

SEIKO magazin

SEIKO
a Magyar Vitorlás Szövetség hivatalos időmérője



2008 | 02

A SPRING DRIVE ŰRSÉTÁRA INDUL

BASELWORLD 2008

UTAZÁS AZ IDŐBEN

VELATURA
AUTOMATIC
CHRONOGRAPH



Vízen, földön, levegőben

Kedves Olvasó!

Sebeséget váltottunk, és vízen, földön, levegőben is az élre törünk. A Baselben megtartott Óra Világkiállításán lehullottak a leplek a 2008. évi újdonságokról. Mint azt a következő oldalakon láthatják, az Arctura-kollekció megújult vonalvezetéssel lép az elegánsan sportos órákat kedvelők elé, mintegy hidalva képezve a motorsport jegyeivel készülő Sportura, és az elegáns Premier-sorozatok között. A vízisportok kedvelőinek készülő Velatura egy igazi nyugalmas rejtő a következő évre: az 1969-ben a világon először bemutatott oszlopkerek-rendszeri és függőleges kuplungot tartalmazó mechanikus automata kronográf teljesen megújulva, limitált kiadásban kerül a boltok polcaira.

A Yachting Timer funkcióval készülő óráink hamar kedvelt eszköze lett a hazai vitorlázóknak. A lendületet tovább erősítendő kötöttük meg a Magyar Vitorlás Szövetséggel partneri szerződésünket, miszerint a SEIKO Velatura Yachting Timer a hazai szövetség 2008-as esztendei hivatalos időmérője. A megnevezés cím továbbá azt is jelenti, hogy több más hazai és nemzetközi verseny mellett Európa leghosszabb távú tökerülő versenyének, a 40. Kétszalag versenynek is időmérő leszünk.

A Luxurategória órája, a Spring Drive ezúttal egy valóban különleges túrára vezet el. Richard Garriott űrturista idén októberben indul a nemzetközi űrállomásra, ahová társaként a világ egyetlen töredékszégmenszerű járású mechanikus óráját választotta, természetesen kronográf komplikációval bővítve. A kihívással járó nehézségek megoldásáról mérnökök csapata gondolkodott, nem mindennapi ötletekkel.

Kellemes szórakozást!

Lichtenberger Attila



Tartalom

BASELWORLD

08 A stand neve:
Kocka

09 Spring Drive

A csendes forradalom folytatódik

10 Arctura

Ív az ívben

11 Velatura

Diver Chronograph 200m

12 Sportura

Kollekció a motorsport számára

13 Premier

Új öltözetben a hagyomány

SPRING DRIVE

14 Spacewalk
Chronograph

Egy óra az űrben

VELATURA

20 Automatic
Chronograph

A versenyzés győztese

VITORLÁS SPORT

24 Kékszalag

A vitorlásverseny

KULTÚRA

30 Utazás az időben

A SEIKO nem mindennapos
története III. rész

RIPORT

34 Scholtz Imre

Két test egy lélekben

SZABADIDŐ

38 BL Apartments &
Yacht Club

Ha egy kikötőnél többre vágik...

JÁTÉK

44 Sudoku



KIADJA a TMC Kft., a SEIKO órák hivatalos magyarországi forgalmazója

FELELŐS KIADÓ: a társaság ügyvezető igazgatója
SZERKESZTŐBIZOTTSÁG: Lichtenberger Attila,

Hármor Iván, Pap Viola

CÍM: 1134 Budapest, Csángó utca 4/B.

TELEFON: +36-1/350-2063

FAX: +36-1/237-0548

INFORMÁCIÓ ÉS HIRDETÉSFELVÉTEL:

Lichtenberger Attila Tel: +36-1/350-2063

MEGJELENIK: félévente

LAPZÁRTA: 2008. június

A magazinban szereplő cikkek, grafikák, szerkesztési és tördelési megoldások szerzői jogi védelem alatt állnak. Engedély nélküli felhasználásuk jogszabályba ütközik, és büntetőjogi felelősséggel jár. Mindennemű sokszorosítás csak a kiadó hozzájárulásával történhet. Minden jog fenntartva. Kéziratokat és fotókat nem örzünk meg, és nem küldünk vissza. A lapban megjelent hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállalunk.

MEGBÍZOTT KIADÓ: Adams Kft.,

1112 Budapest, Repülőtéri út 2.

TELEFON: +36-1/248-0518

FAX: +36-1/326-5201

E-MAIL: info@adamskft.hu

FŐSZERKESZTŐ: Hármor Iván

LAPTÉRT: Gyóni Tibor

FOTÓ: Császár Attila, Hajó Magazin, Horváth Tamás

KÉPSZERKESZTŐ: Márton Tünde

TÖRDELÉS ÉS NYOMDAI ELŐKÉSZÍTÉS: Sági Norbert

KORREKTOR: Vigh László

Peugeot business class



Az új 4007, a Peugeot első luxusterepjárója tökéletes, kényelmes, biztonságos utazást garantál bármilyen terepen. 18 colos kerekeihez hatalmas kerékjáratú ív társul, 2.2 literes HDi motorja pedig 156 lóerős, és akár 380 Nm nyomatékra is képes. Ez a robusztus, dinamikus autó csak 7.2 litert fogyaszt, részecskeszűrője (FAP) pedig minimalizálja a károsanyag-kibocsátást. A luxus és a biztonság érzését együtt növelik a szériatartozékok, az automata klíma, a legújabb, MP3-kompatibilis audiorendszer, a stabilitáskontroll (ASC), a kipörgésgátló (ASR) és a hat légzsák, valamint az opcióként rendelhető, érintőképernyős navigáció és a tolatókamera. A hét ülés közül kettő teljesen a csomagtér padlójába süllyeszthető, ami így 1686 literesre növekszik, és ami még megterhelt állapotban sem csökkenti az autó kiváló menettulajdonságait.

FEDEZZEN FEL ÚJ UTAKAT A PEUGEOT 4007-TEL!

4007



PEUGEOT

PEUGEOT TOTAL MAGYAR

Kombinált átlagfogyasztás: 7,2 l/100 km, CO₂-kibocsátás: 191 g/km, motorválozattól függően. A kép illusztráció.

Speed golf – Üss és fuss!

Megrendezték az első magyar speed golf bajnokságot. A rendezvénynek a Royal Balaton Golf & Yacht Club adott otthont. Az időjárás nem volt túl kegyes a versenyzőkhöz: közel 30 fokban láttak neki a rendezők által kijelölt 6 pályaszakasznak a fürge lábú golfosok. A táv összes hossza 2,4 km volt. A verseny napján több százan látogattak ki a balatonudvari golfpályára a Magyar Golf Szövetség által rendezett és a klubok által támogatott országos nyílt golfnap keretében.



Valódi környezetben Balaton BoatShow

Idén immár kilencedik alkalommal adott otthont a balatonlellei kikötő a Balaton Boat kiállításnak és vásárnak. Összesen száz kiállító mutatta be termékeit és szolgáltatásait a mintegy ötezer látogatónak, akik más helyszínektől eltérően nem csak szárazon, hanem valós környezetükben, a vízben is megtekinthették, sőt, ki is próbálhatták a kiállított hajókat, vitorlásokat. A szárazföldön 15, míg a vízben 20 ezer négyzetméteres területen szinte a teljes hazai vízi jármű kínálat felsorakozott.



➤ **A SEIKO támogatásával**
Balaton BoatShow

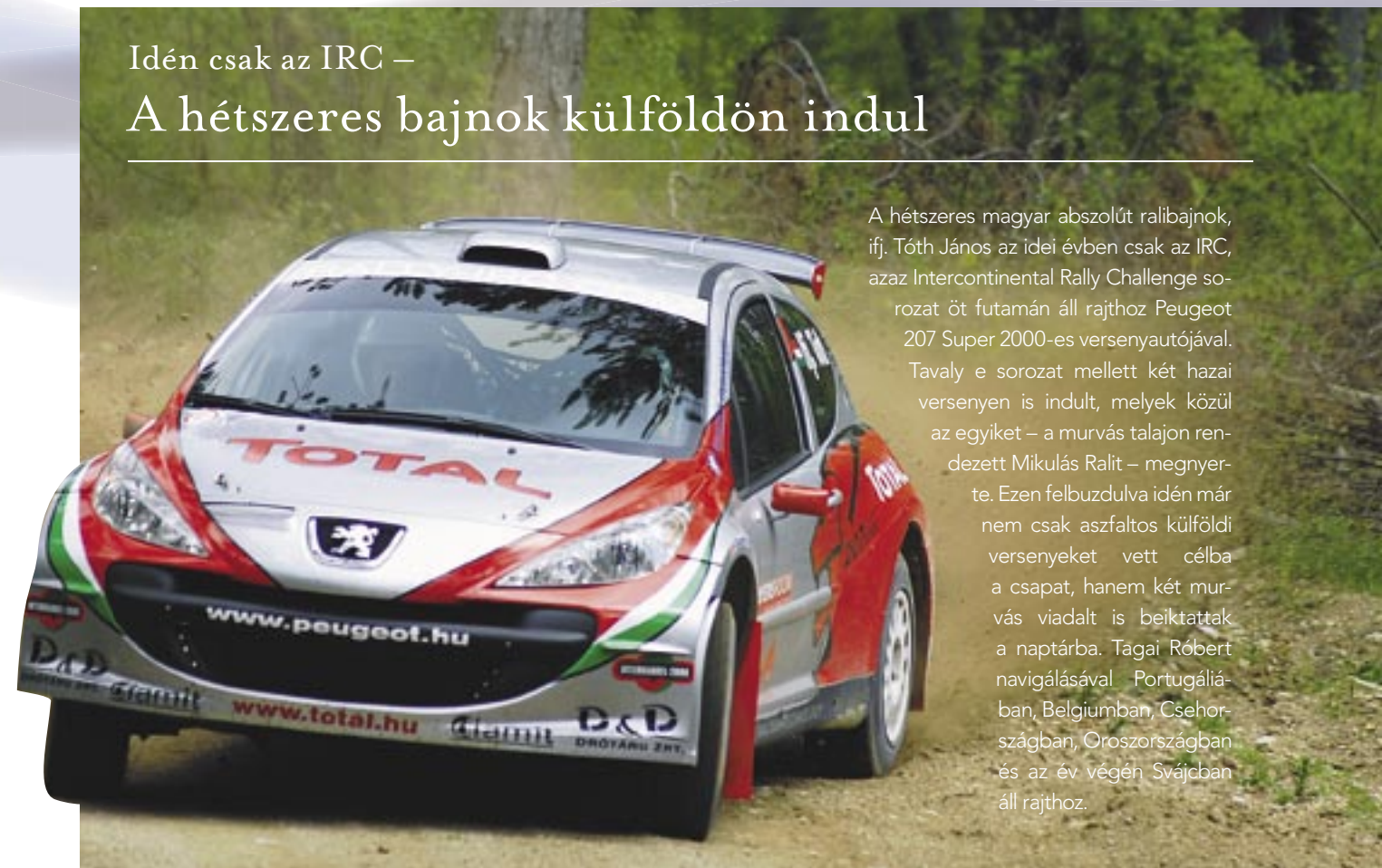
Időzóna – Új SEIKO Elite üzlet nyílt Szegeden



