

# hvg

2008. AUGUSZTUS 30. ■ 35. SZÁM ■ ÁRA 295 FT

Egy HVG-s per anatómiája 16. oldal

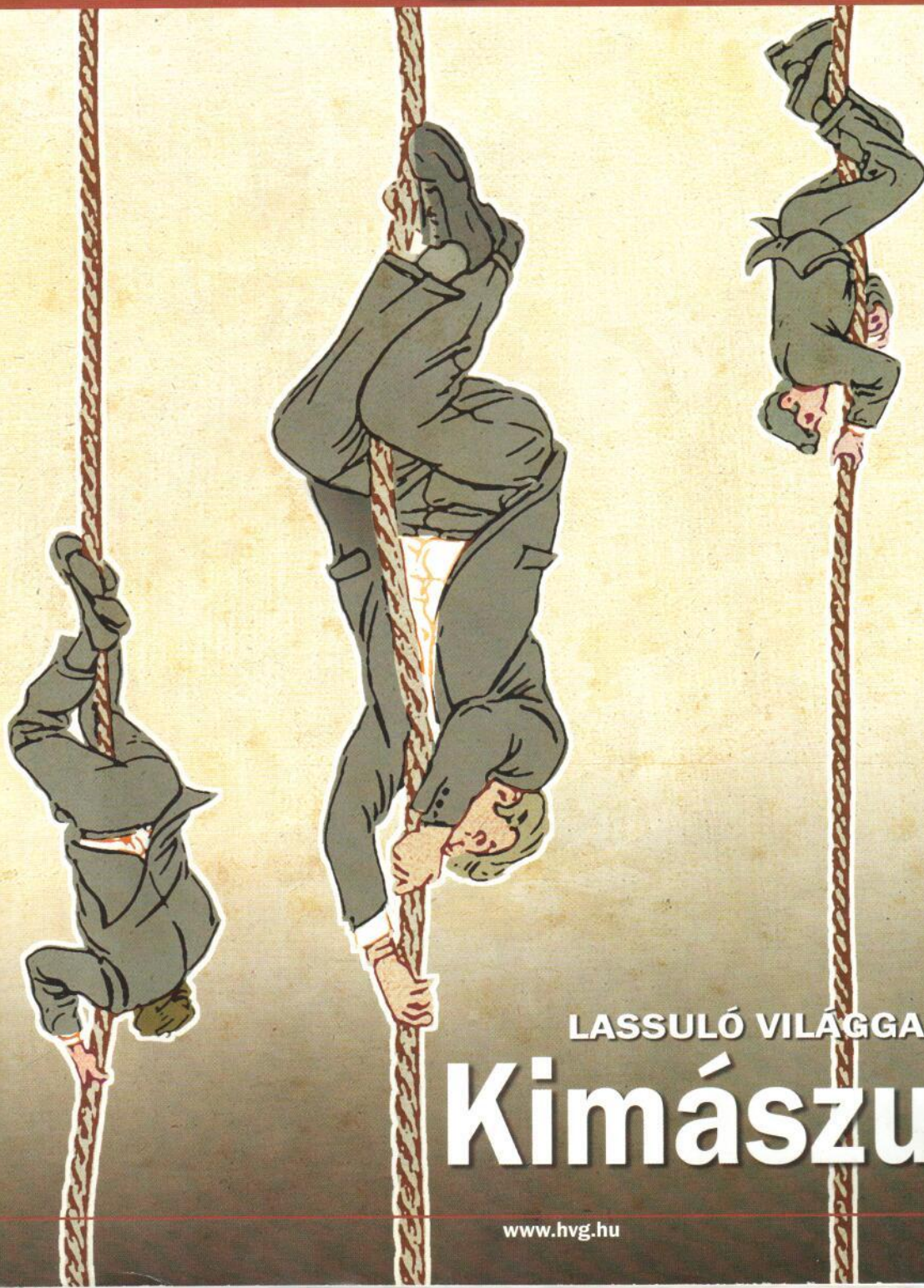
Háborúzás az interneten 37. oldal

Mol-terjeszkedés Ausztriában 89. oldal

Kína az olimpia után 26. oldal

Egerszalók: milliárdos befűrdőprojekt 79. oldal

Trend: Biciklimánia 47. oldal



LASSULÓ VILÁGGAZDASÁG

# Kimászunk

[www.hvg.hu](http://www.hvg.hu)



ratra” – említ egy fontos momentumot Kiss Csaba alezredes, az ORFK baleset-megelőzési bizottságának ügyvezető elnöke. Szerinte sokan nem ismerik az e tekintetben mindkét járműre azonos szabályokat. Mint mondja: „A mulatozni vágyóktól gyakran hallani, hogy kocsit helyett kerékpárral mennek a szórakozóhelyre, mintha az alternatíva lenne.”

