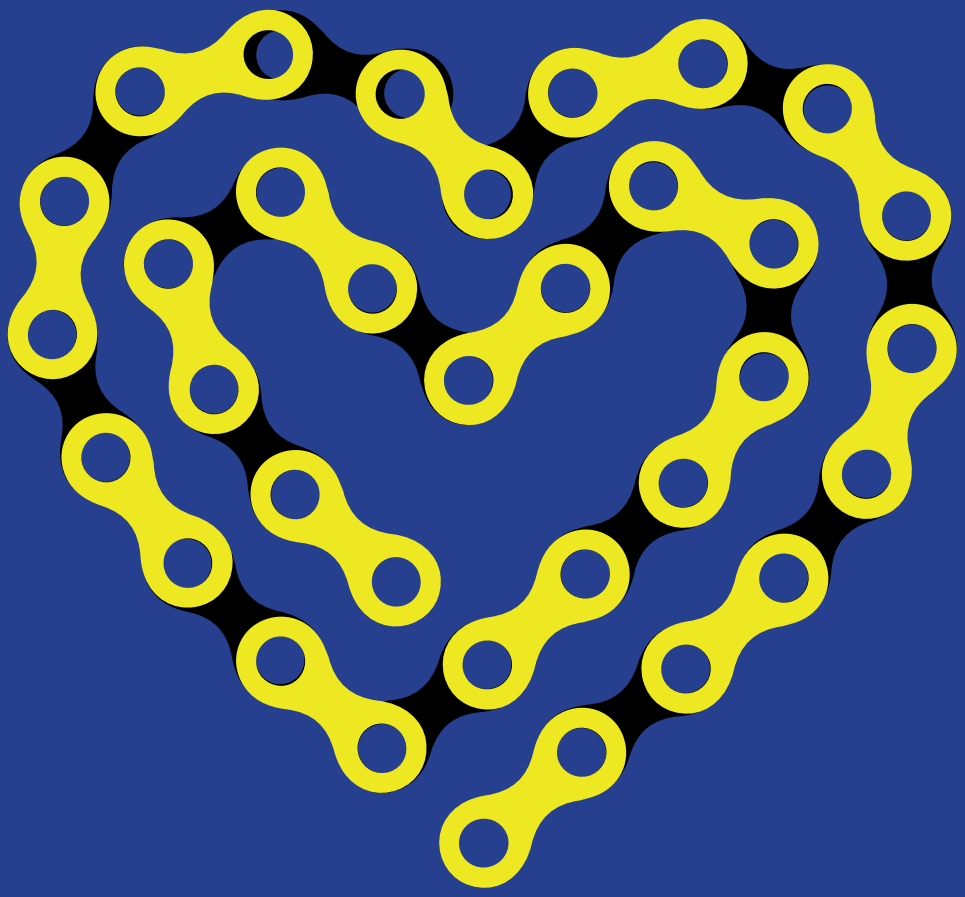
BRINGOLÓGIA



Bringológia

Amikor a dizájn hajtja a kerékpárt

Kiállítási katalógus

Szerkesztette: Kultúrgorilla

Iparművészeti Múzeum – Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

Budapest, 2016

TARTALOM

Köszöntő	4
Kultúrgorilla: Ember és bringa	6
Roskó Gábor: Vas	8
Tóth Katalin: Budapesti bringás forradalom	12
Bringológia	18
Dizájn mozgalmak	20
Láncszemek	22
Tandem	84
Critical Mass	134
Kiállított projektek és tárgyak jegyzéke	164
Rólunk írták	166

KÖSZÖNTŐ

Alig van ember, akit élete során a kerékpározás ne érintett volna meg valamilyen formában. Mindannyian el tudjuk mondani, miért szeretjük a kerékpárt, vagy éppen mi tart minket vissza attól, hogy nyeregbe pattanjunk.

Az Iparművészeti Múzeum és a Közlekedési Múzeum, Budapest két rekonstrukció előtt álló emblematikus intézménye, a megújulás előtt egy kerékpárdizájn kiállításon keresztül búcsúzik közönségétől, mely által olyan üzeneteket kíván közvetíteni látogatói számára, amelyek viszonyítási pontokat jelentenek az újranyitást követő jövőbeni működéshez. A kerékpárhoz olyan fogalmak köthetők, mint a mozgás, a lendület, az energia, a szabadság, az egymás iránti figyelem. Mindezek a fogalmak meghatározó sarokpontjai a néhány év múlva újranyíló múzeumaink működésének is.

A nemzetközi és hazai együttműködésben létrehozott projektek, a kortárs tematika és szemlélet, a fenntartható működés, a társadalmi folyamatokra reflektáló kiállítások, a gyűjtemény élményszerű bemutatása mind-mind olyan támpontok, melyek megjelennek a *Bringológia, amikor a dizájn hajtja a kerékpárt* címmel megrendezett kiállításban, és Magyarország megújuló múzeumaiban is elengedhetetlenek lesznek. A kerékpáros közlekedés népszerűbbé válása az interakciók számának emelkedésével is jár, ahogy ennek tendenciózus növekedését a világ korszerű múzeumaiban is megfigyelhetjük. Az „újraérintés" – műtárgyaink újabb és újabb kontextusban való érzékeltetése – az elkövetkező néhány év programját elvi szinten alapozza meg.

A látás és láttatás a kötethez írt két bevezető szövegben is megmutatkozó sokfélesége felvillantja azt a széles spektrumú gondolkodást, ami alapja kell legyen egy 21. századi múzeum mindennapi gyakorlatának. Roskó Gábor Budapesten élő kerékpárgyűjtő képzőművész a nemes trendek képviseletében hiteles stílus- és formaérzékkel válogat a „vas"-ból, írásán keresztül szinte érezzük egy belpesti bicikliműhely szagát, betekintést kapunk Pfeiffer bácsi szentélyébe, ahol az acélvázon keresztül egy régebbi korban még a vasfüggönyön innen is szert lehetett tenni némi nemzetközi kitekintésre. Tóth Katalin rövid budapesti kerékpártörténetét olvasva pedig megtudhatjuk, hogy európai kontextusba ágyazva hogy alakult Budapest kerékpáros közlekedése a kezdetektől napjainkig.

Az interdiszciplinaritás, a horizontális együttműködések korában az, hogy Budapest két megújulás küszöbén álló múzeuma egyik utolsó kiállítását szoros együttműködésben valósítja meg, fontos üzenet, hisz jövőnk sikerének titka az átjárhatóságban, az értékek kölcsönös tiszteletében, a transzparens és hatékony működésben rejlik.

Cselovszki Zoltán
mb. főigazgató
Iparművészeti Múzeum

Vitézy Dávid
mb. főigazgató
Közlekedési Múzeum

Fotó © Mohai Balázs

EMBER ÉS BRINGA

Napjainkban több kerékpárt adnak el, mint autót. Magyarországon sincs ez másként: egy felmérés szerint hazánk a harmadik helyen áll Európában a rendszeres kerékpárhasználat tekintetében (Eurostat 2015). Európa nagyvárosaiban valódi közlekedési alternatívává válik a kerékpár, s ez a folyamat hatással van a kultúránkra, épített és természeti környezetünkre, sőt gazdaságunkra is. Ma, amikor a kerékpárról van szó, már nem csak közlekedési vagy sporteszközről, de egyéni és közösségi identitásunk kifejezőjéről, a társadalmi mobilitás eszközéről és a holnap várostervezésének sarokpontjáról is beszélünk. Számos önkormányzat és vállalkozás fedezi fel a kerékpárbarát város előnyeit, ösztönözve a fenntartható városi mobilitás és szállítás terjedését.

Ebben az átalakulásban különleges szerepet kapnak a dizájnerek. A kortárs dizájn az elmúlt évtizedben tömegével hozta létre a városi kerékpározáshoz kapcsolódó, azt támogató tárgyakat, rendszereket. Fogyasztóként pedig komoly kihívássá vált táskát, sisakot, lámpát, gyerekülést vagy navigációs eszközt választani.

A Kultúrgorilla számára a dizájn több puszta formaalkotásnál: igazi változások motorja lehet. A jól tervezett termék a jobb életminőség záloga, önmagán túlmutat, társadalmi innováció elindítója lehet, különösen, ha kritikus használói tömeget ér el. Az elmúlt évtizedben jó néhány kerékpározással foglalkozó tervező keresett – és talált – választ aktuális és égető globális kérdésekre. A Bringológia kiállítás kurátoraként ezért nem önmagában a kerékpárt, annak kortárs dizájn trendjeit vagy történetét szerettük volna bemutatni, hanem azt vizsgáltuk, hogy milyen hajtóerőt jelent életünk és jövőnk meghatározó kérdéseinek megoldásában. A kiállítás több mint 60 tárgy és projekt formájában mutatja be a társadalmi, gazdasági és ökológiai szempontból jelentős dizájn-megoldásokat.

A tervezők számára ma már alapvetés a lehető legszélesebb társadalmi csoportok elérése. A dizájn és dizájn-gondolkodás ugyanis képes a használók körét egy kritikus tömeg fölé bővíteni, és a kerékpár társadalmi integrációs szerepét megsokszorozni. Számos tervezői mozgalom, mint például a szociális dizájn, a taktikai urbanizmus vagy az open dizájn gyakorlata bizonyítja, hogy az elmúlt időszakban a kerékpár központi inspirációt jelentett a dizájn területén. A cél, hogy minél többen ülhessenek nyeregbe, és ezzel valódi változást generáljunk. Ez az egyik legszebb tervezői kihívás: a kerékpár univerzalitása mindenki számára elérhetővé teszi a fejlődést.

A Studio Nomad tervezőivel közösen fejlesztett interaktív gépek ember és kerékpár új, közvetlen, teremtő kapcsolatát jelképezik, és egyben segítik a Bringológia üzenetének élményszerű megélését.

A döntően kortárs anyag mellett néhány kiemelt történeti tárgy is megjelenik, további értelmezési réteget kínálva ezzel. Az igények nem sokat változtak száz év alatt, de a megoldások – a digitális

Fotó © Mohai Balázs

korszak beköszöntével, az új alapanyagok használatával és a rendszerszintű gondolkodással – igen.

Mindezek után kár volna tagadni: a kerékpár mára világnézet. A ‘70-es évek holland paradigmaváltása után már nem csak egy életérzésről, intuícióról beszélhetünk, de konkrét számokkal igazolhatók azok a pozitív változások, folyamatok, melyek középpontjában a városi kerékpárhasználat terjedése áll. Miközben a kerékpár tárgy- és környezetkultúrája folyamatosan új felhasználókat ösztönöz a kerékpározásra, segít a városlakónak alkalmazkodni azokhoz a globális változásokhoz is, amelyek a következő évtizedekben Európa jövőjét is meghatározzák.

Az ember és bringa viszonya örökre megváltozott a 21. században: túl a romantikán és túl a praktikumon olyan társunkká vált, amely segít a személyes és globális válságok túlélésében.

Göttler Anna, Oravecz Júlia, Tornyánszki Éva
A Kultúrgorilla dizájn menedzser csoport tagjai, a kiállítás kurátorai

ROSKÓ GÁBOR

VAS

Ne tévesszen meg a sok formai változás, a kerékpár őrzi konzervatív örökségét. A két kerék a lánccal, a váz nem más egy karbonszálas gépnél, a körvonalak változtak, a lényeg nem.

DIAMOND FRAME

A vas ilyen nevekkel, hogy Alcyon meg Automoto, Burco, Campagnolo vagy Leonidas. Utánozhatatlan kézi zománcozás, jelezve a hátsó támvillán. Szívünk mélyén a vas a mérvadó, a subler, a kirner, a sauber, a vinkli meg a mutter. Olyan műszerek társaságában, mint egy spárgára fűzött csavaranya. Soha többet nem fogja használni senki. Gazdáját is elfelejtjük. A sok vas szétszéled. Nem mondja senki úgy (így), hogy strapa kerékpár. Egy jó strapa kerékpár. Torpedo aggyal, szolíd kivitelben, ballonos gumival. A csíkok a felnin, még választani is lehet a mintából.

„Most megfelel, vagy nem megfelel?" – kérdezi Pfeiffer bácsi.

A vevő azonban túrakerékpárt vásárol. A por alól előtűnik a sötétlila fénymáz, kék sárvédők, szövött klipsz, ilyenek.

Vevő kerékpárral el.

Két bringa áll a fa alatt letámasztva, és hát uramfia, gazdátlanok. Egy férfi és egy női. Sötétedik, be kell húzni őket valahová. Elrejteni, hogy legyen hol éjszakázniuk. Nevezzük ezt gyűjtésnek. A részvétnek is van határa.

A csatornákban ezerszámra bomolnak a bringák. Néha egy szívtelen uszály kimarkol vagy százat, és ettől úgy érzi, eljutott a cselekvésig. A maradék vasra vízimadarak raknak fészket szemeteszsákokból. Szánalomból pedig nem lesz versenybringa.

Fogjuk az olasz alkatrészt, és öntünk róla másolatot. Pici reszelés és készen van. Meg lehet kockáztatni a Szlovák Átkelést, attól függ, milyen kedve van a vámosnak, aki megkérdi, miért van a hátizsákban negyven hátsó agy.

(Favorit A. M. kedvenc) Pedig tudja jól, mi az, hogy Békeverseny, lecsúszott bokazoknival és erősen széttaposott bőrcipőkkel. Feketekávé alumínium lábasból. Nem volt olyan nagy különbség. Ez kérem egy Krétai, egy Gürtler, egy Liszkai, egy Tarapcsák. Kérem, lehet angol csőszett, de az drágább lesz, kérem. Figyelmesen nézi a lángot, és a réz befut a helyére, szépen, és kérem szépen, a hátsó papucsot is cserélni kell. De ne tessék hozzányúlni, mert még forró a vas, kérem.

Mit jelent az odafigyelés, a gondosság, a türelem. Az olajozók az első és hátsó agyon. Lehet őket állítgatni órákon át. Belepi a por az alkatrészes dobozokat. Azonban ha rátalálunk a hiányzóra, minden addigi stressz a múlté. A sokat látott coll méretű kulcsok, finoman megérintette őket a rozsda, de a műszerolaj begyógyítja a sebeket.

FINOM

Ez a szó lassan kikopik. Angol és francia kerékpárok a legfinomabb kivitelben. Finoman szőtt karbonszál. Fura hangja van, egészen más akusztika, mint a vas,

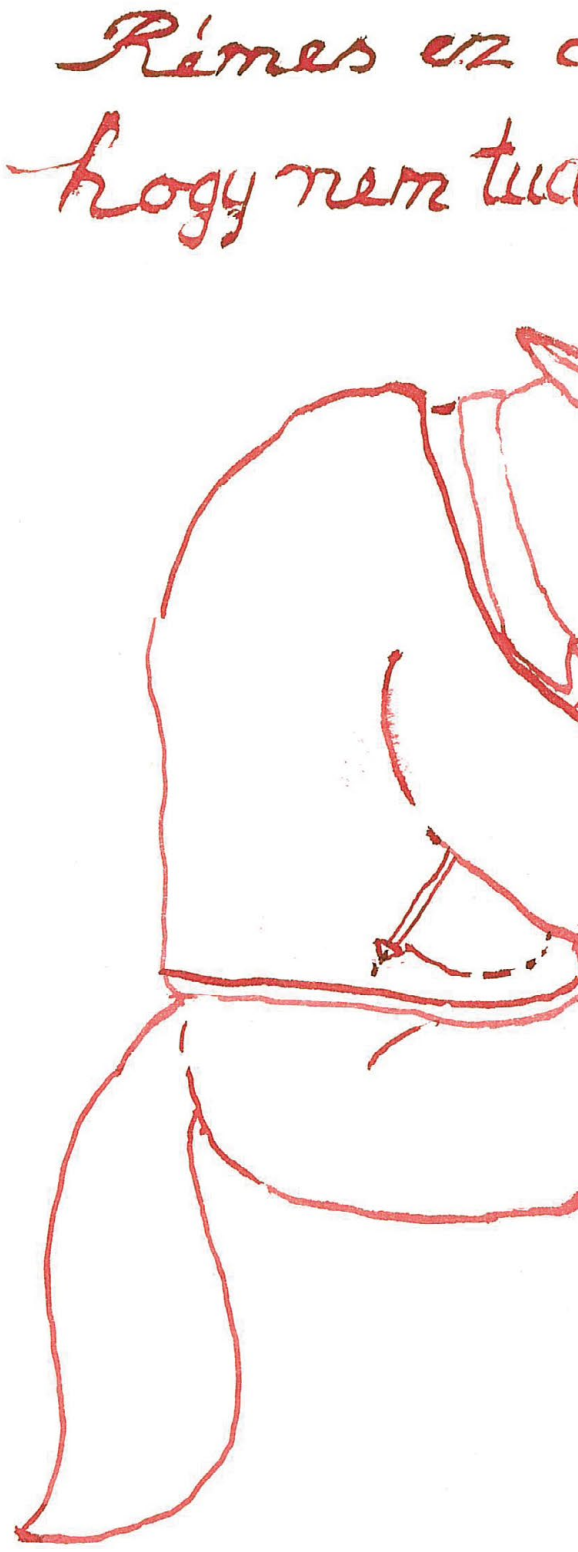
Te Bátor gyerek,
ne tápám meg,
hogy hozzáérnyúlsz
a forró vashoz

mintha ez bárkit is érdekelne. Gömbölyödnek a formák, valahogy kövérebbnek tűnnek a bringák. Kövér felni, kövér váz. A küzdelmes szingo túlél mindent. Az egy finom holmi. Titokzatos ragasztókkal mahinálják. Az egy vágyálom: egy Mercier, egy Gitanes, egy Peugeot. Viselik büszkén. Szép dolog az alumínium, de mondhatjuk-e, hogy finom aluvázas bicikli? Mi van szegénnyel, hogy alkatrésznek meg nagyon is szeretjük? A jó Kampa (Kapanyaló) vagy Pelissier széles tárcsával, mindenki olyat akar.

Lehet bármi, gurulni fogunk. Gurultak a díszelgő kerékpáros hadtestek. Dobálták rájuk a virágot. Egészen addig gurultak, amíg el nem kezdődött az igazi háború. Akkor átültették őket harckocsira. Azért mégis. Bár a pedáltengely szofisztikált volt rendkívül. Gurultak a Viet-Kongok, meg is nyerték a háborút. Később még vittek malacot és rizsszalmát, meg tyúkketrecet, meg fizető turistát. Defektjavításból lehet élni az út szélén. A ragasztó kincset ér, és semmit nem dobunk ki, majd meghegesztjük. Addig hegesztjük, amíg lehet.

Elértük a hatvan kilométeres átlagsebességet, elektromosan vezérelt a váltórendszer, egzotikus anyagok kerülnek elő, üregesre kovácsolják a lánckereket, mert minden gramm számít. Contre La Montre. Az óra ellen? Harcban az idővel? A kormányt is elengedjük. Teljesen mindegy, térdnadrágot hordunk vagy Lycrát: a bringa egy.

A szerző festő, grafikus, kerékpárgyűjtő



a Blau gyerek,
l vigyázni a holmijára

TÓTH KATALIN

BUDAPESTI BRINGÁS FORRADALOM

Tanulságok a város és a kerékpározás viszonyáról

Vitathatatlan, hogy a Critical Mass fellépése Budapest jelenkori történetének meghatározó eseménye. A 2004 és 2013 között évente kétszer megrendezett kerékpáros felvonulás, majd az ebből kibontakozó mozgalom hatására kerékpárosok tömegei jelentek meg Budapest utcáin (Udvarhelyi 2009). A San Franciscóból 1992-ben induló, mára globálissá vált kezdeményezés 20. születésnapján angol nyelvű méltató kötet jelent meg több város portréjával. A magyar szervezők nem kis büszkeséggel írták ebbe: „We have changed our city forever" – „Örökre megváltoztattuk városunkat" (Kükü and the Critical Mass Budapest Community 2012, 171). Számokban is kimutatható a budapesti közlekedési szokások változása, hisz 1994 óta a Belváros hat különböző pontján mára már tízszeresére növekedett a kerékpárforgalom (Bencze-Kovács Virág és mások, 2015).

A budapesti „bringás forradalom" beleillik egy világszerte megfigyelhető trendbe. A kerékpározás a fenntarthatóság és a városi életminőség egyik szimbólumává vált, és jelentősége rohamosan nőtt a nagyvárosok jövőképében San Franciscótól New Yorkon, Londonon, Párizson, Berlinen át egészen a szomszédos Bécsig. Mik teszik a budapesti „bringás forradalmat" ezen összefüggésben egyedivé, és mik a hasonlóságai más városokkal? Milyen kontúrokat ad ezekhez a sajátosságokhoz a magyar főváros és a kerékpározás 20. századi változó és viharos viszonya?

A városban kerékpárral közlekedni természetesen nem új keletű dolog. Az egyéni motivációk a kerékpár mindennapi használatára – mint a gyorsaság, flexibilitás, megfizethetőség és élvezet – változatlanok voltak a 20. században. Annak a kérdésnek a társadalmi megítélése, hogy kerékpározni divatos vagy progresszív-e, csak az egyike a kerékpározást alakító külső tényezőknek. Éppúgy meghatározó körülmény a támogató vagy tiltó várospolitika, a közlekedés alternatívái, a városon belüli távolságok és a domborzati viszonyok. A kerékpározás kimagasló szerepet játszott az európai városok személyforgalmában a két világháború közötti időszakban, a személygépkocsik elterjedése, illetve az autóbusz- és metróhálózatok kiépítése előtt. Ekkoriban a sűrűn beépített városmagokban a bringázásnak csak a villamoshálózat és a gyaloglás jelentett

Bár büntették, a kerékpárosok mégis kapaszkodtak villamosokba Budapesten, 1951
Forrás: Fortepan | Magyar Rendőr adományozó

konkurenciát (Oldenziel 2013, 147). A közlekedéssel foglalkozó szakemberek és a törvényhozók azonban rendezni akarták a városok forgalmát és előkészíteni a várt motorizációra, ami a kerékpározás kiszorítását eredményezte.

