

HISTORIKUS AUTOMOBILOK A FÖLDRAJZ SZOLGÁLATÁBAN

⊕ SZÖVEG: SZIRMAI GÁBOR



1977. Mint az Auto Union chauffeurje, „becsokolok”. Mindez az ejtőtartányos, historikus autók beindításának első lépése. Gátásaimtól megszabadulva, feltépek mutatójammal a motorházfedelet rögzítő két, öntöttbronz rugós fület, majd a benzintartány ricnis sárgaréz csavarját eltávolítva, mély levegővel erős túlnyomást létesítek a porlasztó úszóházában, hogy a mindenféle uszadékot áttörhessen a gép vére. Pedig lenne visszatartó erő – többen is figyelnek: legalább öt „megmondóember”, három „nem azért mondom” bevezetőmondat-típusú feljelentőember, két álmatlan, már 80 dB hangerőn visítva üzemelő, előingerelt, koloratúrszoprán nyugdíjas lakó, valamint zord háztömbbuzalmik

A segéderők addigra már előkészítik a gőzlgő teáskannát. Tartalmának felkínálása a gép felé udvariassági gesztus, hiszen mindenki tudja, hogy a porlasztó forró teával melegítették. Az olajsűrűk kézi forgattyújának áttekerése, a motor indítókarral való előkurblizása, a frissen kiégetett gyertyák behelyezése után átkapcsolom a battériákat pár voltal magasabb feszültségre, majd étert spriccelek úti fecskendőmmel a hengerekbe. A bronz indócsappantyúhoz ugrók, s fohász nélkül (mert ez is idővesztés!) megpörgetem a fődinamót. A kipüffentőből hatalmas durranás hallatszik, a motorház alól bondor füstkarikák kigyóznak – hja, az előgyújtás karocskáját elfelejtettem...!

Néhány függöny elhúzását még észlelem az emeleti ablakok előtt, de újraindítok. Az 1938-ban gyártott gép motorjának bögését a kormány előtti két zsanéron tenyérnyire előre kinyitott szélvédőn keresztül analizálom. A mellő ülés helyére beépített, rádiócsöves „Telefunken” adóberendezés vibrátorának zümmögése lassan magasabb hangtartományba csúszik, ez figyelmeztet, hogy az anódfeszültség kondenzátora feltöltődött, a nagyfeszültséget jelző glimmlámpa piros kis fénypamacsa ugrálni kezd az elektródok között. Ily mód tudok néhány szót váltani 27 megacikluson az előrendőr-jelző, meg az utórendőrfelügyelő motorkerékpárosokkal az utca „tisztaságáról”. Az automobil indulhat Babilonba!

AZ ITALA, AZ EGYKORI NYERTES JÁRMŰ MÁSOLATA

az 1907-es Peking-Párizs-verseny centenáriumi emlékménétén, Belső-Ázsiában. 2007-ben negyedikek lettek

(előző oldalpár)

LEHAJTHATÓ SZÉLVÉDŐ

Ez tette lehetővé a táj közvetlen szemléletét. Ma nemcsak a kényelemcentrikusság miatt hagytak fel e pazar megoldással, de azért is, mert az üveg teherhordó elemmé vált. Akkoriban a formatervezők kevesebb nyomást gyakoroltak a tervezőkre



Heroikus hőskor

Az indítás sok tucat műveletéből kiemelt néhány szemelvény némi képet ad arról, hogy egy historikus járművel milyen jellegű műszaki (és rendőrszerői) nehézségekkel kell megküzdeni még akkor is, ha nincs semmi üzemzavar. Bár a géppel egy évig heroikus küzdelmet vívtam, csak részsikert értem el, mindössze a Fekete-tengerig jutottam. Noha a felsült világutazások történetének megírása nagyon csábító és a sokszor kapitális baklövések miatt humoros feladat, mégis ügyünk tekintetében sokkal fontosabb megvizsgálunk, mint jutottam ezen elmeborult vállalkozásra.

A krónikus pénzhány, meg a historikus gépek szeretete miatt vásároltam meg az akkor negyvenéves Auto Union gyártmányú automobilt. Az egyik gyári leírásban egy fotóra bukkantam: a járművet Mezopotámiában mutatta, ahová a gyár küldte próbaútra. Ekkoriban több gyár kísérletezett azzal, hogy gyártmányait nagy világutazásokkal tegyék próbára, illetve híressé. Esetemben a dolog kiváltképp szerencsétlenül sült el, hiszen a klasszikus autók majdnem mind jól átgondolt, javítható, túlméretezett szerkezetek, azonban a Trabant elődjét – azaz vergődésem tárgyát – ezek nem jellemezték. De mégis eljutottak vele Babilonba!