Az ország biciklisbaleset-mentessé tételéről eltér a szakemberek véleménye (a sikerről lásd írásunkat a 63. oldalon). „A kerékpárok csak látszatbiztonságot nyújtanak, a legtöbb baleset ugyanis autó- és kerékpárút találkozásánál történik. Ha autós és biciklis egy úttesten közlekedik, jobban figyelnek egymásra, jobban együttműködnek” – áll elő meglepő elmélettel László János, aki tengerentúli városok ezzel kapcsolatos tapasztalataira is hivatkozik.

Az autósok nem látják a bicikliseket – hangzik a szakemberek egyöntetű véleménye a legnagyobb gondról. „Az egyik gyorsforgalmi úton egy kamionos maga alá gyűrt egy bicajost. Egy idő után észrevette a bajt, kiszállt, és az autó alá nézett. A látvány annyira sokkolta, hogy infarktust kapott, és meghalt” – említ egy szájról szájra terjedő, egyfajta fájdalmas igazságot szolgáltató legendát Károly, a már idézett biciklis futár.

„Autósok és kerékpárosok egymáshoz kell szoknia, mint egy házasságban” – véli a húszas éveiben járó Balla András, aki mindennapos kerekzése során csak akkor lódul neki a kereszteződéseknek, ha meggyőződött róla, hogy a szintén oda érkező autóvezető látja őt, és átengedi. Az egymáshoz való alkalmazkodás szükségességét igazolja a Nyugat-Európában született empirikus megállapítás: ahol nő a kerékpározók száma, ott fajlagosan csökken a baleseteké. Éppen ezért – és természetesen a környezetvédelmi haszon miatt – az említett kerékpárosklub pozitív diszkriminációt szorgalmaz: kerékpársávokat nyitna az ismert belvárosi főutakon, és a KRESZ-en is módosítana a biciklisek javára (a szabályokról és esetleges változásairól lásd Bicajos-KRESZ című írásunkat a 61. oldalon).

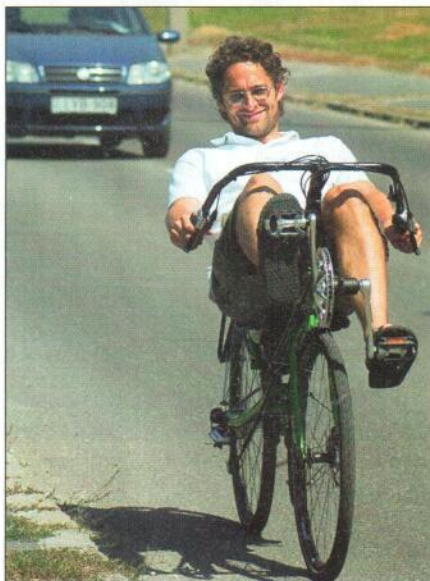
Moderálják magukat a vadul biciklizők – így lehetne summázni a rendőrök óhaját. „A Szépvölgyi úton a megengedett negyven helyett nyolcvannal zúgnak lefelé a profi és önjelölt sportolók” – említi Szécsi Tibor rendőrőrnagy, a Budapesti Rendőr-főkapitányság osztályvezetője. Ha elkapják a biciklist, járművezetőként megbüntetik, ám ez általában csak pénzbírságot jelent.

SINDELYES DÓRA

BRINGADIVATOK

## Reku és a többiek

Az egykeres monocyklik vagy a rekunak becézett fekvőkerékpárok egyelőre csak színezik, a városi és országúti versenybringa-variációk viszont már diktálják a hazai drótszamárdivatot.



Fekvőbiciklis száguldás Budapesten. Szokatlan rekorder

**A**z ilyen országúti versenybringa jellegű gépek egyre inkább mennek. Még azok is ilyenre gyúrnak, akik nem munkára használják” – summázza tapasztalatait Nagy Sándor péceli biciklis futár, aki augusztus 12-én

pattant egy alkatrészből alkatrészeire saját maga által összerakott s így félmilliót kóstáló versenygép nyergébe, hogy egy palacknyi pesti gyógyvizet kézbesítsen a zarágozai világiállítás magyar pavilonjába. A statisztikák még nemigen tükrözik az úttájjal fogyatékos gyermekek részére gyűjtő futár által favorizált versenybringák új divatját.