A kerékpárok tömeggyártása miatti csökkenő világpiaci ár a magyar fővárosban is lökést adott ahhoz, hogy többen szálljanak nyeregbe. (Puch férfikerékpár, 1930 körül, ld. 52–53. old.; Teherhordó kerékpár, 1935 körül, ld. 120–121. old.) Az 1920-as évek végére egyre több autó vett részt a forgalomban, legdinamikusabban azonban a kerékpározás terjedt. Főleg a városi kispolgárság, a munkások és a környező falvakból ingázók használták a kerékpárt, mert olcsóbb és megbízhatóbb volt, mint a villamos és az elővárosi vonatok (Fellner 1937). A segédmunkások pedig kerékpáros kifutókként a városi áru- és teherszállításban vállaltak kevéssé megbecsült, de fontos szerepet. A kerékpárosok aránya 1938-ban érte el a csúcsot: ekkor a fővárosi forgalom 37%-át alkották a biciklivel közlekedők (Tóth 2016, 162). A szükségszerűnek ítélt, de még távoli motorizáció és a kerékpározás Budapesten is konfliktusba került egymással (Ruisz 1941, 120). A rendőrfőkapitány kijelölt főútvonalakon, az akkori Belvárosban és a többi fővárosi hídon is balesetveszélyre hivatkozva megtiltotta a napközbeni

Ferenciek tére (Felszabadulás tér), 1956
Forrás: Fortepan | Nagy Gyula adományozó

Sétáló kerékpáros az Erzsébet (Lenin) körúton, 1956
Forrás: Fortepan | Nagy Gyula adományozó

kerékpárforgalmat (N. n. 1927; Borsiczky 1942). Megoldásként a városvezetés német minta alapján külön kerékpárutak építése mellett döntött (N. n. 1938; Wohl 1938). A második világháború kezdetéig az 1937-ben átadott Horthy Miklós hídon, a Kerepesi úton és a Kőbányai úton épültek kerékpárutak, de ezek folytatása a háború után abbamaradt. A főútvonalakon a tiltó rendelkezések érvényben maradtak, így a kerékpározás a pesti külvárosba szorult vissza (Vásárhelyi 1949, 348). Budapesten csak a praktikusság szólt a kerékpározás mellett, mert a mintaadó polgárságnak már nem volt vonzó a kerékpár használata (NY. I. 1938). A kerékpár ezen tulajdonsága krízishelyzetekben mégis jól jött. Újságcikkekből értesülünk a második világháború alatti benzinkorlátozás miatt a többi nagyvárosban is hasonlóan kitört polgári kerékpárlázról (K. I. 1942; N. n. 1943). Az 1956-os forradalmi napokat megörökítő fényképek is sok tekerő vagy nézelődő kerékpárost mutatnak. Mivel a szocializmus első évtizedeiben a személygépkocsik a politikai elit privilégiumai voltak, így a motorizáció első lépcsőjét sokaknak a motorizált kerékpárok és a motorkerékpárok tették lehetővé. (Csepel túrakerékpár Dongó motorral, 1956 körül, ld. 150–151. old.) A második világháborút követően a kerékpározás támogatására ma mintát adó holland és dán városok város- és közlekedéstervezése – Európában egyedülállóan – nem kezelte a terjedő autóforgalmat és a kerékpározást egymást kizáró közlekedési módként, ezért az 1960-as évekbeli növekvő motorizáció mellett is maradt hely az utakon a kétkerekűeknek (Carstensen – Ebert 2012).

Magyarországon először az 1980-as években növekedett ugrásszerűen a személygépkocsik száma, ami ismét reflektorfénybe helyezte a kerékpározást. Az újságcikkek hírt adtak a nyugat- és észak-európai társadalmak ökológiai szemléletváltásáról is, ami az ottani városi kerékpározás újrafelfedezéséhez vezetett (Szűts 1974). Ekkor terjedtek el az összecsukható kerékpárok, mert jól lehetett őket a tömegközlekedéssel és a személygépkocsikkal kombinálni (Csepel összecsukható prototípus műanyag dobozban, 1970 körül, ld. 44–45. old.). Az ökológiai fordulat, valamint az itthoni

Retek utcai belső udvar kerékpártárolóval
Forrás: Fortepan | Lissák Tivadar adományozó

romló baleseti statisztikák, a forgalom miatti fokozott veszélyeztetettség napirendre helyezte az eddig elodázott országos és budapesti kerékpárút-építést (Bencsik 1984). A fővárosi túrakerékpárosok növekvő száma és igényei, valamint a főváros rossz légszennyezettségi mutatói is emellett szóltak (Weidinger 1981; Szabó 1982; Kovács 1984). 1982-ben kezdődött meg az első országos kerékpárút-építési program. A Fővárosi Tanács Közlekedési Ügyosztályának megrendelésére a tervezőirodák a fővárosi hálózattal kapcsolatban is készítettek terveket (Barsiné Pataky 1986; Lukovich – Barsiné Pataky 1988; Szálka 1990). A tervezőmérnökök Bécs példáját látták követendőnek, mivel az osztrák fővárosban az 1980-as évek elején a várost átfogó kerékpárút-hálózat gyors kiépítésének eredményeként 5%-ra növekedett a kerékpárforgalom. A közlekedési szakma és a közvélemény Bécshez hasonlóan Budapesten is közlekedésbiztonsági indoklással csak a költséges, elkülönített kerékpárutakban gondolkodott, ám ezek következetes kiépítéséhez mind a megfelelő politikai akarat, mind a szükséges erőforrás hiányzott.
A rendszerváltás után a fővárosban megkezdődő kerékpárút-építkezések egy szétszakadozott hálózatot hoztak létre, ami egyszerre fakadt a kétszintű önkormányzati rendszer működési nehézségeiből és a szakmai tapasztalat hiányából, a városvezetés és a civilek részéről egyaránt (Háner 1998). Mindkét oldal tervezési és infrastruktúra-építési feladatként értelmezte a kerékpározás támogatását. Nehézséget okozott az is, hogy az 1990-es években elenyésző volt a környezetvédő és a kerékpáros érdekvédelem társadalmi támogatottsága. Az érdekvédelem zászlóvivője az 1993-ban alakult Városi Biciklizés Barátai nevű szervezet volt, akik először tartottak a fővárosban szerény látogatottságú demonstrációkat (Volosin 1999).

A 2000-es években a budapesti kerékpáros közlekedés robbanását az alulról jövő társadalmi igény és a tömegközlekedés drágulása indította el. Kiindulási pontként a kerékpáros futárok és követőik körül kialakuló városi szubkultúrát szokás tekinteni, akik a városi kerékpározással

kapcsolatban áttörték a félelem falát. A futárok szervezésével és a kerékpáros szervezetek részvételével rendezett első Critical Mass Budapest felvonulás 2004-től kezdődően nem csak a politikai nyomásgyakorlás, hanem a félelem legyőzésének felszabadult ünneplése is volt. A szervezői siker azon alapult, hogy fel tudott építeni egy mozgalmat, amely pártpolitikától függetlenül, hiteles üzenettel mozgósított csoportokat és létrehozott egy széles körű társadalmi támogatással bíró közösséget (Udvarhelyi 2009). A közösségi média, blogok és fórumok megkönnyítették a demonstrációk szervezésébe való bekapcsolódást, valamint a hozzáférést a mindennapi kerékpározásról és a budapesti kerékpáros divatról szóló információhoz. Létrejöttek a kerékpározással foglalkozó kisvállalkozások, melyek nemcsak alakították, de országhatáron túlnyúlóan ismertté is tették a budapesti kerékpározás tárgyi és öltözködési kultúráját.

A 2006-ban újraalakult Magyar Kerékpárosklub néhány éven belül komoly társadalmi bázisra tudott támaszkodni, ami kerületi és fővárosi szinten is tárgyalási helyzetbe hozta a kerékpáros érdekvédelmet. A közlekedésmérnökök új generációja erős civil szakmai hátteret adott ehhez a váltakozó eredményű munkához. Példának okáért a 2009-es Margit hídi tüntetések csak egy szűk és veszélyes bringautat értek el a híd északi járdáján. Ugyanebben az évben kiharcolták a kerékpárosok a kiskörúti kerékpársávokat. Ez volt az érdekcsoport első szimbolikus győzelme. A 2010-ben felállított Budapesti Közlekedési Központ szemlélete, majd a munkájuk folytán elinduló MOL BUBI közösségi kerékpárkölcsönző rendszer a fővárosi közlekedéspolitika szerves részévé tette a kerékpározást.

A mai budapesti kerékpárosok az első generációs forradalmárok öntudatával tekerhetnek az utcán, hiszen a két világháború közötti budapesti munkás-kerékpárosoknak hírvivője sem maradt. Bár a fejlesztések elindultak, a kerékpár-közlekedés körülményei még mindig messze vannak a tökéletestől, hiszen kerékpársávok, tárolóhelyek sokasága hiányzik, és a kerékpárszállítás lehetőségei sem adottak a fővárosban. Ennek ellenére a kerékpárosok aránya továbbra is nő a belvárosi forgalomban: ma már a Belváros több frekventált pontján a forgalom 10% fölötti részét adják (Bencze-Kovács Virág és mások 2015). Budapest városimázsának ma már elvitathatatlan része a kerékpáros kultúra, ám ez inkább köszönhető a másfél évtizede folyamatosan erősödő civil kezdeményezéseknek, mint egy fölülről jövő brandépítésnek. A 2015-ben az „I bike Budapest" névvel újrainduló tavaszi kerékpáros felvonuláson résztvevők tömegei követelték a hiányzó fejlesztéseket és ünnepelték a városi életet kerékpárral. Ez kevéssé meglepő, hiszen az elmúlt másfél évtizedben Budapesten a kerékpározás véleményformáló, városi kultúrát befolyásoló csoportok társadalmi gyakorlatává lett. A városi biciklizés az elmúlt évtized legsikeresebb társadalmi mozgalma Budapesten – ez pedig egyedülálló lehetőséget jelent. Hiszen a kerékpár napi mozgást, környezettudatos szemléletet ad a városlakóknak, közösségeket kovácsol, tisztábbá teszi a levegőt és biztonságosabbá az utakat. Ahogy a budapestiek életévé válik a bringázás, úgy válik a főváros élhetőbbé – nem csak a városimázs tetszetős fotóin, de a mindennapokban is.

A szerző a Graduiertenschule für Ost- und Südosteuropastudien (Ludwig-Maximilians-Universität) doktori hallgatójaként a budapesti kerékpározás történetét kutatja és a kiállítás szakmai tanácsadója

Felhasznált irodalom

Barsiné Pataky Etelka: *A kerekpár-közlekedés a fővárosban*, Budapesti Városterv ező Vállalat, Kézirat, Budapest, 1986.

Bencze-Kovács Virág – Bereczky Ákos – Ábel Melinda: „A kerékpáros forgalom elemzése Budapesten", in: *Útügyi lapok* 2:5 (2015), URL: http://utugyilapok.hu/cikkek/a-kerekparos-forgalom-elemzese-budapesten/, [legutóbbi lehívás: 2016. szeptember 18].

Bencsik János: „Kerékpárosok út nélkül", in: *Népszava* 112: 9, 1984.01.12, 5.

Borsiczky Sándor: *A kerékpározás szabályainak zsebkönyve 1942, különös tekintettel Budapest székesfővárosra és környékére*, Budapest, 1942.

Carstensen, Trine Agervig – Ebert, Anne-Katrin: „Cycling Cultures in Northern Europe. From »Golden Age« to »Renaissance«", in: *Cycling and Sustainability*, szerk. Parkin, John, (Transport and Sustainability, 1), Bingley, 2012, 23–58.

Fellner Frigyes: „Közlekedéspolitika II. A közlekedés megjelenési formái", in: *Statisztikai Közlemények* 84:4 (1937), 162–217.

Háner János Ferenc: „Kerékpárutak és -létesítmények Budapesten `98", in: *Pedál* 7:5 (1998), 21.

Kovács Zoltán: „Hajrá, biciklisták!", in: *Budapest* 22:1 (1984), 18–19.

Kükü and the Critical Mass Budapest Community: „We Have Changed Our City Forever", in: *Shift happens. Critical Mass at 20*, szerk. Carlsson, Chris és mások, San Francisco, 2012, 171–174.

K. I.: „Kerékpár-láz Budapesten", in: *Pesti Hírlap*, 64:169, 1942.07.28, 6.

Lukovich Tamás – Barsiné Pataky Etelka: *A budapesti kerékpáros közlekedés továbbfejlesztési lehetőségeinek feltárása*, Kézirat, Budapest, 1988.

N. n.: „A Lánchíd forgalmának újabb szabályozása", in: *Népszava* 55:117, 24.05. 1927, 8.

N. n.: „Megkezdik a kerékpárutak építését", in: *Népszava* 66: 192, 1938.08.26, 9.

N. n.: „Kerékpárláz", in: *Népszava* 71:104, 1943.05.09, 9.

Nyigri Imre: „Lenézett kerékpározás", in: *Népszava* 66:37, 1938.02.16, 9.

Oldenziel, Ruth: „Bicycling & Driving in Europe", in: Uő. *Consumers, Tinkerers, Rebels. The People who Shaped Europe*, Houndmills, 2013, 125–161; 336–341.

Ruisz Rezső: „Az utcai forgalom fejlődése Budapesten", in: *Városi Szemle* 27 (1941), 107–134.

Szabó Gábor: „Biciklistasors", in: *Budapest* 20:9 (1982), 34–35.

Szálka Miklós: *Budapest kerékpárközlekedési tanulmánya*, Városépítési Tudományos és Tervező Intézet, Kézirat, Budapest, 1990.

Szűts Dénes: „Nyeregben a magyarok", in: *Népszava* 102:177, 1974.07.31, 3.

Tóth Katalin: „Budapest. Reviving the bicycle lifestyle", in: *Cycling Cities. The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*, szerk. Oldenziel, Ruth és mások, Eindhoven, 2016, 161–171.

Udvarhelyi Tessza Éva: „Reclaiming the Streets – Redefining Democracy. The Politics of the Critical Mass Bicycle Movement in Budapest", in: *Hungarian Studies* 23:1 (2009), 121–145.

Vásárhelyi Boldizsár: „Kerékpárközlekedés és kerékpárutak", in: *Magyar közlekedés, mély- és vízépítés* 1:7–8 (1949), 340–349.

Volosin Hédi: „A Városi Biciklizés Barátai Egyesület", in: *Környezetvédelmi civil kezdeményezések Magyarországon 1988–1998*, szerk. Szabó Máté, Budapest, 1999, 121–126.

Weidinger László: „Kerékpár-mellékutakon", in: Népszava 109: 126, 1981.05.31, 6.

Wohl György: „A kerékpárközlekedés és a kerékpárutak építése", in: *Városok Lapja* 11–12. (1938), 1–20, Különlenyomat.

BRINGO

Amikor a dizájn hajtja a kerékpárt

ÓGIA

A kerékpár kivételes dizájn teljesítmény. Az elmúlt évszázad társadalmi változásainak hatására azonban már nem tekinthetünk rá egyszerű közlekedési vagy sporteszközként: a bicikli a társadalmi mobilitás és a fenntartható gazdaság hajtóereje lett.

Napjainkban valóságos bringaforradalom szemtanúi lehetünk: városiasodó világunkban egyre többen választjuk a kerékpárt mint tiszta és gazdaságos közlekedési alternatívát, mint életmódot vagy épp identitásképző és közösségteremtő eszközt.

Kortárs tervezők erre a trendre reagálva tömegével hozzák létre a városi kerékpározást támogató tárgyakat, rendszereket. A Bringológia kiállítás az egyén, a város és a világ hármas léptékén át, kortárs mozgalmak metszetében mutatja be a dizájn jelentőségét a városi kerékpározás fejlődésében.

Legyen szó praktikumról vagy önkifejezésről, városfejlesztésről vagy vállalkozásról, integrációról vagy környezeti fenntarthatóságról – a dizájn lehetőséget teremt, hogy minél többen ülhessünk nyeregbe, és együtt hajtsuk előre a világ kerekét.

DIZÁJN MOZGALMAK

INKLUZÍV DIZÁJN
Célja a társadalom lehető legtöbb tagja számára hozzáférhető és használható, a társadalmi diverzitást figyelembe vevő termékek, termékcsaládok, szolgáltatások tervezése.

CSINÁLD MAGAD! MOZGALOM
Az önellátás igényére építve arra törekszik, hogy az ember a passzív fogyasztással szemben aktívan részt vegyen a személyes javak előállításában az élet lehető legtöbb területén.

UPCYCLING DIZÁJN
Kidobásra ítélt anyagok, alkatrészek újrahasznosítása oly módon, hogy a megmunkálás és a létrejött új funkció magasabb értékű tárgyat hoz létre.

MAKER KULTÚRA
A D.I.Y. technológiai változata, mely eszközök kitalálásával, mutálásával és a tervek megosztásával foglalkozik az elektronika, robotika, 3D nyomtatás, CNC gépek, fém- és faművesség eszköztárát használva.

ÚJ KÉZMŰVESSÉG
Minőségi alapanyagokból kézzel gyártott, egyedi termékek tervezése, mely a hagyományos kézműves technikákat gyakran ötvözi új gyártási technológiákkal vagy anyagfejlesztésekkel.

OPEN DATA MOZGALOM
Az adatok szabad hozzáférhetősége.
Segítségével társadalmi-gazdasági innovációkhoz szükséges, aktuális, nagy mennyiségű adat válhat hozzáférhetővé, lehetővé téve a gyors adaptációt sokféle területen.

OPEN DIZÁJN
Termékek, gépek, rendszerek tervezése bárki számára az interneten hozzáférhető információk alapján. A termék gyakran maga is „nyitott”: a használók továbbfejleszthetik új információk, javítások megosztásával.

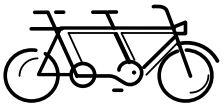
ÖKO-DIZÁJN
Célja a termék teljes életciklusa során kiküszöbölni a káros környezeti hatásokat, az előállítástól a beszerzésen át a használatig, majd a kidobásig, esetleges újrahasznosításig.

REPAIR MOZGALOM
Kidobásra ítélt anyagok, alkatrészek újrahasznosítása oly módon, hogy a megmunkálás és a létrejött új funkció magasabb értékű tárgyat hoz létre.

TAKTIKAI URBANIZMUS
Kisléptékű városi beavatkozások, melyek városfejlesztési megoldások csökkentett kockázatú tesztelését szolgálják. Gyakran civilek kezdeményezik, majd világszerte elterjednek, és önkormányzatok is adaptálják.

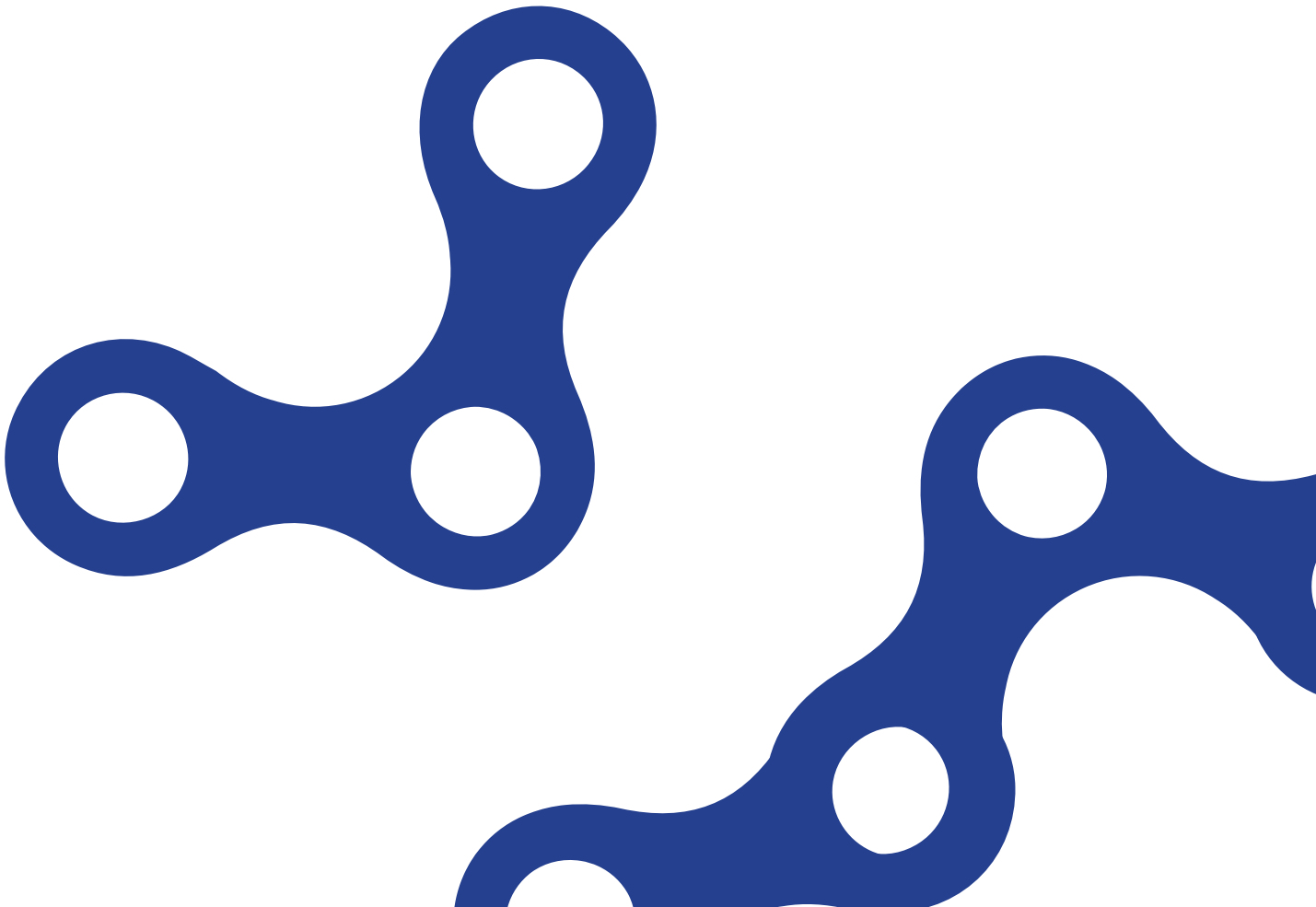
MÉLTÁNYOS KERESKEDELEM
Túllépve a rövidtávú kereskedelmi érdekeken biztosítja, hogy a harmadik világbeli, hátrányos helyzetű termelők emberi munkakörülmények között, méltányos fizetségért dolgozhassanak.

OKOS DIZÁJN
Az informatika, elektronika vagy robotika legújabb fejlesztéseit új, általában a városi életminőséget javító rendszerek vagy termékek megalkotására innovatívan felhasználó dizájn megoldások.

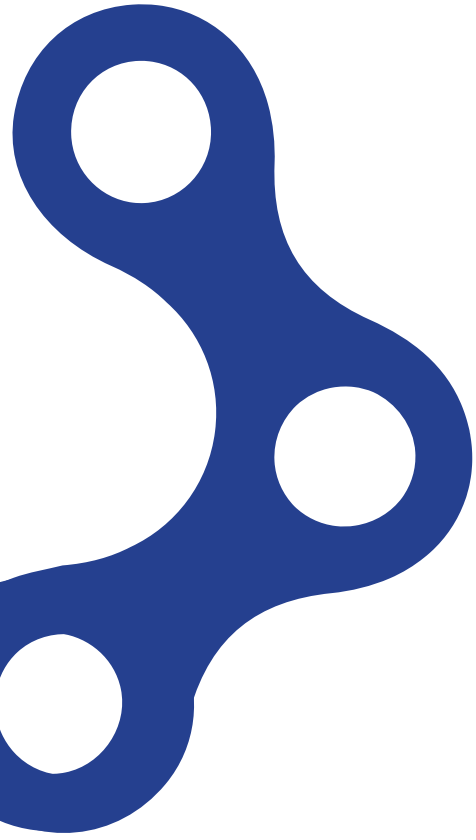


SZOCIÁLIS DIZÁJN
Társadalmilag felelős tervezési irányzat, mely antropológiai és humánökológiai alapon, stratégiai, rendszerszintű fejlesztésekkel vált ki pozitív társadalmi hatásokat, és ösztönzi a társadalmi integrációt.

