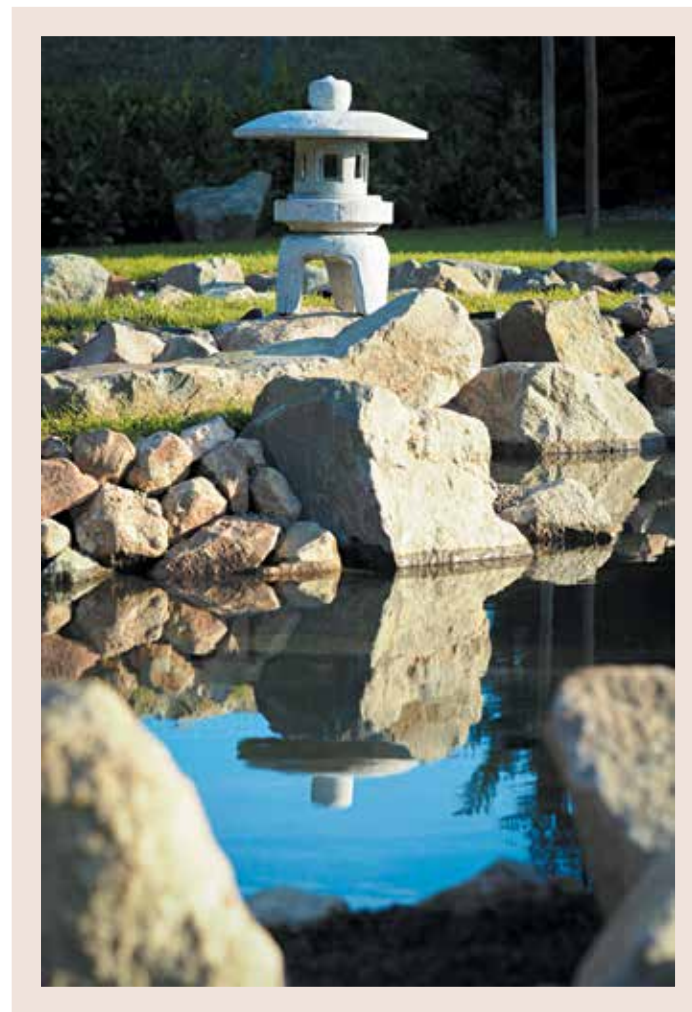
egyszerűvé teszi a nagy társaságok szórakoztatását. Kint egy fedett pavilon található kanapékkal, székekkel és kandallóval a nyári konyha szomszédságában, ami modern grillezési berendezésekkel és hangulatos pihenőhellyel van felszerelve. A legjobb, hogy a csillogó víztükrű medence a város horizontjára néz, így minden irányból elképesztő kilátás nyílik Los Angeles-re.

Az otthonban emellett egy hatautós garázs, prémium hangrendszer és egy disco is van – tökéletes annak, aki szeretné áttáncolni az éjszakát a világ szórakoztató fővárosában.

JAPÁNKERTEK

TÁJFESTÉS

írta: MIFERFIAK.HU *fénykép:* POSZTÓS CSABA / PHOTOMANIA.HU



Az ázsiai kultúra számos motívuma vált részévé mai világunknak. A messzi történelem misztikuma mindig valamiféle varázslatos történetet rejt, aminek a végén legtöbbször bebizonyosodik, hogy odaát valóban semmi nem alakult ki véletlenül. Jó lehet a keleti hatás kapcsán elsőként a gasztronómia jut eszünkbe, de a következő oldalakon sokkal inkább a lélek és a szem táplálékáról lesz szó, sem mint kulináris élvezetekről.

Aszentendrei Czóbel park japánkertjében beszélgettem Dani Zoltánnal, az épített természet e varázslatos világáról. A közgazdász végzettség feladó és a kertkultúra felé forduló negyvenes éveiben járó férfi története mesébe illő, hiszen japán módra tanulta ki ezt a mesterséget, pont úgy, ahogy azt némelyik filmben látni lehet. A buddhista főiskolán elvégzett néhány kurzus után hatéven keresztül tanul a szigetországban. Számos európai ország mellett Kínában gyűjt, szerez tapasztalatokat. Ma csak nagyon kevés olyan japánkert létezik idehaza, amihez valamilyen módon – akár tevőlegesen, akár szakértőként – ne lenne köze.

– **Barna András (B.A.):**
Már önmagában az is egy érdekes pálfordulás, hogy, hogyan lesz közgazdászból kertész, de az még érdekesebb, hogy miért pont japánkertész?

– Dani Zoltán (D.Z.): Az első élményem hatéves koromba volt, amikor a nagyapám elvitt a Majális utcába a kolozsvári botanikus kertbe, itt volt egy kis japánkert. Az idő itt végtelennek tűnt és ma már kimondható, hogy komoly hatás tett rám. Egyébként mindig fogékony voltam a festészet, szobrászat iránt, ami szintén nagy mértékben befolyásolt. Véleményem szerint egy kert arra való, hogy kinézve az ablakon – ami tulajdonképpen keretet ad a „vászonnak” –, az ember egy háromdimenziós festményt lásson. Ez egyben a nappalijának egy meghosszabbított része is, a zöld szoba, ami egy természetes tájban végződik.

– **B.A.: Ez nézőpont mindenképpen egy rendhagyó combó. Én úgy vélem, aki egyáltalán nem jártas a botanikában, az is könnyen be tud azonosítani egy japánkertet. Nyilván ez a „műfaj” egyedi stílusnak is köszönhető, te hogy látod?**

– D.Z.: Ezeröttszázéves múltról beszélünk. Először voltak az úgynevezett paradicsomi vizeskertek, amik az első buddhizmus idején érkeznek Kínából Japánba. Ezek úgynevezett császári kertek voltak. A monda szerint a paradicsomi sziget valahol az óceán közepén van, ahol a halhatatlanok laknak. Rengeteg kínai császár indított hajóflottákat, hogy megtalálják ezt a csodálatos helyet és ráleljenek az öröklét titkaira. Aztán később ezt feladva paradicsomi tájakat létesítettek, hátha a halhatatlanok meglátogatják őket és akkor elleshetik a titkaikat. Így születtek az első vizeskertek. Olyan nyolcszáz körül érkezik el a kultúra Japánba, ahol saját formát ölt jobbhíján sziklás motívumokra építkezve. Japánban

azután megbukik a császárság, jönnek a sogunátusok, majd a második buddhizmus kora, aminek már a samurájok is a részeseivé válnak.

