

Strend

m a g a z i n



Zöldebb SX4 | Irány Gyula! | Autóillatosító-teszt | Borajánló | Két keréken

2009 ■ ősz

A kerek évfordulók mindig egy pillanatnyi megállásra, összegzésre, a jelen elemezgetésére, és persze a jövőre vonatkozó tervek gyártására indítják az embert. Ezért most mi is elidőzünk ennél a megismételhetetlen pillanatnál: **idén százéves a Suzuki márka.** Az alapító Michio Suzuki 1887. február 10-én született Hamamatsuban, egy tengerparti városkában, nem messze Nagoyától. 1909-ben, 22 évesen alkotta

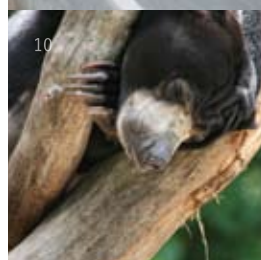
meg első termékét, egy - a kor minden igényét kielégítő - pedálhajtású szövőgépet: innen számitjuk a cég történetét. A valaha kiváló minőségű szövőszékeket gyártó mérnökcsoportból mára nemzetközi világcég lett, mely 190 országban van jelen. Évente több mint másfél milliónyian vászlasztják a Suzuki autóit. Ezzel az eredménnyel a Suzuki a világ huszadik, Japán ötödik legnagyobb

autógyártója, a kiskocsi kategóriájában világsz. Immár a 23. számmal jelentkező, frissen megújult márkamagazinunk témái a századik születésnap apropójából a 100-as számot járják körül. **Tartson velünk!** A múltidézés és az érdekességek mellett természetesen az aktuális újdonságokról is beszélünk.

- a szerkesztőbizottság -



Kiadja a Magyar Suzuki Zrt. A kiadó címe: 2500 Esztergom, Schweidel u. 52.
Szerkesztőbizottság: Hisashi Takeuchi, Dr. Vas Sándor, Jun Mitsubori, Dr. Fejes János. A kiadó megbízásából készíti a hat. Terjeszti a kiadó.



Tartalom ■ 2

Beköszönő

- 04 **Kerékbár**
SX4 új motorral

Élményvadászat ■ 06

Irány Gyula!

- 10 **Japán**
Egy kis vadság Japánból

- 12 **Kultúra**
100 éve született Radnóti Miklós, Amerigo Tot és Elia Kazan

Hasznos holmik ■ 14

Praktikus újdonságok



Jó tudni ■ 16

100 éve történt a világban

- 18 **Trendi**
Kabátdivat 100 éve és most

Kulinária ■ 20

Palackba zárva

- 24 **Teszt**
Autóillatosító-teszt

Két kerék ■ 26

Miért jó motorozni?

- 30 **Marine**
Suzukival a vízben



100% **élelvezet**



Tudósok, jövőkutatók, környezetvédelmi szakemberek egyöntetűen állítják, hogy ha a mai tempóban folytatjuk a Föld pusztítását, pár évtizeden belül sikerrel járhatunk. Azaz a kék bolygó embereknek nem megfelelő élőhellyé válik. **Nem lehet ezek mellett a segélykiáltások mellett elmenni, és sokan törekszünk környezetkímélőbb életmódot folytatni.** A gépjárműgyártók is egyre többször találkoznak környezettudatos vásárlókkal. Olyanokkal, akik nem tudják kiiktatni az életükből az autót, de ügyelnek arra, hogy az általuk használt jármű megfeleljen a legszigorúbb környezetvédelmi előírásoknak. **Ezen igényeket, és a vállalat társadalmi felelősségét komolyan véve, kezdődött meg már évekkel ezelőtt a környezetre kevésbé káros**

motorok fejlesztése a Suzuki-nál. A folyamat egyik jelentős eredménye, hogy az SX4-ek az új, jogi szabványnak megfelelő Euro 5-ös motorral kaphatóak. A modell közel négyéves múltja alatt már esett át ráncfelvarrá-

A megújult SX4 csupa olyasmit vonultat fel, amitől még kellemesebb, stílusosabb és gazdaságosabb lesz az autózás.

son, a modellválaszték is több ízben szélesedett. **Az SX4** az eladási statisztikák szerint is a **crossover kategória legsikeresebb darabja**

Magyarországon. A crossover terminológia azt jelenti, hogy egy autó valamennyi gépkocsikategóriából a **legjobb jellemzőket ötvözi,** nem ragaszkodik a hagyományosokhoz, mind városi körülmények között, mind nehezebb terepen megállja a helyét.

A változással az autó erősebb, dinamikusabb és még inkább zöld (környezetkímélőbb) lett. Az SX4 három benzin- és egy, az eddigi 1.9-est váltó 2 literes dízelmotorral kapható. Az új erőforrások mellett, hogy nagyobb teljesítményt és nyomatékot nyújtanak elődeikhez képest, érezhetően kevesebbet fogyasztanak. Az 1.6-os benzinmotorban például a korábbi 107 helyett **120 lóerő dübörög,** miközben a **fogyasztás 7,1-ről 6,51-re csökkent.** Mindegyik motor **szén-dioxid-kibocsátása alacsonyabb**

szintű a korábbi változatokénál, megfelelve az Euro 5 károsanyag-kibocsátási szabvány előírásainak. A fogyasztás is kedvezőbb alakul a megújított kialakítású motorokkal, az egyes modelleknél átlagosan 0,6 l csökkenéssel számolhatunk.

Ha a lélek változik, akkor a test sem maradhat a régi. Az új modell motortérburkolata, a szellőzőventilátora és a vastagabb padlószőnyege csendesebbé teszik az autót. Esztétikai és kényelmi szempontból is megújult: az utastérbe több krómdíszet tettek, valamint a fedélzeti számítógépet és a GS-modellekben a digitális klímát is a műszeregységbe építették. Az eddiginél több változathoz kérhető elektronikus menetstabilizáló, amelyhez már hátul is tárcsafék tartozik.

A változással az autó erősebb, dinamikusabb és még zöldebb lett.



Irány Gyula!

Gyula ugyan nem Békés legfőbb városa, de látszik, hogy jó kezekben van.

Azt gondoltam Gyulára nem lesz egyszerű eljutni, látatlanban nem adtam volna jó osztályzatot a békési utaknak. **Csalódtam. Pozitívan.** Az autópályátlan megye legforgalmasabb főútja, a 44-es ugyanis kitűnő állapotban van. Olyannyira tükörsíma, hogy helyenként gyorsforgalmi sebességgel haladtam, hálát rebesztve az alföldi táj kevésbé izgalmas, viszont a vezetési élményhez pont ideális egyenes útjainak. Az odaút fáradalmaitól korántsem meggyötörve megérkeztünk Gyulára, ahol **első utunk a várhoz**

vezetett. Nem egy megszokott fellelvár képe várt minket. Gyula egyik legrégebbi építménye ugyanis nem magaslatra épült, és egyáltalán nem tűnik romosnak. Ez azért hagyott bennünk egy kis hiányérzetet. Milyen vár az, aminek állnak a falai, és még teteje is van? Ebben az esetben a szorgos műemlékvédelem egy kicsit lelombozta az iránti lelkesedésünket, hogy a hely történetéről fantáziáljunk. Bár az is igaz, hogy a gazdagon berendezett múzeum, és a belső

vár helyreállított részei sokat segítenek a korabeli lakóvár életének felidézésében. Ezután a várkastély felé vettük az irányt, amely a vár mellett található. Gyönyörű épület, már amit láttunk belőle, bejutni sajnos nem lehetett, hiszen a kastély a **várfürdő** területén fekszik, így csak a strandbelepő megfizetésével vehettük volna jobban szemügyre. Mivel fürdőszettel nem készültünk – nagy hiba volt –, sem a kastély látványát, sem a várfürdő gyógyító hatását nem élvezhet-

tük. Bár az is igaz, hogy a fürdő területén annyi medence van, hogy körbejárásukra egy nap is kevés lenne. Elhatároztuk, hogy legközelebb célirányosan bevetjük magunkat az árnyékolós, a dögönyözős, a pezsgőfürdő, a „polip” és a hajdani lovardában található medencékbe egyaránt. Ebben a sorrendben. Nyáron a strandfürdőt is kipróbáljuk, törlüközönket pedig közvetlenül a **Harruckern-Wenckheim-Almásy-várkastély** tőszomszédságában terítjük majd le.