LÁNC-
SZEME



EK



Mindannyiunkban ott van a bringás:
a szabadságszerető, a környezettudatos,
a menő vagy az egészséges életmódra törekvő.
Az itt bemutatott tárgyak útkeresőkhöz
és rutinosokhoz egyaránt szólnak.

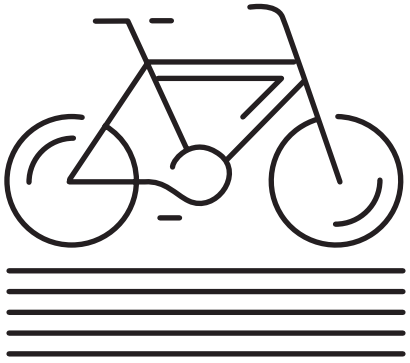
Sokak számára nem könnyű a városban
nyeregbe ülni. A kortárs dizájn az elmúlt
évtizedben tömegével adott válaszokat,
hogy biztonságérzetünk, kényelmünk
növekedjen – hogy átlépjük azt az akadályt,
amely eddig féken tartott minket.

A Velocipedia rajzgyűjteménye megmutatja,
egy dolgot milyen sokféleképp láthatunk.
A Workcycles a kerékpáros szállítást segíti,
de moduláris elemei az egyéni igényekre
specializálódnak.

A Hövding sisakkal biztonságban érezhetjük
magunkat, miközben stílusosak maradunk.
A Haize iránytűje úgy navigál minket, hogy
az útkeresés szabadsága is megmaradjon.
A kihívások leküzdésével a kerékpározás
hétköznapjaink és identitásunk részévé válik,
tárgyi környezetünkben is megjelenik.

Minden társadalmat érintő változás elindítója
az egyes ember. Bármilyen kerékpáron is
üljünk, nélkülözhetetlen láncszemei vagyunk
ennek a változásnak.

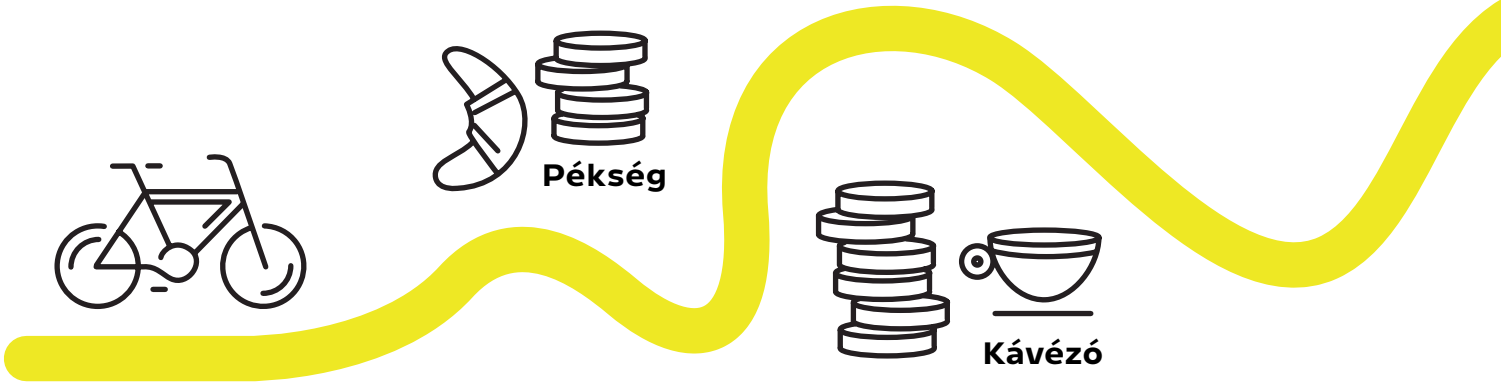
A KERÉKPÁROZÁS ELŐNYEI



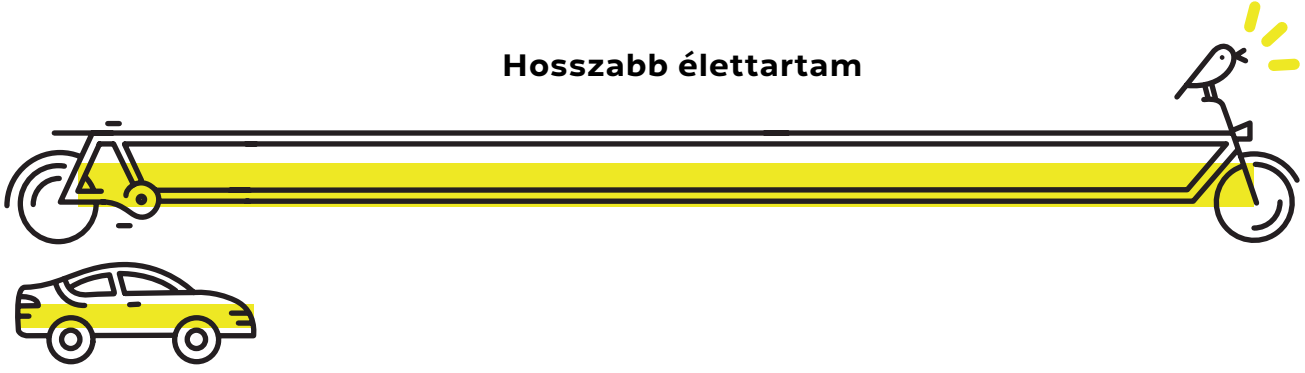
0%

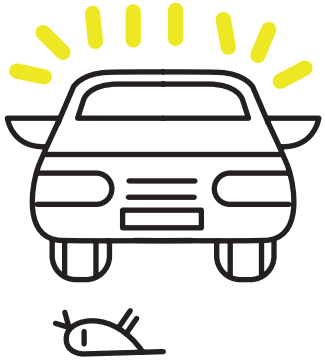
Károsanyag kibocsátás

A városi kerékpározás jó hatással van a kisvállalkozásokra

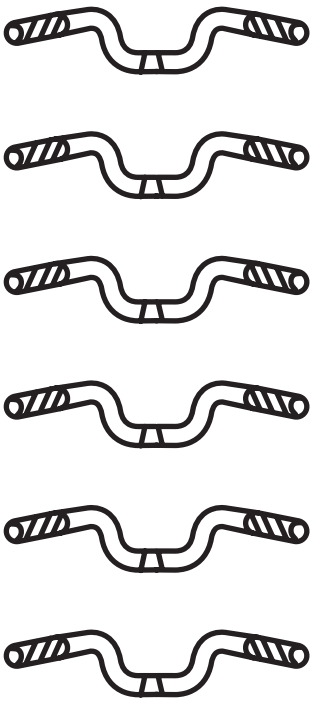


Hosszabb élettartam

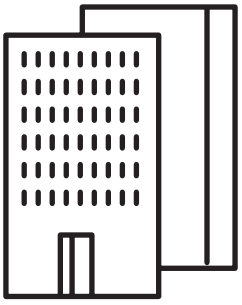




Alacsony zajszennyezés

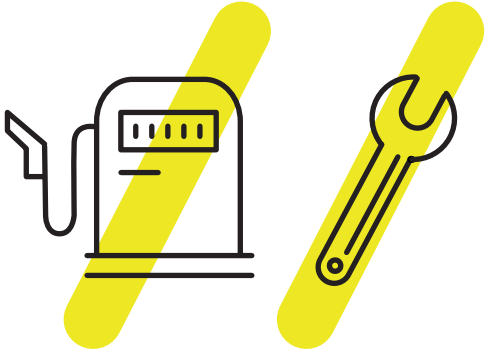


Munkahely



Piac

Elősegíti a társadalmi mobilitást



Minimális fenntartási költségek

Parkolás: egy parkolóhelyen egy autó vagy tíz kerékpár fér el.

ANNA HAUPT, TERESE ALSTIN

HÖVDING

Láthatatlan kerékpáros fejvédő

Ez a csinos ruhadarab valójában komoly kerékpáros biztonsági eszköz. Látszólag egy egyszerű gallér, valójában azonban egy légzsák, ami baleset esetén aktiválódik, és körülöleli a fejet. A szenzorokkal szabályozott kioldó mechanizmus hirtelen, intenzív mozdulat esetén lép működésbe, és így megvédi az ütéstől a biciklista koponyáját.

HOVDING.COM

GYÁRTÓ: *HÖVDING*
PARTNER: –
SVÉDORSZÁG
2005 –

Fotó © Niklas Carlsson

„Talán az endorfin miatt lehet, amit a testünk pedálozás közben termel, de nekem csak jó emlékeim vannak a biciklizéssel kapcsolatban. Biztos vagyok benne, hogy a kerékpár egyre több embert fog boldoggá és egészségessé tenni világszerte."

Gianluca Gimini

GIANLUCA GIMINI

VELOCIPEDIA

Gianluca Gimini hétköznapi embereket kért fel arra, hogy fejből rajzoljanak le egy férfikerékpárt. A feladat sokakon kifogott: közelebbről megnézve a rajzokat rájöhetünk, hogy ezeket a kerékpárokat lehetetlen lenne megülni. A több száz rajzból álló gyűjtemény több száz tipológiát és egyedi, de megvalósíthatatlan kerékpártervet rejt. Gimini élethű 3D rajzai a rajzoknál is erőteljesebben érzékeltetik: mindenki máshogy látja a kerékpárt.

GIANLUCAGIMINI.IT

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
OLASZORSZÁG
2009 –

Fotó © Gianluca Gimini | Fotó © Mohai Balázs

„A kerékpár a valódi hajtóerő. A kerékpár tartós, sok embernek biztosít mobilitást, és közlekedési eszköz is. A kerékpár szabadságot ad, társalgási témát, egészségesebbé tesz, és javítja a klímát. A kerékpár hajtja a jövőnket is."

Yno Papen (Pedalfactory)

BASTEN LEIJH

SANDWICHBIKE

A holland Sandwichbike-ot az otthon összeszerelhető lakberendezési tárgyak ihlették. A tervező minden részletében újragondolta a klasszikus kétkerekűt; a megszokott, hegesztett vázat összekapcsolható furnérlemezekre cserélte. A lapos dobozba csomagolt kerékpár az útmutató segítségével otthon is könnyen, gyorsan összeállítható, így már a 0. kilométernél közvetlen élményt nyújt, és a saját bicikli összeszerelése a „csináld magad!" mozgalom részesévé teszi a vásárlót.

SANDWICHBIKES.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *PEDALFACTORY*
HOLLANDIA
2006

Fotó © Mohai Balázs

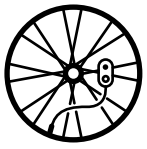
IRENE POSCH

BRINGÁS KESZTYŰ TÉLI ÉJSZAKÁKRA

„Számomra a kerékpár társ a mindennapokban. A közlekedés elsősorban praktikus, ugyanakkor élvezetes módja.”

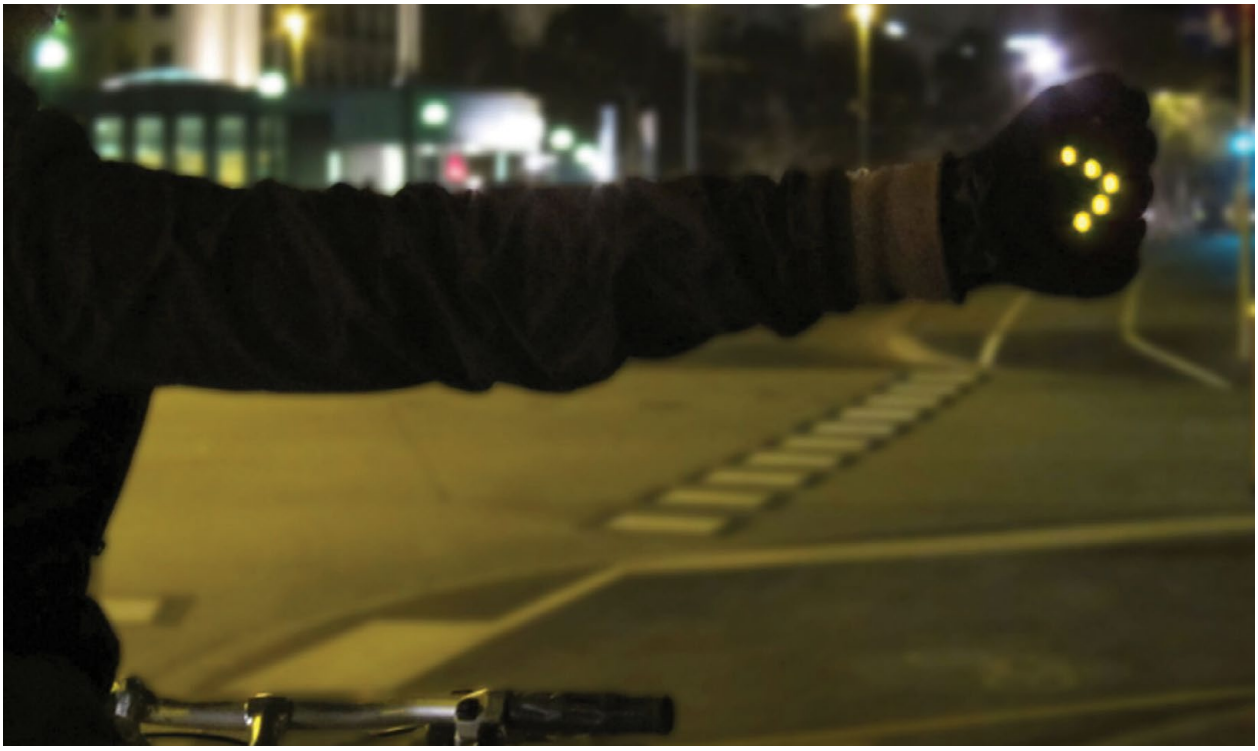
Irene Posch

Egy kesztyű, amely ledes világítással indexel. Irene Posch olyan készletet tervezett, amellyel bármilyen kedvenc téli kesztyű mozgásérzékeny, ledes indexlámpává alakítható. A beépített izzók kézjelzéskor fölvillannak, így a kerekezők irányváltáskor láthatóbbá válnak a téli forgalomban. A személyes tárgyat a „csináld magad!” módszereivel, a tervező által közzétett útmutatás alapján bárki elkészítheti.



IRENEPOSCH.NET

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2010



Fotó © Irene Posch

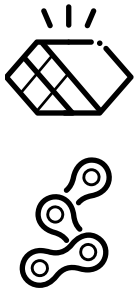
„A kerékpár által olyan kapcsolatot teremthetünk környezetünkkel, amit a motoros közlekedési eszközök nem tesznek lehetővé. Állandóan változó és fejlődő világunkban az olyan analóg eszköz, mint a bringa, valódi örömforrás.”

Onomo

JAVIER SOTO MORRAS, HANNES JAKOBSEN,
LUIS ANTONIO MARTIN NUEZ, ANA RAMOS, JEFF GOUG
ONOMO

HAIZE

Navigációs eszköz



A Haize minimalista kerékpáros navigációs eszköz eltér a hagyományos társaitól: varázslatos iránytűként mutatja az utat, de nem adja meg a pontos útvonalat, megőrizve ezzel a kerékpáros közlekedésre jellemző szabadságot, kreativitást. Észak helyett a felhasználó által az eszközhöz tartozó alkalmazásban megadott címre irányként mutat, ily módon a kerékpáros sosem fog eltévedni. Igény esetén lehetőség van a pontos útvonal behatárolására is.

ONOMO.NET

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
NÉMETORSZÁG, SPANYOLORSZÁG, EGYESÜLT KIRÁLYSÁG
2015

Fotó © Onomo

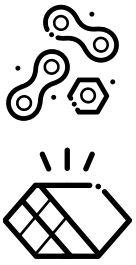
„A bringás életmód elterjedése a dizájn különböző területeire is nagy hatással van. Nem csak a biciklik fejlődnek, de a kerékpározás a bútor- és textiltervezés területét is ››meghajtotta‹‹.”

Söjtöry Szabolcs

SÖJTÖRY SZABOLCS

SMART BY CYCLE

Bringás életmódot támogató szett



A Smart by Cycle egy bringásoknak készülő, a kerékpáros életmódhoz igazodó tárgyrendszer és ahhoz kapcsolódó webes felület. A rendszer három elemből áll: egy a bicikli kormányába épített elemből, egy biometrikus adatok mérésére szolgáló csuklópántból és egy óratestből, mely az előbbi két eszközre csatlakoztatható. A gyűjtött adatokat a webes felületen lehet visszakeresni, elemezni, vagy éppen megosztani másokkal, ezáltal létrejöhet egy az egyén és a biciklis társadalom szempontjából is hasznos rendszer.

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2015

Fotó © Söjtöry Szabolcs | Fotó © Mohai Balázs

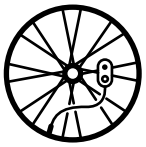
„Napjainkban a kerékpár a hatékonyság és fenntarthatóság alapja, mivel a legenergiahatékonyabb közlekedési mód az emberiség története folyamán. A testünk meghosszabbítása, közlekedési eszköz formájában.”

Hideaki Matsui, Markus Schmeiduch, Andrew Nip

HIDEAKI MATSUI, MARKUS SCHMEIDUCH, ANDREW NIP

BIKEBORG

Dizájn koncepció



A BikeBorgok science-fiction világában az olajkészletek hiánya és a tartós pénzügyi válság paradigmaváltáshoz vezetett a személyszállításban is: a legfőbb városi közlekedési eszközzé a kerékpár vált.
A BikeBorgok a cyberpunk és a „csináld magad!” hackermozgalmak szubkultúrája. Kerékpárjuk testük kiterjesztése, ahol az információk és az energia közvetlenül áramlik. A kerékpár energiát termel használója testhőjéből és mozgásából, így hozva létre egy önfenntartó rendszert.

BIKEBORG.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA,
EGYESÜLT ÁLLAMOK,
JAPÁN
2012

Fotó © Mohai Balázs

HERMAN VAN HULSTEIJN

VH1

Kerékpár

A VH1 kerékpár Herman van Hulsteijn kerékpár-sorozatának első darabja, melyet eredetileg személyes használatra készített el. A tervező egy gyors, látványos és esztétikus városi kerékpárt szeretett volna létrehozni. Azóta arnhemi gyárában évente száz egyedi Van Hulsteijn-kerékpár születik. Az itt látható kerékpár limitált darab, váza kézzel polírozott és részben festett, igazi kézműves munka.

VANHULSTEIJN.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
HOLLANDIA
2009

Fotó © Mohai Balázs

VESMÁS JÚLIA, NEZA PETERCA
BLIND CHIC

SCUMBAG

Rolltop gördeszkás hátizsák

„A kerékpár megváltoztatja a gondolkodást, felszabadítja a szellemet, új perspektívát nyit, és egészségesebb életmódot biztosít."

Neza Peterca (Blind Chic)

„A kerékpáros életforma miatt kötöttem kompromisszumokat, de sosem bántam meg. A biciklizés vezetett el barátokhoz, munkához, élményekhez, álmokhoz."

Vesmás Júlia (Blind Chic)

Mi történik akkor, amikor a bringás és gördeszkás szubkultúra összefonódik? A SCUMBAG rolltop táska praktikuma nem csak abban rejlik, hogy magassága, így űrtartalma is a letekerés mértékével alakítható, hanem egy plusz panel segítségével ráerősíthető a gördeszka is. A rolltop és a gördeszkás táskák strapabíró ötvözete megjelenése óta az amerikai és japán vásárlók körében különös népszerűségre tett szert.

BLIND-CHIC.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *LOKÁL SKATESHOP*
MAGYARORSZÁG
2012

Fotó © Neza Peterca

FÉLEGYHÁZI KÁROLY

CSEPEL

Összecsukható prototípus

Az egyszerűen szállítható kerékpár gondolata régóta foglalkoztatja a dizájnereket. Míg az első világháború alatt bevetési céllal, később szabadidős és sporttevékenységekhez terveztek és gyártottak összecsukható kerékpárokat, köztük a hazai „camping-bicikliket” is. Ezek továbbfejlesztése az itt látható igényes darab, az egykori Iparművészeti Főiskola hallgatójának munkája, amelynek sorozatgyártása sajnos nem indult meg.

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
1970 KÖRÜL

Fotó © Mohai Balázs

VALERIE WOLFF, VALENTIN VODEV

VELLO SPEEDSTER

Összecsukható kerékpár

„Szerintem a kerékpár tökéletes városi élményt ad. Olyasvalamit akartam tervezni, amit mindenhová magaddal vihetsz, és nem lassítanak le a hagyományos bringa korlátai.”

Valerie Wolff

Csak egy mozdulat, és a Vello Speedster kerékpárral máris felszállhatunk bármely tömegközlekedési eszközre. A tervező innovációja a mágneses összecsukó rendszerben, valamint a „camping-bringa” és a versenybringa ötvözésében rejlik. A más összecsukható kerékpároknál jóval egyszerűbb zárási és nyitási módszer, a minőségi anyagok és a személyre szabhatóság különösen népszerűvé teszi a kerékpárt azok körében, akik tömegközlekedéssel kombinálják a városi biciklizést.

VELLO.BIKE

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2014

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © Vello Bike

EVA BLUT

COPENHAGEN WEEKENDER

Táska

„A kerékpározás a városi mobilitás intelligens alternatívája. Lehetőséget ad, hogy javítsuk a városaink éghajlatát: a levegőt, az akusztikát és az atmoszférát. Ez a mobilitásunk és közlekedésünk megszokott módja, és az a célunk, hogy a táskáinkkal még jobbá tegyük a mindennapi biciklizést."

EVA BLUT Velocité

A Copenhagen Weekendernek (koppenhágai hétvége) már a neve is a kerékpározás mellett foglal állást. A táska nagyobb méretű tárgyak – mint sportruházat vagy akár hétvégi utakra szánt felszerelés – szállítására is elég nagy, ugyanakkor könnyű, és egyszerű felszerelni, rögzíteni a kerékpárra. Minden kerékpáros városlakó álma, mellyel egyszerre lehet elegáns és praktikus a megjelenés.