A második buddhizmus többek között arról szól, hogy ezt a gyönyörű világot, amit mi keresünk, azt belül kell megtalálni, így alakul ki a meditáció és az erre való igény. Éppen ezért, vagy ennek hatására az első szárazkertek a templomok közelében jelennek meg, ahol a vizet kavics szimbolizálja. Ezekbe az alkotásokba tulajdonképpen mindenki azt képzel

bele, amit akar, a lényege, hogy kizökkentse az embert a normál gondolkodásból és ez által meditációra serkentsen. Majd eljön az úgynevezett Edó korszak, a sogunátusok egyesülnek, egész japán felvirágozik. Megjelennek a teakertek, amik a tavaskerteken belül kis önálló területek, ahol a teazertartásokat végzik.

Az 1800-as években a stílusok egyesülnek, megjelenik egy gazdag kereskedelmi réteg, és egyre több kert születik mindenkinek ki-ki élvezetére. Majd az évszázad közepén az ország kinyílik Európa felé és a japán kertépítők ezt a művészetet behozzák az öreg kontinensre.

– **B.A.: Ugyanilyen misztikummal teli a tanulás folyamata is?**

– D.Z.: Nagyon szigorú szabályok mentén élnek. A tanulás hosszú, fizikailag





és lelkileg is megterhelő. Az én kurzusomba hatvanan jártunk, de a végén csak tizenketten kaptunk oklevelet.

– **B.A.: Ezt úgy kell elképzelni, mint egy kolostort?**

– D.Z.: Tulajdonképpen igen, ahogy említettem szigorú szabályok mentén élő közösség. Talán pont emiatt egyre kevesebben művelik ezt a hagyományos alapokon nyugvó kertészetet Japánban is.

– **B.A.: Akkor ezt a kertépítő mestert és az ő iskoláját úgy kell elképzelni,**

mint a karatefilmek állandó elemének is tekinthető harcművész iskolát?

– D.Z.: Áhh! Nem lengi körül túlzott misztikum ezt a dolgot. A munkájában a tradíciókat követő és alkalmazó szakemberről, Mesterről van szó, aki egyébként ugyan úgy a mai modern kor szelleme szerint él, mint bármelyikünk.

– **B.A.: Mit jelent a lelki és fizikai megpróbáltatás akkor ez esetben?**

– D.Z.: Elsősorban ez a segítők számára az. A munka reggel hattól estig tart, sokszor este tízig, előfordul, hogy pihenő nap nélkül. És ezt hat évig kell

csinálnod ahhoz, hogy a mestertől kapj egy oklevelet. A Niwatsune mester a családjában a negyedik generáció, ő huszonhét évig dolgozott és tanult az apja mellett, és csak negyven évesen kezdhetett saját vonalat és kertet kiépíteni.

– **B.A.: Meg lehet kérdezni, hogy ez mennyibe került?**

– D.Z.: Amíg a tanulási időszak tart, addig ingyen dolgozol neki, csak enni kapsz és ruhát. A többit hozzá kell adni.

– **B.A.: A kérdés költői: elképzelhető egy Japán ház japánkert nélkül?**

– D.Z.: Persze. Egyfelől nagyon kevés a kert, másfelől nagyon kevés az a privilegizált ember, aki ezt meg tudja engedni magának, harmadrészről a megépítése és a fenntartása sokkal komplikáltabb, ezért jóval drágább is, mint mondjuk egy hagyományos kerté. Ne felejtjük el, hogy ebben az értelemben egy luxustermekről beszélünk.

– **B.A.: Laikus szemmel nézve itt kis túlzással örökéletű dolgok vannak. Mit jelent a fenntartás?**

– D.Z. Nagyjából azt, hogy neked húsz éven keresztül kéthetente nyolc órát el kell töltened a kertben. Metszéssel, gazolással, fűnyírással, takarítással.

– **B.A.: Vannak szigorúan vett előírások, például olyanok, hogy bizonyos növényeknek meg kell jelenniük egy japánkertben?**

– D.Z.: Vannak specifikus japán növények, ellenben vannak például már a korábban említett szárazkertek, amiben nincsen egyetlen növény sem, csak szikla és kavics. De, van olyan, ahogy se szikla, se kavics nincsen, csak növények, amik adott esetben a köveket szimbolizálják. Ahogy mondtam, ez olyan, mint a festészet, van egy palettád egy csomó színnel és azt használod, amit te szeretnél. Gyakorlatilag ez egy kép a fejedben, amit megvalósítasz sziklákkal, növényekkel. Szabályok azért vannak, de nem a növényekre vonatkozóan, hanem a kert alapszerkezetét illetően. Az ösvények, az utak, a sziklák és a növények – mely

utóbbiak az én véleményem szerint csak színező elemei a kertnek – adják az alapokat. De vannak speciális zöldek, mint például a japán juhar vagy az erdei fenyő, melyek tipikusak, és amit formázni lehet az évek alatt.

– **B.A.: Ma, aki japánkertet épített azt egyfajta divatból teszi, vagy pedig akar egy darabot ebből a keleti érzésből vagy magának éri azt az 1500 éves kultúrát, amit ezek a kertek jelentenek?**

– D.Z.: Nem hinném, hogy ilyen mélyen kellene keresni ezeknek az okait. Akik ilyet építtetnek, azok a megnyugvást a jóérzést keresik és azt, hogyha kinéznek az ablakon, akkor egy gyönyörű tájat lássanak. Persze az sem utolsó

szempont, hogy ez a befektetés növeli a ház értékét is. A többi az csak történelem és hitvilág.

– **B.A.: Mekkora üzlet ma a japánkertépítés?**

– D.Z.: Jó kérdés! Ma az én tudásommal nem sokan vannak Magyarországon. Feltehetőleg ennek az alkotói munkának a jelentős részét én végzem...

– **B.A.: Az elmúlt több mint egy évtized alatt, mik voltak a legjelentősebb állomásaid idehaza?**

– D.Z.: Amik híres kertek, az a

Szegedi Tudomány Egyetem, valamint a budapesti állatkert japánkertje, ez utóbbit rekonstruáltunk, és ugyanilyen rehabilitációs feladat a mogyoródi iskola 100 éves kertje. És természetesen a czóbel parki japánkert, amit teljesen önkéntes munkában építettünk és építünk is folyamatosan, ha kész lesz, akkor kelet Európában ez lesz az egyetlen olyan hely, amiben minden stílus megtalálható lesz majd.

– **B.A.: Amikor ezt az interjút leegyeztettük, akkor említetted, hogy a japánkertépítések mellett egy új vonalat is szeretnél elindítani, mi ez az új irány?**

– D.Z.: Az igények mindig változnak, amihez idomulni kell. Ma képes vagyok egy teljesen autentikus japánkert megépítésére, de az is tény, hogy





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



legfőképp mégis csak európai megrendelőknek dolgozom, akik nyitottak az új megoldásokra. És nekem is van egy új irányom, amiben én a térről gondolkodom. Ez röviden azt jelenti, hogy a japánkert elemeit és gondolkodásmódját integrálom az európai kertkultúrába. Művészeti értékű, és ami elképzelésem szerint télen-nyáron, esőben-hóban, nappali és éjszakai megvilágításban is állandó vizuális élvezetet nyújt.