A szökőkutak békés fővárosa

Gyula ugyan nem Békés legfőbb városa, az viszont látszik, hogy jó kezekben van a vezetése és a lakossága. A rendezettség az épületekben, a nyugalom a helyiek viselkedésében érhető tetten leginkább. Ezt a nyugodtságot tapasztaltuk a Petőfi téren történt koccanásos baleset helyszínélésakor is. A rendőr szinte irracionális higgadsággal próbálta rekonstruálni az eseményeket. A sértett fél nem ordítózott, csak a balesetet okozó idős néni nem értette, hogy miért kell neki újra nekimennie a már korábban elütött autónak, ráadásul csigasebességgel.

Filmbe illő jelenet volt, a kisvárosi humanista fajtából. A balesetnek köszönhetően lelassult a korántsem jelentős vasárnapi forgalom az Árpád utcán, így a nyugalom továbbterjedt, és csendben élvezhetük utunkat a századfordulóra jellemző egyszintes polgári házak között. A kellemes séta után a Béke sugárúton lyukadtunk ki, amely Gyula egyik legforgalmasabb és értékes épületekkel, 200 éves gesztenyefasorral övezett főutcája. Ezen a környéken laktak hajdanán a tehetősebb mezővárosi gazdák, egykori házaikban ma múzeumok és emlékházak találhatók. A helyi kulturális élet központi intézményeit, köztük a szecessziós

stílusban épült Petőfi mozit elhagyva eljutunk a **szökőkutak „Mekkájába”, a Kossuth Lajos térre.** Az utóbbi években megszépült forgalmi csomópontban négyféle szökőkutat számoltam meg, amelyek a legkülönbözőbb formában, intenzitással és sugárban köpik a vizet egész álló nap. Az este is a vizes látványosságok közelében talált ránk, amelyek kivilágítva még szebb látványt nyújtottak. Ahogy egy járókelő szőfoszlányaiból kivettem, ők Békéscsabáról a szökőkutak miatt jöttek át Gyulára, mert a gyerek imádja őket. **Most sajnálom, hogy nem a közelben lakom, alkalmadtán én is szívesen átugranék ide feltöltődni.**

A már több mint Százéves Cukrászda



Gyulán nincsenek nagy távolságok. A belváros is csupán néhány utcányira található a várkerttől. Nekünk mégis sikerült többször megkerülnünk ugyanazt a háztömböt, és már nem csodálkoztunk, amikor harmadjára mentünk el a Háromszög Italbolt, alias kocsmá mellett, amely ugyan egy érdekes saroképítmény, mégsem olyan mértékben, hogy ennyiszor megtekintsük. Persze ez csak a sofőr hibája. Gyulán ugyanis nem nehéz megtalálni a látnivalókat. A lépten-nyomon látható tájékoztató táblák jól eligazítják a turistákat. Jelentem, mi is ráleltünk az útra, és máris megérkeztünk a központba. **A cukrászdát keressük.** Természetesen már az első járókelő tudja az utat. Miért is ne tudná, ez az egyik büszkeségük. Ismerek egy gyulai lányt, aki folyton a **Százéves Cukrászda bonbonjairól** áradozott, kóstolót persze sosem hozott. Talán éppen ezért tűntek fel először a legváltozatosabb formájú, színű pralinék. Az ízvilágról nem tudok mesélni, én inkább tortahívó vagyok ugyanis, a látvány viszont tényleg csalogató volt. Köszönhetően az eladók segítőkészségének, a pult mögött és közelről fényképezhettem le ezt a formás csokivilágot. Kóstolót azonban mi is elfelejtettünk hozni. Azután, hogy nagy nehezen választottunk a – stílusosan fogalmazva – százféle sütemény közül, beettük magunkat a pult mögött nyíló, korabeli hangulatot idéző, biedermeier bútorokkal berendezett szalonok egyikébe. Egy helyiséggel arrébb a korabeli cukrászműhely (ma kiállítás) pedig újabb időutazásra invitálja az ide látogatókat. Itt derült ki számunkra is, hogy **a cukrászda pontosan 169 éves** (bár az alapítás éve már a bejárat fölötti cégéren is olvasható kellően nagy számokkal)! A jövő évi kerek évfordulót ünneplő rendezvényeken valószínűleg mi is ott leszünk, hogy újra elmerüljünk a XIX. századi hangulatban.

>> Péter Gergely

Egy kis vadság Japánból

>> Péter Gergely

A japánokat kultikus kapcsolat fűzi össze a természettel, a hegyekkel és az itt élő állatokkal, növényekkel.

Japánról a legtöbb embernek a csúcstechnika, a felhőkarcolók és a robotkutyák jutnak eszébe. Pedig élnek ezeken a szigeteken ennél sokkal különlegesebb állatok is. Érdeemes felfedezni az ország kevésbé steril oldalát. Japánban ugyanis a természet jelenléte mind fizikai valóságában, mind a helyiek lelki életében nagyon erőteljes.

A japánokat kultikus kapcsolat fűzi össze a természettel, a hegyekkel és az itt élő állatokkal, növényekkel. Meg is adják a kellő tiszteletet nekik. A hegycsúcson lévő szentélyekbe zarándokok ezrei látogatnak el, akik nem bográcsozó helyet keresnek, és nem hagyják hátra az üres sörösdobozokat a jótékonyan mindent elfedő avar takarásában. A kiránduló helyiek úgy hagyják a természetet, ahogy azt találták. Titokban talán az erdőkben élő remetek rosszalló pillantásaitól tartanak.

Az állam olyan nemzeti parkok létrehozásával vállal szerepet a természet megóvásában, ahol igyekeznek minél jobban megőrizni a honos növények és állatok eredeti élőhelyét. Nem kivétel ezalól a **Bandai-Asahi Nemzeti Park** sem, amely Japán legnagyobb szigetének, Honshunak az északi részén található. Ez a vidék nem is annyira hegyeiről, vulkáni tavairól, hegycsúcsokon található

szentélyeiről és cseresznyefáiról híres, hiszen ezek szinte minden nemzeti parkban megtalálhatók, hanem az itt élő japán makákókolóniákról és az ázsiai feketemedve-családról. **A japán makákó igazi túlélő.** Egyrészt azért, mert ez a majomfajta az egyik legszaporább, köszönhetően annak, hogy a makákótársadalomban a nőstények összetartó közösségben élnek, és segítik egymást a kölykök felnevelésében. Ily módon bátran vállalhatnak akár több utódot is. Ellenálló képességüket másrészt vastag, jó hőszigetelő szőrütnöknek is köszönhetik, amellyel **képesek elviselni akár a mínusz 15 fokok téli hideget is.** Ebben persze segíti őket a