EVABLUT.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2015

Fotó © EVA BLUT Velocité | Fotó © Mohai Balázs

EVA BLUT

FRAME FOLDER

Táska

A vázra rögzíthető táska vékony, egyszerű és elegáns, pont elegendő hely van benne a személyes dokumentumok, kulcsok és mobiltelefon megfelelő biciklis szállításához. Egyszerű felhelyezni, érkezéskor táskaként magunkhoz venni. Kisebb a kockázat, hogy menet közben elhagyjuk, vagy valaki leveszi a csomagtartóról, tehát tolvajbiztos. A figyelmünket teljes mértékben az útnak és a kerékpározásnak szentelhetjük.

EVABLUT.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2015

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © EVA BLUT Velocité

PUCH

Férfikerékpár

A csepeli Weiss Manfréd Művek 1929-ben vásárolta meg a kerékpár gyártási licencét a Puchtól, mellyel hazánkban megindult a nagyüzemi kerékpárgyártás. Az osztrák kerékpárgyárat az 1880-as években alapította a szlovén Janez (Johann) Puch Grazban. Magyarország a kerékpár-, később motorkerékpár-kereskedelem szempontjából az osztrák cég fontos partnere volt. A '30-as évek közepére hazánkban jóval 50 000 fölé emelkedett az évente gyártott kerékpárok száma, és közel 30 típusnévvel kínálták a bicikliváltozatokat.

PUCH-BIKES.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
1930 KÖRÜL

Fotó © Mohai Balázs

„A kerékpárom a lábam szerepét tölti be az életemben, amikor pedig éppen nem közlekedem, akkor mind a hat bringám a nappalim dizájnelemeként szolgál."

Balogh Péter (Stringbike)

KOHLHÉB RÓBERT, KÁLAZI ZOLTÁN

PUSH&PULL

Tricikli

Ez az emberi kar meghajtással működő tricikli mozgássérült emberek számára készült. Mivel karunk biomechanikai adottságainál fogva kevésbé a körkörös, mint inkább az evező mozdulatnál végez hatékony munkát, a tervezők toló-húzó hajtásúvá tették a járművet. A Stringdrive hajtást eredetileg kerékpárra tervezték. A modell újabb, egyszerűbb prototípusai 2016-ra készültek el, lényegük, hogy a Push&Pull hajtást bármilyen kerekesszékhez csatlakoztatni lehet.

STRINGBIKE.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2012

Fotó © Mohai Balázs

„A kerékpár az elsődleges közlekedési eszközünk a gyerekeimmel Amszterdamban. A gyerekek úgy ismerik meg a várost, ahogy egy autó hátsó üléséről vagy a tömegközlekedésből soha nem tudnák."

Henry Cutler (Workcycles)

HENRY CUTLER

WORKCYCLES FR8

Moduláris kerékpár

A holland Workcycles Fr8 moduláris kerékpárja a városi hétköznapok változatos szállítási kihívásaira ad sokoldalú választ. Legyen szó egy egész fészekaljnyi gyermek szállításáról, nagybevásárlásról vagy vállalkozással járó teherszállítási feladatokról, a tetszőleges gyerekülések, csomagtartók, tárolók összeválogatásával a kerékpárt egyéni igényeinkre szabhatjuk. Az erőteljes, biztos felépítésnek és szofisztikált geometriának köszönhetően mindig biztosan ülünk majd a nyeregben.

WORKCYCLES.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
HOLLANDIA
2007

Fotó © Mohai Balázs

„Bringázva teljesen más perspektívából látjuk a környezetünket: mintha szemüveget tennénk fel, amelyen keresztül nézve szebb a világ. Budapesten egyre többen nézik ezen a szemüvegen keresztül a világot, ami közösségi élményt nyújt. Ettől a város is pezsgőbbé és élhetőbbé válik.”

Halász György (Bigo Brand)

HALÁSZ GYÖRGY, RAPALI KRISZTIÁN
BIGO BRAND

BIGO BAG FIVE

Ötfunkciós táska

A Bigo Bag Five könnyű és kényelmes multifunkciós táska bringásoknak és aktív városlakóknak. A táska néhány mozdulattal esőkabáttá, piknikpléddé vagy babahordozóvá alakítható. Két vagy több táska összecipzározásával növelhető a tárolási méret, a saját belső zsebébe való visszahajtással pedig övtáska lesz belőle.

BIGOBRAND.COM

GYÁRTÓ: *PIER TECHNICAL KFT.*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2015

Fotó © Bigo | Fotó © Mohai Balázs

ISABEL QUIROGA
STUDIO ISABEL QUIROGA

THE URBAN NOMAD REVISITED

Íróasztal

„A legelső pillanattól fogva imádtam kerékpározni. Szeretem, hogy bárhova, bármikor eljutok vele. Számomra függetlenséget és személyes teret jelent."

Isabel Quiroga
(Studio Isabel Quiroga)

Isabel Quiroga íróasztala a folyton mozgásban lévő városi nomádok mobil munkaállomása. A bringakerék a bútort könnyen mozgathatóvá teszi, és mikrokörnyezetünkbe csempészi a városi kerékpározás formavilágát. Az asztal alatt elektromos töltőszerkezet található, ahol laptopunkat, telefonunkat tölthetjük. Az anyaghasználat minimalizmusa tökéletes összhangban van a funkcionális megoldások egyszerűségével.

ISABELQUIROGA.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
HOLLANDIA
2015

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © Studio Isabel Quiroga

„Hollandiában élek, és örülök neki, hogy az emberek napi szinten sokat használják a kerékpárjukat. Javaslom, hogy világszerte használjunk több kerékpárt, mert nem kerül sokba, és sokkal környezetkímélőbb is. Sőt, mi több, remek testmozgás is."

Laurence van Seventer (Lolo Palazzo)

LAURENCE VAN SEVENTER
LOLO PALAZZO

MIRROR ME

Falitükör

A Lolo Palazzo dizájn stúdió karakteres lakberendezési tárgyai újrahasznosított kerékpáralkatrészekből készülnek. A holland tervező az egyedi darabokat kerékpárműhelyekben gyűjtött, megtisztított bringaláncok összekapcsolásával alkotja meg. A keret – elegáns formavilágának köszönhetően – akár luxuslakások kiegészítője is lehet. Az indusztriális alapanyag és a tárgy stílusának izgalmas ellentéte bármely enteriőr kiemelkedő elemévé teszi a falitükröt.

LOLOPALAZZO.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *JEAN-PIERRE HENZEN*
HOLLANDIA
2015

Fotó © Mohai Balázs

„Munkáim organikusan alakulnak. Soha nem tudom előre megmondani, mi lesz a kompozícióim végeredménye. De egy biztos: kemény lesz és kecses, környezetbarát és egyedi, és bármilyen környezetben látványos. A hulladék táplálja a szellemet és a kreativitást!”

Laurence van Seventer (Lolo Palazzo)

LAURENCE VAN SEVENTER
LOLO PALAZZO

DRAMA QUEEN

Csillár

A Lolo Palazzo dizájn stúdió lenyűgöző lámpái és lakberendezési tárgyai újrahasznosított kerékpáralkatrészekből készülnek. A holland tervező egyedi csillárjait megtisztított bringaláncok összekapcsolásával alkotja meg. Míg a lámpák monumentalitása, formavilága és a láncszemek fényjátéka a reneszánsz kastélyok hangulatát idézi, anyagukban az indusztriális hatás dominál. A több mint 130 kg súlyú Drama Queen végtelennek tűnő láncsorai kecsesen omlanak a mélybe.

LOLOPALAZZO.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *CARMEN VERSLUYS*
HOLLANDIA
2016

Fotó © Mohai Balázs

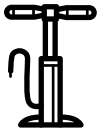
„Napjainkban, amikor a globalizált és hálózatosodott közösségek olyan fenntartható életmódra vágynak, amely egy új jövő felé nyit utat, a kerékpár különösen izgalmas piaci lehetőséget jelent."

Klaus Dia

KLAUS DIA

TRASH LUMP

Asztali lámpa



A Trash Lump kortárs dizájn lámpa régi biciklik felújított alkatrészeiből készült, és valóban működő világítótestet rejt. A tervező évekkel ezelőtt kezdett upcycling projektjébe, mellyel számtalan esztétikus, szinte antik biciklialkatrésznek adott új életet és funkciót.

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2016

Fotó © Mohai Balázs

„Számomra a kerékpár adja a kenyeret, maga a cél és az eszköz, ami minden esetben szentesíti önmagát. Ráadásul bizonyítja a fizika egyik alaptörvényét: anyag nem vész el, csak átalakul."

Gulyás Ferenc (Gulyi Recycling)

GULYÁS FERENC

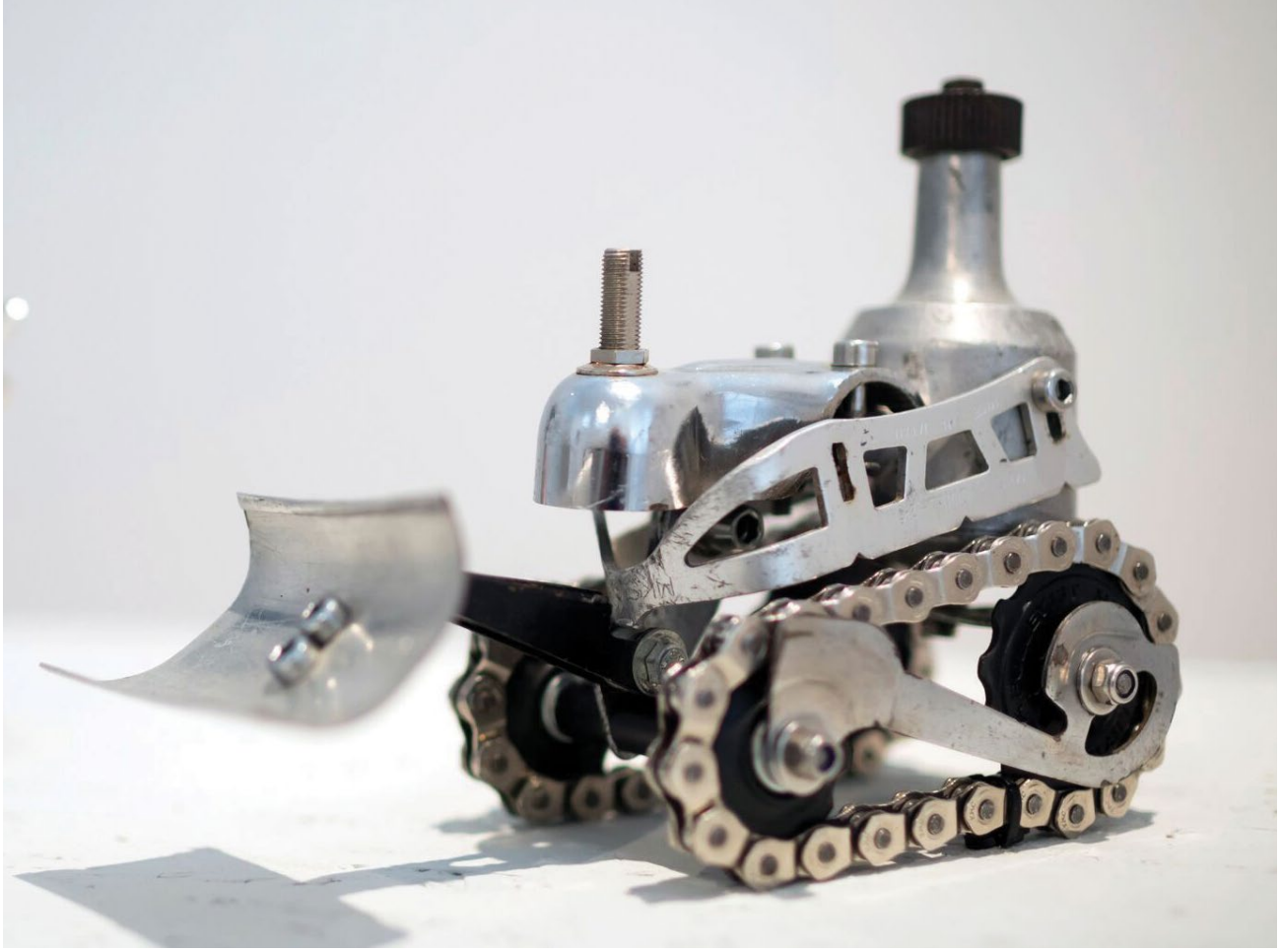
GULYI RECYCLING

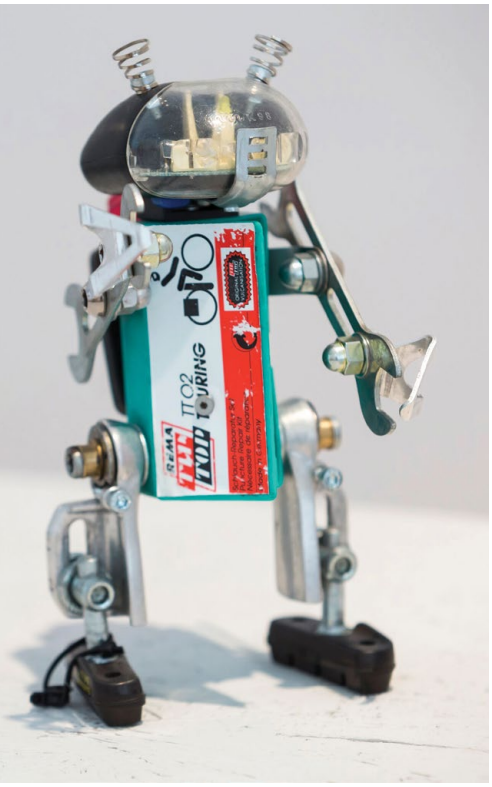
Játékok

Gulyás Ferenc „levedlett" kerékpáralkatrészeknek ad új életet. A Gulyi Recycling két éve indult, alapítója már öt éve készít szobrokat, tárgyakat használt, már nem beépíthető kerékpáralkatrészekből. Játékkészítésre először kisfia igényei inspirálták: munkái rendkívül kidolgozottak és kreatívak. Emellett lámpákat és bútorokat is készít.

FACEBOOK.COM/GULYI-RECYCLING

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2015





Fotó © Mohai Balázs

GULYÁS FERENC

GULYI RECYCLING

Bárszékek

Gulyás Ferenc évek óta készít „levedlett kerékpáralkatrészekből” szobrokat és használati tárgyakat. A nyeregből és lábtartóból készült bárszék első látásra egy régi szobabiciklire emlékeztet. A székek igen helytakarékosak, ha kényelmes nyereggel vannak felszerelve, az ülés idejére még a testtartást is korrigálják, hiszen egyenes háttal a legjobb ülni rajtuk.

FACEBOOK.COM/GULYI-RECYCLING

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2015

Fotó © Mohai Balázs

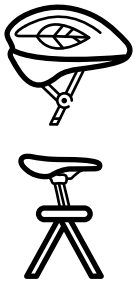
„Számomra a kerékpár a városi közlekedés legszabadabb, legfüggetlenebb, leghumánusabb eszköze. A városi biciklisnek csak a természet elemeivel kell küzdenie, a tömeggel nem igazán. Húsz éve szinte kizárólag bringával utazom. Télen is működik.”

Verebélyi Tamás (Verebet)

VEREBÉLYI TAMÁS
VEREBET

BINPILE

Moduláris rendszer



A Binpile modulrendszer a funkcionalitást, rugalmas változtathatóságot és minőségi kézi munkát ötvözi. Az elemek nyílt rendszert alkotnak: szinte bármilyen formájú és méretű installáció vagy bútor felépíthető belőlük, de a biciklink első és hátsó kosara is lehet. Verebélyi Tamás dizájner asztalos műhelye kizárólag újrahasznosított faanyaggal dolgozik, munkáiknál a tartósság alapelv.

VEREBET.HU

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2016

Fotó © Mohai Balázs

GUNGL TIBOR

GUNGLAMPS

Asztali lámpa

„A kerékpár, ami elavult gépnek tűnhetett, az energiaválság korában válaszként tűnt fel újra, annak számos nyugtalanító kérdésére.”

Gungl Tibor (Gunglamps)

Gungl Tibor gondos tervezéssel és aprólékos hegesztéssel egyedi, kiváló minőségű lámpákat hoz létre hulladék anyagokból, így a nyersanyagok szeméttelep helyett új életet nyernek. Az elegáns, ipari stílusú lámpák burái italosüvegekből készülnek, a csomópontokat kerékpáralkatrészek, a tőkesúlyt és karokat pedig ipari vashulladékok alkotják.

GUNGLAMPS.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2016

Fotó © Mohai Balázs

„A kerékpározás feltehetőleg a valaha feltalált legnagyszerűbb és legkellemesebb közlekedési mód. Olyan, mintha gyalogolnánk, csak tizedannyi erőfeszítéssel. Sőt, ez a legfenntarthatóbb közlekedési eszköz is, mert soha nem fogy el az üzemanyag, és szinte bárhol, bárki számára elérhető.”

Leopold Brötzmann (Mikili)

SEBASTIAN BACKHAUS, LEOPOLD BRÖTZMANN
MIKILI

TÎAN

Kerékpártároló polc

Ha értékes biciklit kell a lakásban tárolni, de kevés a hely, a Mikili bútorok elegáns megoldást jelentenek. Az egyszerre polc és praktikus otthoni, beltéri biciklitartó a funkcionalitás és forma követelményeit egyaránt kielégíti. A kerékpár stabilitását filcborítás biztosítja, a beépített fiók pedig a tárgyat hangsúlyozza az enteriőrben, ezzel is kiemelve a kerékpártulajdonos kerékpározás melletti állásfoglalását.

MIKILI.DE

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
NÉMETORSZÁG
2012

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © MIKILI

„A kerékpár szerepe napjainkra megváltozott: már nem csak a közlekedés olcsó, egészséges és környezetbarát formája, de trendi, divatot teremt, és közösségformáló szerepe is van.”

Kis Balázs (RecyCLOCK)

KIS BALÁZS

RECYCLOCK

Óra

A **RecyCLOCK** minden terméke egyedi, kézzel készített, és újrahasznosított kerékpáralkatrészből készül. Az építészként dolgozó Kis Balázs különleges leleményességgel hasznosítja a kidobásra ítélt, kerékpárszervizekben és MÉH-telepeken talált kerekeket, láncokat, lánctányérokat és hajtókarokat, hogy termékei között mindenki megtalálja a személyiségéhez illő darabot.

RECYCLOCK.HU

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2015

Fotó © Mohai Balázs

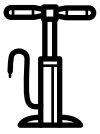
„A kerékpár ma nem csak közlekedési eszköz: vélemény. Olyan gondolatokkal párosítható, mint a szabadság, a mozgás, a fenntartható életmód, az egészség, a függetlenség, a tudatosság, az identitás, a jó hangulat.”

Ungár Fanni

UNGÁR FANNI

KOS

Fogas



Ungár Fanni néhány használt kerékpáralkatrészből, sérült kormányból és kopott nyeregből egyszerre fenséges és funkcionális trófeákat alkot. Az egykori drótszamár mementója a céltalanná váló, kidobásra ítélt tárgyak újrahasznosítását, élettartamuk megnövelését jelenti. Megtalálva a szemétben rejlő esztétikát, a tervező tárgyain keresztül közelebb kerülhetünk a tudatos fogyasztáshoz és fenntartható életmódhoz.

UNGARFANNI.TUMBLR.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2009

Fotó © Mohai Balázs

„A kerékpározás gyermekkorom óta természetes dolog az életemben. Mindegy, hogy a célja versenyzés, munkába jutás, vagy új helyek felfedezése, a legjobb gondolatok nyeregben ülve, tekerés közben jutnak eszembe.”

Tarcali Dávid (Studio Nomad)

STUDIO NOMAD

RAJZGÉP

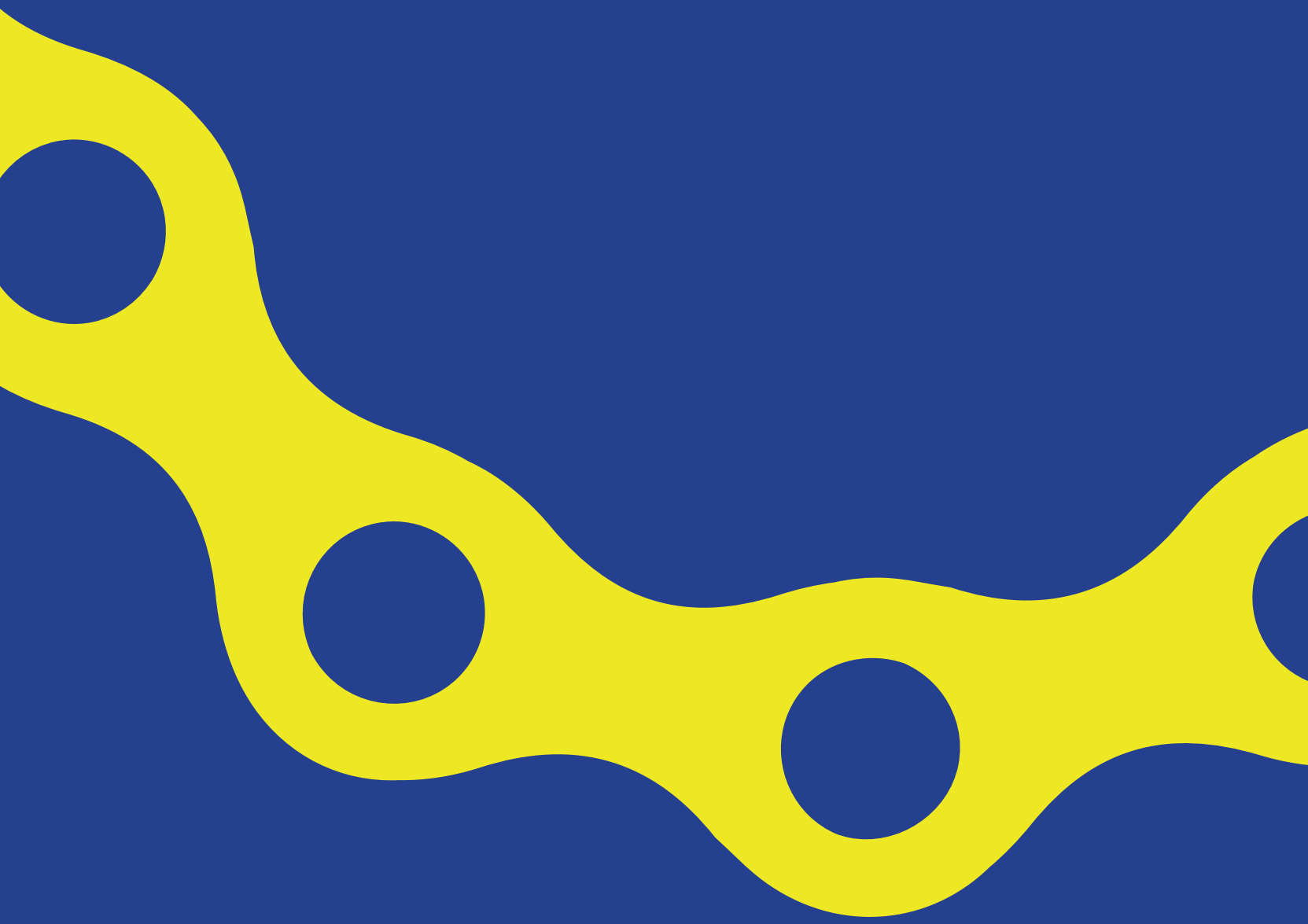
A kerékpározás nyújtotta szabadság és önkifejezés a tiszta, gyermeki kreativitáshoz hasonlítható. A Bringológia első szekciójában elhelyezett kerékpárgép meghajtásával a látogatók mintázatokat rajzolhatnak a kiállítótér falára. A szokatlan élménynek köszönhetően újra gyerekszemmel nézhetünk a kerékpározásra.