Milyen heroizmus kellett ahhoz, hogy egy útnak alig nevezhető ösvényen, a kéthengeres, a VW mellett másik népautónak szánt, elsőkerék-hajtású, hitvány 20 lóerős gépről kép készülhessen e távoli helyszínen! A Trabantnak legalább léghűtése volt, de az elődjének még a korai, fajsúlykülönbségű önáramlású vízköpeny vette körül a hengereit. E vízpumpa nélkül működő rendszereknél pedig – kiváltképp a trópusokon, sivatagokban, hegyekben, lassú menetnél – igen gyakran felforrta a hűtővíz. No persze ez sem járt mindig bosszúsággal, hiszen az indulás előtti meredek, hegyi próbameneteknél a lejtő aljában törtem egy cső kukoricát, bedugtam a hűtősapka alá, s mire felértem a tetőre, pompás lakomához jutottam, egy csésze forró teával...

Az Aranykor útjain

Az automobilizmus aranykora (számomra 1910–1925 között) nagyjából egybeesett a gyarmatosítás végső korszakával, mely az utazások tekintetében soha vissza nem térő helyzetet jelentett. A gyarmatosítók érdekeiknek megfelelően kiépítették az úthálózatot, a nagyobb településeken távirtdák, postaállomások létesültek, az utazók biztonsága a mainál is jobb volt, a vasúthálózat mentén gépműhelyek voltak, a missziók területén kipihenhette magát az elcsigázott vezető. Mégis, a városokon túl, az európai fejlődés dinamizmusától távol még minden érintetlenül maradt. Az ipari turizmusra rátelepülők még nem rontották meg a világ felfedezését és egzotikumát. Nem voltak még mindenhol belépődíjak, és baksisfizetés sem (természetesen kivételt jelentettek a törzsfők). A megjelenő automobil – használójának – hatalmas rangot és lehetőséget adott. Rádásul az alig inflálódó aranyalapú pénznek óriási értéket képviseltek. Persze a konformizmus hívei joggal hördülnek fel: az utak általában burkolat nélküliek voltak, a transzkontinentális autók esetenként több száz liter benzint cipeltek, hotelek csak a nagyvárosokban működtek. Mégis azt mondom: az utazás katartikuma e korban érte el a csúcspontját.



A SIVATAGJÁRÁS KEZDETÉN – KESKENY „VIRSLI GUMIKON”

Később kisnyomású, ám széles gumikat használtak: így jobbak lettek a felfekvési viszonyok, nem kellett annyira „átgyúrni” a homokot azoknak, akik utálták betartani Almásy tanácsát: „Korán kell felkelni, amikor még a homok kicsit összeállt állapotú”

Történetünk szerzője a historikus világszemlélet és egy letűnt kor nagy pontossággal előállított gépészeti berendezéseinek rendkívül elszánt rajongója, ismerője és használója. Sajátos szóalkalmazása, nyelvtani megoldásai, az újmagyar kifejezések kerülése e fogyasztói világ előtti időhöz való ragaszkodását fejezi ki. Hiszen ő máig ebben él, ezt képviseli...

Szerkezeti alapok

Felmerülhet a kérdés, hogy vajon a régi földutakon, MacAdam-féle útpályákon, vagy a sivatagi ösvényeken hogyan lehetett közlekedni a historikus gépekkel? Nos, ennek lehetőségei a régi autók általános szerkezeti elveiben rejlenek. A legfontosabb: a régi tervezők nem a piacra készítettek „terméket”, hanem egy életre építettek GÉPET.

Ha megnézünk egy historikus járművet, akkor nyomban feltűnnek a jókora kerekek, amik legyőzték a bukkanókat. Ha pedig tüzetesebben vizsgáljuk az első világháború előtti gépeket, még valamit észrevehetünk: a hátsó kerekek előtt a biciklikhez hasonlóan, ám mindkét oldalon lánc-hajtást találunk. Ez a már száz éve túlhaladt megoldás az autózás korai időszakában mégis rendkívüli előnyöket jelentett a régi, bakhátas utakon: a jármű szabad tengelymagassága úgy nőtt meg, hogy a súlypont változatlanul alacsonyan maradt, hiszen a tengelyközépre később (ma is) beépített differenciálmű alja nem vert bele a rossz út arasnyira kiálló köveibe! Emellett a fogaskerekek terhelései a törtrészekre csökkentek így, azaz nem törtek el. Ám a lánc állandó karbantartást igényelt: feszíteni, grafitozni, tisztítani kellett.