Újabb értékesítési ponttal gyarapodott a SEIKO márkauzlet-hálózata. Most már Szegeden is elérhetőek a SEIKO Elite kollekciójának a termékei is, az Időzóna Kft. nemrég felújított belvárosi üzletében. Az 1993-ban nyílt, és nemrég felújított elegáns óraszalon a Kárász utca közepén helyezkedik el. A környezet, a bútorok stílusa és az ott dolgozó kollegák szakképzettsége igazán exkluzív környezetet biztosítanak a SEIKO Elite kollekciója számára is.

www.idozona.hu
Szeged, Kárász u. 5.

Idén csak az IRC – A hétszeres bajnok külföldön indul



A hétszeres magyar abszolút ralibajnok, ifj. Tóth János az idei évben csak az IRC, azaz Intercontinental Rally Challenge sorozat öt futamán áll rajthoz Peugeot 207 Super 2000-es versenyautójával. Tavaly e sorozat mellett két hazai versenyen is indult, melyek közül az egyiket – a murvás talajon rendezett Mikulás Ralit – megnyerte. Ezen felbuzdulva idén már nem csak aszfaltos külföldi versenyeket vett célba a csapat, hanem két murvás viadalt is beiktattak a naptárba. Tágaí Róbert navigálásával Portugáliában, Belgiumban, Csehországban, Oroszországban és az év végén Svájcban áll rajthoz.

A stand neve: Kocka

A kockát elvetették, amikor a SEIKO elnöke az idei BASELWORLD kiállításon 5 új kaliber és 50 új modell bemutatására invitálta az érdeklődőket. A meghívó egyúttal a SEIKO új standjának, a „Kockának” a leleplezésére is szólt.



Az, hogy a SEIKO teljesen új standot épített, egyrészt annak a jelzése, hogy kitüntetett figyelmet szentel a BASELWORLD kiállításnak, másrészt kifejezése a vállalat lényegének. A SEIKO a „Kockában” látja megtestesültnek a belső erejét, a letisztult jövőképét és azt a mély és gazdag kulturális örökséget, amely a SEIKO-t oly egyedülállóvá teszi.

Az építmény éppoly meglepően ámulatba ejtő alkotás, akár a SEIKO bemutatott kollekciója. Illik a márkanévhez, amelyhez merész, innovatív és kifinomult megoldások társulnak. A szögletes építményben húzódó, 40 000 kristállyal díszített, Kristály kanyonnak elnevezett íves folyosó falában lévő kirakatokban

kerültek kiállításra az új modellek. A 9 méter magas folyosó végén sziklafallal körbevett tér fogadta a látogatókat, mintegy jelképeként a márkanév erejének. A fehér enteriőr és a természetes belső különleges harmóniával ötvöződött, így egyedülálló élményt nyújtott a rekord-számú látogatóknak.

A csendes forradalom folytatódik SPRING DRIVE

A közkedvelt Spring Drive-kollekció új tagjai mutatkoztak be az idei BASELWORLD kiállításon.

A Chronograph és a Moon Phase kaliberek a kollekció legünnepebb sztárjaiként új interpretációban gyarapították hódolóik számát.



► A Spring Drive Chronograph

A SEIKO csúcstechnológiáit felvonultató szerkezet az idő tényleges múlását követi nyomon. Az SPS003 modellből 300 db-os limitált széria készül. Ref.: SPS003



◀ Spring Drive Moon Phase

A Holdfázis kiadásnak különleges vonzerőt kölcsönöz a töredezettség-mentes járású mutatók és a Hold folyamatos keringésének harmóniája is. Ref.: SNR017

Ív az ívben

ARCTURA

Miközben megtartotta merész küllemét, a koncepciózusan ívelt Arctura fő vonásában a kinetikus mozgatószerkezet erejét követő aerodinamikai jelleg áll. A körívek előtt tisztelgő új Arctura-kollekció zászlós modellje – a korábban csak a Sportura-kollekcióban készült – Ultimate Kinetic Chronograph. A kézi összeszerelésű, SLQ025 referencia számra hallgató óra 500 darabos limitált kiadásban készül. A várhatóan 1 100 000 Ft-ért forgalomba kerülő, 9T82-es szerkezettel készülő modell különleges díszdobozban, az elnök Mr. Shinji Hattori által személyesen aláírt certifikáttal kerül átadásra az egyediséget kedvelők részére.

A kollekció többi tagja is fokozódó népszerűségnek örvend. Minthogy a legelső Kinetic-szerkezet is az Arctura-sorozatban jelent meg, így nem meglepő, hogy az idei új retrográd napkijelzős szerkezet első változatai is az ívek világában kerültek kiállításra.



▲ **Ultimate Kinetic Chronograph**
500 darabos sorszámozott kiadás.
Ref.: SLQ025



◀ **Kinetic Retrograde Day Indicator**
Ref.: SRN011

Diver Chronograph 200m

VELATURA

► **Diver Chronograph 200m**
Ref.: SNDA59

A vízisportok szerelmeseinek tavaly bemutatott Velatura-kollekció két újdonsággal lépett a látogatók elé. A Diver Chronograph órák menetes koronázára mellett immár a nyomógombok is fokozott biztonságban részesülnek a bűvársport kedvelőinek részére. Az ínyencek azonban minden bizonnyal a mechanikus automata kronográf órát fogják leginkább vizsgálni. Az oszlopkerék-rendszerrel és függőleges kuplunggal készülő óráról a 19–21. oldalon külön fejezetben olvashatnak.



► **Diver Chronograph 200m**
Ref.: SNDA63



Kollekcio a motorsport számára

Sportura

A SEIKO világon egyedülálló, kvarc és kinetikus chronographokból álló kollekciója 2008-ban egy új dupla retrográd kaliberrel, két női modellel és a Honda Racing F1 csapatának a 2008-as szezonra készített szerkezetével bővült.



► **Honda Racing F1 2008**
Ref.: SNAC03

◀ **Double Retrograde Chronograph**
A SEIKO Sportura legújabb modellje, 5 órás időzítéssel, egyedülálló dupla retrográd kijelzővel, narancssárga kronográf és fehér pontosidő-mutatókkal. Zafír kristályüvege fényvisszaverődést gátló bevonatot kapott, különleges formájú gombjai a pontos időmérést biztosítják.
Ref.: SPC039



Új öltözetben a hagyomány

Premier

A SEIKO elegáns megjelenésű óracsaládja, a Premier-kollekcio 2008-ban 15 modellel gyarapodott. Az óracsalád tokja a legújabb divatot követve néhány milliméterrel, de jól látható módon növekedett, s lett ezáltal visszafogottan markáns megjelenésű. Az új kollekció két új kalibert is jelent, a SEIKO „érzelmi töltésű” technológiájának paramétereivel.

Az elmúlt évek sikermodellje a Kinetic Perpetual megújulva jelent meg a 2008-as BASELWORLD kiállításon, melynek új, 7D56-os kalibere jól ötvözi az intelligens naptár és a 4 év járatar-talékot lehetővé tevő Kinetic Auto-Relay funkciót egy órában.



▲ Kinetic Direct Drive

Az előző évben bemutatott, kézzel is felhúzható Kinetic apró, de jellegzetes változtatásokon esett át.
Ref.: SRF007



◀ Kinetic Perpetual

A kvarcóra pontosságú automata szerkezetben a mutatók és a kijelzők közötti kontraszt élesebbé vált, könnyebben olvasható lett a számlap. Klasszikus hatás modern kifejezése.

SEIKO Spring Drive Spacewalk Chronograph

EGY ÓRA AZ ŰRBEN

2008. október 12-én újabb űrturista indul a Nemzetközi Űrállomásra. Richard Garriott útja számos különlegesség mellett olyan kísérlettel fog szolgálni, amire korábban még nem volt példa: űrsétája során a szkafanderén kívül fog viselni egy SEIKO Spring Drive Spacewalk órát. Az órát, melyet három éven keresztül terveztek a gyár mérnökei, azért, hogy professzionális társa legyen az amatőr asztronautának.