STUDIO-NOMAD.HU

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *KULTÚRGORILLA*
MAGYARORSZÁG
2016

Fotó © Mohai Balázs

TANDE



EM

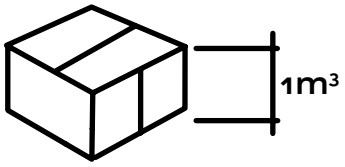
2030-ra a világ lakosságának kétharmada városokban él majd. A város sokunk számára egyet jelent a tanulás, a vállalkozás lehetőségével, az egészségesebb, jobb élettel. Összetett rendszerük működtetése, társadalmi sokszínűségük, a szereplők és érdekek összehangolása a kortárs dizájn egyik legnagyobb kihívása.

Legyen szó kerékpáros infrastruktúráról, közlekedésbiztonságról vagy a teherbicikli vállalkozásban betöltött jelentős szerepéről, a dizájn segít harmonizálni az eltérő közlekedési módokat és kerékpárhasználati szokásokat.

Az üres üzletekben kialakított bringatárolók hálózata (Wiener Rad WG) vagy egy teherkerékpáros logisztikai központ (Cargonomia) meglévő erőforrások és igények összekapcsolásából teremt gazdasági és társadalmi tőkét. A közösségi műhelyek, participatív városfejlesztő platformok vagy akár a legapróbb, egyéni beavatkozások lehetővé teszik tudásunk megosztását, élhetőbbé téve városi tereinket. Ahogyan a tandemet hajtjuk, úgy a várost is csak közös erővel tudjuk megfelelő ritmusban működtetni.

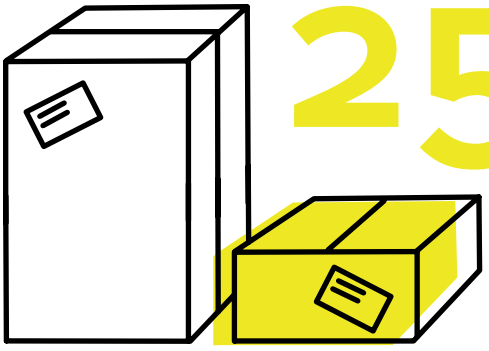
AZ EURÓPAI KERÉKPÁROS TEHERSZÁLLÍTÁS

40%



Az európai városokban szállított áru átlagos tömege 100 kg alatt van, és térfogata kisebb mint 1 m³. A feladott csomagok 40%-a egy dobozban elfér!

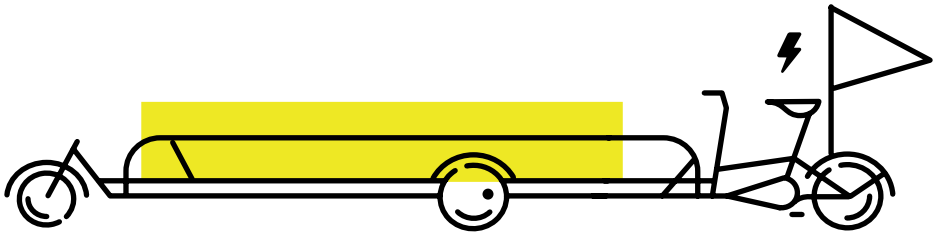
Az európai városok összes teherszállításának negyede lebonyolítható lenne teherbiciklivel.

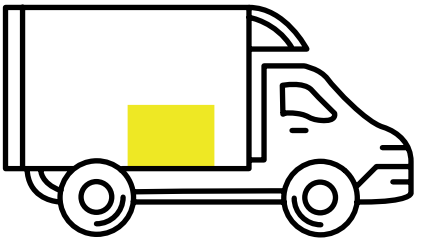


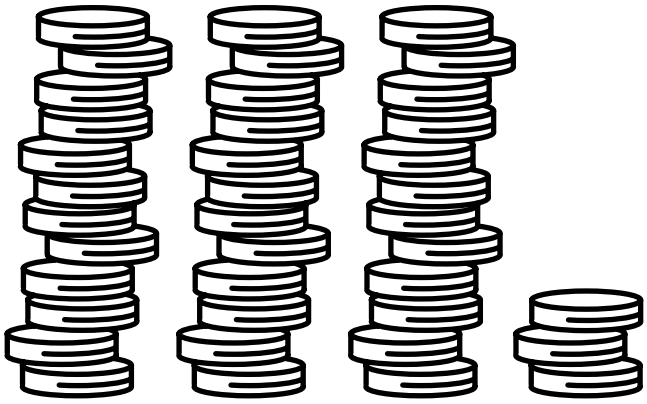
25%

85%

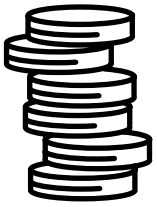
A German Institute of Transport előzetes kutatásai szerint az autóval ellátott, városon belüli futárszolgálat tevékenységének 85%-a kiváltható lenne az elektromos motorral kiegészített teherbiciklis csomagszállítással.



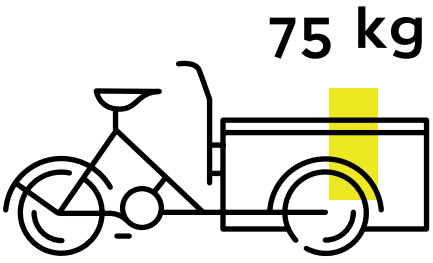




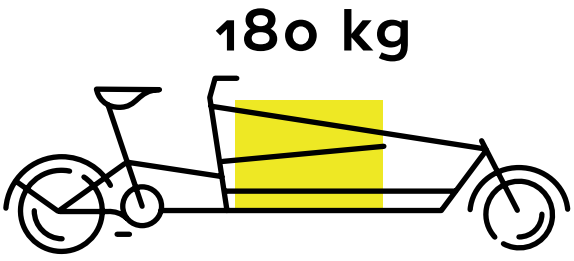
Teherautó vásárlás



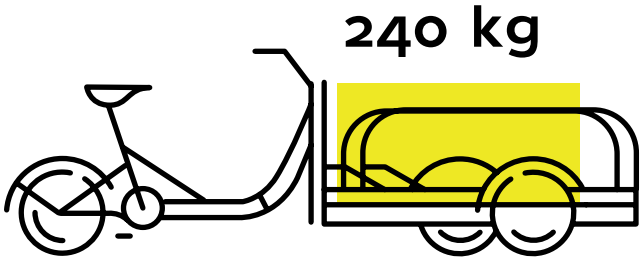
Teherbicikli vásárlás



Pékbringa
1920-as évek



Gyors teherbicikli
napjainkban



Lassú teherbicikli
napjainkban

CHRISTIAN BEZDEKA

WOOM BIKE

A gyerekek gyorsan nőnek: az első Woom futóbiciklit a szülő később egy nagyobbra cserélheti, miközben a bicikli árának 40 százalékát visszakapja. Ez azt jelenti, hogy a kinőtt és leadott kétkerekű értékét beszámítják a következő, egy mérettel nagyobb bicikli árába. Így a Woom Bicikli szemléletváltó terméksorozatával egyben megoldást is kínál a szülők számára, hogy gyermeküknek fenntartható és gazdaságos módon vásárolhassanak kerékpárt.

WOOMBIKES.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2010

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © WOOM

„Négy bringám van: egy városi, amit azért szeretek, mert hasznos, egy összecsukható, ami praktikus, egy trekking kerékpár, amivel nagyon szép helyekre juthatok el, és egy versenybringám, amit imádok, mert szuper!"

Christian Steiner

BEATRICE STUDE, CHRISTIAN STEINER

BIKEPACK

Bringaszatyor

A városban a legjobban biciklivel lehet bevásárolni. Egy kutatás szerint a városi bevásárlások 80%-a tömegét tekintve lebonyolítható lenne kerékpárral. Steiner egy városi felhívás keretében az osztrák Sparral együttműködve alkotta meg a karton alapanyagú Bringaszatyrot, amelynek különlegessége, hogy olcsó, környezetbarát. A viaszréteggel bevont, így vízlepergető tartó könnyedén és többször is felhasználható, helytakarékosan összehajtható. Az akció idején számos Spar üzletben valóban kapható volt a Bringaszatyor.

STEINERDESIGN.AT

GYÁRTÓ:
SPAR ÖSTERREICH
PARTNER:
SPAR ÖSTERREICH GMBH
AUSZTRIA
2014

Fotó © Steiner Design

VOLVO LIFEPAINT

Fényvisszaverő spray

A svéd Volvo autógyár a fényvisszaverő bevonatok specialistájával, az Albedo100 vállalattal dolgozta ki a LifePaint festéket. A fényvisszaverő spray vízbázisú, ezért bármilyen felületre felvihető, nem teszi tönkre a ruházatot, és nem árt a bőrnek. Az eső nem rontja hatékonyságát, mosógépben kimosva azonban nyom nélkül eltávolítható. A Volvo korábban is fejlesztett terméket a kerékpárosok és gyalogosok biztonságának javítására: gondoljunk akár a biciklire adaptált gyalogosérzékelő automata fékrendszerre vagy a V2V – járművek közötti – kommunikáció elvét a kerékpárra is kiterjesztő termékükre.

VOLVOCARS.COM

GYÁRTÓ: *VOLVO*
PARTNER: *ALBEDO100*
SVÉDORSZÁG
2015

LIFE
PAINT
A SEE-THROUGH REFLECTIVE SPRAY
INSPIRED BY INTELLISAFE
VOLVO

Fotó © Volvo

FÜSUN IPEK
BALKANTANGO

CONCRETE LOVES RUBBER

Tornazsák

„A kerékpárt leginkább a meséből ismert sóhoz hasonlítanám: mindennek az alapja, és attól lesz íze az életnek!”

Füsun Ipek (Balkantango)

A Concrete loves Rubber hátizsák a városi környezetben hangsúlyos két anyag találkozásából és a magyar piacon meghatározó két dizájnmárka együttműködéséből született. A betonnal nyomot vászonanyagot az IVANKA Stúdió és Beton Üzem fejlesztette ki, míg a beton párosítását az újrahasznosított bicikligumival a Balkantango kreatívjai találták ki.
A hátizsák a városi kerékpározás szabadságának és a környezettudatos gondolkodásnak egyaránt megtestesítője.

BALKAN-TANGO.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *IVANKA*
MAGYARORSZÁG
2015

Fotó © Mohai Balázs

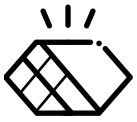
„A kerékpár számomra több mint egyfajta közlekedési mód. Teret nyit a gondolkodáshoz. Ha átkerekezel egy nyüzsgő városon, a test és a gép közötti kapcsolat szemlélődésre és elmélkedésre sarkall.”

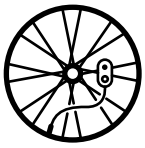
Will Verity

WILL VERITY

DEIMATIC CLOTHING

Női felsőruházat





Az Egyesült Királyságban a kerékpáros közlekedés mindössze 25%-ában vesznek részt nők: sokuk fél attól, hogy baleset éri. A Will Verity tervezte mellény növeli a női kerékpárosok biztonságérzetét.
A vízálló, könnyű ruházat működése az állatvilágban megfigyelhető védekező mechanizmust veszi alapul: a közelségérzékelő szenzorok reagálnak az autók mozgására, és a beépített LED panelek azok közeledésére ütemesen villogni kezdenek.

CARGOCOLLECTIVE.COM/WILLVERITY

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
EGYESÜLT KIRÁLYSÁG
2014

Fotó © Will Verity | Fotó © Mohai Balázs

FARKAS TIBOR

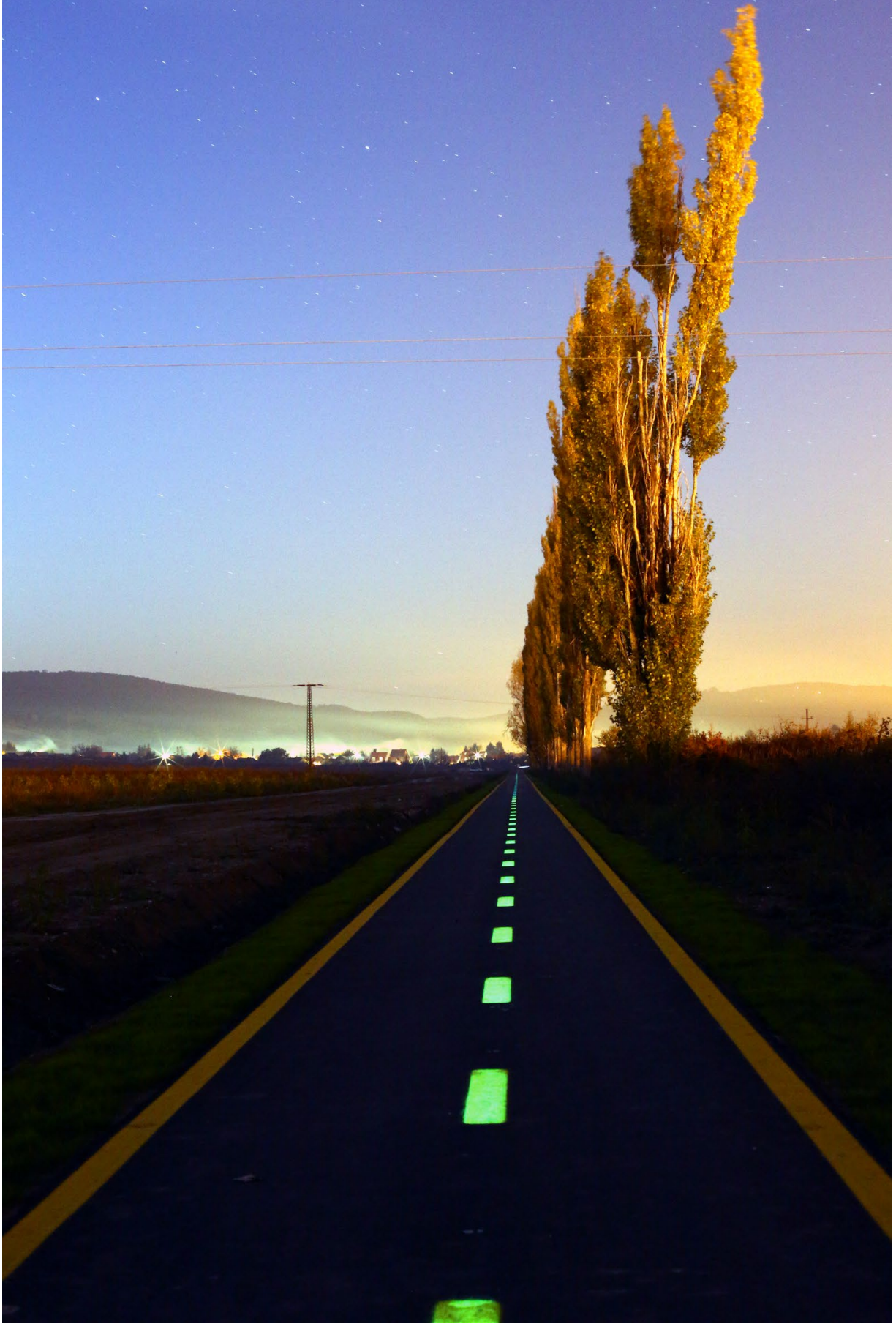
LIVING ROAD

Világító útburkolati jel

A Living Road foszforeszkáló útburkolati jel sötétedés után is láthatóvá teszi a kerékpárutak felfestését, így téve biztonságossá a gyalogos és a kerékpáros közlekedést a közvilágítás-mentes területeken is. A felfestés kevés napfény esetén is 6–8 órán keresztül világít.

LIVINGROAD.HU

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2015



Fotó © Hungarian Road Kft.

„Tekerem, tekerem, tekerem a bringám
Tekerek, tekerek, tekerek át a városon
Tekerek, tekerek, tekerek a legjobb barátommal
Tekerek, tekerek, tekerek, és sosem szállok le!”

„Ich fahre, fahre, fahre mit dem Fahrrad
Ich fahre, fahre, fahre durch die Stadt
Ich fahre, fahre, fahre mit meinem besten Freund
Ich fahre, fahre, fahre und ich steige niemals ab”

Részlet a „Fahrradständer Song” (Bringatámasz-dal) című dalszövegből © 2012, Walking Chair Design Studio GmbH
Szöveg & Zene: Fidel Peugeot

WALKING CHAIR

MOBIL KERÉKPÁRTÁMASZ

Városainkban egyre több a bringás, de egyre kevesebb a parkolóhely. Erre a problémára kínál megoldást a rendezvényeken is használható mobil kerékpártámasz, amely akár maradék anyagokból is legyártható.
A fenntarthatóság elvei mentén tervezett bicikli-parkolóhely súlyos betontalapzata megfelelő védelem a tolvajokkal szemben, csekély helyigénye nagyszámú kerékpár biztonságos lezárására ad lehetőséget, és egy kisebb darus kocsi segítségével a helyszínre szállítható.

WALKING-CHAIR.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2013

Fotó © walking-chair.com

JOSEF LUEGER, LISA SCHMIDT, JAN HOSE

BÉCSI KERÉKPÁR KOOPERATÍVA

A Bécsi Kerékpár Kooperatíva által fejlesztett, ma már egy teszthelyiséggel működő projektben a város földszinti, lakatlan helyiségei a kerékpárok biztonságos tárolóhelyeként újra használatba kerülnek. A kezdeményezés egyszerre segít a parkolási és biztonsági problémák kezelésében. A szerelősarokkal kibővített helyiségekbe a bejutást a tagok számára chipkártya teszi lehetővé, a hozzánk legközelebb eső hely megtalálását mobilalkamazás segíti.

RADWG.AT

GYÁRTÓ: –
PARTNER: *DEPARTURE*
AUSZTRIA
2013

Fotó © Markus Thums

*„A kerékpárom olyan, mint a porszívóm. Semmi több.
A mindennapi életemet megkönnyítő eszköz. Biciklivel közlekedem,
és ez a leggyorsabb, legkönnyebb és leghatékonyabb mód."*

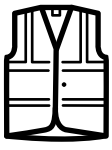
Mikael Colville-Andersen (Copenhagenize Design Company)

MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN
COPENHAGENIZE

SZERETET-KAPASZKODÓK

A „szeretet-kapaszkodók" olyan közlekedési oszlopokra erősített kiegészítők, amelyekre a piros lámpánál várakozó kerékpárosok rátámaszkodhatnak, hogy ne kelljen leszállniuk, így segítve a gyorsabb indulást. Ezek a kisléptékű mikro-dizájn beavatkozások a kerékpározást kényelmesebbé és szórakoztatóbbá teszik, és megfigyelések szerint már két nap alatt kialakul a rendszeres használatuk.

COPENHAGENIZE.EU



GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *COPENHAGENIZE DESIGN COMPANY*
DÁNIA
2011

Fotó © Mohai Balázs

„A kerékpár a jövő jelképe, ugyanakkor városi eszköztárunk leghatékonyabb eszköze, amivel megjobbíthatjuk a városainkat. A legracionálisabb és leghatékonyabb közlekedési mód, ami valaha is létezett."

Mikael Colville-Andersen (Copenhagenize Design Company)

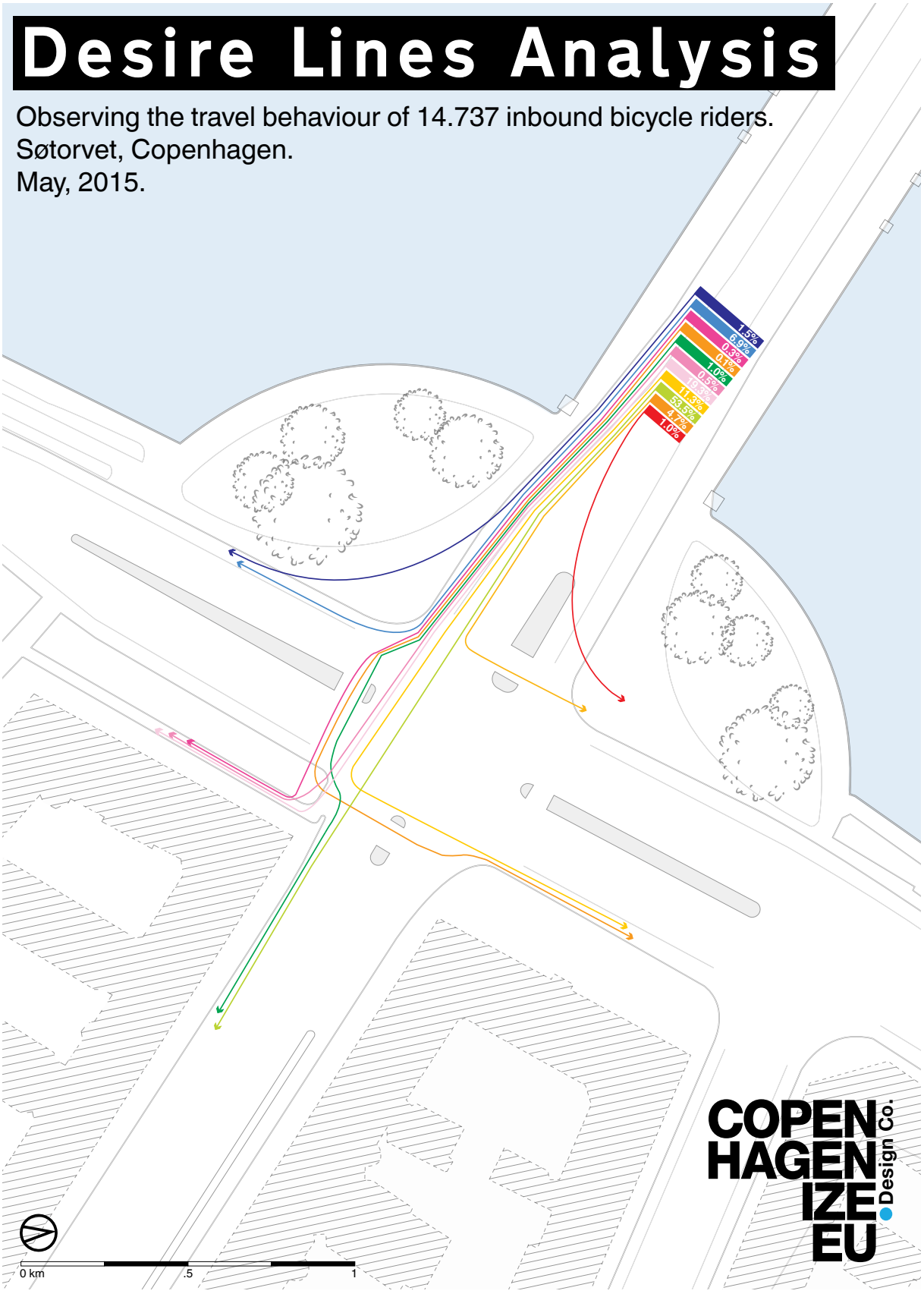
COPENHAGENIZE DESIGN CO.