A legtöbb jármű elejére jól láthatóan kinyúlt az általában elnyúlhatatlan, hengerelt, szegecselt alváz, ami a legkritikább esetben tört szét, de akkor is javítható volt. A tengelyek akkor még átértek az egyik oldalról a másikig – ma csak a komoly teherautóknál tanulmányozhatjuk e robusztus és klasszikus megoldást, egyébként kényes, lengőtengelyű autók láthatóak közútjainkon. Minden klasszikus autón vannak vonóhorgok, amikkel elakadás esetén cibálni lehet a gépet. Ma ezt valamiért szégyenlik a tervezők, ahogy szemérmesek a csavarokat illetően is: napjaink járművein nincsenek látható csavarok. A régiek azonban gondolkodtak: ha valami van, az el is romlik, tehát javítani is kell!

Márpedig minden javításhoz szét kell szedni a gé-

pet, ami legcélszerűbben az évszázadok óta bevált csavarral történhet, nem pattintott fülekkel.

A veterán járművek sokszor elromlanak, de a javítás a legtöbbször lehetséges. Nem kellett hozzá számítógép, vagy erre berendezett szakszerviz. A historikus motorkerékpárok, autók, repülőalkatrészei többnyire egy falusi kovácsműhelyben is kikovácsolhatók, esetleg szükség esetén újraönthetők az országút mentén. Persze csodák nincsenek: egy jó dugattyútörés azért erősen visszavet egy utazást... Graetz 1907-ben egy Benz géppel kívánta átszelni hosszában Afrikát. Egy balul sikerült folyami átkelésnél hirtelen vízet kapott a forró henger és elrepedt. Hősünk majdnem agyonlötte magát elkeseredésében, végül azonban lefogták, de a hosszú javítás miatt három hónapi vergődés után tudott csak továbbmenni. És ennél az utazásnál is keserű percek okozott a benzinhiány, mint oly sokszor akkoriban; 5 hétig tartott a benzin beszerzése, ezalatt az elmeelhajlott, de általam mélyen tisztelt vállalkozó békákat fogyasztott, hozzá desszertként sáskát. Útja két évig tartott Dar es Salaamtól Swakopmundig.

Ám, hogy egy kicsit eltávolodjunk az autóktól, de még a gépeknél maradunk: amikor az I. világháborúban egy magyar tengeralattjárón elfogyott az olaj, gyorsan lőttek egy olívaolajat szállító hajót, majd a hordókat átféjtve mentek tovább. A motor azonban mégis besült. Nem estek kétségbe, elkaptak egy karavánt a sivatag szélén, majd ruháikba bújva bementek Bejrútba, ahol loptak egy öntöttvas villanypóznát, feltörtek egy esztergályosműhelyt, s reggelre már az új dugattyúgyűrűkkel pöfögtek hazafelé, Cattaróba. Vajon ma lenne ennek realitása egy turbófeltöltős motornál?

A régi autók lemezrugói persze eltörtek, ahogy a gép gödörbe esett. Ám időlegesen ez is javítható: kaucsukból, rongyokból, deszkából, szíjakkal is készíthető pótlás. Beszéltem olyan világháborús sofőrrel, aki motorkerékpárjával úgy jött haza, hogy ellőtték a porlasztóját, s párologtató porlasztót készített konzervdobozból.