találékonyságuk: felfedezték ugyanis, hogy a hegyvidéki vulkanikus eredetű hőforrások nem csupán a turisták gyönyörködésére, hanem az ő kényelmükre is szolgálnak. Így hát **tél idején tömegesen ücsörögnek a gőzölgő medencékben,** és áztatják fáradt, sziklamászáson edződött végtagjaikat. A dagonyázó japán makákók a természetfilmek kedvenc témái. Tanulékonyságuk azonban nem csak télátvészelési technikáikban mutatkozik meg. Erre rájött néhány japán étterem tulajdonosa is, és pincérként „alkalmaznak” japán makákókat. Az emberi találékonyságnak sajnos nincsenek határai... Ugyanez a helyzet az **ázsiai fekete medvével,** amely a

leggyorsabban tanítható medvefajta közé tartozik, őket a szórakoztatóipar fedezte fel magának. Pedig az eredeti élőhelyükön sokkal élvezetesebb megfigyelni őket. A fekete medvék a barnákkal ellentétben könnyebb testsúlyuknak köszönhetően képesek felmászni a fákra, a nap felét a lombok között töltik el. Vegetáriánusok, csak bogycsók, rovarokat, gyümölcsöket és mézet esznek. Nem is értjük, hogy a klasszikus rajzfilmes, szelíd és játékos macik miért nem a fekete medvékre hasonlítanak. Főleg, ha azt is figyelembe vesszük, hogy a barnamedve a fekete fajta egyik legfőbb ellenségének tekinthető. **Nagyon falánk állatok.** Japán

távolabbi területein komoly veszélyt jelentenek a helyi gazdálkodók terméneire. Tavasszal a bambuszültetvényekre, nyáron a szilva-, a dinnye- és a kukorica-, ősszel pedig az édeskrumpli- és a rizstermesre veszélyesek. De ez még mind semmi a mézfogyasztásukhoz képest. Egyes becslések szerint **évente 3000 méhkaptarat fosztanak ki!** Róbert Gida sem győzné etetni ezeket az éhenkórászokat! Torkosságuknak köszönhetően könnyen megszeliődhetnek. Vietnámban például háziállatként is tartják. Csak győzze gazdájuk etetni valamennyit! Japánban szerencsére figyelnek arra, hogy ne bolygassák őket, és zavartalanul élhessenek

eredeti élőhelyükön, ahol már egyre ritkábban fordulnak elő. Talán éppen ezért becsülik meg annyira a helyiek az általuk tsukinowaguma-nak, szó szerinti fordításban félholdas medvének (fehér gallérja miatt) nevezett állatot. **A japán kultúrában a „hegy szellemével” (yama no kami) is azonosítják,** és többféle személyiségjeggyel ruházzák fel. Hol családos medveként – a „hegyi ember” (yamaotoko), a „hegyi apa” (yama no oyaji) –, hol egyedülállóként, magányos lélekként beszélnek róla. **A japánban élő fekete medvéket tehát különös mítosz övezi.** Bárcsak hasonló tiszteletet tanúsítanak iránta a többi ázsiai országban is.



Nem tudhatom, hogy másnak e költő mit jelent, nekem az egyik kedvencem nem csak irodalmi munkássága, hanem érdekes és vonzó személyisége miatt is. **Verseit olvasva fellelkesül mindenki, aki rajong a lendületes irodalmi stílusért, az őszinte és gyönyörű szerelmi vallomásokért,** és aki mélységesen azonosul a társadalmi „ügyért” tenni akaró emberek hitvallásának erőteljes megnyilvánulásaival. **Radnóti Miklós idén lenne 100 éves!** Érdekes eljátszani a gondolattal, hogy mi lenne, ha még ma is alkotna. Vajon miről írna? Világégsről? Elgépiesedett, modern életről? Kiüresedett emberekről? Szegénységről? Gazdagságról? Egyet biztosan állíthatunk, hogy feleségéhez, Gyarmati Fannihoz írt verseiben továbbra is erős érzelmek, határtalan bizalom és harmónia áradna. De Radnóti nem élhette meg a 100. életét. **Tragikus sorsa** már gyerekkora óta végigkísérte. 12 évesen tudta meg, hogy akit addig édesanyjának hitt, az valójában a nagynénje volt, aki ezután nem is akarta tovább nevelni. Ezt a traumát és szeretetlenséget csupán élete szerelme, későbbi felesége volt képes ellensúlyozni. Zsidó származása és politikai elhivatottsága egész életében szálka volt az akkori hatalom birtokosai szemében. De a folyamatos meghurcolások és a munkatáborokban eltöltött hónapok sem törték meg annyira, hogy feladja őszinte kinyilatkozásait. Költészete éppen akkor teljeseedik ki leginkább, amikor a félelem, a szorongás az életében nem csupán érzet, hanem valóban megjelenő fenyegetés. **Művészetének érett korszakában, 30-as éveiben** írott verseiben szinte kézzelfogható a fájdalom. Élete utolsó napjaiban a német munkatáborokba vezető erőltetett menet során pedig egyenesen megrendítő a megelevenített történelem. A tudatunkba ég a pisztoly csövével szembenéző Radnóti Miklós arcképe. Fiatalon halt meg, nem élt 100 esztendőskor, ám ennek a 35 évnek a **hatása** a költészetre és a versek iránt fogékony olvasókra nem években, hanem emberöltőkben kifejezhető.

Radnóti Miklós

Az életköltészet virtuóza

Amerigo Tot

Modern formák bűvöletében

A hozzáértőknek nem kell sokáig gondolkoznunk, ha példát akarnak találni a formaalkotás világhírű képviselőjére, aki legbelül ízig-vérig magyar maradt annak ellenére, hogy élete nagy részét nem szülőhazájában élte le. A nagy hatású szobrászművész, **Amerigo Tot** az elsők között lenne, akit megemlítenének. A mi Tóth Imrénket, aki **100 éve született** a Fejér megyei **Fehérvárcsurgón**. Művészi szemléletére a legnagyobb hatással a világháború borzalmainak megtapasztalása volt. Már másképp tekintett az emberre, és a világról alkotott képe is gyökeresen megváltozott. Ez indította el az absztrakt alkotói stílus irányába. **Maradéktalanul újat hozott a modern szobrászatba**, ezt bizonyítják nemzetközi sikerei is. Kései éveiben egyre inkább a térkitöltés művészete felé fordul. Magát **az emberiség utolsó romantikusai** közé sorolja, azokhoz, akik nyomot hagynak, önmagukból átadnak valamit a világnak, olyat, ami csakis a tág terekben lehetséges. Legismertebb műve a római Termini pályaudvar homlokzati fríze, de bőszéggel találkozhatunk köztéri szobraival Magyarországon is. Azok is **megismerkedhetnek művészetével, akik az utcán sétálva** nem is számítanak arra, hogy egy világszerte ismert szobrász alkotása mellett visz el az útjuk. Járjon mindenki nyitott szemmel, aki a kecskeméti Szabadság tér, a pécsi Búza tér, a veszprémi Egyetem utca vagy Budapesten a Kossuth téri árkádsor környékén sétál, és nézze meg közelebbről Amerigo Tot köztéri szobrait, amelyek a művész hitvallása szerint a modern élet elgépiesedése elleni lázadást **kifejező alkotások!** Már a címek is ígéretesen hangzanak: **Mikrokozmosz a Makrokozmoszban, Komarov emlék, Őfelsége a Kilowatt vagy A mag apoteozisa.** De a szavak helyett beszéljen inkább a látvány! Üljön autóba, és fedezze fel kézzelfogható közelségben, **hogyan alakul a forma egy erőteljes hüvelykujj által, amelynek Picasso komoly irigye volt!**

„Tudod, volt az a fekete-fehér film, amelyben a keresztapa szerepel, még nagyon fiatalon, meg a Scarlett O' Hara szőké, meg egy kicsit örülten, mint főszereplő, amit itthon már Eszenyi is eljátszott, és valami villamos is van benne meg vágyakozás.” Valami mindenkinek dereng, de lehet, hogy nem mindenki tudja összerakni, hogy **A vágy villamosát** látta az amerikai **Elia Kazan rendezésében.** Az amerikai átlagemberek, munkások nehéz sorsa elé tükröt tartó színházi és filmrendező díjak sorát nyerte el. Annak ellenére tudta rendkívül hitelesen megközelíteni a témát, hogy nem amerikai, hanem görög gyökerekkel rendelkezik. Hiszen Mr. Kazan **Isztambulban született** görög szülők gyermekeként **idén éppen 100 éve.** A neve tehát egy **igazi nemzetközi „márka”.** Hazájában haláláig megosztotta a művészvilágot az 1950-es évek kommunista boszorkányüldözésében vállalt szerepe miatt. De ez már egy másik történet... Emlékezzünk most inkább az ünnepelt, kiemelkedő filmek atyjára születésének kerek évfordulóján.