14

SEIKO
magazin
2008 | 02



Ref.: SNS003J1

Talán meglepően hangzik, mégis kijelenthetjük: a világűr a modern emberiség tudományos kísérleteinek egyik legfontosabb terepe. A földi körülmények között csak óriási erőfeszítéssel, és szinte csak tökéletlenül modellezhető viszonyok a bolygónktól alig több mint 100 kilométerre, tökéletesen adottak. Ahogy a jeles csillagász, Sir Fred Hoyle fogalmazott: „A világűr nincs messze, alig másfél óra kocsival. Miért ne használnánk ki ezt a páratlan lehetőséget, ha egyszer itt van tőlünk karnyújtásnyira?” Az űrkutatás már eddig is számos, a mindennapok részévé váló felfedezéssel és találmánnyal (pl. teflon) gazdagította az emberiséget, míg a súlytalanságban elvégzett kísérletek a gravi-

táció viszonyai között írták újra a tudomány számos fejezetét. A SEIKO a kezdetektől az innovációra, a folyamatos fejlődésre és fejlesztésre alapozza működését, ez viszi előre a céget, és ettől tud a mai napig a legjobbak egyike lenni. Három évvel ezelőtt, amikor elkezdődött a SEIKO „Csendes forradalma”, azaz bemutatták a Spring Drive technológiát, a vállalat egy újabb mérföldkövet hagyott maga mögött. A korábban soha nem látott technikai megoldásokat felvonultató modellcsalád még abban az évben (2005-ben) elnyerte a TimeZone által adományozott Az Év Órája elismerést. 2008-ban pedig a Spring Drive Spacewalk kilép a világűrbe.

MIÉRT A SPRING DRIVE?

A kérdés azonnal adja magát, hiszen számos más kiváló technológia is szóba jöhetne a történelmi utazás alanyaként. Jobban megvizsgálva a kérdést azonban nyilvánvalóvá válik, hogy ezt a missziót csakis a Spring Drive-val lehet elképzelni és megvalósítani. A földi körülményeknél összehasonlíthatatlanul zordabb űrbeli viszonyok rendkívüli módon igénybe veszik az órák érzékeny szerkezetét. Az űrutazáshoz tehát, pláne az űrsétához, melynek során Richard Garriott a szkafanderén kívül fogja viselni az órát, egy olyan szerkezet kellett, amely könnyű, hihetetlenül erős, könnyen kezelhető, még könnyebben leolvasható, és működését nem befolyásolja a súlytalanság és az óriási hőmérsékletingadozás. A SEIKO mérnökeit páratlan kihívás elé állította a feladat. Első lépésként meg kellett határozni az „űróra” mozgató szerkezetét. Az elemes szerkezeteket azonnal ki is zárták, azok ugyanis nem elég

biztonságosak egy ilyen feladathoz. A mechanikus szerkezetek, illetve a Spring Drive szerkezetek közül kellett választani. A döntést két tényező befolyásolta leginkább: a biztonság és a pontosság. Miután a majdani „győztest” mínusz 20 és plusz 70 °C között használják, hangsúlyos volt, hogy olyan órát küldjenek az űrbe, amely ilyen hőmérsékleti viszonyok között is abszolút megbízhatóan működik. Márpedig a mechanikus órák, felépítésükből adódóan, képtelenek ilyen körülmények között 100%-os pontossággal teljesíteni – a hagyományos szerkezetek és technológiák ugyanis kevésbé stabilak. A hagyományos szabályozó szerkezetek helyett a Spring Drive modellekben a Tri-synchron szabályozó egység működik, amely egyszerre állít elő és használ mechanikus, elektromos és elektromágneses energiát – így sokkal kevésbé van kitéve a hőmérsékletingadozásból adódó veszélyeknek.

SEIKO SPRING DRIVE SPACEWALK

A modell fejlesztése során a SEIKO mérnökei mindvégig Richard Garriott űrmisszióját tartották szem előtt. Így készült el ez a könnyű, légmentesen záró, könnyen olvasható és használható, pontos és biztonságos óra.

A légmentesen záródó szerkezetek gyártásában már bőven van tapasztalata a SEIKO-nak, hiszen évtizedek óta készítenek órákat bűvárok számára, melyek, akár 1000 méteres mélységben is megbízhatóan működnek. Az űrséta során szintén kiemelten fontos lesz, hogy az űrbeli vákuum és extrém hideg ne befolyásolja a Spring Drive Spacewalk működését.

A lehető legkisebb súlyról az órák anyagát adó nagy intenzitású titánium gondoskodik, amely ugyanolyan tartós és erős, mint a rozsdamentes acél, viszont 40%-kal könnyebb annál.



A súly minimalizálása azonban nem mehetett a számlapon lévő adatok olvashatóságának rovására. Vagyis az nem volt járható út, hogy minél kisebb legyen az óra. A titánium ötvözet felhasználása lehetővé tette a hagyományos méretek alkalmazását. A SEIKO mérnökei által kifejlesztett CNC-maróval bevágásokat ejtettek az óratokkon, ezáltal további 30%-kal sikerült csökkenteni a Spring Drive Spacewalk súlyát.

Az űrséta során Richard Garriott, természetesen, kesztyűt fog viselni, ezért egy olyan órát kellett tervezni, melyet még így is tud kezelni. Ezért a túlméretezett gombokat az óratok tetején helyezték el.



A legjobb olvashatóság érdekében is több elképzelés versengett, végül az a megoldás lett a befutó, amikor a chronograph kijelzői a számlap tetején helyezkednek el. A SEIKO óráin már jól bevált Lumibrite anyagot további réteggel gazdagították, így a Spacewalk sötétben háromszor olyan jól olvasható, mint más, Lumibrite technológiával ellátott órák.



TÖKÉLETES HARMÓNIÁBAN AZ IDŐVEL

A Spring Drive Spacewalk-nál alkalmasabb időmérő eszközt elképzelni sem lehetne egy űrutazáshoz. A SEIKO Spring Drive ugyanis az egyetlen olyan óra, amelyik folytonosan mozgó mutatóival követi az idő valódi múlását. A töredezettség-mentes járás, az idő folyamatos múlását mutatja, akárcsak a bolygók állandó keringése. A SEIKO száz sorszámozott darabot fog készíteni a Spacewalk-ból, melyek közül hármat Richard Garriott magával visz az űrbe. A többi 2008. decemberétől lehet megvásárolni.

SPECIFIKÁCIÓ

SPRING DRIVE CHRONOGRAPH

Szerkezet 5R86, Ref.: SNS003J1

100 darabos, sorszámozott kiadás

Óra-, perc- és másodpercmutató	
Járástartalék-mutató	
Dátum	
GMT mutató	
Tok:	nagy intenzitású titán
Szíj:	fejlesztés alatt
Üveg:	zafírüveg, tükröződéscsökkentő réteggel
Vízállóság:	10 bar
Tokmagasság:	15,20 mm
Tokátmérő:	53,0 mm (12-6h), 48,7 mm (3-9h)
Szerkezetátmérő:	30,00 mm
Szerkezetmagasság:	7,60 mm
Kövek száma:	50
Alkatrészek száma:	416
Járástartalék:	72 óra



Richard Garriott

MÁSODIK GENERÁCIÓS ŰRHAJÓS

Mint azt a bevezetőben említettük, Richard Garriott útja több szempontból is különleges lesz. Ő a hatodik űrturista, viszont az első olyan, akinek korábban már egy rokona is járt az űrben. Richard édesapja, dr. Owen Garriott a NASA asztronautája volt, és két küldetésben (1973-ban és 1983-ban) is részt vett, összesen 70 napot töltve a világűrben. Ráadásul második küldetése során végig a csuklóján lévő SEIKO óra jelezte az idő múlását. Richard 1961-ben született az angliai Cambridge-ben. Vagyonát számítógépes játékok tervezésével alapozta meg. A munka mellett az életre szóló kalandokban keresett élményt. Így járt meteorok után kutatva az Antarktison, hegyi gorillák nyomában Ruandában, vagy éppen tenger alatti hőforrásokat keresve az Atlanti-óceán mélyén. Ma a Texas állambeli Austinban él, Britannia Manor nevű birtokán. Számos jótékonyági rendezvény és alapítvány pártfogója, farmján minden évben Shakespeare-fesztivált rendez. Elvégre ő mégiscsak egy angol úr.

SPACE ADVENTURES – ÚT AZ ŰRBE

Ha a sztratoszférán túlra vágyik, keresse a Space Adventures-t! Akár így is szólhatna a hirdetése annak a cégnek, amely az eddigi öt űrturista (Dennis Tito, Mark Shuttleworth, Greg Olsen, Anousheh Ansari és Charles Simonyi) utazásait megszervezte. A Virginia állambeli Viennában található vállalkozás egyik alapítója (több egykori űrhajós mellett) az az Edwin „Buzz” Aldrin, aki az emberiség történetében másodikként lépett a Hold felszínére Neil Armstrong után. A cégnek Moszkvában is van egy irodája, ami nem véletlen, hiszen az utazás gyakorlati részét az Orosz Űrhajózási Hivatal kivitelemzi. Az emberpróbáló kiképzést Csillagvárosban kell végigcsinálni. A Szojuz TMA-13 űrhajó pedig, amely a Nemzetközi Űrállomásra viszi majd Richard Garriottot, a kazahsztáni Bajkonurból startol el 2008. október 12-én.

A versenyzés győztese

Velatura Automata Chronograph



➤ **SEIKO Velatura Automatic Chronograph SRQ001**

A 8R28 kaliber az automata kronográfok között is új érat nyit a versenydőmérésben.