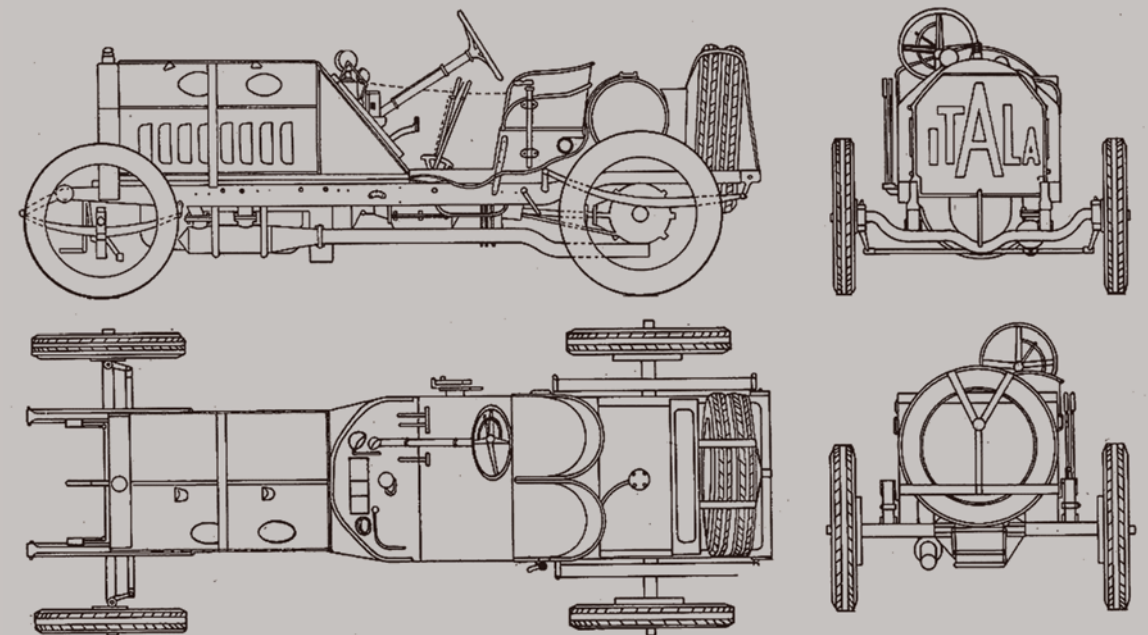
Egy befecskendezős motor azonban, ha megáll: vége... Az 1910-es években még könyvet is kiadtak a szükségjavításokról!

De ne feledjük: azok az autók és motorkerékpárok, melyeket fegyvergyárak vagy repülőgépipari üzemek készítettek, a magas technológiai színvonal miatt – mai szemmel tekintve is – rendkívül precízek és átgondoltak voltak (pl. Steyr, Napier, Mercedes, Maybach).



1907 NAGY ÉV VOLT
Paul Graetz az Afrika-átszelés közben Benz gépén (balra lent)

AZ 1907-ES ITALIA
Így nézhetett ki egy évszázada a Pekingtől Párizsig hajtó, versenygyőztes jármű. Végig saját lábán ment, ám nem mindig saját erejéből, és korántsem csak közúton. Kínában hosszú szakaszon kulik húzták, Oroszországban – autóutak és hidak híján – a transzszibériai vasút talpfáin zötyögött hosszan



A NÚBIAI- ÉS A BERBER-SIVATAGBAN

Almásy László
és Eszterházy Antal
1926-os szaharai útjához
a Steyr biztosította
az autót. A nagy
visszhangot keltő,
sikeres sivatagi vállalko-
zás után az osztrák
cég megbízta Almásyt
a kairói járműképviselet
vezetésével – a nagy
piac reményében



„LÁNCTALP” ÉS UTÁNFUTÓ

A korai lánctalpak kaucsukból készültek. Utánfutót ritkán alkalmaztak eleink: nehezítette a tolatást, és rontotta a hajtott és nem hajtott kerekek számarányát. Az automobil elején látható nagy vashenger nem tévesztendő össze a páncélautók/tankok hengereivel: itt az árok-mászást segíti, míg a harckocsiké az aknazárat és szögesdrótot is megsemmisíti

A nyers erő

Sok utazó jutott járműhöz a gyári próbautak kapcsán: Almásy László szaharai használatra így kapott Steyreket, de a II. világháború után Afrikán át Amerikába indult Hanzelka–Zikmund-páros is nyúzópróba- és reklámcélzattal kapta Tatra gépkocsiját. A Citroën 1922. évi, tipróláncos (lánctalpas), Timbuktu vezető szaharai expedícióját szintén nyúzópróbanak szánta a gyár. Az akkori (és azóta is) zavaros politikai viszonyokhoz alkalmazkodva a kaucsuk lánctalpas gép nagy sebességgel is tudott haladni, hiszen 45 km/h az ottani körülmények között kifejezetten jelentős volt. De miként lehetséges ez egy 10 LE-s autónál, ami ráadásul 240 liter benzint és 60 liter vizet is szállított a rakományon felül? A megoldás a régi motorok általában alacsony lóerőszámának nyomatékai viszonyaiban rejlik. S nemcsak benzin-, illetve petróleummotorokra kell ez esetben gondolni, hanem gőz- és elektromotorokra is. Ne felejtsük el, hogy az I. világháborúig nem dőlt el, hogy milyen motoré lesz a jövő! A búr háborúban még a gőzmotoros tankok arattak diadalt, a Dolomitok és a Balkán meredek hegyeit benzin-elektromos slepperek szeltek, a bukovinai hadszíntéren 24 LE-s akkumulátoros gépek vontattak 20 tonnát. Az első harckocsik is csak 20 LE körüli motorral épültek. Érdekes, hogy a régi motorok hatalmas hengerűrtartalmukkal sokkal kényelmesebb, kedvezőbb vezetést tettek lehetővé mai gyorsjárású társaiknál: volt például olyan luxusautomobil (Maybach), melyben nem volt sebességváltó!