Elia Kazan

A vágy villamosától keletre



Stresszoldó

Sok stresszel küzdő hölgyeknek és uraknak lehet érdekes ez a stresszelnyelő edény, melybe nyugodtan kiabálhatunk, hiszen minden szavunkat elnyeli. Ne fojtsuk magunkba mérgünket vagy bánatunkat, inkább engedjük ki, úgysem hallja senki.



Snowshort

Előfordult-e már, hogy gyermekeink egy hosszú szánkázás vagy csúszkálás után csuromvizesen jöttek haza, és egyből be kellett dugnunk őket a forró víz alá? A Snowshort egy műanyag csúszka és egy téli overál együttese. Nem kell többé azon aggódnunk, hogy felfáznak... Azért a teljes védelemhez nem árt még egy bukósisak, mert nemcsak a hó lehet veszélyes a csúszkálásnál, hanem egy gyorsan közeledő fa is.



Scantoll

A Photoshop programban találunk egy kis ceruzát, mellyel kiválaszthatjuk bárhol azt a színt, amit használni szeretnénk a programban. Nos, ez a toll ugyanezt csinálja, csak a Való Életben. Ha például tetszik egy őszi falevél színe, rábökünk a tollal (scan) és már meg is van a szín, amivel tetszés szerint írhatunk, festhetünk. Bár a termék még csak prototípus, de amikor elkezdődik a gyártása, számos hobbi- és nemhobbi tevékenységre lesz használható.



Bikakábel helyett UFO-kábel

Mikor és hol merülhet le az akkumulátorunk? A város közepén, kellően kivilágított helyen? Dehogy! Kihalt környéken, szakadó esőben vagy hózivatárban, bizony ám! Első látásra mutáns kábelszörny, de közelebről megvizsgálva hathatós segítség lehet a LED-lámpával működő "bikakábel". Így nem fordulhat elő az ilyenkor legnagyobb probléma, hogy összecseréljük a színeket, amit elég egyszer elrontani.

hasznos holmik

Esernyő
minden eshetőségre

Van, amikor kegyes hozzánk az időjárás, de van úgy, hogy nincs szerencsénk. Azt jól tudjuk, hogy a mezőgazdaságnak aranyat jelent minden csepp eső, de még ez sem jelent vigaszt, ha elkap minket egy zápor. Ez a praktikus ernyő garantáltan megvédi az embert az ilyen balesetektől. De csak, ha kéznél van...

cikkszám 990F0-UMBRE-LLA

Férfipulóver
nem csak meleg, praktikus is

Aki autózik, az tudja csak igazán, milyen fontos a réteges öltözködés. Kellemes, puha, meleg pulcsiból sosem elég. Ez a darab is a kedvencek egyike lehet.

cikkszám 990F0-BLA45

Párna
ajándék Suzuki-kedvelőknek

Ilyen párnája azért nincs mindenkinek! Puha, bársonyos, és a kedvenc márkánk logóját formázza. A színe mi más is lehetne, mint a Suzuki hamisítatlan, izzó pirosa. Mindenkinek, aki szereti maga körül a játékos tárgyakat, vagy aki éppen ajándékot keres egy bohókás stílusú, Suzuki-kedvelő nőnek.

cikkszám 990F0-PLUSH-00S

A főnti és számos más terméket találhat a www.suzuki.hu/tartozekok oldalon.

Egy kis fizika

Guglielmo Marconi

Őn tudja, kinek köszönhetjük, hogy ma, mondjuk, otthonunkban, munkahelyünkön vagy az autókban egy gombnyomás, és megszólal a rádió? Elgondolkozott valaha azon, hogyan jutnak el a rádió által sugárzott műsorok akár a legegyszerűbb, vételre alkalmas berendezésekre is? Íme egy kis fizikaóra! A 19. század végén történt, hogy a fiatal **olasz fizikus, Guglielmo Marconi** elkezdett érdeklődni az elektromágneses hullámok természete felől. Hertz korábbi kutatásaiban bizonyította láthatatlan hullámok létét, amelyek fénysebességgel terjednek a levegőben. Marconit az izgatta, hogyan lehetne ezeket jelek továbbítására használni. Szerette volna felülmúlni a távírókban alkalmazott technológiát, és kifejleszteni egy drót nélkül működő üzenetküldő szerkezetet. Alig egy évbe telt, hogy kifejlesszen egy ilyen berendezést. A technika folyamatos továbbfejlesztésével 1901-ben sikerült rádióüzenetet küldenie az Atlanti-óceánon keresztül. Ez a rádió igazi őskora!

A rádió feltalálása így többek között az ő nevéhez is fűződik, amelyért 100 éve fizikai Nobel-díjat érdemelt.

100 éve rövidhullámon

A **rádióamatőrök** közel sem ökörködés. Aki szeretne kapcsolatot létesíteni saját rádióján a világ bármely más részén vagy éppen a szomszédban élő hasonszőrű embertársával, annak jelentős műszaki vénával kell rendelkeznie. Itt ugyanis nem egyszerű zseb-, autó-, ébresztőórás stb. rádiókról van szó, hanem vagy készen kapható, de sokkal inkább lelkes műszaki szakemberek által összeszerelt készülékekről.

Amíg laikusként meg nem tanulja valaki, hogyan lehet **otthoni QTH-ről sok RH- vagy URH-összeköttetést létesíteni**, az ne is álmodjon róla, hogy szót válthat nappalijából a szingapúri rövidhullám-fanatikusokkal. Sőt, nem is lehet bárkiből rádióamatőr. Vizsgázni kell hozzá, hogy használni lehessen a kijelölt frekvenciákat. Ezek után pedig jöhet a meteorokról vagy az északi fényről visszaverődött rádióhullámok befogása.

Az első rádióamatőrnek, Einar Dessaunak éppen 100 éve sikerült először kapcsolatot létesítenie barátaival egy korabeli rövidhullámú rádió adó-vevőn keresztül.

100 éve történt

Kié az Északi-sark?

Robert Edwin Peary

Robert Edwin Peary 100 éve jutott el az Északi-pólusig. Állítólag...

Ugyan a mai napig mindenki az ő nevéhez fűzi az Északi-sark meghódítását, korántsem biztos, hogy valóban ő érte el elsőnek az északi szélesség kilencvenedik fokát. A mai kutatások és feljegyzések alapos átvizsgálása alapján elmondható, valószínűleg nagyon közel járt hozzá, mindössze 20-40 kilométerre, az amerikai lobogót mégsem jó helyre tűzte le.