A vitorlázás szerelmeseinek immáron elmaradhatatlan kellékévé vált a 2007-es Baselworld kiállításon bemutatott új Velatura kollekción. A Velatura család modelljei valójában piacra kerülésük pillanatában meghódították a vitorlázás elkötelezett hadát, hiszen a SEIKO kifinomult innovációja révén úgy szolgálják ki a tenger szerelmeseinek igényét, hogy egyidejűleg élményt is nyújtanak a számukra.

Bár a SEIKO-nak már korábban is voltak vitorlás órái az újkori sikerek a 49-es Hajóosztály Nemzetközi Szövetségével való együttműködésnek is köszönhető. A leggyorsabb olimpiai osztály bajnokai mind az ausztráliai világbajnokságon mind a spanyolországi európbajnoki futamon Velatura Yachting Timer órákat kapnak eredményük elismeréséért. A SEIKO és a szövetség közös munkája azonban ennél többet jelent, mert a jövő modelljei a versenyzői visszajelzések alapján kerülnek továbbfejlesztésre.

A 2008-as Baselworld kiállításon bemutatott érdekességek egyik gyöngyszemének bizonyult az új Velatura automata kronográfja, amely egyike a vala-



ha is készített legfejlettebb stopperes időmérőknek. A 8R28 kaliber egyesíti magában mindazt, ami csak a világ legjobb kronográfjaira jellemző. Oszlopkerék és a függőleges kuplungrendszere biztosítja a maximális pontosságot és a megbízható működést. Több mint 45 órás járástartalékával az óragyártás vezető helyére lépett. Mindezeken túl egy teljesen új műszaki megoldás is található benne: egy vékonyka, háromfejű nullázókarnak köszönhetően mindhárom kronográf mutató azonnal és tökéletes összhangban áll vissza. Az új szerkezet megtartotta a Velaturák eddigi sikerének egyik biztosítékát: a többféle anyag kombinációját. A számlap szénszálból, a tok szénszálból és nemesacélból készült, míg a csat – a védelem érdekében – gumi bevonattal. Ebből a kaliberből mindössze 2000 példány lesz kapható.

A Baselworld 2008-as kiállításon az automata kronográf – a Velatura családon belül – olyan illusztris társaságban tűndökölt, mint a 2007-es kollekció akkori két új tagját, a Yachting Timert és a Kinetic Direct Drive-ot ötvöző Diver Chronograph, illetőleg új férfi és női modellek. A Velatura család 2008-ban nem kevesebb, mint tizenkét új modellel hajózott be az órapiacra. Az öt új kaliber vitorlája máris dagad a szélről.

▼ **Függőleges kuplungrendszer**
A SEIKO Velatura SRQ001 megbízhatósága is erre alapul. A rendkívüli megbízhatóságnak köszönhetően a modell nagyban hozzásegíti a versenyzőt a győzelemhez.



▼ **Rotorgravírozás**
A mozgatószerkezet műszaki tökéletességét a rotor gravírozása is mutatja. A gravírozott feliratok jól olvashatók a zafírtok hátulján.



▼ **Oszlopkerék rendszer**
A 8R28 kaliber pontosságát oszlopkerék alkalmazásával érték el. A 49-es hajóosztály versenyein különösképpen érzékeny szempont az időmérő pontossága.



SPECIFIKÁCIÓ

VELATURA AUTOMATIC CHRONOGRAPH

Szerkezet: 8R28, Ref.: SRQ001
2000 darabos, limitált kiadás

Óra-, perc- és másodpercmutató, naptár	
Kézi felhúzás lehetősége	
12 órás kronográf funkció	
Azonnal váltó időjelzés	
Oszlopkerék, függőleges kuplungrendszer	
Átlátszó zafirkristály hátlap	
Korona és nyomógombok	
28 800 rezgés/h	
Tok:	rozsdamentes acél + szénszál
Szíj:	rozsdamentes acél + uretán (SRQ001 modellnél)
Üveg:	zafirkristály, tükröződést gátló bevonattal
Vízállóság:	10 bar
Kövek száma:	34
Járástartalék:	45 óra
Várható fogyasztói ár:	650 000 Ft





T-Mobile Nagydíj – 40. Kékszalag
MOL-Fesztivál



Kékszalag

- A VITORLÁSVERSENY

Idén negyvenedik alkalommal rajtol el a legismertebb és legnagyobb hazai vitorlásverseny. A T-Mobile Nagydíj 40. Kékszalag MOL-Fesztivál július 17. és 20. között kerül megrendezésre. 2008. páros év, így a regattán a legmodernebb hajók és a hagyományos felépítésű vitorlások egyaránt versenyezhetnek, hogy elhódítsák a Balaton legirigyeltebb vitorlástrófeáját, a Kékszalagot.

Ez az esemény a leghosszabb távú tókerülő verseny Európában. A célja nem más, mint minél rövidebb idő alatt megkerülni a Balatont. Az idei év különlegességei között az is szerepel, hogy a szabályok értelmében indulhatnak a legkorszerűbb, könnyű építésű, trapézos vitorlások – például a Liberák – is. Ezek a hajók nemcsak a leggyorsabbak, hanem a leglátványosabbak is: a hatalmas vitorlafelület döntő erejét a légénység a saját testsúlyával ellensúlyozza, kereteken állva, drótköteleken lógva, a víz felett.

Bár ezek a legmodernebb és legesélyesebb vízi járművek, a természet és az időjárás alaposan megváltoztathatja a papírművet: extrém erős szeles verseny esetén akár a cirkálók, akár a szintén trapézos Assok közül is kikerülhet az első.

A rendezők évről évre rekordszámú nevezést könyvelhetnek el: sokan családi hajójukkal indulnak el a versenyen úgy, hogy emberi számítások szerint esélyük sincs a győzelemre. Az előzetes információk szerint könnyen lehet, hogy az idén a tavalyi 511 induló létszámot is meghaladó nevezés érkezik.

A látogatók számára nemcsak a verseny nyújt izgalmas szórakozást: igazi fesztivál jelleget ölt az idei Kékszalag. Vitorlásmodell bajnokság, borfalu, hajókiállítás, koncertek és gyermekprogramok várják az érdeklődőket.

KÉKSZALAG TÖRTÉNELEM

A Kékszalagot 1934-ben rendezték meg először, a tengeri versenyek mintájára. (Emlékeztet, hogy a Titanic a Kékszalagot szerette volna megszerezni, miközben 1912. április 14-én jéghegynek ütközött és elsüllyedt.) A háborús évek kimaradtak, és volt olyan időszak, amikor minden második évben rendezték csak meg a nívós regattát. A Kékszalag legpechesebb éve 1951 volt, amikor tomboló orkán csapott le a mezőnyre; a keszthelyi bóját csupán 25 hajó érte el.



1955-ben olyan rekord született, amelyet mindmáig senki sem döntött meg: Németh Istvánnal a kormányánál a Nemere II. nevű cirkáló 10 óra és 40 perc alatt ért célba.

1989-ben nyerte el utoljára a Kékszalagot a Tramontana, amely minden idők legsikeresebb hajója volt a regattán, összesen hétszer hódította meg a Balatont, és hagyta a háta mögött a teljes mezőnyt.

2001 óta a balatoni szalagversenyek – a korábban létezett Fehér Szalag is – minden évben Kékszalag néven kerül kiírásra. Eltérések azonban vannak a páros és páratlan évben rendezett versenyek között: a páratlan években csak a hagyományos tervezési elveknek megfelelő hajók indulhatnak, míg a páros esztendőben, ahogy idén is, szabadabb a pálya, a legmodernebb építésű vitorlások is részt vehetnek a regattán.

T-MOBILE NAGYDÍJ, 40. KÉKSZALAG MOL-FESZTIVÁL PROGRAMTERVEZET

Kékpántlika nevezés szerda este.

2008.07.17 (Csütörtök) NEVEZÉSI NAP

08.00	Regisztrációs sátor megnyitása
11.00	Kékpántlika RAJT
15.00	Hajók befutása
20.00	Nevezés – regisztráció vége

2008.07.18 (Péntek) VERSENY NAP

09.00-	Kékszalag RAJT
11.00-12.00	VIP és Média hajó indulása
	Fogadás a fedélzeten
02.00-ig	A versenyzők beérkezésének folyamatos közvetítése

2008.07.19 (Szombat) VERSENY NAP

	A Kékszalag verseny folytatódik
02.00 -ig	A versenyzők beérkezésének folyamatos közvetítése

2008.07.20 (Vasárnap) DÍJKIOSZTÓ

11.00	Díjkiosztó ünnepség
	Ajándékosztás a helyszínen maradók között

A szervezők a műsorváltoztatás jogát fenntartják.



T-Mobile Nagydíj – 40. Kékszalag
MOL-Fesztivál

SILVERKART BUDAPEST GOKART ÉS RENDEZVÉNYKÖZPONT

... AHOL A RENDEZVÉNYE
ÉLETRE KEL!