VÁGYOTT ÚTVONALAK ANALITIKÁJA

A dán Copenhagenize a városvezetés és a kerékpárosok közötti párbeszédet teszi lehetővé munkáival. Tervezői alapvetésük, hogy a használók szokásainak megfigyeléséből indulnak ki. A Vágyott útvonalak analitikáját először 2012-ben alkalmazták Koppenhágában: 12 órán keresztül forgalmas kereszteződéseket filmeztek, majd az így gyűjtött adatokat feldolgozva javaslatot tettek a kereszteződés áttervezésére. Egy, a kerékpáros forgalom szempontjából nem megfelelően kialakított kereszteződésnél a biciklisták nagy százaléka megszegi a szabályokat, ha úgy érzi, ily módon biztonságosabb az átjutása. A dizájn, az antropológia és a szociológia eszközeivel dolgozó cég a szabályok szigorítása és rendőri ellenőrzések helyett a közösen tervezett közlekedést célozza meg.

COPENHAGENIZE.EU

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: -
DÁNIA
2012



Grafika © Copenhagenize

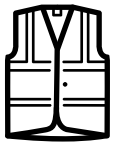
„A kerékpár olyan helyekre visz el, amik eddig eszedbe sem jutottak, olyan emberekkel, akikre soha nem gondoltál. A kerékpár megalapozza és kiegyensúlyozza a pozitív társadalmi változást."

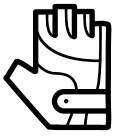
Rotten Apple

ROTTEN APPLE

VÁROSI BEAVATKOZÁSOK

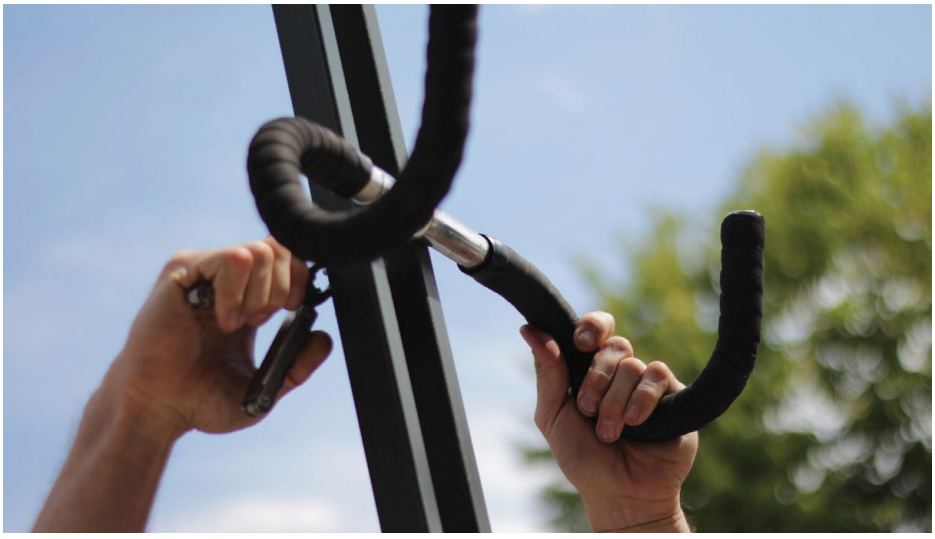
A New York-i Rotten Apple praktikus, ugyanakkor költői munkái arra bátorítanak, hogy szabjuk igényeinkre a városi tereket. A kis költségű beavatkozások jellemzően hulladék anyagok felhasználásával és frappáns ötletek segítségével, hétköznapi igényeinknek megfelelően alakítják urbánus környezetünket. Egy U-alakú kerékpártárolóhoz erősített, lehajtható faülőke elég ahhoz, hogy plusz funkciót kapjon egy utcabútor. Az elhagyott bringákról leszerelt kulacstartók máris alkalmassá tesznek egy egyszerű szemeteskosarat a szelektív hulladékgyűjtésre. A Rotten Apple munkái azt üzenik nekünk: városaink befejezetlen, nyitott rendszerek, melyek akkor lesznek élhetőbbek, ha szervesen részt veszünk átalakításukban, javításukban.





ROTTENAPPLE.US

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: -
EGYESÜLT ÁLLAMOK
2015



Fotó © Rotten Apple

„A fejre rögzített felszerelések, egymáshoz kapcsolódó biciklis kiegészítők és új, rugalmas jelzőrendszerek valóban érdekes lehetőséget nyújtanak saját emberi képességeink fejlesztésére és alakítására, arra, hogy inkább tájékozódjunk a városban, semmint helyettesítsük ezen képességeinket."

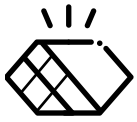
Claire Mookerjee (Future Cities Catapult)

CLAIRE MOOKERJEE, ANASTASIA VIKHORNOVA, CHRISTIAN SCHMEER, REBECCA JONES
FUTURE CITIES CATAPULT

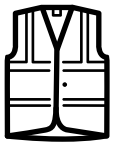
ÖT MODELL

a kerékpáros infrastruktúra digitális fejlesztésére

A londoni Future Cities Catapult koncepciója az épített városi kerékpáros infrastruktúrát egy digitális réteggel egészíti ki, kihasználva az új technológiai eszközök lehetőségeit. Az első két modell egy sisakhoz rögzített okosszemüveg, melyen egyrészt navigációs információk jelennek meg, másrészt kiegészítő jelzésekkel segíti a tapasztalati tanulást. A harmadik terv egy kormányra erősített levegőminőség-mérő, ami megkeresi a kevésbé szennyezett útvonalakat, és arra vezeti a biciklistát. A negyedik koncepció egy nagyobb járművek oldalára rögzített miniatűr vetítőszerkezet, mely rávetíti az útra azt a kerülendő területet, ahol a sofőrök nem látják a kerékpárost a visszapillantó tükörből. Az ötödik eszköz egy egyszerű iránykorrigáló jelzőrendszer, mellyel a forgalmasabb útvonalak helyett a kis utcákon át is megtaláljuk végcélunkat.



FUTURECITIES.CATAPULT.ORG.UK



GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
EGYESÜLT KIRÁLYSÁG
2015

Fotó © Future Cities Catapult

„Kerékpáron pont olyan léptékben és tempóban érzékelhető a körülöttünk lévő világ, ahogy azt az ember, a városlakó fel tudja fogni, meg tudja tapasztalni. A ráadás, hogy eközben közlekedünk, eljutunk egyik helyről a másikra."

Szerdahelyi-Németh Klára (Budapest Dialog)

BERECZ ANDRÁS, SZERDAHELYI-NÉMETH KLÁRA, SZERDAHELYI TAMÁS, VAJAS ÁKOS
BUDAPEST DIALOG

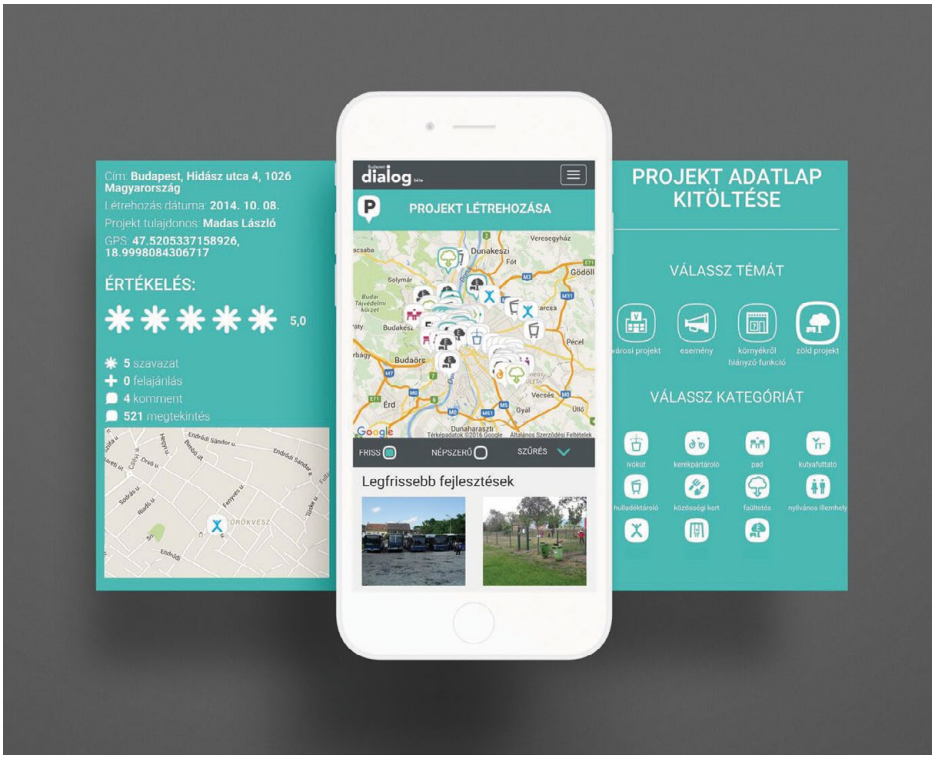
BUDAPEST DIALOG

Közösségi városfejlesztő portál

A Budapest Dialog egy térképes alapon működő közösségi városfejlesztő oldal, amin keresztül bárki megoszthatja ötletét, projektjét, és arra visszajelzéseket, felajánlásokat gyűjthet. Az interaktív online platform célja, hogy minőségi kapcsolatot alakítson ki a motivált, városfejlesztés iránt érdeklődő lakosság, az önkormányzatok és intézményeik, valamint a vállalkozások között. Gyors regisztráció után az oldalra bárki feltöltheti fejlesztési javaslatát. Az ötleteket a felhasználók értékelhetik, megoszthatják, és közösségi finanszírozás vagy egyéb felajánlás – önkéntes munka, tárgyi felajánlás – formájában támogathatják, így segítve a javaslat megvalósulását.

BUDAPESTDIALOG.HU

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: -
MAGYARORSZÁG
2014



Fotó © Budapest Dialog

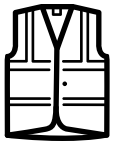
„Kerékpárral mindannyian hozzájárulhatunk a tisztább és nyugodtabb városi környezethez.”

Florian Born

FLORIAN BORN

AUTO-COMPLAIN

Úthiba-bejelentő alkalmazás



Az alkalmazás a kerékpár mozgását követve észleli a hirtelen változásokat, például a kátyú okozta rázkódást.
Ennek koordinátáit rögzíti, majd azokat a felelős szerveknek továbbítja, azzal a kéréssel, hogy javítsák meg a bejelentett helyen az útburkolatot. Egyidejűleg egy festékszóróval vízzel oldódó festéknyomot hagy. Párhuzamosan online adatbázisban is gyűjti az adatokat: minél többen használják az alkalmazást, annál pontosabb képe lesz az útfenntartónak arról, hol van szükség sürgős javításra.

AUTO-COMPLAIN.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
NÉMETORSZÁG
2014

Fotó © Auto-Complain

MERÉNYI DÁNIEL

„RÖVID JÁNOS”

Teherhordó kerékpár

„A kerékpár gyorsítja azt a folyamatot, amivel visszalassulhatunk egy élhető tempóra. Alakítói és nem csak átélői lehetünk a körülöttünk és velünk történő eseményeknek. Mentőöv, mindig egy következő hegy, amire fel kell menni. Identitás, önértékelés. Bonthatatlan részem.”

Merényi Dániel

Merényi Dániel miskolci műhelyében minőségi és egyedi kerékpárok készülnek. A teljes tervezési folyamat a megrendelő szokásainak és elképzeléseinek figyelembevételével történik.
A „Rövid János” egy Észak-Európában elterjedt csomagtartós, teherhordó kerékpártípus. A kerékpárt Merényi műhelye eredetileg egy helyi vállalkozás számára tervezte. A fűzfakosarak elkészítésére a MAACRAFT szociális dizájn műhelyét kérte fel – a projekt nyomán születtek meg a MAACRAFT későbbi kerékpáros termékei.

MERENYICYCLES.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *MAACRAFT - THE SOCIAL WORKSHOP*
MAGYARORSZÁG
2015

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © Éder Vera

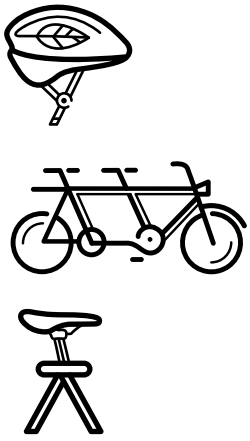
„A műhely tagjai lelkes hobbibringások. Van, aki triciklivel, van, aki profi mountain bike-kal szeli az utakat. Ezenkívül tervezünk és készítünk különböző tárgyakat biciklikre, sok szeretettel és odafigyeléssel."

Szalkai Dániel (MAACRAFT – The social workshop)

SZALKAI DÁNIEL
MAACRAFT – THE SOCIAL WORKSHOP

KUBIKLE

Kerékpárkosár



A MAACRAFT dizájnközpontú szociális vállalkozás autizmussal élő és értelmileg sérült embereket foglalkoztat. A termékek tervezésénél elsődleges szempont, hogy az előállítás igazodjon a műhelyben dolgozó fiatalok képességeihez. Közös jellemzőjük a rusztikus megjelenés és a fenntarthatóság: az alapanyagok termesztésétől a termékek elkészítéséig minden helyben történik. A KUBIKLE bringakosarak rendkívül tartósak, bőrpántokkal rögzíthetők.

MAACRAFT.ORG

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2015

Fotó © Bartha Máté | Fotó © Mohai Balázs

SZABÓ SÁNDOR

TEHERHORDÓ KERÉKPÁR

Mivel Magyarországon csak 1929-ben indult meg a csepeli Weiss Manfréd Művekben a nagy sorozatú kerékpárgyártás, a különleges igényű kerékpárokat akkoriban mindenki magának készítette el. E jármű megépítője Szabó Sándor vízvezeték-szerelő mester volt, aki fürdőkádak, fürdőkályhák és fürdőhengerek, valamint nagyobb mosdókagylók szállítására tervezte és készítette el a kerékpárt. A váz megnyújtásához a szakmában használatos csőszerelő-ipari idomokat alkalmazta.

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
1935 KÖRÜL

Fotó © Mohai Balázs

„A kerékpár hihetetlenül egyszerű eszköz, mégis kitárta számomra a világot. 18 évesen indultam életem első biciklitúrájára. A bringázás magabiztosságot adott, hogy a saját utamat járjam az életben, és amikor elindítottam a cégemet, mi mással kezdhettem volna, mint egy 5000 kilométeres tesztúttal?"

Lawrence Brand (Porterlight Bicycles)

LAWRENCE BRAND
PORTERLIGHT BICYCLES

BRINGLEY

Teherkerékpár

A Bringley teherkerékpárt tervezője londoni városi tesztelés helyett egy 5000 km-s túrára vitte Romániától Kazahsztánig. A végső modellbe az út során szerzett összes tapasztalatot beépítette. A jármű alacsonyan elhelyezett csomagtartója 60 cm-es, a kerékpár pedig csak 40 cm-rel hosszabb átlagos városi társánál. Váza az űrhajóknál és repülőknél is használt ultra-erős Chromoly acélváz, így az egyik legnagyobb teherbírású, ugyanakkor legkisebb súlyú teherbicikli. Csomagterén dupla gyerekülés vagy időjárásálló, zárható alumíniumláda is elhelyezhető, vállalkozások számára márkázható.

PORTERLIGHT.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
EGYESÜLT KIRÁLYSÁG
2014

Fotó © Mohai Balázs

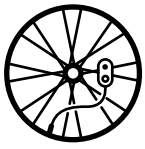
„A kerékpár olyan tárgy, ami elég összetett ahhoz, hogy külső energia felhasználása nélkül bárhová elvigyen a városban, de elég egyszerű is, hogy magam alakítsam, személyre szabjam és javítsam."

Thomas Lommée (Intrastructures)

PETER BAEYENS, PETER DEFREYNE, BRAM BOOT, FREYA VAN DE GAER

WORK SITE+

Műhelyvízió



A Work site+ egy Open Structures (OS) műhely jövőbeni víziója, ahol virtuális segítséget kapunk a kerékpárjavításhoz. Az OS egy létező kísérleti platform, a nyílt forráskódú moduláris rendszerek – mint a Wikipedia vagy a Linux – elvét alkalmazza 3D tárgyakra. Közös nyelvet teremt a dizájn elvekből és mintákból, mely alapján a tervezők alapelemeket készítenek, az alapelemekből pedig bútorok, játékok – vagy akár moduláris kerékpár is előállítható. A Work site+ a kerékpárunkra vetített információkkal megmutatja az elhasználódott részeket, útmutatást és hasznos tippeket ad azok javításához.

OPENSTRUCTURES.NET

GYÁRTÓ: –
PARTNER: *MOBILOTOOP*
BELGIUM
2014

Fotó © Kristof Vrancken

„Szükségszerű, hogy az emberek újra kézbe vegyék a gyártás irányítását a lakhatástól a közlekedési eszközökig, hogy a mindennapi technológiák megismerésével és elsajátításával meg tudják javítani és elő tudják állítani a tárgyakat. Az XYZ CARGO VEHICLES az ilyen hozzáállás bátorítására tesz kísérletet."

Ion Sørvin (n55)

ION SØRVIN, TILL WOLFER
N55

XYZ

Teherkerékpár

Az XYZ teherkerékpár a SPACEFRAME járműcsalád része. A sorozat az n55 dán dizájn stúdió és Till Wolfer német tervező közös munkája. Céljuk az volt, hogy emberi erővel hajtható, ökológiailag fenntartható járműveket tegyenek elérhetővé. A szinte bárhol beszerezhető elemekből és a szabvány alumíniumcsövekből készülő szállítóeszközök egyéni igényekre szabhatók, egyszerűen javíthatók, és az anyagok nagy része újrahasznosítható. A gyártmánytervek letölthetők és otthon is elkészíthetők.

XYZCARGO.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER:
JESPER RØLUND
DÁNIA, NÉMETORSZÁG
2014

Fotó © Mohai Balázs

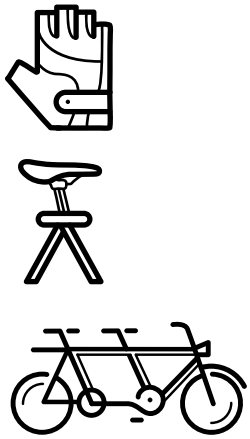
„Hisszük, hogy a kerékpár és a teherkerékpár segítségével átállhatunk egy fenntarthatóbb gazdasági modellre.”

Cyclonomia

CYCLONOMIA

GULO2

Teherkerékpár



A Gulo2 kivételes teherbírású és egyensúlyú teherkerékpár: a legnagyobb terhelésnek kitett találkozási pontok a hidak szerkezetéhez hasonlóan vezetik el a nyomást, a hosszanti főtartók pedig lehetőséget adnak a teherhordó felület alacsony elhelyezésére. A hosszú élettartamra tervezett rozsdamentes váz súlya mindössze 8 kg. A Cyclonomia közösségi műhely a városi kerékpározás, a bringás teherszállítás és a „csináld magad!” mozgalom elkötelezett képviselője. Társadalmi teherbicikli programjukban civil szervezetek munkáját teherkerékpár biztosításával segítik.

CYCLONOMIA.ORG

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2016

Fotó © Mohai Balázs

„A bicikli az egyik legegyszerűbb hétköznapi demonstráció. Demonstráció az önálló gondolkodás mellett.”

Cargonomia

CARGONOMIA

Teherbicikli központ

A Cargonomia teherbiciklis központ célja az élelmiszer-termelés és -elosztás fenntartható alternatívájának megteremtése és a zéró károsanyag kibocsátású városi teherszállító eszközök népszerűsítése. A társadalmi vállalkozás három már létező szervezet – a Cyclonomia Csináld magad kerékpárműhely, a biozöldségeket termelő és azt dobozrendszer segítségével elosztó Zsámboki Biokert, valamint a Kantaa teherbiciklis futárszolgálat – összefogásában jött létre. A Cargonomia a Budapesten vagy környékén termelt és előállított egészséges élelmiszereket szállítja ki megrendelőinek saját készítésű teherbiciklijeivel.

CARGONOMIA.HU

GYÁRTÓ: –
PARTNER: –
MAGYARORSZÁG
2015

Fotó © Stefan Roch

STUDIO NOMAD

SZÉLGÉP

„A bicikli szerintem a legszemélyesebb közlekedési eszköz. A bringázásban a legjobban a kötetlenséget szeretem, és hogy a kerékpárral bárhova eljuthatok!”