STÍLUS



PAPÍRBAROKK



A barokk és rokokó korszak jellegzetes parókáit gondolta újra egy orosz papírművész, Asya Kozina. Ezekben a modern alkotásokban a művész újraértelmezi a régi korok előkelőségeinek alaptartozékát.

írta: MIFERFIAK.HU

fotó: ASYA KOZINA



Alya Kozina először 2015-ben kezdett kísérletezni hasonló ötlettel, akkor ruhakollekciót alkotott papírból. Ez alkalommal a művész modern industrialista szimbólumokat csempésztett bele a barokk stílusra emlékeztető parókákba. A kollekcióban találhatunk többek között virágokkal és strucc tollakkal díszített

repülőgépet, óriáskereket és hegedűt is. A japán stílusú parókát cseresznyefa virágok díszítik, ami a modern életet jelképezi. Kozina munkái egészen új kontösbe helyezik a régi korok hajviseletét, nagyon érdekesen integrálta ugyanis a modern technológiát és szimbólumokat ebbe a különösen pompázatos és pazar világba.

MAGNUS WALKER PORSCHE SZERELEM

írta: MIFERFIAK fotó: PORSCHE



Magnus Walkert először kislányként kapta el a Porsche láz Nagy-Britanniában, de a 911 elérhetetlen álmoknak tűnt akkoriban.

Ma az övé a világ egyik leglenyűgözőbb autógyűjteménye.

Önéletrajza, az Urban Outlaw 50. születésnapja alkalmából nemrégiben jelent meg.

M

agnus Walker vagányan néz ki, de nem azért, mert olyan sokat törődne a külsejével. Nem, a csípőig érő raszták, a szakadt farmer és a tetovált karok egyszerűen a gyors élettempó velejárói. Az elvárásokkal és konvenciókkal szembeni

EGY PIROS-KÉK CSÍKOS 911-BE SZERETETT BELE

Amikor Walker az első találkozásjáról mesél egy Porsche 911-el, az nyugati parti akcentussal átszótt angol kiejtése is ellágyul. 1977-ben elkísérte apját az Earls Court Motor Show-ra Londonba – és rendesen szerelembe esett egy

piros-kék csíkos 911-el. „Azonnal tudtam, hogy ez álmaim autója.” Sheffieldben a motoros járművek fogalma teherautók, traktorok és más munkagépek formájában ki is mérült. „Sosem láttam ott sportkocsit” – mondja. A tv előtt ülve ismerte meg a Forma 1 versenyek világát, miközben James Huntnek és más legendás angol pilótáknak szurkoltak az édesapjával. „Érzetem, hogy ennek valami köze van a szabadsághoz és az egyéni önkifejezéshez.” De Sheffieldben lehetetlenség lett volna rendesen vezetni. Walker csak 21 évesen szerzett jogosítványt Los Angelesben, és négy évvel később vette meg az első Porsche-ját 7500 dollárért – amit a mai napig egy hatalmas személyes sikernek tart.



szkeptikus attitűd rá van írva az arcára. Vagy ahogy ő mondja, „ha mindenki kedveli a kinézeted, akkor rossz úton jársz”.

BELSŐ ÉRTÉKEK: MAGNUS WALKER A 40 PORSCHE 911-ÉNEK EGYIKÉBEN

Magnus Walker divattervező, stílus ikon, autóimádó – és a világ egyik legelképeztebb Porsche gyűjteményének tulajdonosa, amit egy régi gyérepületben tárol Los Angeles-ben. Arról, hogy miként jutott az angol Sheffieldből a csillogó Kaliforniába, az Urban Outlaw című önéletrajzában mesél. A könyvön ugyanaz az elv uralkodik, mint Walker életében – a sebesség. Walker története azt is felfedi, hogyan tarthatja életben valaki a vezetési

iránti szenvedélyét a dugók korában. A könyv elsőszámú törvénye: „Vezess minden nap úgy, mintha egy verseny lenne – ha kell, magad ellen.”



Csábító Walker gyerekkorában keresni a kulcsot a különleges életéhez. 1982-ben kicsapták az iskolából, és az Egyesült Államokba ment nyári munkára, majd Kaliforniában ragadt, hogy valóra váltsa álmait. „Elviselhetetlen volt



a gondolat, hogy visszatérjek Angliába.” Venice Beachen kezdte el árusítani a saját tervezésű punk ruháit, majd feleségével, Karennel belevágott az ingatlan-bizniszbe. Az Urban Outlaw második törvénye: „Ha jól esik, csináld.”