Érdemei azonban elvitathatatlanok. Ha figyelembe vesszük, milyen erőfeszítések árán jutott el az általa hitt sarkpontra, és fontosabb navigációs felszerelések hiányában valóban nem tudta, hogy eltévesztette a célt, akkor nyugodtan neki tulajdoníthatjuk az Északi-sark felfedezésének kitüntető címét. A felfedezés körül kialakult vitát valószínűleg sosem lehet egyértelműen eldönteni. Peary feltételezhetően nem szándékosan akarta félrevezetni a világot, amikor az 1909. szeptember 6-án Labrador partjainál kihalászott palackpostájában a következő táviratot „adta fel” az Arktiszról: „Stars and stripes were nailed to Northpole”. (A csillagos és sávos lobogót kitűztem az Északi-sarkon.)

Az Ezüst Nyíl (Silver Dart) 1909-ben, azaz 100 éve indult „hódító” útjára.

A mindössze öt szárnyalást megélt motoros repülő megépítése és levegőbe emelkedése hatalmas technikai újdonságnak számított. Míg a repülés ősatyjaként számon tartott Wright testvérek hat évvel korábban csupán 279 métert tudtak repülni egy bicikliműhelyben összeállított motor hajtotta repülővel, addig John McCurdy, a Silver Dart tervezője **35 kilométert tett meg a levegőben 65 km/h sebességgel a 35 lóerős motornak köszönhetően.**

A levegőben jól teljesítő motoros a **landolásnál már nehézségekbe ütközött**, köszönhetően a csupán 51 mm átmérőjű kerekeinek. Később ezek okozták az Ezüst Nyíl vesztét, amikor a földet érés pillanatában egy kisebb magaslathoz ütközött, és ennek következtében összetört a történelmi jelentőségű „szárnyas”. Sosem szállt fel újra.

Kanadában az Ezüst Nyíl első levegőben megtett útjához kötik a nemzeti repülés történetének kezdetét, amelynek idén tartják centenáriumát.

Repült, mint a nyíl

Az Ezüst Nyíl (Silver Dart) 1909-ben

A kabát

Múlt...

Ahogy a legtöbb ruhanemű, úgy a kabát története is szorosan követi az ember történetét. Pont olyan, amilyenek a megfelelő pillanatban lennie kell. Ha az ipari forradalom új lehetőségeket nyújt, s a textilipar él azokkal, akkor a zubbony mosószövetből készül vagy selyemből és nehéz brokátból. A 100 évvel ezelőtti télen a divat színei között előkelő helyet foglalt el a fekete-fehér kettőse. Díszes, hosszú köpenyek vagy rövid, angolos kabátok voltak divatban. A fűző el-elhagyásával egyenesebb és egyszerűbb vonalvezetés lett jellemző. Divatba jöttek az oroszos kabátkák, a galléros köpenyek, és az ujjánál buggyos zubbonyok is. Drága prémek, selymek, hímzések és bársonyok találkoznak egy-egy kabáton. Az alacsony nyakvonal és a V-kivágás még mindig hódít. A megjelenés elengedhetetlen kísérői a kalapok, kesztyűk, karmantyúk, az ernyő és a sétabot. Mert korzózni szintén divat.

... és jelen

Manapság már több télikabátunk is van: sportos és alkalmi, sötét és világos, rövid vagy hosszú. Trendi lett kabátunkat is változtatni, különféle téli alkalmakor a megfelelő stílusú felöltőben megjelenni.

Idén a télikabát leginkább térd vagy csípő felett végződik, lazán leomló anyagokból, vagy a férfizakó szabását követve, dupla gombsorral készül, és németes szigor jellemzi.

Hatalmas gallérral, derékban megkötött saját övvel, vagy stílusában, anyagában teljesen különböző idegen övvel hordják. Lehet mély tónusú kék vagy meggypiros, esetleg barna, fekete vagy szürke.

A sportos ruházat bőrből, műbőrből vagy durva vászonból készül, lezser és rövid, különféle katonai egyenruhából elcsent stílusjegyekkel – félgömb alakú fémgombok, csattok, vállpántok –, lázadó, öntudatos érzést sugallva. A vállak egy ideje ismét hangsúlyosak – vagy gömbölyűek vagy nagyon szögletesek –, az öv újra a derékon mutat a leg-szebben. A kemény szövet kifejezetten alkalmas a geometria ihlette megoldások kivitelezésére. Aszimmetrikus szabás, áthajtások, különböző anyagok mixelése teszi izgalmassá kabátunk régebbi egyszerűségét.

>> Kovács Marcella

Palackba zárva

Egy jó bor elfogyasztása igazi gasztronómiai élvezet, ehhez nyugalom, alkalom és társaság kell, nem szomjoltásra való. **Egy palack borban benne van a táj zamata, a nyári harmat, a borász szíve-lelke, a hordó és a pince illata, bukéja.**

Szeretnék bemutatni az idei 100 legjobb magyar borból négyet. Számomra mindegyikhez egy-egy kellemes emlék kapcsolódik.

Mielőtt azonban a borok között válogatnánk, hadd ejtsek néhány szót a magyar bor életútjáról és felmenőinkről, hiszen nekik köszönhetjük, hogy ez a csodálatos nedű napról-napra, ünnepről-ünnepre a poharunkba kerül. Meglepő, de egyes források szerint **honfoglaló őseink** már úgy érkeztek a mai Magyarország területére, hogy nemcsak **fogyasztották a bort**, de a borkészítés tudományát is ismerték. Mint az írásos emlékekből kiderül, már a római uralom alatt folyt szőlőtermesztés a mai Balaton-felvidék területén, melyet később, a szinte egész Európát bejáró bencések tökéletesítettek. Gyakorlatilag nekik köszönhetjük, hogy széles körben elterjedt a borkészítés hagyománya országunkban. A török idők, a szabadságharcok és a XIX. század végén lecsapó filoxeravész azonban alaposan visszavetette a magyar borászatot. A XX. században kezdődött el a lassú, de annál **ígéretesebbnek tűnő fejlődés**. A magyar borok azóta is töretlenül haladnak előre és hódítják meg a világot.

A most bemutatásra kerülő borok közt nem rangsort szeretnék felállítani, hanem a szokásos sorrendet megtartva, a fehérbortól haladok a vörösbor felé.

A bor széppé tehet alkalmakat, ünnepek kelléke lehet. Összehozhat embereket, szerelmeket szőhet, és összeköthet barátokat.



Az első bor, amit az Ön figyelmébe ajánlok, a Béres Pincészet 2007-es Holdezüst Cuvée-je

A cuvée általánosságban azt a borfajtát jelöli, amelyet többféle szőlőből készült borok egyesítésével nyernek. Az így elkészült bor a legjobb minőségű alapborokból való, tartalmazva azok összes pozitív tulajdonságát.

A szóban forgó bort egy kedves baráti pártól kaptuk ajándékba, akiket a nyáron Balatonparti házukba hívtunk meg, egy kis kerti sütögetésre. Nincs is annál kellemesebb időtöltés, mint a kertben ücsörögve jókat enni, kellemes társaságban lenni, egy jófajta bor kíséretében. Remek választás volt részükről ez a félszáraz fehérbor, melyben keveredik a hárslevelű illata, testessége és a furmint gyümölcsös, gazdag aromája. Az üde gyümölcsös, mégis kissé kemény, savas tokaji bukébor tökéletesen passzolt a grillezett húshoz és zöldségekhez. Igazán kellemes nyári estét köszönhattünk vendégeinknek.



Holdezüst Cuvée Béres Pincészet 2007

Második borunk, a Ferenczi Pincészet 2008-as Szekszárdi Roséja

A rosé borról kevesen tudják, hogy nem kétféle bor keverékéből készül, hanem ugyanúgy kékszőlőből állítják elő, mint a vörösbor, csak rövidebb ideig hagyják állni a zúzás után. A rosé bor a szüret utáni évben fogyasztható, mivel gyümölcsös ízét, élénkségét maximum egy évig őrzi meg. Sokan azt várják e borfajtától, hogy könnyű, friss, mondhatni női borral fognak találkozni, pedig nem. Ez a bor ugyanis három borfajta a Merlot, a Zweigelt és a Pinot Noir tulajdonságait hordozza.