Pongor Soma (Studio Nomad)

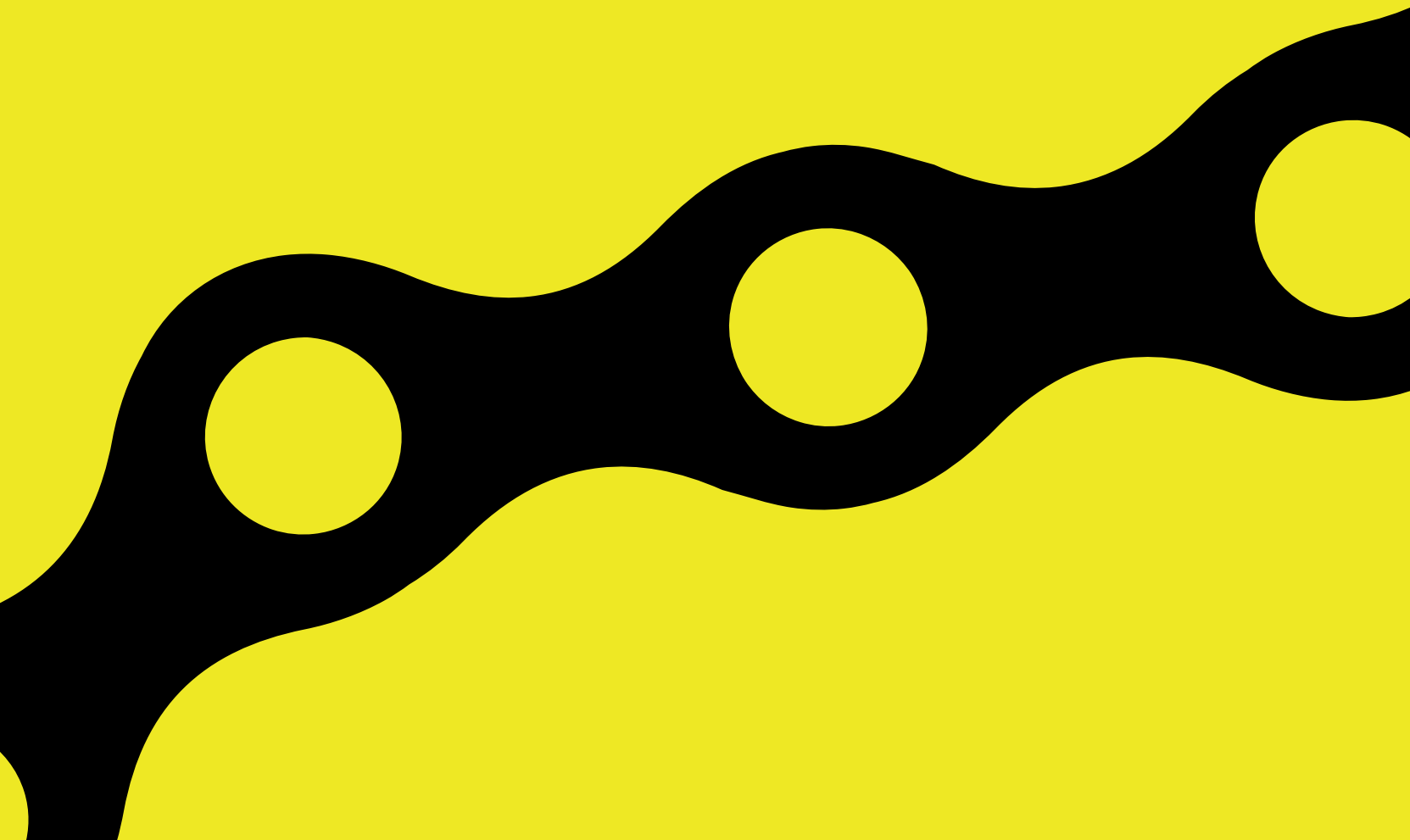
A Tandem szekció interaktív kerékpárgépének működtetésével színes propellerek lendülnek mozgásba. A kerékpárt mint tiszta energiát termelő eszközt nem csak közlekedésre használhatjuk: elmaradott térségekben a mindennapi megélhetést segítik a munkagéppé alakított, áram nélküli masinák. A szélgép által saját bőrünkön érezhetjük, mennyi energiát tudunk mi magunk termelni egy lánchajtású segítségével.

STUDIO-NOMAD.HU

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *KULTÚRGORILLA*
MAGYARORSZÁG
2016

Fotó © Mohai Balázs

CRITICA
MASS



AL

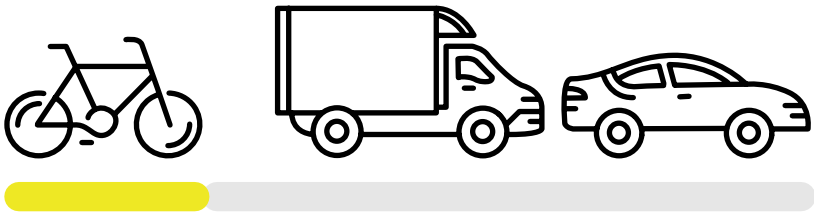
A kerékpáros közösség világméretűvé vált. Ezt nem csak a közismert critical mass mozgalomnak köszönhetjük, de annak is, hogy a dizájn innovatív termékekkel, modellértékű, inkluzív rendszerekkel támogatja a kerékpár-használat elterjedését. A lokálisan sikeres megoldások sokszor a világ bármely hasonló éghajlatú, népsűrűségű, fejlettségű pontján adaptálhatók.

A Holy Crap projekt az online megoldásokat a környezeti fenntarthatósággal együtt alkalmazva biztosít korszerű szemétszállítást alulfejlett infrastruktúrájú településeken is. A Spinlister bringakölcsönző szett alternatívát kínál a rugalmatlanabb közösségi bringarendszerek helyett, és segítségével magunk is kerékpárkölcsönzővé válhatunk. Az Open Design lehetőséget ad, hogy bárki valódi teherbiciklit építsen magának, aki a karbonmentes teherszállítás, dugómentes élet és tiszta energia mellett kötelezi el magát.

Ezek a modellek a városok meglévő infrastrukturájának megfelelő működését kérdőjelezik meg, és így ösztönzik azok fejlődését. Minél többen és minél több helyen alkalmazzák őket, annál nagyobb az esélye a rendszerszintű változásnak.

KERÉKPÁROZÁS ÉS MUNKAHELYTEREMTÉS

Közlekedési járművek megoszlása Koppenhága teljes közlekedésében



56

városban összesen

435.000

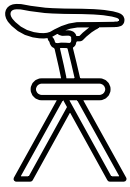
új munkahelyet lehetne teremteni, ha a kerékpározás aránya a teljes közlekedésben elérné a koppenhágai arányt.

A kerékpárhasználat jelenlegi aránya a teljes közlekedésben	A kerékpározáshoz köthető munkahelyek jelenlegi száma (becsült adat)
7%	1.058
2%	1.049

BÉCS

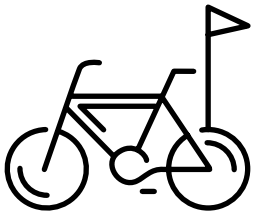
BUDAPEST

MELY TERÜLETEKEN A LEGNAGYOBB A KERÉKPÁROZÁS MUNKAHELYTEREMTŐ POTENCIÁLJA?



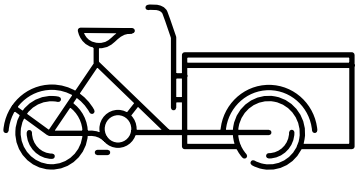
Dizájn és kézművesség

Nagykereskedelem

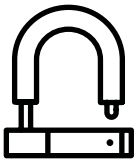


Turizmus

Szolgáltatás és javítóműhelyek



Futár



Kölcsönzés

A kerékpározáshoz köthető potenciális munkahelyek száma 26%-os arány esetén

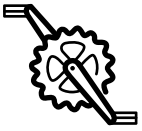
26% | 2.872

26% | 10.809

Forrás: Cycling and Green Jobs (Az UNEP, a WHO és a UNECE 2016-os jelentése) www.euro.who.int

ALEXANDER BERGNER

CITY BIKE BOORI



Ahogy nincs két egyforma bambusz, nincs két egyforma bambuszbicikli sem!
A természetes anyagból készült, egyedi és fenntartható bambuszvázak ugandai és osztrák együttműködésben jöttek létre. Az igen stabil váz elemeit kéreggel és epoxygyantával rögzítik. A vázat Ugandában gyártják „fair trade” módon, majd Bécsben akár a saját, egyedi kerékpárját is elkészítheti belőle bárki egy workshop keretében.

BAMBOORIDE.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA, UGANDA
2014

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © Bambooride

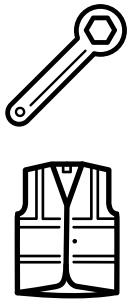
„A kerékpár az egyetlen olyan közlekedési eszköz, amelynek működtetéséhez nincs szükség másra, mint emberi energiára. Energiahatékonyságban csak a gyaloglás veheti fel vele a versenyt.”

Toormix Atelier

ORIOL ARMENGOU, FERRAN MITJANS
TOORMIX ATELIER

BIKE TO LIFE

Keltsd életre a bringát!



Elhagyott bringával a világ minden városában találkozhatunk. A barcelonai Toormix atelier dizájn stúdió jelentős nagyvárosokból gyűjt fotókat használaton kívüli, leromlott állapotú, köztéren álló bringákról, hogy új életre keltse őket grafikai projektjükben. Tipográfiai kutatásaik során számos metropolisz, például New York, Berlin, Amszterdam elhagyott kerékpárjaiból készítettek betűket, szavakat, majd posztereket. Együttműködésben a Kultúrgorillával Budapest is sorra került. Az itt látható tipográfiai plakátot a Toormix Stúdió kizárólag erre a kiállításra készítette a zsűri által legjobbnak ítélt gazdátlan bicikli fotójából.

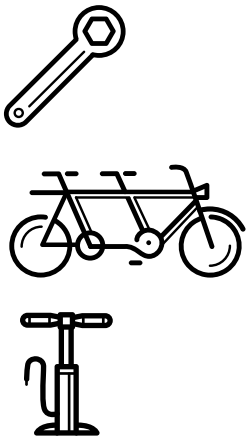
TOORMIX.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
SPANYOLORSZÁG
2013–

Fotó © Bike to Life

BECICLOS BICYCLES

Társadalmi vállalkozás



Hollandiában komoly problémát jelent a nagyszámú elárvult, gazdátlan kerékpár: eltávolításuk bonyolult és költséges, legtöbbször a biciklik bezúzását jelenti. A BeCiclos csapata megelégelte a pazarlást: az árva kerékpárokat megmentik és felújítják. Szerelőik nagy gonddal nyúlnak a biciklikhez, hiszen maguk is megtapasztalták, milyen a társadalomból kirekesztve élni. Amint egy bringa meggyógyult, a BeCiclos új gazdát keres neki, és Európában bárhova házhoz szállítja mindössze 35 euróért. Az új tulajdonos örökbefogadási papír aláírásával tesz ígéretet arra, hogy gondoskodni fog a kerékpárról.

BECICLOS.COM

GYÁRTÓ: –
PARTNER: –
HOLLANDIA
2010

Fotó © Mohai Balázs

GABARAGE UPCYCLING DESIGN

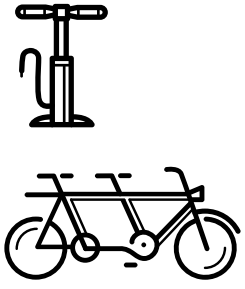
RACING BALL

Lámpa

„Nemcsak hogy elzúghatok a forgalomban veszteglő autók mellett a bringámon, hamarabb érek munkába, mint azok a szerencsétlenek, akik a piros lámpánál várakoznak, hanem energikusabb és lendületesebb is leszek, mire odaérek."

gabarage upcycling design

A gabarage upcycling design stúdió tervezői korábbi drogfüggőkkel közösen alkotják termékeiket, amelyeket azután bemutatótermükben értékesítenek, így kínálva társadalmi integrációs- és munkalehetőséget az érintetteknek. Az itt bemutatott csillár egy újrahasznosított bicikli-gumibelsőkből komponált gömbalak, amely évek óta népszerű lakberendezési tárgy.



GABARAGE.AT

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2008

Fotó © gabarage upcycling design

„A kerékpár nem csak a fenntartható közlekedés és testmozgás, de a személyes szabadság és innováció szimbóluma is. Mára az egészségtől kezdve a társas kapcsolatokig szinte mindent ››meghajt‹‹. A bicikli egyszerre lehet a szenvedélyed és a munkád, az általa kínált lehetőségek pedig egyre csak bővülnek.”

Spinlister

MARCELO LOUREIRO, ANDREW BATEY

SPINLISTER

Közösségi bringakölcsönző szolgáltatás

A megosztásra épülő vállalkozás (közösségi gazdaság) egyik kerékpáros típusát az amerikai Spinlister dolgozta ki. A közösségi bringakölcsönző szolgáltatáshoz bárki csatlakozhat, és bérbe adhatja ritkán használt vagy pótkerékpárját, sőt akár szörfdeszkáját vagy sífelszerelését is. Az alkalmazásban igényeinknek megfelelően szinte bármilyen kétkerekűt választhatunk a teherszállítótól a fixie kerékpárig. A már több mint 55 országban elterjedt Spinlisterrel nem kell többé a helyi közbringa-rendszerek szabályaihoz vagy a bringakölcsönzők nyitvatartásához igazodnunk.

SPINLISTER.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
EGYESÜLT ÁLLAMOK
2012

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © Spinlister

ERDEM OVACIK, JENS FRANDSEN
DONKEY REPUBLIC

DONKEY LOCK

Bringakölcsönző szett

A Donkey Republic olyan bringakölcsönző rendszert fejlesztett ki, amelyhez bárki csatlakozhat mind a bérbeadó, mind a bérbevevő oldaláról. A fejlesztés egy hétköznapi „drótszamárra" szerelhető készletből és egy mobil alkalmazásból áll. A Bluetooth kapcsolattal nyitható lakat lehetővé teszi, hogy bárki személyes találkozás nélkül kölcsönözzön bringát. Az alkalmazásba épített GPS térképes felületen jelzi a jármű pontos helyét, majd a „Kinyit" funkció megnyomásával a lakat 20 másodpercig sípol, így akár egy zsúfolt kerékpárpar-kolóban is megtalálható a meghirdetett „drótszamár".

DONKEY.BIKE

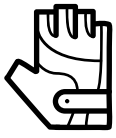
GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *C/O DARE2 MANSION*
DÁNIA
2014

Fotó © Mohai Balázs

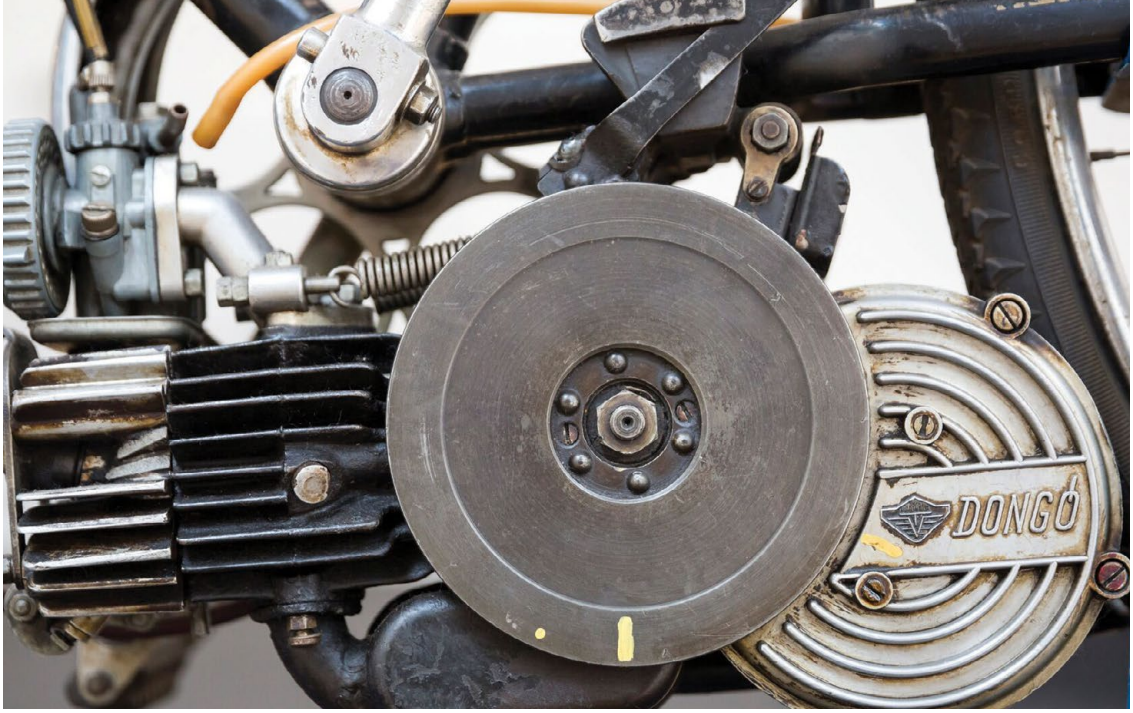
GARELLI MOSQUITO MINTA ALAPJÁN URBACH LÁSZLÓ
CSEPEL MŰVEK

CSEPEL TÚRAKERÉKPÁR DONGÓ MOTORRAL

A Dongó motorral felszerelt bringa népszerűségét annak köszönhette, hogy 1950–58 között hazánkban nem lehetett személygépkocsi magántulajdonban. A II. világháborút követő gazdasági válság után Urbach László indítványozta a kerékpárra szerelhető kicsi és olcsó segédmotor gyártását. A minta az olasz Garelli Mosquitóé volt, melynek tervét a székesfehérvári Vadásztölténygyárban valósították meg. A gyártás 3 éve alatt közel 60 000 db készült a „segédmotorból". A 25 km/h sebességgel robogó kerékpár mindössze 1,8 liter üzemanyagot fogyasztott 100 km-en, és használatához jogosítvány sem kellett.



GYÁRTÓ: *CSEPEL MŰVEK*
PARTNER: *SZÉKESFEHÉRVÁRI VADÁSZTÖLTÉNYGYÁR*
MAGYARORSZÁG
1956 KÖRÜL



Fotó © Mohai Balázs

FABIAN GUTBROD

ADD-E

ADD-E

E-kerékpár modul

„A kerékpár mindennapi közlekedési eszközünk. Időt, pénzt, erőforrásokat takarítunk meg vele, és mosolyogva érkezünk munkába. A bicikli társunk a mindennapokban, jó és rossz időben, és fontos az üzlet szempontjából.”

Add-e

A 2 kilogramm súlyú kiegészítővel bármilyen típusú kerékpár elektromos meghajtású biciklivé alakítható. A háromrészes készlet előnye, hogy bármikor használaton kívül helyezhető, így a bicikli ugyanolyan normál kerékpárrá válik, mint előtte. A kapcsoló és az akkumulátor egy kulacsban bújik meg, és a többi rész is alig észrevehető. A biciklizés élményét fenntarthatóvá teszi: ha e-bike-ot szeretnénk, nem kell két biciklit vásárolnunk.

ADD-E.AT

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2015

Fotó © Mohai Balázs

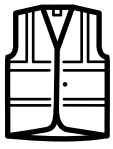
FELD72

PUBLIC TRAILERS

„A kerékpár az emberiség egyik legzseniálisabb találmánya, és az autonómia különösen fontos eszköze. Bár valódi örökmozgó nem létezik, a bicikli hasonló ahhoz, hiszen teljes mértékben visszaadja az energiát, amit belefektetünk.”

Michael Obrist (Feld72)

Az osztrák építészcsoport kerékpáron szállítható építményei új funkciót adnak a város közösségi tereihez. A szerkezetek eredetileg a Shenzen/Hongkongi Urbanisztikai és Építészeti Biennáléra készültek, és az ázsiai társadalomban élő informális kommunikációs hagyományokat veszik alapul. A Speaker’s Corner vagy Szónok-sarok tiszteletadás a szólásszabadság előtt, a Public Karaoke pedig a karaoke népszerű formáját használja a fejletlenebb városrészek dinamizálásához. Az Urban Boxing egy harmóniára épülő társadalom látens agresszivitását próbálja a „fair play” felé terelni, miközben utalás a gazdag ázsiai harcművészeti hagyományokra is.



FELD72.AT

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
AUSZTRIA
2010

Fotó © Feld72

MICHAEL KNOX, GREY MELBOURNE

THIS BIKE HAS MS

Kampány

Michael Knox tervező sclerosis multiplexben szenvedő betegekkel és szakértőkkel konzultálva olyan kerékpárt tervezett, melyen a váztól a kormányig minden elem a betegség egyik tünetének feleltethető meg, használata pedig a betegséggel való együttélés nehézségeit szimulálja. A gyógyíthatatlan betegség felisme-rése rendkívül nehéz, az időben elkezdett kezelés kulcsfontosságú a beteg életminősége szempontjából. Ezért kezdett figyelemfelkeltő kampányba a Grey Melbourne, melynek középpontjában ez a bicikli áll.

THISBIKEHASMS.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *JAMES MACLEOD, THOM PRAVDA, CAROL COOKE, MARION SIMPSON, MATTHEW MISFUD, STEVEN VAN RUYVEN, TIMOTHY RYAN, LYN PETRUCCELLI, SAMANTHA SIMS, DARREN WINTER*
AUSZTRÁLIA
2014

Fotó © Grey Advertising Australia

THE BIKE PROJECT

„A kerékpározás felfrissít. Leköti a gondolataimat. Gyógyító hatású."

A projekt egyik támogatottja

A londoni társadalmi vállalkozás használt kerékpárokat javít meg, és ajándékoz menedékkérőknek. A brit fővárosban évente 13 500 ember kér menedéket, 27 500 kerékpár hever az utcán, a tömegközlekedés pedig heti 20 fontba kerül. A kerékpár hatalmas segítség lehet a segélyszervezetekhez, ügyvédhez, kórházba jutásban, később pedig a munkakeresésnél. A profi szerelőkkel közös munka során a menedékkérők hasznos tudást is szereznek, a nők pedig egyéni kerékpároktatáson vehetnek részt.

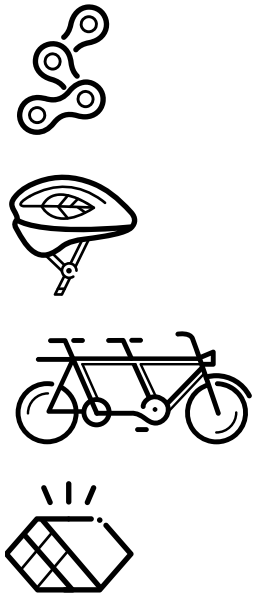
THEBIKEPROJECT.CO.UK

GYÁRTÓ: –
PARTNER: –
EGYESÜLT KIRÁLYSÁG
2014

Fotó © The Bike Project

SUPER LOCAL

HOLY CRAP



Szülessen újjá a szemeted! – ezzel a szlogennel motiválja a lakosságot a buddhista Katmanduban a háztartási hulladék szelektív gyűjtésére a Holy Crap („szent szar”) projekt. A kezdeményezés lényege egy jutalmazási rendszer: minél több megfelelően szétválogatott szemeteszsákot tesz ki egy háztartás, annál több pontot gyűjthet, melyet később online felületeken telefonfeltöltésre vagy egyéb szolgáltatásokra válthat be. A rendszer másik fontos eleme a szemétszállítás környezetbarát módja: a hulladék begyűjtéséhez tiszta energiával működő teherbicikliket használ.

SUPER-LOCAL.COM

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: –
HOLLANDIA
2015

Fotó © Mohai Balázs | Fotó © Super Local

STUDIO NOMAD

KILOMÉTER-SZÁMLÁLÓ

„»Kocabicikliskénti« csak időnként ülök nyeregbe, de minden alkalommal úgy szállok le a bringáról, hogy erre rá kellene szoknom.”