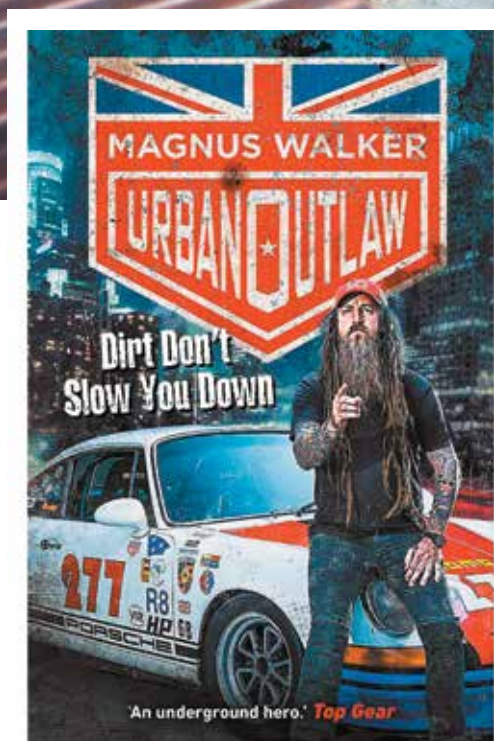
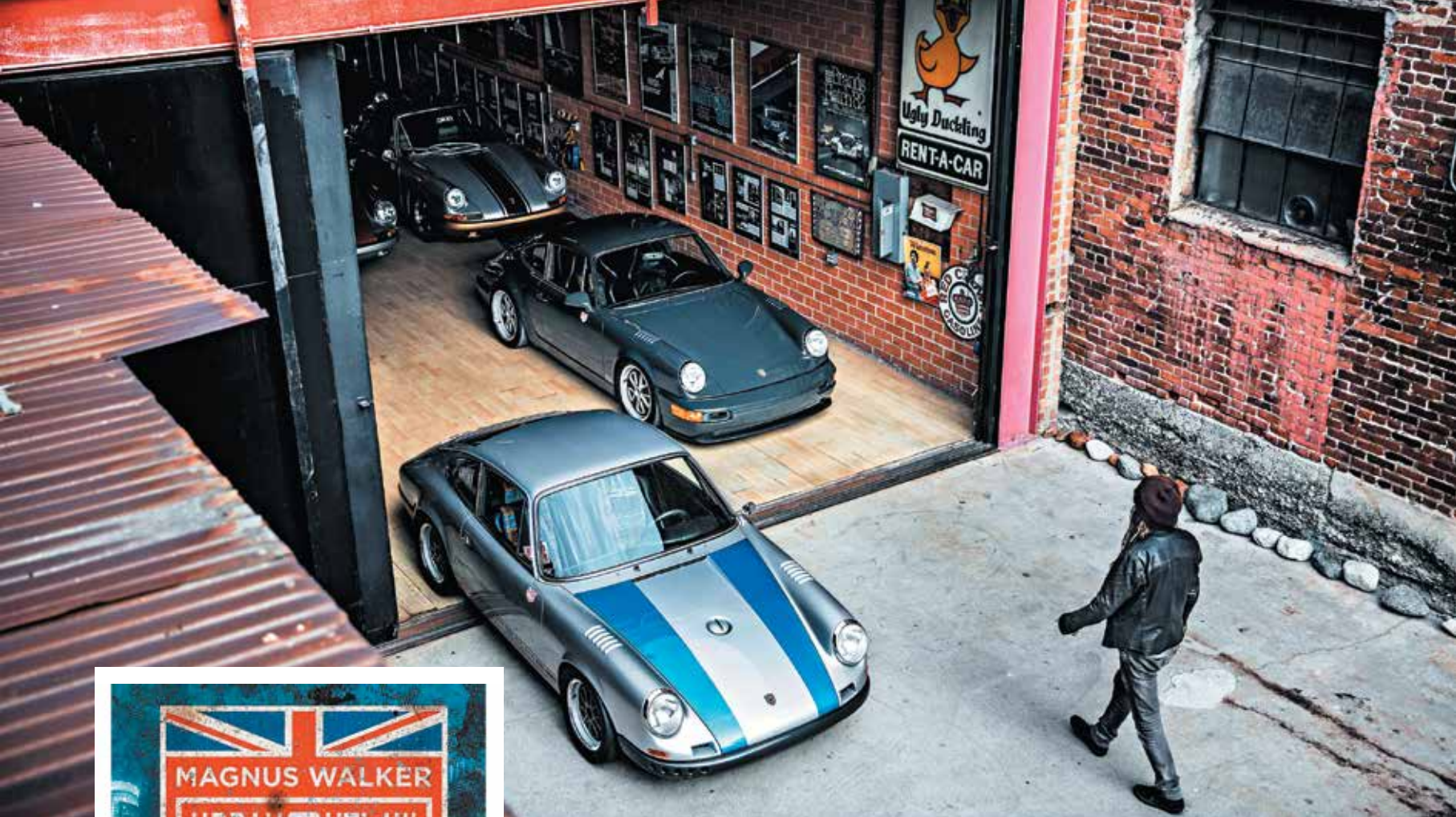
WALKER 911-ESEI EGY FELÚJÍTOTT RAKTÁR- HELYISÉGBEN PARKOLNAK LOS ANGELESBEN

Ez a mottó határozza meg Walker szenvedélyét gyűjtőként is. Az évek során az első 911-et több tucat követte, amelyek közül sok rettenetes állapotban volt, jócskán megértek már a ronccstelepre. Játékos és csalahatlan stílusával azonban egyedi darabokat alkotott belőlük. Mindegyik darab egy kísérlet arra, hogy megvalósítsa gyerekkori álmát a tökéletes sportautóról. Ezek az autók nem babák, a tulajdonos nem fél pár karcolástól vagy horpadástól. „Az autók azért

vannak, hogy vezessék őket” – állítja – és ez hagyhat egy-két nyomot. Walker gyűjtői szenvedélye a kíváncsiságának és vezetés iránti tudásvágyának megnyilvánulása. „Csak akkor érthetem meg a 911-es evolúcióját, ha a fejlődésének minden fázisából van egy darabom” – mondja. Ezért csak ritkán adja el az autóit. Az egyik 911 STR II-t, ami a Road&Track címlapján is szerepelt, több mint 30 ezer dollárért vette meg Bob Ingram legendás Porsche gyűjtő. Az Urban Outlaw harmadik törvénye: „Csak olyanokkal üzletelj, akik osztoznak a szenvedélyedben.”

„HA NEM TÖRŐDSZ A KONVENCIOKKAL, BÁRMI LEHETSÉGES.”

Walker, a törvényen kívüli, júliusban lett 50 éves. Szakállába és rasztáiba már ősz szálak vegyülnek. A hosszú évek után már gyakrabban pihen, és leveszi



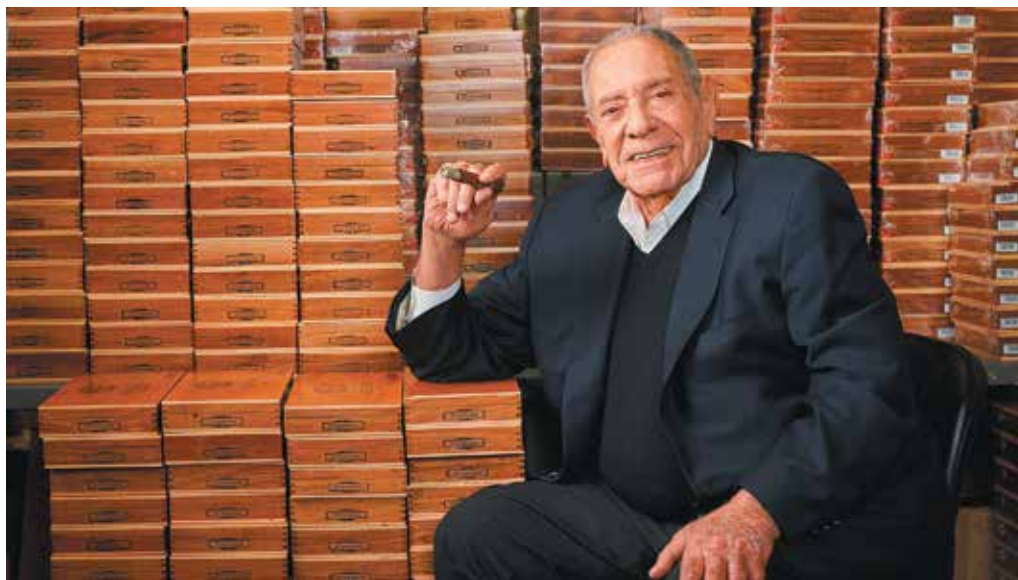
lábát a gázpedálról. Olyan korszakot él, amikor visszatekint az eddigi életére. Két évvel ezelőtt meghalt a felesége, ez arra indította, hogy új célokat keressen az életében. Azt azonban biztosan tudja, mit nem akar: víkend házat, golfozni és borszemináriumokra járni – semmit, amit a vele egykorú férfiak csinálnak. „Gyerekként sem játszottam soha a szabályok szerint, és ez azóta sem változott.” Az Urban Outlaw legfontosabb törvénye: „Ha nem törödsz a konvenciókkal, bármi lehetséges.”