KONFERENCIÁK, RENDEZVÉNYEK
180 FŐIG

GOKART

CATERING, BÁR, BOWLING, BILIÁRD,
CSOCSÓ, DART'S

TELJESKÖRŰ VERSENY SZERVEZÉS,
LEBONYOLÍTÁS

EXKLUZÍV, EGYEDI HELYSZÍN

SILVERKART X. KER. KOZMA U. 3.
TEL (FAX): 06/1 889 3535(36)
EMAIL: INFO@SILVERKART.HU
WWW.SILVERKART.HU





IMPONÁLÓ VÁLASZTÉK

A verseny igazi szabadidős, társadalmi, családi, baráti eseményé, szinte tömegsporttá vált az utóbbi időben. A versenyen résztvevő több mint 500 hajón, a parti rendezvényeken, a fogadásokon évről évre ott vannak a sportvilág és az üzleti élet ismert személyiségei mellett a hétköznapi sportbarátok is. Több

1955-BEN OLYAN REKORD SZÜLETETT, AMELYET MINDMÁIG SENKI SEM DÖNTÖTT MEG: NÉMETH ISTVÁNNAL A KORMÁNYNÁL A NEMERE II. NEVŰ CIRKÁLÓ 10 ÓRA ÉS 40 PERC ALATT ÉRT CÉLBA.

mint 2500 induló egy versenyen, több mint 2500 természetbarát, szabadságkedvelő, szélímádó vándor egy eseményen. Anyerés, nemcsak a pillanatnyi formától, hanem a szélességétől, jellegétől is függ. Minden vitorlásnak megvan ugyanis a „kedvenc” szele, amelyben a legnagyobb sebességre képes.

TECHNIKAI ÚJÍTÁSOK

A 2008-as Kékszalag televíziós közvetítése egy új, rádiófrekvenciás összeköttetésen alapuló rendszerrel fog megvalósulni. A rendszer képes lesz a Balaton teljes területén a végső nyeresre esélyes hajókon, illetve kísérő motorosokon elhelyezett videokamerák képét a balatonfüredi közvetítőkocsihoz eljuttatni.

A rendszer segítségével a balatonfüredi fesztiválhelyszínen, a tv-képernyők előtt ülők és a versenyt az interneten

követők is folyamatos, élő képekkel tudják a verseny alakulását követni.

A vállalkozás nagyságát jól mutatja, hogy ekkora területen (594 km²), illetve vízfelületen élő televíziós közvetítés még nem volt Magyarországon, de Európában is példaértékű.

PERFORMANCE VERSENY-TÚRA HAJÓK

E340: 91.990, -€-TÓL
E380: 110.990, -€-TÓL
E410: 154.990, -€-TÓL
E450: 229.990, -€-TÓL

IMPRESSION TÚRA HAJÓK

E344: 84.490, -€-TÓL
E384: 113.490, -€-TÓL
E434: 158.490, -€-TÓL
E514: 348.990, -€-TÓL

POWER MOTOROSOK

E35: 203.726, -€-TÓL
E42: 329.400, -€-TÓL
E48: 496.000, -€-TÓL

RAKTÁRRÓL ELVIHETŐ HAJÓK AZ INTERNETEN!!!

STYLE JACHT KFT.

TEL.: 88-460-530, FAX: 88-460-574

WWW.STYLEJACHT.HU INFO@STYLEJACHT.HU

AZ ÁRAK EUR-BAN ÁFA NÉLKÜL ÉRTENDŐK. AZ ELAN MARINE D.O.O. AZ ÁRVÁLTOZTATÁS JOGÁT FENNTARTJA.



Utazás az időben

A FEJLŐDÉS KORSZAKA

III.

A japán óraipar és ezen belül a SEIKO gyors fejlődése egyedülálló.
Miközben az óragyártók világszerte több évszázados múltra tudtak alapozni,
Japán modern óragyártása csupán a 19. század végén született meg.

► Tsuruhiko Yoshikawa

Kintaro Hattori első alkalmazottjaként, főmérnöki beosztásban kulcsszerepet játszott a gyár indulásakor, és személye a fejlődés teljes korszakának meghatározó pontja maradt. 23 évesen kezdte egyedülálló pályafutását.

◀ A Seikosha luxuskivitelű zsebórája, az Excellent, 1899-ből.

Még mindig voltak benne import alkatrészek.

Japán 1854-es nyitása a világ felé, és az 1858-ban aláírt megállapodások azt jelentették, hogy megszűnt a Japán és a nyugati országok közötti kereskedelem tilalma. Mindez olyan időben történt, amikor a vasúti közlekedés elterjedése miatt a mindennapi életnek egyre inkább a pontos időhöz kellett igazodnia, és ennek következtében megugrott az órák iránti kereslet. Japánban az órák iránti megnövekedett igénynek mégis elsősorban az új időszámítás bevezetése volt az oka; a Meidzsi-kormányzás 1872-ben, egyik napról a másikra, 1873. január 1-i hatállyal, a világszerte alkalmazott naptári időszámítást tette

Az 1877. szeptember 1-jén indított vállalkozásából a 20. század végére nem csupán Japán, hanem az egész világ legfontosabb óragyára lett.

hivatalossá a szigetországban, a holdnaptár szerinti időmérés helyett. Miközben a nyitás eredményeként Japán szabadon importálhatott európai és amerikai órákat, az ország óragyártását teljesen új alapokra helyezték: az egyenetlen holdnaptár szerinti időszámításon alapuló szerkezetek egyik napról a másikra váltak használhatatlanná, s emiatt a nulláról kellett kezdeni. A japán óragyártóknak, akiknek semmiféle tapasztalatuk nem volt a nap-naptár szerinti időszámításban, igen gyorsan kellett felvenniük a versenyt a külföldi óragyártókkal, hogy Japán ne függjön teljes mértékben a külföldi behozataltól. A kereslet láttán nem egy óraimportőr maga is óragyártásba fogott – a gyártáshoz természetesen a behozott modellek nyújtották a mintát. Az igény kielégítésére gombamód szaporodtak az óragyártó üzemek, elsősorban az olyan nagyvárosokban, mint Tokió, Oszaka, Kiotó és Nagoya.



Az első vállalkozó szelleműek egyike volt Kintaro Hattori. Több órásmesternél is inaskodott, majd 18 éves korától otthon órajavítással kezdett foglalkozni. Az 1877. szeptember 1-jén indított vállalkozásából a 20. század végére nem csupán Japán, hanem az egész világ legfontosabb óragyára lett. Kintaro Hattori olyan sikert aratott termékeivel, aminek következtében „az órák királya”-ként ült meg a köztudatban.

Az órajavítás mellett hamarosan boltot is nyitott, amelyben használt órákat forgalmazott és persze javított is. Az üzlet elképesztő módon fellendült. Ennek hatására importőrak nagy- és kiskereskedelmébe fogott. Itt merész változtatást vitt végbe: az egyébként szokásos kétévenkénti fizetést 30 napra rövidítette le, aminek következtében egyedülálló módon fejezte ki megbe-

csülését amerikai és európai üzleti partnerei iránt. Az óra-kereskedelem azonban nem elégítette ki ambícióit. 1892-ben saját óragyártásba fogott. Ebben Tsuruhiko Yoshikawa, egy 23 éves mérnök volt a segítségére.

A Tokió egyik használaton kívül álló üveggyárában beindított Seikosha óragyárban a termelés faliórákkal kezdődött. A gyár és a gyártás műszaki hátteréért felelős és a gyár életében kulcsszerepet kapott ifjú mérnök munkájának súlyát leginkább azzal lehetne érzékeltetni, hogy a munkába állásakor kapott 30 jen/hó fizetése 5000 jen/év nagyságrendre változott.

Az indulás napjától számítva nyolc hét alatt 12 amerikai stílusú falióra készült a Seikoshában, pusztán kézi munkával – az elektromos szerszámok üzemeléséhez kézzel forgatott kerék hajtotta meg az áramot előállító lendkereket. A termelés fokozásához elektromos szerszámokra volt szükség. Ezek várható



◀ A meredeken felfelé ívelő gyártás eredményeképpen egyre nagyobb üzlethelyiségekre volt szükség. Kintaro Hattori 1887-ben a híres Ginzába költöztette üzletüket. Az épület ma Tokió egyik leghíresebb látnivalója. A torony órája természetesen SEIKO gyártmány.

EXPORTTEVÉKENYSÉG

Miközben az óragyártás egyre bővült – a szortimentben az ébresztőóra is megjelent – és akadálytalanul zajlott, Kintaro figyelme a kereskedelemre összpontosult. Ekkor a Seikosha és persze maga Kintaro is, már a japán óriapiac elismerten fontos szereplői voltak. Az export Kínába szállított faliórákkal indult. A napi 300 db faliórával a Seikosha Japán legnagyobb falióragyártójának számított, de az ébresztőórából is többet adott el – a kínai exportot is beleszámítva –, mint például a németek. Persze Kintaro Hattori mellett a japán óraiparnak megvolt a maga többi sikeres szereplője is, de Kintaro Hattori volt az első, aki mind az órakereskedelemben, mind a gyártásban óriási sikert könyvelhetett el. Mindemellett nagy túlélő is volt, aki olyan időkben is életben tartotta gyárait, amikor ez sokaknak nem sikerült. Az 1900-as századforduló körül, amikor is elárasztották Japánt a sorozatgyártásban készülő amerikai és európai órák, egyedül a Seikosha tudott életben maradni, annak ellenére, hogy termékei nem dicsekedhettek különösebb innovatív jelleggel. És éppen ez volt az, ami ráébresztette Kintaro Hattorit, hogy a hosszú távú túlélés kulcsa: az innovatív jellegű modellek.