Az évente eladott negyedmillió kerékpár bő háromnegyede még mindig hegybringa, angolul mountain bike, rövidítve MTB. Ez azért is meglepő, mert a vásárlók zöme korántsem erdei túrákra vagy terepezésre használja ezeket a gyakran lengéscsillapítókkal is tuningolt gépeket. A túra-, más néven trekking biciklik és a hagyományos, városi (illetve falusi) közlekedésre alkalmas úgynevezett city bike bringák azonban egyre inkább divatba jönnek – választa a HVG kérdésre Kovács Bálint, aki egy óbudai kerékpárszaküzletet vezet évek óta. Ez utóbbiak kifejezetten a flaszterra való, hiszen kerekeik nagyobb átmérőjűek, mint az MTB-kéi, ugyanakkor vékonyabbak is, így sokkal könnyebb tekerni velük. A már 30 ezer forint körüli áron is hozzáférhető kétkerekűek több (általában három-négy) sebességfokozatúak, kormányuk egyenes vagy

## Négykerekűek kétkerekűi

A szabadidős divathullámról az autógyártók sem akarnak lemaradni, így ma már a hazai autósalonokban is lehet nulla emisszióval büszkélkedő járműveket kapni. Az autógyártók jó része persze nem saját gépsorait állítja át négyről két kerékre, hanem patinás kerékpárüzemekkel áll össze. A Volvo például Cannondale bringákat forgalmaz saját márkajelzésével. Mások viszont saját hatáskörükben fejlesztenek, mint mondjuk a BMW legújabb, Fichtel & Sachs típusú elektronikus automata váltóval szerelt gépét, amelyhez hidraulikus tárcsaférendszer és spéci len-

géscsillapítók is járulnak. A Subaru kétkerekűje viszont – hűen az autóhoz – összerék-meghajtású: a kardántengelyes gépezet révén hajtott az első kerék is. Kevésbé köztudott, hogy a Peugeot mellett a Rover is szinte a cég fennállása óta készíti bringákat. A legismertebbek és talán a legdrágábbak mégis a Porsche biciklik, amelyek közül még a legolcsóbb is félmillió forintot kóstál. A nem sokkal olcsóbb Mercedes Bike Collection legújabb darabjainak különlegessége, hogy légrugóval szerelik őket, csakúgy, mint négykerekű társaik Stuttgartban.

## A csúcs és a gagy

A HVG kérésére az egyik leghíresebb olasz versenbringagyártó, Dario Pegoretti munkatársa, Merényi Dániel vette görcső alá a magyar piac legráغبább és legolcsóbb drótszamarát.

**Trek Madone 6.9 Pro (2008) – ára: 1 699 000 forint**  
Profiknak, illetve olyan „hobbikerékpárosoknak”, akik szabadidejükben ugyanúgy edzenek, mint az ebből élő versenyzők. A Giro d'Italia idei nyertesé ilyen gépen kerékezték. Nem évtizedes használatra tervezték.

**Kerekek:** Bontrager Aelous típusnevű karbontechnológia. A felük 50 milliméter magasak, az agy felőli oldalon elvékonyodnak, azaz késként szelik a levegőt. A felüket elől-hátul összesen 16 küllő köti össze a kerékgagyakkal. Az agycsapágyak kerámiabevonatú golyókkal szereltek, a még kisebb gördülési ellenállás érdekében.



**Váltás, fékezés:** Shimano Dura Ace országyúti csúcscssett. A hajtókarok kovacsolt alumíniumötvözetből készültek. A váltórendszer elől két, hátul tíz lánckerék kombinációban működik. A lánckerékek elől és hátul is a lánccsalprofiljának megfelelő felületi marással készülnek, az első lánctányérokba épített stíftekkel lehetővé téve a terhelés alatti váltást, amely a fékkarokba épített váltóművel irányítható. A fék-váltó kar a kerékpárosok tenyérméretéhez idomítható. A fékek elől és hátul két forgáspontosak, csapágyazott tengelyeken mozdulnak el, hogy tartósan, megbízhatóan, jól adagolhatóan lehessen használni őket.

**Váltás, fékezés:** A matrica alapján a SunRun szállította. Az egy évtizeddel ezelőtti tajvani kerékpárokat Sun Race nevű alkatrészekkel szereltek, ezért ez alighanem ugyanolyan megtevesztő márkanév, mint az Adios vagy a Reboak. A hátsó váltó a szép emlékü Shimano TY-20-as fércmásolata. A váltóttest elemeit laza szegecskötéssel rögzítették, amely új állapotban is pontatlan, ráadásul nem lehet javítani. A váltókar nem pozícionált, akár a negyven évvel ezelőtti szerkezeteknél. A váltóegységek egyébiránt hátul hat, elől három lánckerék között mozgatják a lánccsal. A fékrendszer a Shimano V-Brake kóppintása. A fékkarok fröccsöntött műanyagból vannak, a féktestek szintén.

**Mission (2008) – ára: 15 000 forint**  
Mountain bike, azaz hegybringa. Elvileg arra rendeltek, hogy egy 150 centi magas, 40 kilós srác vagy éppen 180 centis, 85 kilót nyomó édesapja is biztonságosan kerékezzon erdőn-mezőn, hegyen-völgyön.