Ma már kevesebbszer jelenik meg a garázsában vagy a cégénél – az alkalmazottaival is csak néhány hetente beszél. „Nem akarok új üzletbe vágni. Ehelyett nagyon új élményekre vágyom” – mondja. A nyarat Dominikán töltötte. És mit csinált. Zezetett, Zezetett, zezetett – egy Porsche 911 GT3-at a karibi sziget szűk útjain. „Sosem tudhatod mi vár rád a következő sarkon, és az út minden centiméteréért meg kell küzdened.” Ezek az élmények éltetik őt, és ami miatt folyamatosan mozgásban marad. „A legérdekesebb kérdés, hogy merre legközelebb.” Magnus Walker válasza: egy 911-esen az utakon.

PADRÓN DINASZTIA

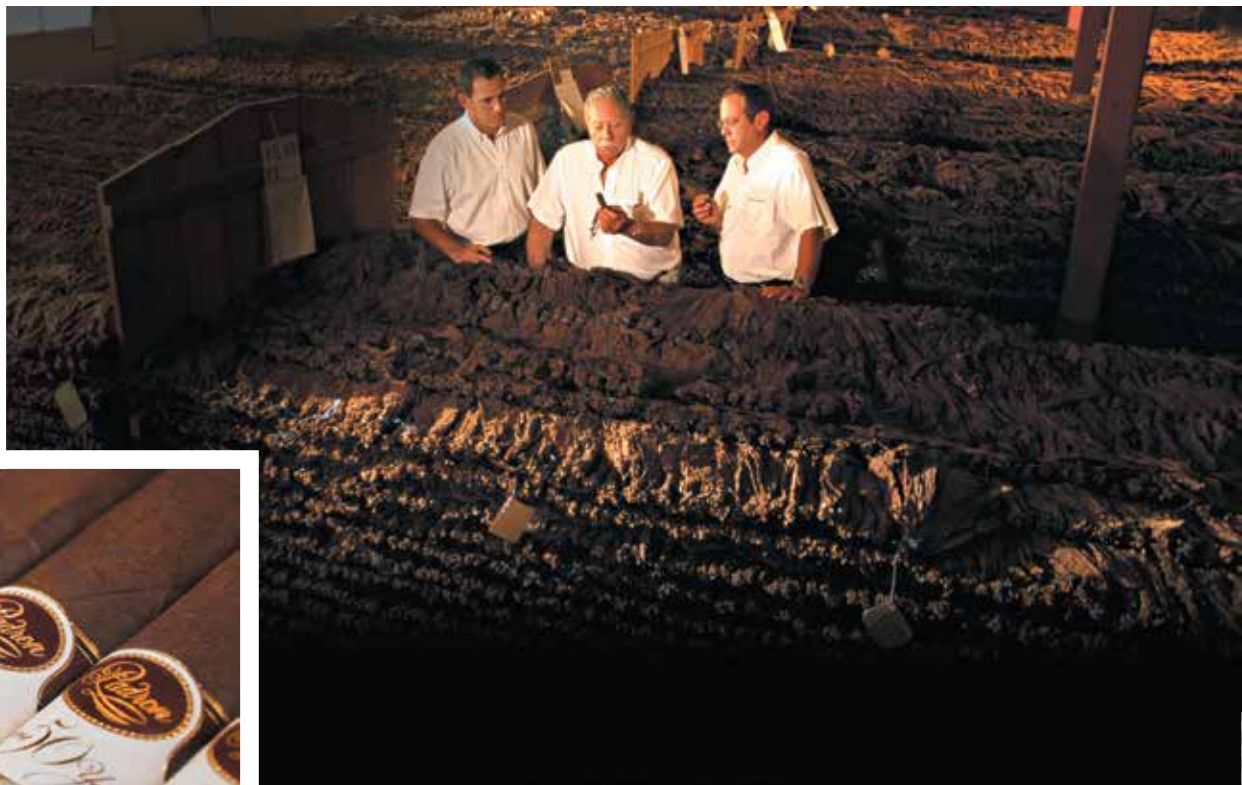
KIHUNYT EGY SZIVARGYÚJTÓ FÉNYE

írta: MIFERFIAK.HU fotó: PADRÓN



A szivarvilág elvesztette egyik tisztelt ősatyját, amikor elment a 91 éves José Orlando Padrón, egy férfi, aki családnevéből az egyik legkeresettebb szivarmárkáját hozta létre. Valóban, a „nicaraguai ízű” Padrón szivarok áhítatos füstje elvarázsolta az ingyenceket, nemcsak Amerikában, de Európában is, ahol gyakran választották őket az elterjedt Havanas helyett.





Ez volt a természetes fejlődés a kubai származású egykori dohánykereskedő számára, aki a családjá dohányszőlőjében nőtt fel Pinar del Río közelében, és tulajdonképpen az egész életét a szeretett és jól ismert dohány mellett töltötte. 1961-ben, amikor Castro államosította az ország iparát – beleértve a farmokat és szivargyárakat – Padrón elhagyta Kubát. 1964. szeptember 8-án új életet kezdett Miami-ban, és mindössze egy szivarsodróval, kézzel kezdte el gyártani a szivarokat nappal, amiket aztán a szomszédos éttermeknek és kluboknak adott el éjjel. A szivarjai egyre elismertebbek lettek, így a cége is. 1969-re a Padrón gyárnak már 40 alkalmazott szivarsodrója volt.

Hogy ki tudják elégiteni az egyre nagyobb keresletet a szivarokra, Padrón Nicaraguába ment, ahol 1970-ben gyárat nyitott, de az 1978-as Sandinista forradalom elűzdözte az országból. A gyárat később újraépítették, de a biztonság kedvéért Padrón egy második gyárat is nyitott Hondurason. Ez okos döntésnek bizonyult, mivel a Nicaragua elleni amerikai embargó miatt csak a Hondurason gyártott Padrón szivarokat tudták eladni az Egyesült Államokban.

Miután az embargó véget ért, a cég terjeszkedésbe kezdett egész Amerikában.