Pásztor Bence (Studio Nomad)

A Critical Mass szekcióban helyet kapó kerékpárgép a közösség erejét szemlélteti: a látogatók minden egyes megtett kilométere után lehullik egy labda. Mennyiségük mutatja, hogy közösen melyik európai városig juthatnánk el. Minél többen ülünk nyeregbe, annál közelebb jutunk az élhető, emberi léptékű város ideáljához.

GYÁRTÓ: *SAJÁT GYÁRTÁS*
PARTNER: *KULTÚRGORILLA*
MAGYARORSZÁG
2016

Fotó © Mohai Balázs

KIÁLLÍTOTT PROJEKTEK ÉS TÁRGYAK JEGYZÉKE

Oriol ARMENGOU, Ferran MITJANS (Toormix atelier)
Bike to Life, 2013, Spanyolország

Sebastian BACKHAUS, Leopold BRÖTZMANN (Mikili)
TÎAN, 2012, Németország
6,5 kg
30 x 34 x 15 cm
MDF, tölgy
Magántulajdon

Andrew BATEY, Marcelo LAURIERO (Spinlister)
Spinlister, 2012, Amerikai Egyesült Államok

BERECZ András, SZERDAHELYI-NÉMETH Klára, SZERDAHELYI Tamás, VAJAS Ákos (Budapest Dialog)
Budapest Dialog, 2014, Hungary

Alexander BERGNER (Bambooride)
Partner: Kasoma Noordin, Matthias Schmidt
City Bike Boori, 2014, Ausztria
11 kg
35 x 100 x 160 cm
Bambusz, kéregszövet, egyéb
Magántulajdon

Peter BAEYENS, Peter DEFREYNE, Bram BOOT, Freya VAN DE GAER
Partner: Intrastructures
Work site+, 2014, Belgium
Dizájnkoncepció az Intrastructures Mobilotoop nevű projektjéhez

Christian BEZDEKA (WOOM GmbH)
Woom Bike, 2014, Ausztria
6,5 kg
100 x 70 x 50 cm
Alumínium
Magántulajdon

Florian BORN
Auto-Complain, 2014, Németország

Lawrence BRAND (Porterlight Bicycles)
Bringley Custom Cargobike, 2014, Egyesült Királyság
25 kg
190 x 60 x 30 cm
Króm-molibdén acél
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

Eva BUCHLEITNER (Eva Blut Studio)
Copenhagen Weekender, 2015, Ausztria
0,7 kg
40 x 26 x 33 cm
Borjúbőr, háló
Magántulajdon

Eva BUCHLEITNER (Eva Blut Studio)
Frame Folder Large, 2014, Ausztria
0,62 kg
30 x 23 x 4 cm
Borjúbőr, háló
Magántulajdon

Cargonomia
Cargonomia, 2015, Hungary

Mikael COLVILLE-ANDERSEN (Copenhagenize Design Co.)
Copenhagenize szeretet-kapaszkodók, 2011, Dánia
0,6 kg
10 x 30 x 15 cm
Újrahasznosított kerékpárkormány és -markolat, kerékpár-gumibelső
Magántulajdon

Copenhagenize Design Co.
Vágyott útvonalak analitikája, 2012, Dánia

Henry CUTLER (WorkCycles)
WorkCycles Fr8 Family, 2007, Hollandia
30 kg
60 x 90 x 190 cm
Króm-molibdén acél, rozsdamentes acél
Magántulajdon

Cyclonomia Szociális Szövetkezet
Gulo2, 2016, Magyarország
20 kg
260 x 53 x 110 cm
Rozsdamentes acél
Magántulajdon

Klaus DIA
Trash Lump, 2016, Ausztria
1 kg
30 x 20 x 20 cm
Újrahasznosított kerékpáralkatrészek
Magántulajdon

FARKAS Tibor (Living Road – Hungarian Road Kft.)
Living Road világító útburkolati jel, 2015, Magyarország

Feld72
Public Trailers, 2010, Ausztria

Félegyházi Károly
Csepel összecsukható prototípus műanyag dobozban
18 kg
95 x 35 x 85 cm
Acél, színesfém, műanyag
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Itsz.: 12.89.58.1

gabarage upcycling design
Racing ball, 2008, Ausztria
3 kg
65 x 65 x 65 cm
Újrahasznosított kerékpárgumi, kábelkötöző
Magántulajdon

Gianluca GIMINI
Velocipedia, 2009, Olaszország

GULYÁS Ferenc (Gulyi ReCycling)
Játék (Robot), 2016, Magyarország
0,25 kg
11 x 10 x 20 cm
Újrahasznosított kerékpáralkatrészek
Magántulajdon

GULYÁS Ferenc (Gulyi ReCycling)
Játék (Hóhányó), 2016, Magyarország
0,5 kg
21 x 8 x 15 cm
Újrahasznosított kerékpáralkatrészek
Magántulajdon

GULYÁS Ferenc (Gulyi ReCycling)
Bar stools (két darab), 2015, Magyarország
4,5 kg/db
50 x 38 x 73 cm
Újrahasznosított kerékpáralkatrészek
Magántulajdon

GUNGL Tibor (gunglamps)
Gunglamps asztali lámpa, 2016, Magyarország
5 kg
35 x 45 x 55 cm
Fém, üveg
Magántulajdon

Fabian GUTBROD (Add-E)
Add-E (DriveUnit, Lithium Polymer Akku and Montagekit), 2015, Ausztria
2,4 kg (összesen)
7,5 x 8,7 x 6 cm (DriveUnit); 9 x 9 x 23 cm (Akku)
Elektronika, egyéb
Magántulajdon

HALÁSZ György, RAPALI Krisztián (Bigo Brand Ltd.)
Partner: Pier Technical Kft.
Bigo Bag Five, 2015, Magyarország
1 kg
100 x 40 x 40 cm
Nejlon, poliészter
Magántulajdon

Anna HAUPT, Terese ALSTIN
Hövding, 2005, Svédország
0,7 kg
26 x 19 x 26 cm
Elektronika, textil, gázfúvó, légzsák
Magántulajdon

Luc VAN HOECKEL, Pim VAN BAARSEN (Super Local)
Holy Crap (teherkerékpár, szemeteszsákok, seprű), 2015, Hollandia
80 kg
280 x 90 x 160 cm
Vegyes anyagok
Magántulajdon

Herman VAN HULSTEIJN (Vanhulsteijn)
VH1 bicycle, 2009, Hollandia
10 kg
160 x 95 x 42 cm
Rozsdamentes acél
Magántulajdon

FÜSUN Ipek (Balkantango)
Partner: IVANKA
Concrete loves Rubber tornazsák, 2015, Magyarország
0,5 kg
35 x 45 x 5 cm
Újrahasznosított kerékpárbelső, betonnyomott szövet
Magántulajdon

KIS Balázs (recyCLOCK)
recyCLOCK clock, 2015, Magyarország
2 kg
68 x 68 x 4 cm
Újrahasznosított kerékpáralkatrészek
Magántulajdon

KOHLHÉB Róbert, KÁLAZI Zoltán (Stringbike)
Push&Pull tricycle, 2012, Magyarország
30 kg
85 x 180 x 110cm
Alumínium
Magántulajdon

Michael KNOX (Grey Melbourne)
Partner: James Macleod, Thom Pravda, Carol Cooke, Marion Simpson, Matthew Misfud, Steven Van Ruyven, Timothy Ryan, Lyn Petruccelli, Samantha Sims, Darren Winter
This Bike has MS, 2014, Ausztrália

Ana LARREA, Gonzalo FERNANDEZ GARCIA, Danel VIANA, Saskia SCHRIJNEN (Beciclos)
BeCiclos Bicycles, 2013, Hollandia
16 kg
176 x 92 x 30 cm
Acél, vas, egyéb
Magántulajdon

Basten LEIJH (Basten Leijh Design Studio)
Partner: Pedalfactory
Sandwichbike, 2006, Hollandia
17 kg
175 x 95 x 62 cm
Rétegelt lemez (bükk), alumínium
Magántulajdon

Josef LUEGER, Lisa SCHMIDT, Jan HOSE
Bécsi Kerékpár Kooperatíva, 2013, Ausztria

Hideaki MATSUI, Markus SCHMEIDUCH, Andrew NIP
Bikeborg, 2012, Ausztria, Egyesült Államok, Japán
A Copenhagen Institute of Interaction Design képzésén készült dizájn koncepció

MERÉNYI Dániel
Partner: MAACRAFT – The Social Workshop
„Rövid János" teherhordó kerékpár (első és hátsó kosárral), 2015, Magyarország
20 kg
45 x 130 x 110 cm
Acél, alumínium, műanyag, fűzfavessző
Magántulajdon

Claire MOOKERJEE, Anastasia VIKHORNOVA, Christian SCHMEER, Rebecca JONES (Future Cities Catapult)
Öt modell a kerékpáros infrastruktúra digitális fejlesztésére, 2015, Egyesült Királyság

Erdem OVACIK, Jens FRANDSEN (Donkey Republic)
Partner: c/o Dare2 Mansion
Donkey Lock, 2014, Dánia
0,5 kg
12,5 x 15 x 4,5 cm
Fém (vas/acél), műanyag (ABS), elektronika
Magántulajdon

Fidel PEUGEOT, Karl Emilio PIRCHER (Walking Chair)
Mobil kerékpártámasz, 2013, Ausztria
60 kg
113 x 50 x 50 cm
Beton, fém
Magántulajdon

Irene POSCH
Bringás kesztyű téli éjszakákra, 2010, Ausztria
kb. 200 gr
kb. 10 x 5 x 25 cm
Gyapjú, LED égők, gombelem, vezetőszál
Magántulajdon

Puch
Puch férfikerékpár, 1930 körül, Ausztria
16 kg
200 x 70 x 100 cm
Acél, színesfémek, műanyagok
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, ltsz.: 12.87.108.1.

Isabel QUIROGA (Studio Isabel Quiroga)
The Urban Nomad Revisited, 2015, Hollandia
10 kg
146 x 73 x 60 cm
Rétegelt lemez, fenyő, acél, biciklikerék
Magántulajdon

Rotten Apple
Újrahasznosító szemetes, 2015, Amerikai Egyesült Államok
A Városi beavatkozások sorozat egy darabjának reprodukciója a Bringológia kiállítás alkalmából

Laurence VAN SEVENTER (Lolo Palazzo)
Partner: Carmen Versluys
Drama Queen, 2016, Hollandia
160 kg
98 x 360 cm
Újrahasznosított kerékpárláncok
Magántulajdon

Laurence VAN SEVENTER (Lolo Palazzo)
Partner: Jean-Pierre Henzen
Mirror me, 2015, Hollandia
15 kg
61 cm (átmérő)
Újrahasznosított kerékpárláncok
Magántulajdon

Ion SØRVIN (n55), Till WOLFER
Partner: Jesper Rølund
XYZ CARGO BIKE, 2014, Dánia
30 kg
245 x 56 x 105 cm
Alumínium, rozsdamentes acél, műanyag
Magántulajdon

Javier SOTO MORRAS (Onomo)
Partner: Hannes Jakobsen, Luis Antonio Martin Nuez, Ana Ramos, Jeff Goug
Haize, 2015, Németország, Spanyolország, Egyesült Királyság
0,035 kg
4,2 x 1 cm
Alumínium, üveg
Magántulajdon

SÖJTÖRY Szabolcs
Smart by Cycle, 2015, Magyarország
0,075 kg
kb. 5,5 x 6,5 x 1 cm
Alumínium, üveg, műanyag
Magántulajdon

Christian STEINER, Beatrice STUDE (steinerdesign)
Partner: Spar GmbH
Bikepack, 2014, Ausztria
0,5 kg
46 x 46 x 1 cm
Kartonpapír
Magántulajdon

Studio Nomad
Partner: Kultúrgorilla
Rajzgép, 2016, Magyarország
20 kg
126 x 184 x 205 cm
Szinterezett acél, gumi
Magántulajdon

Studio Nomad
Partner: Kultúrgorilla
Szélgép, 2016, Magyarország
40 kg
178 x 208 x 200 cm
Szinterezett acél, műanyag
Magántulajdon

Studio Nomad
Partner: Kultúrgorilla
Kilométer-számláló, 2016, Magyarország
30 kg
178 x 236 x 100 cm
Szinterezett acél, műanyag
Magántulajdon

SZABÓ Sándor
Teherhordó kerékpár, 1935 körül, Magyarország
35 kg
280 x 17 x 95 cm
Acél, színesfém, fa
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, ltsz.: 12.87.119.1

SZALKAI Dániel (MAACRAFT – The Social Workshop)
Partner: Miskolci Autista Alapítvány
KUBIKLE (első és hátsó kosár), 2015, Magyarország
1,5 kg; 2,9 kg
26 x 22 x 22 cm; 28 x 36 x 32 cm
Rétegelt lemez, bőr
Magántulajdon

The Bike Project
The Bike Project, 2014, Egyesült Királyság

UNGÁR Fanni
Kos (két darab), 2009, Magyarország
1,5 kg/db
45 x 35 x 15 cm/db
Újrahasznosított kerékpáralkatrészek (nyereg és kormány)
Magántulajdon

URBACH László Garelli Mosquito minta alapján Csepel Művek
Partner: Székesfehérvári Vadásztölténygyár
Csepel túrakerékpár Dongó motorral, 1956 körül, Magyarország
25 kg
200 x 75 x 95 cm
Acél, színesfém, műanyag
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, ltsz.: 12.82.11.01.

VEREBÉLYI Tamás (Verebet)
Binpile, 2016, Magyarország
3 kg
40 x 35 x 30 cm
Újrahasznosított fa
Magántulajdon

VEREBÉLYI Tamás (Verebet)
Első és hátsó kerékpárkosár, 2016, Magyarország
3 kg/db
40 x 30 x 25 cm/db
Kőrisfa
Magántulajdon

Will VERITY
Deimatic Clothing, 2014, Egyesült Királyság
1 kg
70 x 100 x 10 cm
Szövet, elektronika
Magántulajdon

VESMÁS Júlia, Neza PETERCA (Blind Chic)
Partner: Lokál Skateshop
SCUMBAG, 2012, Magyarország
1,3 kg
30 x 65 x 12 cm
Viaszos pamutvászon
Magántulajdon

Volvo
Partner: Albedo100
Volvo LifePaint, 2015, Svédország
0,1 kg
17 x 3,5 cm
Festékszóró, fényvisszaverő festék
Magántulajdon

Valerie WOLFF, Valentin VODEV (VELLO bike)
Vello Speedster, 2014, Ausztria
10,5 kg
140 x 100 x 40 cm
Króm-molibdén acél
Magántulajdon

RÓLUNK ÍRTÁK

„A kerékpározás komoly közlekedési és városfejlesztési tényezővé emelkedésében óriási szerepe van a tervezőknek. A Bringológia nagyszerű áttekintést ad arról, ahogy egy eszköz a dizájn segítségével platformmá válik, egyre újabb lehetőségeket nyitva a fejlődésben. Hiánypótló kiállítás, a környezetünk működését segít megérteni – még sok ilyenre lenne szükség.”

Szemerey Samu,
KÉK – Kortárs Építészeti Központ

„A legérdekesebb kerékpártípusok és modellek, amiket valaha láttam. Az interaktív rész imádnivaló. Mind a kiállítás koncepciója, mind a dizájnja vérprofi.”

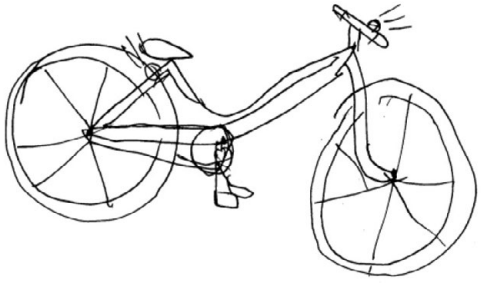
Egy látogató

„Imádtam a kiállítást! Olyan sok az innovatív ötlet, amit világszerte alkalmazni kellene!”

Egy tizenhárom éves melbourne-i kislány

„Régóta vacillálok, hogy lecseréljem az autómat bringára. Épp erre az inspirációra volt szükségem, hogy ezt megtegyem.”

Egy látogató az Egyesült Államokból



„Évek óta a legjobb dizájnkiállítás, amit láttam – utazzon Londonba, a Victoria and Albert Museum-ba!”

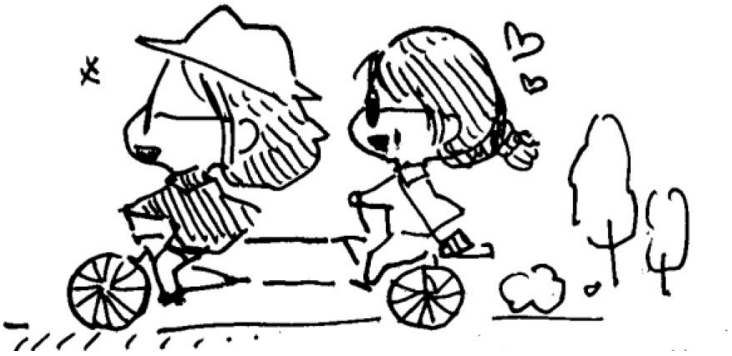
Egy látogató Nagy-Britanniából

„Mindennek van határa, a határ mindenkinél máshol húzódik, ám a biciklizésben éppen az a vonzó, hogy kitágítja a határokat. A hamarosan átmenetileg bezáró Iparművészeti Múzeum és a már átmenetileg bezárt Közlekedési Múzeum közös vállalkozása arról ad képet, hogy ezek a határok távolabb húzódnak, mint ahogy képzeljük.”

Zöldi Anna (Revizor)

„A Bringológia kiállítás fontos muníció a kerékpáros mozgalomnak, hiszen a jövőbe mutató dizájn oldaláról közelíti meg ezt az újra terjedő közlekedési módot. Olyan nemzetközi trendet mutat be interaktív eszközökkel, ami évtizedek múlva sem kerül »múzeumba«.”

Kürti Gábor (Hajtás Pajtás, Magyar Kerékpárosklub)



„A pingponglabda-kerékpár tetszett a legjobban. Büszke vagyok a Nagyira, hogy letekert 1 km-t!”

Egy kisfiú Magyarországról

„A Bringológia gyűjteménye gyönyörű, történelmi és okos kortárs kerékpárok bemutatása mellett arra vállalkozik, hogy megismertesse a látogatókkal a kerékpáros kultúra fenntarthatóságra törekvő gondolkodásmódját, felelősségteljes társadalmi szerepvállalását, s teszi mindezt szellemes, játékos és rendkívül szórakoztató, interaktív formában. Élmény volt, köszönöm!”

Hoffmann Petra (Stilblog)

A katalógus az Iparművészeti Múzeum és a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum együttműködésében létrejött, az Iparművészeti Múzeumban 2016. június 17. és november 27. között bemutatott Bringológia című kiállítás alkalmából jelent meg.

A kiállítás ötletgazdája és projektmenedzsere
Horváth Judit, az Iparművészeti Múzeum Kortárs Dizájn Osztályának vezetője

A katalógust szerkesztette
Kultúrgorilla

A kéziratot gondozta
Szegzárdy-Csengery Klára

A szövegeket írta
Göttler Anna, Horváth Judit, Oravecz Júlia, Roskó Gábor, Tornyánszki Éva, Tóth Katalin

A szövegeket fordította
Körmendi Gabriella, Sályi Tamás

Tipográfia és könyvtervezés
Kerekes Kata

ISBN 978-615-5217-23-4

Az Iparművészeti Múzeum és a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum fenntartója az Emberi Erőforrások Minisztériuma.

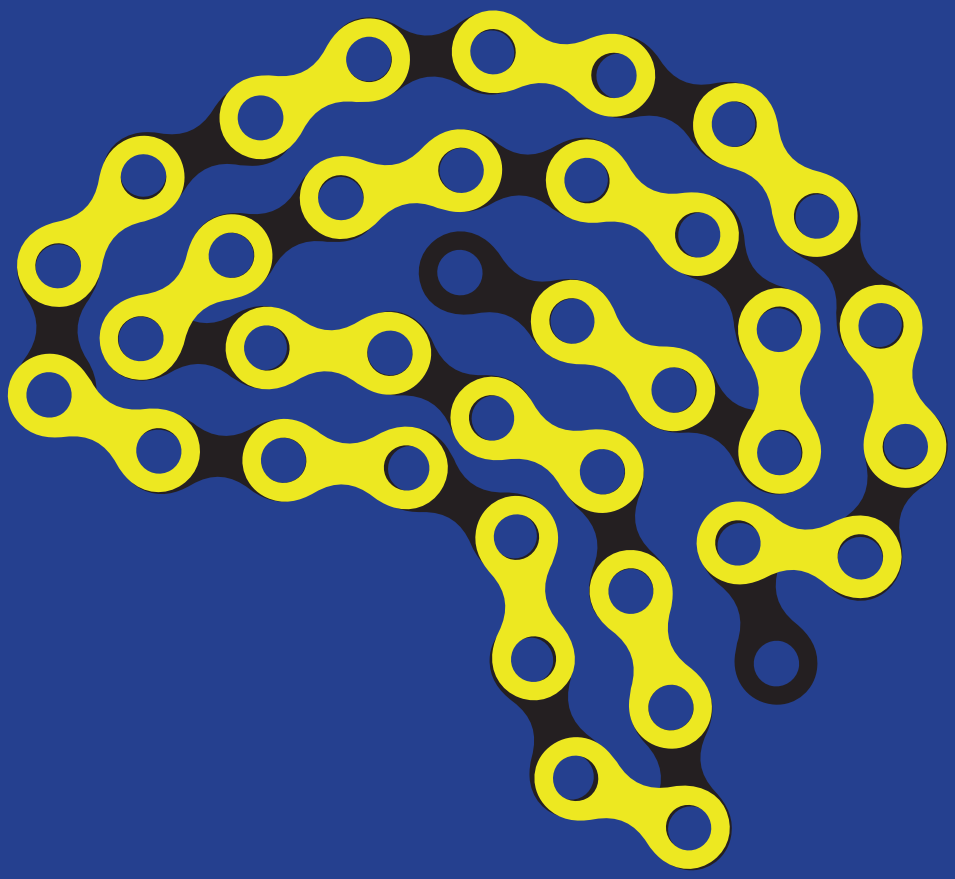
Nyomdai kivitelezés
Keskeny Nyomda

Az Iparművészeti Múzeum és a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum köszönetet mond a műtárgyakat a kiállításra kölcsönző intézményeknek és magánszemélyeknek, a múzeumok munkatársainak.

Minden jog fenntartva, beleértve bárminemű sokszorosítás, másolás és közlés jogát is.

© Iparművészeti Múzeum, Budapest, 2016

© Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest, 2016



BRINGOLÓGIA