**Váz:** Az amerikai Trek saját technológiájú úgynevezett inhomogén vázstruktúrát használ. (Az első ilyen vázat 1989-ben mutatták be, Lance Armstrong révén hét Tour de France-győzelmet aratott.) Az első villát kivéve egy időben készül, azaz nem külön szerkezeti egységekből épül fel. Olyan szénszázstruktúra, melyet a váz különböző pontjain változó száliránnyal, változó falvastagsággal alakítanak ki. A mai csúcsvázaknak nagyon merevnek kell lenniük, hogy a versenyző izomerejét minél kevesebb veszteséggel továbbítsák a hátsó kerék felé. Ugyanakkor elég, az útfelületről érkező rezgést kell elnyelniük, hogy el lehessen tölteni a nyergükben akár öt-hat órát is.

**Váz:** Egyszerű acélötvözet. Igénytelenségéről sokat elárul, hogy a csőátmérők különbözőségéből adódó problémát lapítással hidalták át. A hátsó villapapucsok lemezről kivágyott darabok. A váz hegesztése salakos, a pontatlan munkát még a festés sem képes eltakarni. Egy átlagos erdei túra alkalmával fellépő erőhatások már komoly kihívást jelentenek a szerkezetnek, nem beszélve arról, hogy a váz pontatlanságai, megmunkálási hiányosságai más alkatrészek működésére és élettartamára is hatással vannak.



**Kerekek:** Az egyes küllőanyagból kilátszik a menet, a többiből a felnszalag felé lóg ki a küllő. Az agyak acéltüstében rossz minőségű kónuszon pontatlanul megmunkált golyók futnak, zsír közebeiktatása nélkül. Az abroncsokban már új korukban akkora feszültség van, hogy centírozhatatlanok.

– a „nagyamama cangájához” hasonlóan – ökörszarvszerű.

Trendinek számítanak a Nyugat-Európában, elsősorban Hollandiában már bő két évtizede hódító fekvőbiciklik is. Az angol recumbentnek, magyarul rekumbensnek nevezett vagy csak egyszerűen rekunak becézett – 200 ezer forinttól kezdődő – modellek egyre gyakoribbak a magyar utakon, de általános közlekedési eszköz aligha lesz belőlük. Pedig – mint azt a magyar forgalmazásban úttörő szerepet játszó Evobike-nál a HVG megtudta – a kétkerekes 130 kilométer per órás sebességrekordját egy rekuval érték el. Az aerodinamikai alaptulajdonságok – a félig fekvő ember légellenállása lényegesen kisebb, mint egy nyeregben gönyedőé – mellett ugyanis egy ilyen masina foteljében ülve a delikvens meg tudja támasztani a hátát, s így jóval nagyobb erővel képes tekerni. Ugyanakkor városi viszonyok között – legalábbis a tapasztalt futárok

szintén – egy rekuval megoldhatatlan a járdázás és az autók közötti manőverezés.

**A zsonglörködésre sokkal alkalmasabb a Magyarországra szintén pár éve begyűrűzött, mono- vagy unickli néven jegyzett egykerekes. A cirkuszi manézsból az utcára került – huszon-egynéhány ezer forinttól hozzáférhető – járgányok a piaci statisztikákban még nem tűntek fel, ugyanakkor évente pár száz darab gazdára talál Magyarországon is. Már csak azért is, mert a Lajtán túl rendkívül népszerű, a BMX-viadalok mintájára szervezett versenyeken a magyar fiatalok egyre sikeresebbek. Az egyik legnagyobb egykerekesgyártó holland Koxx gyári csapatának négy magyar srác is a tagja. A tavaly karácsonyi vásárlásokkor a kereskedői tapasztalatok is alátámasztották a jármű népszerűségét (HVG, 2007. december 8.). Szerintük a monocikli azért is hódít, mert könnyebben föl lehet vinni tömegközle-**

kedési járműre, márpedig sok fiatal első-sorban a buszmegálló és a lakása, illetve az iskolája közötti utazásra használja a cangát. Nem véletlen, hogy közel egy tucat hazai klub tömöríti az extra ügyességet követelő monocikli megszállottait.

Az egykerekeseket forgalmazók kínálatában található egy másik divattermék: az összecukható, sporttáska méretűre hajtogatható, pillékönnyű bringa, amelyet némi gyakorlással fél perc alatt bárki összeszerelhet. Az egykorvult bitang nehézz hazai, lengyel avagy keletnémet kempingekre csak eme egyetlen funkciójukban hasonló járműveket – a balatoni vagy adriai kikötőkben egy-egy méregdrága jachthoz promóciós ajándékként mellékeltek kétkerekesével tekerő vitorlázók mellett – a belvárosi üzletemberek kezdték el népszerűsíteni. Borsosabb – 150 ezer forinttól kezdődő – áruk miatt azonban valószínűleg sosem lesz belőlük valódi népszerűség.

VAJNA TAMÁS