Ma, a Padrón állandóan bővülő szivar kínálatát kézzel sodorják a Nicaraguában található családi farmról származó dohánylevelekből. A cégben a család számos tagja dolgozik – többek között az elhunyt Padrón legidősebb fiai, Orlando és Jorge, akik mindig részt vettek apjuk oldalán az éves International Premium Cigar & Pipe Retailers Trade kiállításon.

Annak ékes példaként, hogy Padrón kreativitása a szivargyártáson is túlmutatott, 2017-ben megírta visszaemlékezéseit a Memorable Moments in My Life című kötetében, ami angol és spanyol nyelven jelent meg, az eladásból befolyt összeget pedig teljes egészében a Padrón Family Foundation nevű alapítvány oktatási és egészségügyi tevékenységére fordítják.

Padrón egyik kedvenc idézete a kubai költőtől, José Martíétől származott, aki azt írta: „Az embereket két csoportra lehet osztani: azokra, akik szeretnek és alkotnak, illetve azokra, akik gyűlölködnek és rombolnak.” José Orlando egyértelműen azok közé tartozott, akik egész életükben szerettek és alkottak.

MB

MAKEUP BUDAPEST

www.makeupbudapest.hu

tel: + 36 20 262 7007



KL SYSTEM

KÖRNYEZET- ÉS LÉGTECHNIKA



WWW.KL-SYSTEM.HU

TELEFON: +36 (53) 500 260

E-MAIL: KL-SYSTEM@KL-SYSTEM.HU

KEMPER

Környezet- és légtechnika

LOSMA

Lég- és folyadékszűrők

KL-SOLAR

Napelemes áramellátás



Egészség



Megtakarítás



Hatékonyság



Környezet



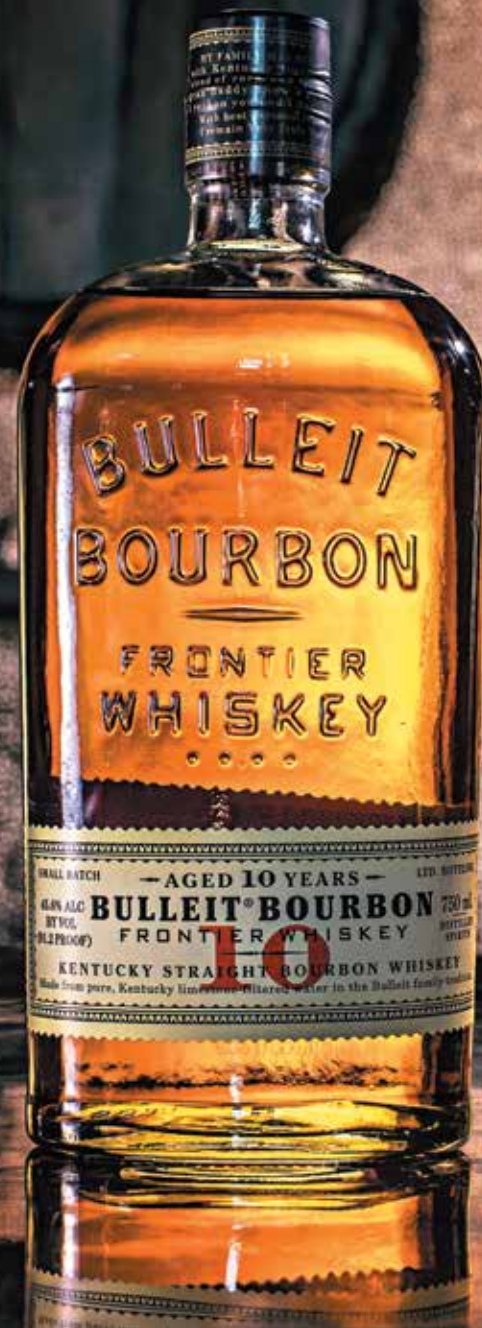
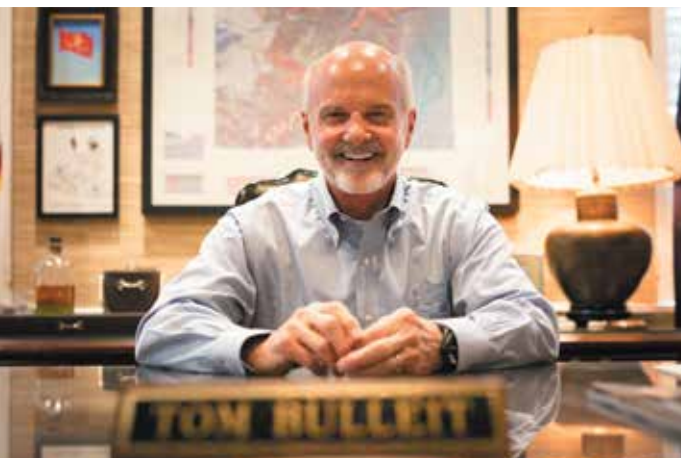
Biztonság

BULLEIT WHISKEY

CSALÁDI HAGYATÉK

írta: MIFERFIAK.HU fotó: BULLEIT

Az úgy történt, hogy az alapító Thomas E. Bulleit Jr., beteljesítve gyerekkori álmát, egy réges-régi recept alapján újraalkotta a Bulleit Bourbon whiskey-t, amelyet még az ükapja készített 1830 és 1860 között. Tom sikeres ügyvédi pályát hagyott hátra annak érdekében, hogy 1987-ben valami újat, ismeretlent és kockázatosat próbáljon ki.





WHISKEY VAGY WHISKY?

AKI JOBBAN ELMERÜLT MÁR A WHISKYK VILÁGÁBAN, TALÁN TUDJA A MEGOLDÁST, DE ÉRDEKES MEGJEGYEZNI, HOGY MIÉRT VAN KÉTFÉLE ÍRÁSMÓD. A WHISKY HAZÁJÁNAK ELSŐSORBAN SKÓCIÁT TEKINTJÜK. AZ ERRŐL A TERÜLETRŐL SZÁRMAZÓ NEDŰ NEVÉBEN NEM SZEREPEL AZ „E” BETŰ, TEHÁT A WHISKY SKÓT ITAL. HA MEGJELENIK A NÉVBEN AZ „E”, AKKOR VISZONT A WHISKEY NÉV ARRÁ UTAL, HOGY AZ ITAL AZ EGYESÜLT ÁLLAMOKBÓL SZÁRMAZIK.