Megvan benne a Pinot Noir keménysége, a Zweigelt savassága és a Merlot gyümölcsös lágyasága. Mindezek mellé pedig társul egy intenzív virágillat, a színe pedig gyönyörű rózsaszín. Itatja magát, de csak óvatosan bánjunk vele, mert amilyen szende, olyan jelentős az alkoholtartalma. Volt szerencsém e bort a szülőföldjén megkóstolni. Az íze és a szekszárdi táj mély benyomást tettek rám, és azóta nálunk e bor a beszélgetős baráti esték elmaradhatatlan kelléke.



Szekszárdi Rosé Ferenczi Pincészet 2008

Hadd kívánjam én is Önnek, hogy legyen része ilyen élményekben. Találkozzék Ön is olyan borokkal, melyek maradandó emlékeket hagynak maguk után. Véleményem szerint mindenki számára van olyan bor, mely hozzájárul ahhoz, hogy boldogabb és teljesebb legyen az élete.

>> Hutvágner Diána



Keceli Kunsági Cabernet Sauvignon

Kecel-Borker Kft. 2006

A Cabernet Sauvignonról annyit érdemes tudni,

hogy a világ legismertebb kék szőlőfajtájából készül, csak erre a borra jellemző fűszeres illattal rendelkezik, testes mélyvörös színű és bársonyosan savas.

Nemrégiben Kecelen jártunk, barátoknál, egy hétvégi horgásztúrán, melynek megkoronázásaként beültünk a helyi halászcserébe. A vacsora nem éppen a könnyű ételek közül került ki, de – üsse kő – egyszer ezt is megtehetjük. A finomabbnál finomabb ételek, a halászlé, a marha- és a vadragu mellé pedig a házigazda saját pincéjében tartott borai közül ezzel kínált meg bennünket. Lévén, hogy mindannyian nagy vörösborrajongók vagyunk, kíváncsian vártuk, hogy mit tartogat számunkra ez a bor. És nem csalódtunk, sőt! Ez a gyönyörű vörös színű, testes, aromás bor – melynek íze nagyon emlékeztetett az áfonyára vagy a feketeribizlire, ezt nem tudtam pontosan eldönteni – teljesen levett a lábamról.



A végére tartogattam egy igazi gyöngyszemet, a Füleky Pincészet 2000-es évjáratú 6 puttonyos Tokaji aszúját

Egy meglehetősen drága borról fogok most mesélni, de mentségemre szolgáljon, hogy a korábban ajánlott borok mindegyike közepes árkategóriába tartozik.

Ez a nagyszerű, mézédese nedű nem ajánlott mindennapi „használatra”.

Nekem is mindössze egyszer volt szerencsém személyesen találkozni vele.

Azt nem szeretném elárulni, hogy hányadik születésnapomra ajándékoztak meg ezzel a borkülönlegességgel, de azóta is hálás vagyok érte.

Természetesen hosszan elgondolkoztam azon, hogy egyáltalán felbontsam-e, de végül a kíváncsiságom győzött, és kikerült a dugó az üvegből. Nem bántam meg, a mézeskalács ízeire emlékeztető, édes csemege bor, már szinte likőr sűrűségű, ami nem is olyan meglepő, hiszen két és fél éven át kis fahordóban érlelődik, majd egy évet a palackban tölt, mielőtt a nagyközönség elé kerülne.

Méltán lehet híres a magyar tokaji aszú, hiszen olyan méltóságok elismerését vívta ki, mint Nagy Péter cár, I. Ferenc József vagy I. Frigyes porosz király.

XIV. Benedek pápa e szavakkal illette a magyar tokaji aszút, melyet Mária Teréziától kapott ajándékba:

„Áldott legyen a föld, amely téged termett.

Áldott az asszony, ki téged küldött,

Áldott legyek én, ki téged iszlak!”



Tokaji Aszú 6 puttonyos Füleky Pincészet 2000

Autóillatosító

Teszt

Már nem mai a történet, de örök emlék marad. Sürgősen autóra volt szükségem, az enyém pedig éppen szervizben volt. Nagylelkű barátaim egyike felajánlotta, hogy az ő kocsiját vihetem bátran. Amikor beszálltam az autóba, iszonyatos bűz fogadott – lelkes úszó volt a kedves tulajdonos, és

nem tartotta fontosnak, hogy hétvégére kiszedje az úszócuccát az autóból. A bűz közel 3 napig erjedt, és én azt hittem, hogy ott halok meg. A szagokra, illatokra mindig is érzékeny voltam, így megköszönve a jóindulatot, végül nem éltem az ajánlat-tal. Ez persze még abban az időben volt, amikor az autóillatosító szinte egyetlen volt a taxikban lengedező vaníliaillatú

wunderbaumokkal. Szerencsére azóta sokat haladt előre a világ, és ma már az autóillatosítók széles választéka segít abban, hogy az autókban is otthonos, komfortos legyen a légkör. Vethetünk zselét és parfümöt, inkább nőknek vagy inkább férfiaknak kifejlesztett változatban, és léteznek uniszex illatok is. Hat terméket vettünk górcső alá, íme az eredmény.



Prevent

black jack

Gábor napjait a férfias Black Jack kompozíció tette illatosná. Néha túlságosan is, a szer-tőménysége miatt az leginkább az ablak lehúzásával volt élvez-hető. Bár a csomagolás szép, a használhatósággal gondok adódtak, mert mind a tégely rögzítése, mind az intenzitás fo-kozása nehézségekbe ütközött.

★★★★★☆☆☆☆☆ 10/5



Ambipur

ocean

Edina autójába ideiglenesen az óceán költözött, aminek nem mindig örült. Nehéz volt az optimális egyensúlyt megtalálni, mert a testre irányuló szellőzők-höz rakott illatosító túl intenzív volt, a nem testre irányulóknál viszont nem volt érezhető az illat. A parfümmegoldás prakti-kus, bár a kibontáskor érdemes odafigyelni, mert könnyen az ember kezére is kerülhet belőle.

★★★★★☆☆☆☆☆ 10/8



Wunderbaum

tavasz

András némi nosztalgiát érzett, amikor meglátta autójában a lengedező Wunderbaumot. Eltérően a régebben oly gyakran használt vanília- és fenyőillat-októl, a tavasz fantázianeveű illat kifejezetten kellemes volt, és összességben is némi tavaszt varázsol-t az autóba (ráadásul a tesztelés időszaka alatt az idő valóban tavaszias volt). Az adagolás elvben lehetséges, gyakorlatban az ember reflexből kibontja a használni kívánt terméket. Fontos még, hogy a tesztelt termékek közül kiemelkedően ez volt a legkedvezőbb árú.

★★★★★☆☆☆☆☆ 10/8



Airtech

anti tobacco

Péter dohányzik, ezért különö-sen érdekes volt, hogy vajon tényleg képes-e az autóillatosító a dohányszagot elnyomni. Örömmel jelentjük, hogy igen. A ter-mék csomagolása praktikus, az illata kellemes, nem zavaró. Ta-lán az üzembe helyezés okozott egy picivel több bonyodalmat az előbbiekénél. Ettől eltekintve az autóillatosító gyorsan beilleszke-dett új környezetébe, és hasznos útitársnak bizonyult.