1899-ben Kintaro Hattori elutazott Amerikába és Európába, ahol több óragyárban is megfordult. Az amerikai és az európai óragyártásban tapasztalt különbség – Amerikában kevés modelt gyártottak nagy darabszámban, míg Európában sok modelt lényegesen kevesebb mennyiségben – olyan hatást tett rá, ami jelentős befolyással bírt a későbbi SEIKO sikerében. A tapasztalatok alapján úgy döntött, az amerikai tömeggyártás példáját kell követni. Ez viszont felvetette az automatizálás igényét. Némi nehézség árán, de sikerült mintegy 200 db különféle importberendezésre szert tenni. Ezek, ha nem is tették lehetővé a teljes automatizálást, azáltal, hogy több művelet tudtak elvégezni, és így lerövidítették a gyártás idejét, végül is alkalmasak voltak a modellek nagy mennyiségben történő előállítására. Így készültek 1900-ban nagy számban az ébresztőórák. Ezzel egyidejűleg Tsuruhiko Yoshikawa gyárigazgató és a zsebóragyártás igazgatója, Kamehiko Hayashi belekezdtek az importberendezések kiegészítéseként saját tervezésű

▶ Zsebórák összeszerelése a Seikoshában, 1903-ban.

Olcsó áron kellett jó minőséget kínálniuk, hogy versenyben maradjanak a hazai vevők által oly nagyon kedvelt amerikai és európai importgyártmányokkal.



berendezések gyártásába. Mintegy 300 új berendezéssel bővült a gépállomány.

Ezzel együtt a Seikoshának újabb kihívásnak kellett megfelelnie: a Japánba exportáló gyártók nem kis fejlesztéseket hajtottak végre zsebóráikban, aminek következtében az órák vékonyabbak lettek, a szerkezet tömörebb. Ennek figyelembevételével készült – az Amerikából importált Waltham-moddell mintájára – az Excellent, elődje, a Time Keeper kisebb változataként. Ekkor már egyre szaporodtak a modellen belül a saját gyártású alkatrészek, de amit „háziilag” még bonyolultnak tartottak legyártani, még mindig külföldről importálták. 1902-ben a Seikosha több alkalmazottat foglalkoztatott, mint az iparvidék bármely gépgyára. Bár ezek többsége kicsi volt, mégis igen jól jöttek a Seikoshának: egy esernyőváz gyárral gyártatták például a kis fogaskerekeket.

Ekkoriban – miközben egyik japán óragyártó a másik után ment tönkre –, még azzal a kihívással is szembesülnie kellett a Seikoshának, hogy a japán közönség sokkal inkább előnyben részesítette az importált órákat, mint a hazai gyártmányokat. Ez egyértelműen azt jelentette, hogy a modelleket a lehető legalacsonyabb áron kellett árulniuk. Ebből pedig következett a feladat: saját alkatrészeket gyártani, szakmunkásokat állítani a gépek mellé, és képzett szakmunkásokkal végeztetni az összeszerelést, hogy az önköltséget le tudják faragni.

HIRTELEN VÁLTOZÁS

Az 1904-es év drasztikus módon szólt bele a Seikosha életébe. Termelési kapacitását az orosz–japán háború (1904–1905) szolgálatába kellett állítania. Akkoriban Tokióban alig egy tu-

cat gyárban folyt a termelés gépekkel. A Seikosha ezek közül a negyedik legnagyobb gyár volt. Alkalmazotti állománya 1500-ra növekedett, és a fegyverek három műszakban készültek, az óragyártás mellett. A fegyvergyártás mintegy egy éven keresztül folyt, s az abból elért bevételt a gyár a jövőbeli befektetéseire különítette el.

1906-ban – bár az importvámok folyamatosan emelkedtek –, a japán óragyártók zsebórái mindössze 10%-át tették ki a piacnak. A Seikosha életében először, a zsebórákból származó bevétele nem fedezte a vonatkozó kiadásokat. Az alig néhány éve vásárolt berendezések elavultak. Egyértelmű volt, hogy valamit tenni kell a talpon maradásért és a külföldi konkurencia legyőzéséért. Kintaro Hattori ismét külföldre utazott. Utazásáról, amelyre két kollégát is magával vitt, később így írt: „Rengeteget tanultam e második utazásom alatt. Az európai és az amerikai gyártmányok elleni küzdelemben az egyetlen reményünk az volt, hogy a gyártás hatékonyságát tömeggyártással és a költségek csökkentésével növeljük, miközben tartjuk a magas minőséget. Olyan terveim voltak, hogy bővítsük a gyárat, és a legmodernebb precíziós műszerekkel szereljük fel. Azt is elterveztük, hogy a gyártási folyamatot saját tervezésű és gyártású gyártósorokkal oldjuk meg. Így sikerült a termelés hatékonyságát növelni, árainkat csökkenteni és gyártmányaink minőségét megtartani. Végül el is értük a kívánt céljainkat.”

1906-ban a Seikoshában 70 000 db ébresztőóra készült. 1907-ben már 120 000 db, majd az azt követő évben 170 000 db. A SEIKO immáron versenyképes áron kínálta a legjobb minőséget.

(folytatjuk)

Két test egy lélekben

AZ ERŐ ÉS SZÉPSÉG SPORTJA

Hajózni szükséges, tartja a mondás, viszont nem mindegy, hogy mivel. A balatoni Kékszalag versenyre valami igazán különlegessel készül a hajóépítő Scholtz Imre, egy saját fejlesztésű versenykatamaránnal.

A hajóépítő Scholtz család második generációja, Scholtz Imre a saját elképzelései szerint készített, M2-es osztályú katamaránjával vág neki a legrangosabb tókerülő versenynek, idén még nem hivatalosan. A miértől és a hogyanról kérdeztük a hajófejlesztő, -gyártó vitorlásversenyzőt.

• **Magától adódik a kérdés: miért pont katamarán?**

Először arra lettem figyelmes, hogy a vízen egyre több katamaránnal lehet találkozni, majd arra, hogy 2000 óta a katamarán különféle osztályait immáron nagy szériában gyártják. Ez azt sugallta, hogy az irány ezé a hajótípusé, és ebben többről van szó, mint a katamaranozás növekvő népszerűségéről. Már ma 15 darab 18-lábás, 3-4 évnél nem idősebb versenykatamarán van a Balatonon, a Genfi-tavon pedig több osztály is szép számmal képviselteti magát.

• **Konkrét hajóosztályt választott?**

Igen, az M2-es mellett döntöttem. E mögött némi matematika is áll, továbbá az, hogy nem csupán versenyzek, hanem hajófejlesztő és -gyártó is vagyok, tehát szem előtt tartom a hazai piacot, azaz a Balatont. Ez a hajóosztály gyártható le a magyar viszonyok között elfogadható áron, történetesen 15 millió forintból, illetőleg az ennél kisebbek. Ha ennél csupán egy osztállyal megyünk feljebb, annak már olyan költségvonzata van, ami rendkívüli módon beszűkíti a lehetőségeimet.

• **Az ön személyéhez az a kivételes jelleg fűződik, hogy egyszerre fejlesztő, építő és versenyző. Ezáltal olyan szaktudást halmozott fel, amellyel csak kevesen bírnak. Ez is nyilván szerepet játszott abban, hogy ezt a hajót építette meg. Ráadásul a hajó fejlesztésében és építésében egyaránt visszatükröződik az a fokozott lelkesedés, amellyel a katamarán iránti vonzalmáról beszél.**

Igen, megkapott a katamaránban rejlő kihívás, úgy fejlesztőként, mint gyártóként és versenyzőként. Minden minőségemben arra a gondolatra jutottam, hogy a versenykatamarán nem egyszerűen feljövőben van, hanem hirtelen boommal fog teret hódítani magának. A katamaranozásnak megvannak a maga sajátosságai, amelyek e versenysportot kifejezetten különleges élménnyel



gazdagítják. Kezdhethük a küllemmel: a látványos, kicsit extrém, fiataloknak szóló kategória valójában csúcshajót takar, könnyű, ám kiváltképp erős építményt. Külföldön már csupa karbonból gyártják. Ennek kitűnő példája az olimpiai siker, a Tornádó. Aztán nézzük, mit ad a hajó: a katamaránnal más stílusban kell hajózni, és ez rendkívül élvezetes. És ez az élvezet immáron elérhető áron mindenkinek a rendelkezésére áll. Ami a versenyzést illeti, a hajóm mindent tud, amivel nyerni lehet. Hamarosan megláthatjuk!

• **Arra nem is gondolt, hogy egyszerűen vesz egy ilyen hajót?**

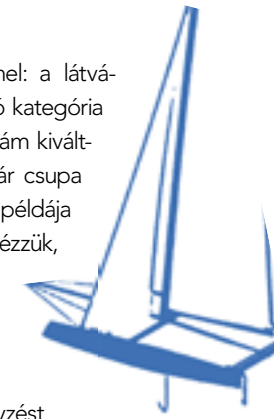
Nem! Rögtön a saját gyártás jutott az eszembe. Feltett szándékom volt, hogy saját készítésű katamaránnal csatlakozom a hajó hódító hadjáratához, és eleve tudtam, hogy a külföldi gyártmányok árának mintegy a feléért legyártom. Eltekintve néhány drótkötéltől, amit szándékosan választottam, az én gyártmányom is csupa high-tech.

• **Mennyire volt szabad keze a fejlesztésnél és a gyártásnál? Mi volt a kulcskérdés?**

Egy Németországban vásárolt katamarán adta az ötletet, egyedül találtam ki, milyen legyen a hajó, egymagam fejlesztettem és egymagam határoztam meg, hogy mit miből kell legyártani. A kulcskérdés, amit természetesen folyton szem előtt kellett tartanom, a súly volt. Hiszen versenyzésről van szó! Minden részletet annak vettem alá, hogy a lehető legkönnyebb legyen. Ezért is bizonyult elkerülhetetlennek a trend megtartása, azaz a karbon mindenütt. Ami csak lehet, az szénszálas, de annak a néhány drótkötélnek is megvan a maga jelentősége. Így is megkaptam az áhított könnyű és erős szerkezetet. Az ezer apró részletet úgy kellett hideg fejjel összefésülnöm, hogy gondolatban már gyártottam, és versenyeztem is a hajóval.