A történet ugyan „happy end”-del végződik de a sztoriban van egy szomorú szál is. Hiszen a családi hagyatékot hátrahagyó ükapa, Augustus Bulleit 1860-ban Kentuckyban felpakolja bourbonös hordóit egy szekérré és elindul New Orleans-ba értékesíteni a szállítmányt. Soha többé nem hallunk azonban felőle, és a rakománynak is nyoma vesz. Baljós időszak ez, hiszen egy évvel vagyunk a polgárháború előtt, a hangulat pattanásig feszült Észak és Dél között, a törvényt mindenki a maga módján értelmezte ebben ezidőtájt. Útonálló, szerencselovagok, a katonaság elől bujkáló marhapásztorok, vad bandák szegélyezték a vándorok útját.



A BULLEIT EGY TÖBBSZÖRÖSEN DÍJAZOTT, SZÉLES KÖRBEN ELISMERT, KÉZMŰVES BOURBON WHISKEY-VÉ NÖTTE KI MAGÁT AZ ÉVEK ALATT. A SAN FRANCISCO WORLD SPIRIT COMPETITION NEVŰ VERSENYEN 2004 UTÁN 2007-BEN IS ARANYÉRMET SZERZETT, 2005–2006-BAN PEDIG EZÜSTÉRMET.

A Vadnyugat virágkorát élte, az emberélet nem sokat ért, egy rakomány whiskey viszont rengeteget.

A Bulleit család története az 1830 és 60 közötti 30 éves pályafutás után nem kerül végleg feledésbe, hiszen közel 130 évvel később, az 1980-as években feltámad poraiból. Tom Bulleit ugyanis megtalálja ükapa régen elfelejtett naplóját, benne a családi bourbon

recepttel, nehéz döntés elé állítva a sikeres ügyvédként dolgozó, harmincas évei elején járó fiatalembert. Sok-sok álmatlan éjszaka után búcsút int a tárgyalóterem világának és úgy dönt feléleszti a családi tradíciót. És milyen jól tette, hogy így döntött, hiszen az 1987-es indulás óta eltelt 30 évben mára már a világ TOP 50 bárjának legkeresettebb bourbon whiskey-je a Bulleit.





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 PROJEKTTAL KAPCSOLATOSAN VÁLLALJUK A HONLAPOK, HIRDETŐTÁBLÁK, SAJTÓKÖZLEMÉNYEK, ÉS EGYÉB PR TEVÉKENYSÉGEK MEGJELENTETÉSÉT, KIVITELEZÉSÉT.

EGY CSÉSZÉNYI FELFEDEZŐÚT
DÉL-AMERIKÁBA

CHARACTER ROAST PERU

írta: BÁLINT DÁVID - SZÖVEGLABOR *foto:* COSTA

Eljött az ideje, hogy a természet mellett érzékeid ébredéséről is szóljon a tavasz. Megérkezett ugyanis új, limitált szériás kávénk, aminek segítségével egy kortynyi idő alatt fedezheted fel mindazt a gazdagságot és derűt, amit az Andok napfényes, hegyvidéki termőterületei kínálnak a kávé szerelmeseinek.



A Character Roast Peru a korábbi OPS limitált pörköléseinkhez hasonlóan kis tételekben készül, de az Old Paradise Street helyett már új, basildoni üzemünkből érkezik. Karakterében könnyed pörkölés, tele csokis, cseresznyés és karamellás ízjegyekkel, vidám virágos felhangokkal.

AROMÁK NYOMÁBAN A VILÁG KÖRÜL

Mielőtt láncunk alapítói, Sergio és Bruno Costa rátaláltak volna arra az összetételre, mely a mai napig Mocha Italia blendünk lelkét jelenti, a testvérek számos területéről származó kávékat kipróbáltak, különféle pörkölési módszereknek alávetve a szemeket. Ez adja a stabil alapot azoknak az eljárásoknak, gondolkodásmódnak, amivel láncunk pörkölmestere Gennaro Pelliccia és csapata egy-egy új limitált szériás kávéfajtánkon dolgozik. Ezeknek az értő gonddal szelektált különleges kávé összeállításoknak vagy épp az ízek önálló univerzumát feltáró termőhelyszelektált változatoknak rendkívül fontos szerepe van

filozófiánkban, amivel egyedivé tesszük a Costa kávépillanatokat. Míg Mocha Italia kávénk kerek, kiegyensúlyozott és mély aromáival az otthonos állandóságot képviseli, Character Roast kávéink a felfedezés szabadságát biztosítják számodra. Segítségükkel a világ megannyi kiváló kávétermő területét bejárhatod, mindössze csészéd és baristád szaktudása segítségével.

Az első limitált kávéfajtánk 2014 őszén mutatkozott be OPS 3. néven, ahol az OPS első, lambethi pörkölő-üzemünk helyszínét, az Old Paradise Streetet jelentette.

2017 márciusától a Basildonban átadott, hipermodern új pörkölőnk vette át a lambethi üzem feladatait. Az innovatív üzemóriás a lehető legkevesebb környezeti terheléssel végzi a munkáját: amit lehet zöld, vagy megújuló energiaforrásokból oldunk meg falai között.

BEMUTATKOZIK A CHARACTER ROAST PERU

Az átalakulások a limitált szériát is utolérték. A név OPS-ről Character Roastra módosult, jelezve, hogy markáns, emlékezetes pörkölésekre számíthatsz a világ minden csücskéből. A tervek szerint néhány havonta mutatjuk be az újabb változatokat, amelyek az OPS-hez hasonlóan a zöldkávé-piacról felvásárolt készlet erejéig lesznek elérhetőek az üzletekben.

Az első Character Roast kávénk, amit idén tavasszal próbára tehetsz, a Peru, amely egy 900 és 1250 méter közötti magasságban található termőterületről érkező lágy, virágos ízeivel minden kortyában tavaszias kávé. Mocha Italia blendünktől eltérő karakterrel rendelkezik, hiszen amíg azt markáns, mély pörkölése teszi emlékezetessé, addig a Peru egy könnyebb, játékosabb változat.





AZ AROMAPROFIL

A kávé gyümölcsös, csokis, karamellás és virágos aromák teszik egyedié és felejthetlenné. Kóstolásakor elsőnek a lágy virágos jegyekre figyelhetsz fel, amit citrusos felhangok követnek, hogy mindez egy csokis, kellemesen kesernyés lecsengésben oldódjon fel. Természetesen, ha tejes italban kóstolod, változik az összhatás. Cappuccinóban a gyűrűn válik kiérezhetővé a karamellás aroma,

míg mondjuk a flat white-ban az előbbiekhöz társul egy kis mandulás jegy is.

HAPPY TASTE GARANCIÁNK: AZ ÓVATOS FELFEDEZŐK ÍZ-BIZTOSÍTÁSA

Szívesen próbálsz ki újdonságokat az ízek világában, de a reggeli kávédat nem szívesen kockáztatod?