★★★★★☆☆☆☆☆ 10/7



Ambipur duó

frissen fűrészelt fa, tengeri fuvallat

Az első tesztelőnk, Edit abban a szerencsés helyzetben volt, hogy rögtön két illatot is kipró-bálhatott. A termék ugyanis kétféle illatot is tartalmazott, amelyeket váltogatva lehet használni helyzettől, hangulattól függően. A fűrészeltfa-parfium hamarabb fog elfogyni, mivel az a kellemesebb illatú, a másik kissé markáns. Ötletes és jól megoldott konstrukció a kap-csoló, amellyel a haszná-latot lehet szabályozni.

★★★★★☆☆☆☆☆ 10/8



My shaldan

herb

Kriszti a Villány környéki autózáshoz virágos rét illatot választott, így nem tudjuk, hogy a tájnak, vagy az autóillatosító-nak köszönhet-e a kellemes légkört. A lila fémdoboz prakti-kus és esztétikus, jól illeszkedik egy női autóhoz. A városban egyértelmű volt a termék pozitív hatása, hiszen jól jön az irányí-tott, általunk választott illat.

★★★★★☆☆☆☆☆ 10/8

Két keréken

A motorozás nem a biciklizés motorizált változata, hanem maga a szabadság!

Miért jó motorozni?

Próbálgatják meg feltenni ezt a kérdést egy motorosnak! Vagy fülig érő szájjal elkezd magyarázni, miszerint ..."gyere el velem egyszer egy kétkerékűvel Parádsavárra kanyarvadászatra" – és már ontja is a sztorikat a kanyarban leért térdkoptatóról és a semmihez sem hasonlító érzésről, amikor egy alig kétszáz kilós, de 100 lóerős gépet lehetőleg finom mozdulatokkal irányíthatunk. A másik típus nem fog érdeklődni, csak egy, a reménytelen esetekre szánt kézlegyintéssel intézi el a választ.

Aki nem próbálta, az nem tudja: a motorozás nem a biciklizés motorizált változata, hanem maga a szabadság! Cikázzunk akár egy 50 köbcentis robogó nyergében, nézzünk szelíd nyugalommal egy chopper üléséről a dugóban küszködő autósokra, vagy „vaduljunk” a crosspályán, egy a lényeg: mi irányítjuk a vasat, arra megyünk, úgy és olyan gyorsan, ahogyan mi akarunk.

A motoros futárok már régóta a városkép részének számítanak, nem véletlenül: a 100 évvel ezelőtt kialakult úthálózat krónikusan túlterhelt, az úgynevezett „menekülő utakat” már rég ismeri mindenki, és persze valahol mindig javítanak, felbontanak, átépítenek valamit. Akinek valamiért nem felel meg a tömegközlekedés, annak a motor az igazi alternatíva: várhatóan még az ősszel módosuló KRESZ a segédmotoros kerékpároknak hivatalosan is megengedi, hogy piros lámpánál a feltorló kocsisor mellett – jobbról – elaraszolja a sor elejéig, vagyis a lámpáig. (A hivatalos szövegváltozat bicskanyitogató hivatalnoknyelven íródott, kérjük, érzék be ezzel a változattal.)

A rendszám, két személyt is szállítani képes nagyobb motoroknak van egy utánozhatatlanul romantikus vonzerejük: a hátsó ülésen ülőnek egyszerűen muszáj átölelnie a motort irányító vezetőt. Egy autóban egymás mellett lehet durcásan, a másiktól látszólag tudomást sem véve akár órákon keresztül is utazni, egy motoron ez lehetetlen.

Miért éppen Suzuki?

A Suzuki most ünnepli alapításának 100. évfordulóját. Viszonylag korán bekapcsolódott a motorkerékpár-gyártásba. 1951 novemberében a tervezőgárda egy kerékpárra szerelhető motorblokk kifejlesztésén kezdett el dolgozni, 1952-ben a Suzuki bemutatta a Power Free E1-et. Elnézve az akkori képeket, az indulás megmosolyogtató: az inkább kerékpárra emlékeztető léghűtéses motor pontosan 1 lóerőt teljesített. A japán fiatalok erre a járgányra spóroltak, miközben arról álmodtak, hogy egy olasz vagy német gyártmányú "igazi" motoron száguldoznak.



A Suzuki mérnökei viszont nem álmodoztak:

a japán szervezőképességet, munkabírást és a mindenkori legújabb fejlesztéseket sorba állítva elkezdtek letörölni a mosolyt a konkurens arcáról; egyre több, és ami ennél talán lényegesebb, egyre jobb motorokat gyártottak. Tíz évvel az első Suzuki kétkerekű bemutatása után, 1962-ben a Suzuki megnyerte fennállásának első világbajnokságát, 50-es kategóriában a brit Isle of Man Tourist Trophyn, a világ egyik legpatinásabb motorversenyén, melyet már 1907 óta megrendeznek. Innentől kezdve nem volt megállás: ma a Suzukit minden idők egyik legeredményesebb sportmotorjaként tartják számon. 1976-ban új koncepciót indított útjára a Suzuki. Belefogott a négyütemű motorok fejlesztésébe, elindulva azon az úton, amelyen ma is jár. Az első modellek a GS 400 (a mai GS 500 és GS 500 F modellek őse) és a négyhengeres, dupla vezérműtengelyes GS 750 (a ma is kapható GSX 750 F elődje) voltak. A Suzuki ma nyolc kategóriában a 80-tól az 1300 köbcentiig, legyen szó quadról, crossról, endúróról vagy sport túramotorról, azt adja, amiről egykor a háború utáni generációk csak álmodhattak: a kiváló minőség, a megbízhatóság és a teljesítmény hibátlan kombinációját.

Miért éppen GSX-R 600?

A GSX-R sorozat annak idején alaposan felbolygatta a motorgyártók fej fej mellett haladó élbolyát: a több mint 20 éve bemutatott első GSX R körülbelül úgy hatott a versenytársakra és a csillogó szemű publikumra, mint amikor a fekete-fehér tévékhez szokott közönségnek bemutatják az első színes tévéket: „Így is lehet? Ilyen is létezhet?” – kiáltott fel a meglepett nézősegreg. Hirtelen mindenki a Suzuki GSX-R-ről beszélt, a motorosok elkezdtek számolni, hogy mennyi is az annyi, a konkurencia pedig azonnal utasította saját fejlesztőgárdáját, hogy haladéktalanul fogjon hozzá egy, a GSX R-hez hasonló könnyűsúlyú gép kifejlesztéséhez kompakt motorral, alumíniumötvözetű vázzal. Másolni persze lehet, de kérdéses, hogy érdemes-e? A Suzuki félelmetes tempót diktál a fejlesztésben, jelenleg már a hatodik generációs GSX-R 600-as szupersport kategóriánál tartunk. A motorokban visz-

szakosznak a sportsikerek, a MotoGP és a superbike-versenyek technológiája. A vázat és a motort átdolgozták, hatékony felfüggesztéssel és radiális fékekkel párosították, és a Suzuki legendás Integrált Design idomaiba öltöztették. Ha figyelmen kívül hagyjuk a lámpákat, a tükröket és azt a tényt, hogy ez a legtisztább működésű négyhengeres 600 cm³-es motor, amit a Suzuki valaha épített, akkor máris olyan versenygép áll előttünk, amellyel könnyűszerrel uralhatjuk a versenypályát. Motort sokan gyártanak, de a lényeg itt is a részletekben van: a tökéletesebb égés érdekében a Suzuki a versenysportból vette át az irídiumelektródás NGK gyújtógyertyákat. Az SDTV, azaz a kettős pillangószelepes, dupla befecskendezős rendszer új generációs injektorokat kapott. A GSX-R gépek fejlesztésében van néhány kiemelt szempont: a gépet nem csak azért rakták tele a legfejlettebb elektroni-

kával, hogy minden korábbinál jobban gyorsuljon, de azért is, hogy a 125 lovas gép könnyen kezelhető legyen. A szakértők egyetértenek abban, hogy az utcai 600-asok között a Suzuki GSX-R 600-as az etalon. A hatodik generációs GSX-R 600-as azonnal felismerhető az utcán, amellet, hogy az egyik legki-egyensúlyozottabb futóművel, a legerősebb és legnyomatékosabb erőforrással, a leghatékonyabb fékrendszerrel és az egyik legkényelmesebb üléspozícióval gurul le a gyártósorokról.