• **Elkészült hát a terv, kezdődhetett a gyártás. Toltatok a szponzorok?**

A versenysporthoz szükséges küzdő szellemnek itt is megvolt a helye. A versenyzéshez nélkülözhetetlen kitarás itt is elkelt. Csak a csövekben több száz óra munka húzódik meg. A szponzorok pedig egyáltalán nem tolongtak. A fő szponzorom, a Njl, amit tudott, rendelkezéseimre bocsátott, de ez nagyobb horderejű vállalkozás lett. A Magyar Tengeri Nagyhajós Bajnokságon a minket támogató AIS Holding szintén hozzájárult a projekt sikerességéhez. Olyan lett, amilyennek megterveztem. Nyugodt mozgású hajó, kiáll egy lábra és megy, mint a gyorsvonat. Elvileg akár 40 csomót is fog tudni vitorlázni, de ennél a sebességnél bármilyen malőr katasztrófális lehet. 30 csomót biztosan tud állandóan menni, azzal már lehet versenyezni, de 100 %-ot nem szabad ki-vitorlázni belőle. A csapat még nincs együtt, az egyelőre Extrém 28 elnevezésű hajót a katamarán egy másik hódolója, Korcsog



KEZDHEJTÜK A KÜLLEMEL: A LÁTVÁNYOS, KICSIT EXTRÉM, FIATALOKNAK SZÓLÓ KATEGÓRIA VALÓJÁBAN CSÚCSHAJÓT TAKAR, KÖNNYŰ, ÁM KIVÁLTKEPP ERŐS ÉPÍTMÉNYT.

András társaságában kóstolgatjuk, először a Balaton hullámmentes északi partját szelve, majd fokozatosan erősödő szélviszonyok között tanuljuk „ki”. Ez a hajóosztály igazából a 2-es, 3-as szélben teljesít a csúcson. Ezzel egyidejűleg persze további szponzorokat keresek, hogy a budget hiányát pótolhassam. Abban biztos vagyok, ha beindul a gyártás, a következő hajóknál már nem lesz ilyen gondom. Ezt a hajót eladom, és az árából készítem az újat, és így tovább. Azt gondolom, hogy ebből a hajóosztályból 8-10 darab biztosan el fog kelni itthon, még akkor is, ha az igazi sztár valamelyik kisebb hajóosztály lesz. Több szakember is megerősí-

tette azt a gondolatot, hogy a katamaránversenyzés a hazai vízisportolókat is meghódítja.

• **Bár a hajó ára ebben a kategóriában akár szolidnak is mondható, mégis drága „szórakozás”. Mi történik, ha egy versenyen bukik a hajó?**

Nincs arról tudomásom, hogy bukás esetén kár keletkezett volna a hajótestben. Sokkal inkább a versenyző testi épségére kell vigyázni, annál is inkább, mert a katamaránversenyzésben az erő és a szépség dominál.

Scholtz Imre tekintélyt parancsoló konstrukciója mintha azt sejtetné, hogy egy hajóépítő, -gyártó versenyző egy versenyt már megnyert. Most az következik, hogy a 12-14 tonnás hajót hajtó vitorlája a 450 kg-os hajót akár a Kékszalagon is elsőnek repítse a célba. Jó szelet!

Scholtz Imre számára a vitorlázás családi hagyomány. Édesapja negyven éve hivatásszerűen hajóépítéssel foglalkozik. Ez idő alatt közel 400 hajó került ki a kezei közül. Fiát már kiskorában beíratta a BKV Előre vitorlás szakosztályába, ahonnan komolytalanságra hivatkozva eltanácsolták. A spartacusos kitérő után visszatért a BKV színeibe, így az összes kishajós és olimpiai kategóriát végigjárta, válogatott kerettag lett.

A családi vállalkozásban történő aktív közreműködés készítette arra, hogy átnyergeljen a nagyhajókra. 1998-tól napjainkig minden évben megnyerte a nagyhajós bajnokságot, volt olyan év, amikor több hajóosztályban is. A tengeri nagyhajós bajnoki címet két alkalommal hódította el, míg Fa Nándorral harmadik helyen végeztek az Atlanti-óceánon átvélő versenyen.

A hajmáskéri hajóépítő műhelyből, ahol a katamarán készült, olyan hajószorozatok kerültek ki, mint a Sudár Regatta, vagy a Scholtz 22, Scholtz 32 yachtok.



Ha egy kikötőnél többre vágysz...

A Balaton déli partján, Balatonlellén megnyitotta kapuit az új, kivételes építészeti megoldásokkal és minőségi kivitelezéssel megépített BL Apartments & Yachtclub.

Mindössze 70 percre a fővárostól, Balatonlellén található a BL Apartments & Yachtclub. A komplexum egy közel 30.000 m², közvetlen vízparti, saját fővenyes stranddal rendelkező ösfás területen fekszik. A kivételes építészeti megoldásoknak és a minőségi kivitelezésnek köszönhetően igazán egyedi környezetben élvezhetik nyaralásukat a lakástulajdonosok és vendégeik, a szállóvendégek és a vitorlázók.

A BL Apartments & Yachtclub tevékenysége két fő területre terjed ki. A vendéglátóiparban és a hajózás területén kíván, verseny-

előnyeit kihasználva, jövedelmező üzleti tevékenységet folytatni. A létesítmény – az egész évben nyitva tartó kikötőt leszámítva – a tervek szerint március és november között várja vendégeit.

A területen egy kikötőépület, főépület és 17 villaépület helyezkedik el 24 órás biztonsági szolgálattal. A 153 különböző méretű és elosztású exkluzív apartman minden igényt kielégít. A 2–7 fő befogadására alkalmas tágas, hangulatosan berendezett apartmanok és penthouse lakások légkondicionálóval, LCD TV-vel és DVD-vel, teljes körűen felszerelt amerikai konyhával, valamint



a Balatonra néző terasszal rendelkeznek. A stúdió típusú lakások, kis lakásokhoz mérten rendkívül tágasak, szellősek és világosak. A 2 szobás villa-apartmanok és a 2 és fél szobás családi apartmanok mellett, a villák tetején lévő 93,2 m²-es penthouse-ok a legexkluzívabb lakások a komplexumon belül. A főépület tetején 108–150 m²-es superior penthouse lakások találhatók páratlan panorámával. Ezekhez 3 hálószoba, 2 fürdőszoba, amerikai konyha nappali, gardróbszoba, hatalmas, egybefüggő terasz tartozik. A főépület alatt egy 64 férőhelyes mélygarázs, az épületek körül pedig egy 100 férőhelyes zárt parkoló áll az érkezők rendelkezésre. Az apartmanok egy része még megvásárolható, de a legtöbb apartmanba már beköltöztek a tulajdonosok. Akik bérelni kívánják az apartmanokat, számukra 69 különböző típusú lakás áll rendelkezésre.

A BL Apartments & Yachtclub vendégei részére a wellness részleg, kültéri medencék, játszótér, fenyves strand, squash pálya, konditerem biztosítja a teljes kikapcsolódást. A wellness részleg fő vonzereje a teljes szélességben és magasságban a Balatonra néző, üvegfallal megnyitott fürdőtér, melyben élménymedence, masszázsmédecne, pezsgőfürdő, két finn szauna, merülő medence, gőzfürdő, spa bár és gyermekpancsoló várja a vendégeket. A masszázshelyiségben igény szerint többféle masszázs vehető igénybe.

A kikötőépületben található 70 fős a'la carte étterem hazai és nemzetközi gasztronómiai különlegességekkel, bőséges reggelivel, koktélokkal, frissítőkkel várja a vendégeket.

Az apartmanok közvetlen szomszédságában található kikötő a Balaton nyugati medencéjének legmodernebb, nemzetközi összehasonlításban is kiemelkedő infrastruktúrájú vitorlaskikötője, mely 160 hajó befogadására alkalmas. A kikötő és háttérlevesítményei (mosókonyha, zuhanyzók, műhely, meteorológiai állomás, tv- és internet csatlakozás, clubhelyiség, tűzrakó hely) a Balatonon egyedülálló módon egész évben várják a vendégeket. Az egyedi vízforgató rendszernek köszönhetően a hajók egész évben vízen lehetnek, szükségtelemmé válik a parti tárolás. Az idei szezonban 12 saját vitorlásverseny kerül megrendezésre.

Szeretettel várjuk vendégeinket!

BL Apartments & Yachtclub - ha egy kikötőnél többre vágik...

Elérhetőségeink:

H-8638 Balatonlelle, Köztársaság u. 36-38.