Kávézóink happy taste garanciájával nincs mitől tartanod. A dolog lényege, hogy ha Character Roast pörölésünkkel kéred italodat, belekortyolva azonban mégis az derül ki, hogy ízlésednek a Mocha Italia az igazi, csak egy szavadba kerül és újra elkészítjük kávédat a kedvenceddel. Limitált szériás kávénk esetében mindezt felár nélkül tesszük meg számodra, csak jelezd a megőrzött blokkod és a kávé birtokában baristádnál.

MALI BICYCLE TECHNOLOGY

ALUMÍNIUM ALAPOKON

írta: MIFERFIAK.HU *fotó:* MALI

A 2018-as évben nagyot gondolt a Mali Bicycle Technology, és a magyar gyártók között egyedülálló módon nyúlt az alumíniumhoz. A váz mind a Mamba, mind a Skorpio esetében egy alapos ráncfelvarráson esett át, ami jelentős látványelemmel járul a bringához. Karbon hatású, gyönyörűen megformált váz, belső bowdenvezetés, szemet gyönyörködtető összhang, és izmokat kímélő geometria jellemzi mindkettőt.



A Mamba egy sokoldalú mountain bike, merev és erős alumínium vázzal, sportos, energiát sugárzó formával és neonzöld festéssel. 29-es kerekekkel, ami jobban átgurul az akadályokon, jobban tartja a lendületet. Az orrában dolgozó Suntour XCM teleszkópos villa tompítja a terep egyenetlenségeit és segít megőrizni a kontrollt, akkor is, ha a helyzet igazán rázósra fordul. Aszfalton, vagy emelkedőkön a rugózás lezárható, mégpedig a kormányról, terepen sosem kényszerül sz a markolat elengedésére.

alkalmas akár komolyabb terepen történő bringázásra is, de tökéletesen lehet vele a tengerparti aszfaltozott sétányon is haladni. A nagyobb kerékátmérővel könnyedén győzi le az akadályokat, nem jelentenek neki gondot a sziklák sem, és emellett alacsony mintájú gumival párosítva kiválóan gurul aszfaltozott utakon is, nem kell aggódnunk amiatt, hogy terepkerékpárként országúton visszafog. Ki-, bekapcsolható teleszkópjának köszönhetően szintén nem lesz problémánk vele terepen, szépen nyeli el az út felől érkező ütések és a teleszkópot lezárva



A MALI KERÉKPÁROKBAN
KÖZEL 30 ÉV KERÉKPÁR
GYÁRTÁSI TAPASZTALATA ÉS
TRADÍCIÓJA TÜKRÖZŐDIK.
A CÉG AZ ORSZÁGÚTI
KERÉKPÁR-VERSENYZÉSBEN
ÉS A TRIATLONBAN
ALAPOZTA MEG A HÍRNEVÉT,
DE MOUNTAIN BIKE
VERSENYZŐT IS JUTTATOTT
MÁR ORSZÁGOS BAJNOKI
CÍMHEZ A MALI BRINGA.



A 2x10 fokozatú Shimano Deore váltórendszerrel bármilyen emelkedőn megtalálod a megfelelő fokozatot, a hegyek legyőzésében a határt már a lábaid szabják. És persze ami elindult, az nem baj, ha meg is tud állni, erről Shimano hidraulikus tárcsafékek gondoskodnak. Hogy a lehető legtöbbet ki tudj hozni a Mambából a tervezők integrált középészlet tettek bele, mely segítségével sokkal finomabban lehet hajtani a kerékpárt, illetve sokkal könnyebbé is válik ezáltal. A Skorpio jellegzetes piros színű alumínium vázának köszönhetően azonnal magára vonja mindeki figyelmét. All-rounder 29-es méretű kerekeivel, egyaránt

pedig tükörsíma úton is hatékonyan lehet vele haladni. Sebességek számában sincs szégyenkezni valója a Mali Skorpio-nak, 3x9 sebességével a legmeredekebb emelkedőkön is fel lehet vele tekerni, persze erő sem árt hozzá, hiszen motor nélkül nekünk kell megküzdeni a gravitációval. A mai modern kerékpárokhoz méltóan a Skorpio-t is tárcsafékekkel lassíthatjuk. Bármilyen időjárási körülmény között megfelelő fékerőt biztosítanak az Shimano fékek. Egy sportos, de kényelmes nyereg gondoskodik arról, hogy alfelünk felől sem érkezzon panasz hosszabb túrák során sem.

AZ ÉLET NAGY KANÁLLAL – GASZTRÓ KÖRKÉP

Magyarországon egyre jobb és színvonalasabb a vendéglátás. Ezt mi sem bizonyítja jobban, hogy immár 2 Michelin csillagos étterme is van hazánknak. A magazinunk mellékletében a legfrissebb trendekről, irányzatokról igyekszünk átfogó képet nyújtani

KÖVETKEZŐ LAPSZÁMUNK
TARTALMÁBÓL

ELEKTROMOS GYALOGOS



A BMW i divízió kimagaslóan jól teljesített, tavaly hazánkban 140 vásárló választotta a BMW i3 és i8 modelleket, mely az i3-as esetében 41%-os értékesítési fejlődést mutatott a megelőző évhez képest. A bajoroknál így most már elérkezett az idő ahhoz is, hogy sportosítsák az elektromos városi modellt.

BENTLEY A KONYHÁBAN

A Bentley nemcsak az autógyártásban jeleskedik, hanem szép lassan az egész otthonunkat berendezi. Korábban készítettek már hálószoba és nappali bútorokat is, hogy teljes legyen az összkép ezúttal a konyhát vették kezelés alá.



KÜLÖNLEGESET FABRIKÁLTAK



Az Auto Fabrica az Egyesült Királyság egyik legizgalmasabb egyedi motor-kerékpár-építő vállalata, mely remekül ötvözi a lehangoló dizájnt a klasszikus stílussal. A Yamaha felkereste a vállalatot, tudván, hogy az a teljesítmény feláldozása nélkül képes nagy-szerű egyedi motor-kerékpárokat készíteni.

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



JAGUAR F-PACE

ÖRÜLJ
HÁROMSZOR!



3 | ÉV INGYEN KARBANTARTÁSSAL
ÉV GARANCIÁVAL
MILLIÓ FT AJÁNDÉK EXTRÁVAL

MÁR 13.690.000 FT-TÓL*

THE ART OF PERFORMANCE

*Az ár bruttó, és a regisztrációs adót nem tartalmazza. A fenti ár a 2.0D 14 163 PS RWD Manuális PURE felszereltségű modellre vonatkozik. A képen látható autó illusztráció. Változattól és forgalmi viszonyoktól függően a kombinált üzemanyag-fogyasztás 4,8 - 8,9 liter/100 km, a Co2-kibocsátás: 126 - 209 g/km. Az akció visszavonásig vagy 2018. július 31-ig érvényes. További információ: www.jaguar.hu