Miért emberközpontú?

Mert a GSX R 600-ast elsősorban olyanoknak tervezték, akiknek a motorozás nem más, mint tiszta öröm. Ezért fordítottak olyan nagy gondot a részletekre: a lámpatest közepén található a halogén tompított fényszóró, a központi fényszóró mellett pedig

két halogénreflektort helyeztek el. Így az új lámpablokk nagyobb területet világít be, kanyarodáskor pedig jobb látási feltételeket tesz lehetővé. Ha valaki beüti a keresőbe a GSX-R 600-as kulcsszót, igen tekintélyes rajongótá-
lapja a GSX-R fantasztikusan kezelhető futóműve és a nagyon

jól szabályozható fékrendszere. De a Suzuki szerint a jó lehet még jobb. A 2009-es modellen nemcsak az első villa, hanem a hátsó központi rugóstag is teljes mértékben állítható. Az előfeszítés mellett a húzócsillapítás, valamint a gyors-lassú nyomófokozat is külön-külön szabályozható. Az első fékrend-

szeren is változtattak: elől dupla, radiális, 4 dugattyús, 310 mm-es tárcsát, hátul 1 dugattyús, 220 mm-es tárcsát szereltek fel. Az új GSX-R 600-as modell új első és hátsó kerekeket is kapott. A felnik mérete nem változott, de merevebbek, könnyebbek és ellenállóbbak lettek.

>> Rozsnyai Gábor

Miért jó motorozni?

Erre a kérdésre körülbelül annyira lehet egzakt választ adni, mint amikor a Mount Everest első hódítójáról, a legendás George Mallorytól megkérdezték, hogy miért mászta meg a Himalája egy másik, 8000 méternél magasabb hegyét. „Mert ott volt” – hangzott a válasz. Motorosnyelvre lefordítva: vétek nem meglovagolni egy kétkerekűt, és semmihez sem hasonlítható élményeket szerezni.

Vétek nem meglovagolni egy kétkerekűt, és semmihez sem hasonlítható élményeket szerezni



Suzuki-ival a vízzen



„Kizil város közelében motorcsónakázott, majd egy kis tengeralattjáróval 1400 méter mélyre merült a Bajkálban” – tudják, kiről szólt a fenti kis színes hír? **Vlagyimir Putyin** orosz miniszterelnökről, aki a Bajkál-tónál tett vakációja alatt is szorgosan építette macsó imidzsét. A feketeöves dzsúdómester, korábbi elnök minden alkalmat megragad, hogy bebizonyítsa: ő a legény az érintetlen orosz tájakon.

A ki vette magának a fáradságot, és végignézte a félmeztelenül pózoló Putyinról készült képeket, annak feltűnhetett: a Bajkál-tó kristálytisza vizén **Suzuki csónakmotorral hasították a habokat**, nem véletlenül. A Suzuki csónakmotorokat úgy tartják számon a hozzáértők, mint az egyik **legmegbízhatóbb erőforrást**. Nálunk is jól cseng a Suzuki neve, de mást jelent: Magyarországon 100 megkérdezettből 80 valószínűleg az autókra asszociál a Suzuki hallatán, 19-en a kétkerekű motorokat említik, és talán 1 ember van, aki tud arról, hogy a Suzuki hajó- és csónakmotorok gyártásával is foglalkozik, a Suzuki ezen a téren is a világ egyik legjobbja. A csónakmotorok két nagy csoportját a beépített motorok és a külmotorok alkotják. Ez előbbieket a vagyonokat érő beépített motoros jachtok-

hoz használják, amilyeneket filmekben vagy nyaraláskor, divatos tengerparti üdülőhelyek kikötőiben csodálhatunk meg. Az utóbbiak tartoznak az átlagpolgár számára is elérhető kategóriába, de ez nem okoz semmiféle kompromisszumot. A Suzuki mára eljutott odáig, hogy motorjai könnyűek, **környezetbarát minősítésűek**, egyszerűen kezelhetők és csendesek. Olyanok, amelyek a hajó vagy a csónak farában egyszerűen csak teszik a dolgukat. Lássuk be: autózni ma már szinte muszáj, négykerekű jármű nélkül nem tudjuk elvinni a gyereket az iskolába, hétvégén bevásárolni vagy a nagymamához. Az autó életünk része, még akkor is, ha idegőrlő reggelente a dugóban araszolni, „vicces” rádióműsorokat hallgatva. A motorcsónakok világa más: itt még élő természettel találkozhatunk, a kezünket kinyújtva valódi folyóba mártva hűsíthetjük

magunkat, és jórészt a magunk urai vagyunk. Nincs stressz, a dugó fogalma értelmezhetetlen, csak a szél, a víz és mi vagyunk kint a természetben. A kapcsolat sokkal élőbb a csónakban utazók és a táj között. Figyeljék meg egyszer: akik a kikötőben túra után kiszállnak egy csónakból, mindannyian mosolyognak. Aki volt már valamelyik szinte érintetlen Tisza-ágban vadkacsalesen, az tudja, hogy milyen nagy szolgálatot tesz ilyenkor egy játszói könnyedséggel irányítható csónakmotor. Az új **DF 100-as** modellt nemrégiben mutatták be, ez a befecskendezős motorcsalád legújabb tagja. Kis méret, divatos forma, elektronikus gázadás – ezek jellemzik a Suzuki fejlesztését a négyüteműek világában. A DF 100-as típuszáma megtévesztő: igaz ugyan, hogy van két nagyobb testvére, mégis ez a majd' kétliteres 115 lóerős, elektronikus befecskendezéssel



ellátott, nagy nyomatékot leadó, ugyanakkor kompakt kivitelű motor számít a családban a **leghatékonyabbnak**. Ennek a típusnak a károsanyag-kibocsátása minimális, nyugodt lelkiismerettel vágathatunk neki a holtágak felfedezésének. Ma már sok hajót szerelnek fel GPS-szel, halradarral, rádióval, egyszerűen egy sor elektromos berendezéssel. Ezért is hasznos a DF 100-as nagy kapacitású, 40 amperórás generátora, amely megfelelő mennyiségű elektromosságot termel. Többek között ezek a tulajdonságok azok, amelyek a hajók széles skálájára teszik ideálissá ezeket a motorokat, a horgászahajóktól a szabadidőhajókon át egészen a kisebb jachtokig. **Öröm birtokolni és használni**. Putyin, minden oroszok ura se véletlenül választotta.

>> Rozsnyai Gábor

Way of Life!


SUZUKI

A mi autónk



www.suzuki.hu

4X4



maximális biztonság

Kaland vagy nyugalom? A 4X4 technológiával felszerelt SX4, Grand Vitara és Jimny mellett nem kell választania. Az ideális nyomatékelosztásnak köszönhetően a járművek úttartása minden körülmények között optimális, akár süppedő homokban, sárban vagy mély hóban is.

4X4 Suzuki-modellek. Ha a biztonság Önnek legalább olyan fontos, mint a kaland.

Üzemanyag-fogyasztás: 7,0-10,6 l/100km; CO₂-kibocsátás: 143-245 g/km


MAGYAR
OLIMPIAI
CSAPAT

A Suzuki a Magyar Olimpiai Csapat
Gyémánt fokozatú támogatója

hat