Tel.: +36-85-550-555 Fax: +36-85-550-554

sales@blyc.hu

www.blyc.hu



Trendszele



Zeppelin, hangsebességgel

A Bowers & Wilkins csúcskategóriás, 2.1 formátumú hangrendszerrel kombinált iPod dokkolóállomása a Zeppelin. Öt beépített hangszórójával 100 W kimenő teljesítményt szolgáltat. Az előlap rozsdamentes „lebegő” karjára iPod készülékek, valamint az Apple iPhone mobiltelefonja is felcsatlakoztatható. Hátdoldalán két ass-reflex nyílás, USB port, külső hangbemenet, S-Video kimenet található.

www.bowers-wilkins.com
www.aymara.hu

Tivoli audio

A Tivoli Audio SongBook rádió akkumulátorral is működik, programozható adói szélessávú hangsugárzón szólnak. Erősíthető vele MP3-lejátszó és mobiltelefon. Az iPod táborának az iSongBook dukál, a „Made for iPod” dokkoló minden iPod-ot kiszolgál, és az iPod akkumulátorát is tölti. Távirányítója az összes iPod funkciót vezérli. Az RSD rádió a lecsatlakozható jobb hangfallal teljes sztereó hangélményt nyújt.

www.tivolioaudio.hu

Sennheiser MX W1

A Sennheiser MX W1 fülhallgatóban a hangforrás (iPod, MP3-lejátszó, mobiltelefon) zenéjét 2,4 GHz frekvencián mini jeladó juttatja a két különálló fülhallgató vevőegységére. Saját akkumulátoruk 3 órás zenélés után a tartozék hordozható töltővel háromszor feltölthető. A Kleer-féle veszteségmentes jeltovábbító technológia 115 dB/19Hz–20kHz hangnyomással szolgáltatja meg az ergonomikus neodímium mágneses hangsugárzókat.

www.audiopartner.hu



Ha a méret a lényeg...

Ebben a szemüvegkeretben megtalálható minden, amit egy csúcskategóriás terméktől elvárhatunk. Kényelmes, a 100% titánnak és az ergonomikus kialakításnak köszönhetően. Elegáns, mert tökéletes vonalvezetés és harmonikus színek jellemzik. Tartós, a precíz illesztések és a felhasznált magas minőségű anyagok miatt.



Keresse az
Exclusive SEIKO Store
optikai üzletekben

MicroGel technológia

A HEAD MicroGel technológiája egy forradalmian új, nagyon alacsony sűrűségű szilikon anyagra alapul. A karbonrétegek közé beépített MicroGel az energiát a keret egészére továbbítja, a rezgéseket pedig elnyeli.



www.head.hu

Telefonos kommunikáció szabadon a világban



A műholdas telefonok egyik elterjedt típusa, a Thuraya ott is működik, ahol semmiféle GSM lefedettség nincs. Üzemképes a sivatagban, a dzsungelben és az óceánok legeldugottabb részein is, azonban képes GSM hálózatra kapcsolódni akkor is, amikor nincs műhold által lefedett terület. Az Európa, Ázsia, Afrika és Ausztrália területén elérhető szolgáltatást hálózaton belül a hagyományos GSM díjaknál lényegesen kedvezőbben tudjuk használni. A műholdas kommunikáció népszerűségét tovább növeli, hogy hálózaton belül lehallgathatatlan. Az egyik legkedveltebb modell a Thuraya Hughes 7101.

الثريّا
THURAYA
www.thuraya-hungary.hu

Előzetes



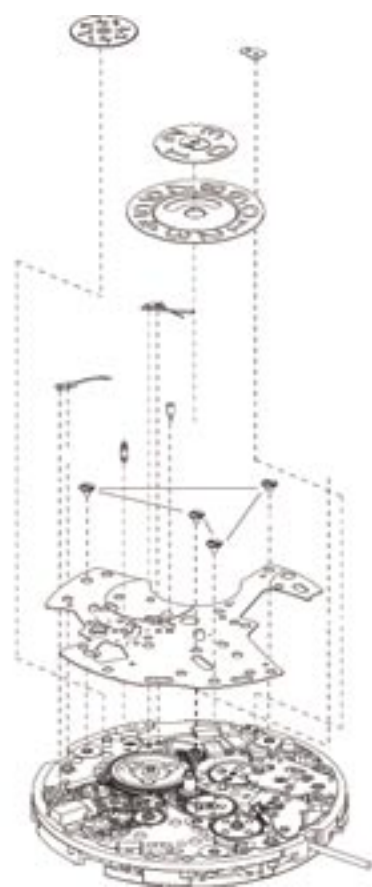
Spring Drive Moon Phase 2008 Edition

A legsikeresebb Spring Drive-modell megújult, és bár első ránézésre nem sokat változott, a részletek teljesen új világba mutatnak.



Repülés az Arcturával

Az ívek különös vonalvezetése egyedi összhangban vannak az aerodinamikus designnal.



Kinetic Perpetual belülről

Kevés szerkezet megszületésére vártak annyian, mint az intelligens naptár és a 4 éves járótartalékot felhalmozni képes Kinetic Auto Relay együttesére. Az új kaliber kapcsán betekintheünk a legérdekesebb alkatrészek működésébe.

Sudoku

A távol-keleti játékok közül nagyon sok ismert, kedvelt Európában is. Napjaink egyik legnépszerűbb logikai játéka a Sudoku. A játék célja, hogy egy rács celláiban szerepeljenek 1-9-ig (kezdő szinten 1-6-ig) a számok. Minden szám csak egyszer fordulhat elő minden sorban, oszlopban és részterületen. A haladó szintű játék nyertesei a készlet erejéig Honda F1-es makettet kapnak ajándékba.

2		1	6	3	4
	4	6	2	5	
1	2	5		6	3
4	6	3	5		2
	1	4		2	6
6	3	2	1		5

3	1	2		9	5		7	6
5		9	1		7		8	2
4		7	2	6	3	5		
9			7			2	4	
	2	8		1			9	3
	3		9	8	2		5	7
	4	5	6				3	1
1	7		3	5	8	9		4
8		3	4	2		7		5

A megfejtéseket 2008. augusztus 31-ig küldjék be a TMC Kft., 1134 Budapest, Csángó u. 4/b. címre. Kérjük, a megfejtéssel együtt adják meg nevüket, címüket, e-mail címüket és telefonszámukat!

Tisztelt Olvasók!

Akárcsak az óráink és szolgáltatásaink tenén, törekszünk a Magazinunkban is a lehető legmagasabb szinten, az Önök megelégedettsége szerint végezni munkánkat. A következő kérdőív kitöltésével kérjük segítse munkánkat, hogy még jobban megismerhessük véleményeiket, észrevételeiket. A regisztrációs lapot kitöltő

1. Hogy jutott el Önhöz a SEIKO Magazin?

2. Mi a véleménye a külső megjelenéséről?

- ☐ tetszik
☐ jó
☐ megfelelő
☐ nem tetszik

3. Mely cikkek tetszettek Önnek a legjobban?

4. Miről szeretne még (többet) olvasni? Javasoljon témákat!

5. Önnek milyen márkájú órája van?

és visszaküldő olvasóink között negyedévente értékes ajándékokat sorsolunk ki. A kérdőívet kérjük címünkre (TMC Kft., 1134 Budapest, Csángó u. 4/B.) eljuttatni, vagy internetoldalunkon – www.seiko.hu – elektronikus formában kitölteni és elküldeni.

6. Tervez a jövőben SEIKO órát vásárolni?

- ☐ igen
☐ nem

7. Amennyiben igen, mikor tervezi a vásárlást?

- ☐ 3 hónapon belül
☐ idén
☐ jövőre

8. Hol érdeklődik az új termékek iránt?

- ☐ Interneten
☐ magazinokban
☐ szaküzletekben
☐ kereskedőknél

9. Mi a fontosabb Önnek?

- ☐ a különleges szerkezet
☐ az egyedül design

Az Ön iskolai végzettsége:

- ☐ alapfokú
☐ középfokú
☐ felsőfokú

Az Ön munkahelyi beosztása:

- ☐ beosztott
☐ vezető
☐ tulajdonos
☐ egyéb

A családban egy főre jutó jövedelem:

- ☐ 100 ezer Ft alatt
☐ 100–200 ezer Ft
☐ 200 ezer Ft felett

Név: _____

Irányítószám: _____

Város: _____

Utca, házszám: _____

Telefonszám: _____

E-mail cím: _____

Születési év: 19 _____

☐ Nem járlok hozzá, hogy adataimat a TMC Kft. tárolja és a későbbiekben felhasználja.

A kérdőívben megadott személyes adatok, nyilvántartásba vételük és kezelése a jogszabályoknak megfelelően történik. Harmadik fél számára azokat ki nem adjuk, csak saját marketingcélokra kerülnek felhasználásra. Az adatok kezeléséhez szükséges adatvédelmi regisztrációs szám: 1851-0001.

Ön mire gondol, mikor autót vásárol?

Saját magára?

Családjára?

Az emberekre?

A környezetre?



Az új Honda Accord baleset-megelőző és környezetbarát technológiáinak köszönhetően Ön mindenkire és mindenre gondolhat.

Saját kényelmére, családjáé biztonságára, a másik autóban hirtelen fékező sofőrre, de még a természetre is. Az Accord biztonsági rendszerei – a CMBS* és az LKAS* – Önt és az Önnel utazókat, sőt a közlekedés többi résztvevőjét is óvják. A teljes motorválaszték az Euro 5-ös emissziós normát is teljesíti, így az új Accord már megfelel a 2009-ben életbe lépő, szigorú környezetvédelmi előírásoknak, ezáltal kímélve a természetet.

Miért gondolna csak magára – ha mindenkire gondolhat?

***CMBS:** Az útközés erejét mérséklő fékrendszer, amely képes felmérni a gépjármű előtt haladó forgalmat, illetve előrejelezni egy esetleges ráfutásos baleset lehetőségét, elkerülve így annak súlyos következményeit.

***LKAS:** A sávtartó asszisztensrendszer aktívan segíti a vezetőt a gépjármű saját nyomvonalán – akár kanyarban – történő haladásában, valamint figyelmezteti a sáv elhagyásakor, ezzel megelőzve az ebből kialakuló baleseteket. A CMBS és az LKAS nem része minden felszereltségnek.

Fogyasztás: 5,6–8,6 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 148–209 g/km.



www.honda.hu

Accord