A Citroën sivatagi útjáról Haardt és társa min-taszerű könyvet írt: a földrajz majd minden eleme szerepet kap. A Niger különleges, nagy északi kanyarjának például külön fejezetet szentel, de van benne néprajz, legendárium, költészet, vadászat, felfedezéstörténet, lingvisztika és várostörténet is.

Hányszor gondoltam vissza egy évtizeddel ezelőtti utazásomra Dahomeybe! A Csepel teherautóra mint a komfort, a biztonság, a korlátlan málházás, a terepjárás, a bő víz- és élelem-utánpótlás eszközére, amikor nyomorúságosan vergődtem kerékpárral vagy motorkerékpárral az Egyenlítő mentén! Milyen élvezetes volt például a Csepel tetejéről filmezni! Az előrejutást, anyaggyűjtést illetően a személyautónál a tehergépkocsi lényegesen komolyabb eszköz! S a historikus automobilok – felépítésüket illetően – a mai teherautók jellemzőivel rendelkeztek! Sok expedíció választott teherkocsit, de az egyik legizgalmasabb Nino Del Grande vállalkozása volt. Igaz, hogy 1928-ra az autógyártás a csúcra ért, de az olasz teljesítménye – 50 000 km Afrikában! – mégis lenyűgöző. 33 hónapon keresztül kifejezetten tudományos kutatómunka zajlott. Ám teherautóval magyarok is jártak akkoriban Afrikában: ilyen volt például Horváth Lajos tudományos célú egyiptomi expedíciója is. Érdekes, hogy utánfutón csónakot is vittek, s madártani szempontból különösen nagy eredményeket értek el.

AZ EGYIK LEGSIKEREBB FEJLESZTŐ: A CITROËN

A 20-as években nemcsak a Szaharában, hanem hegyi terepeken is kipróbálták tipróláncos gépeiket. Egyes típusoknál a tiprólánc egész hátsó része el tudott fordulni egy központi tengelyen, ami nyugodt futást eredményezett. A Magyarországról Angliába exportált harckocsik(!) azért voltak kelendőek, mivel ily rendszerű futóművéket magyar szabadalom védte a második világháború előestéjén



Médiaháttér, közönségfigyelem

A régi újságok által meghirdetett transzkontinentális utak hatalmas lökést adtak a megismerésnek. A Peking–Párizs-autóverseny 1907. június 10-én startolt. A futam az automobilokról szólt, mégis a versenyt meghirdető Le Matin újság riportere egy 15 LE-s Spykeren robogva kiváló tájfelvételek sorozatát készítette. A Góbi-sivatagban a háromkerékű, 6 lóerős Contal gépek persze elakadtak, de éppen ezek a tájra, környezetre való kényszerű rácsodálkozások esetenként többet jelentettek, mint a futamgyőztes Borghese herceg 45 LE-s Italájának 90 km/h-s sebességű rohanása. A hercegre amúgy is nehezeltünk, mert a sivatagban pazar gépével hetyként leelőzte a megrekedteket, majd előnyét egy szentpétervári bálon nőügyekre fecsérte... A veterán-vonzerőről pedig: 2007-ben, 100 év után, 137 öreg gép megismételte a futamot!

Charles Jasper Glidden útjáról szintén rendszeresen közöltek tudósításokat a lapok. Minden idők egyik legnagyobb automobilos teljesítménye az övé, hiszen nagyon korán, 1902-ben került meg a Földet Napier kocsijával. Vállalkozása több tekintetben is unikális: a gép kerekeit olymód alakította át, hogy azok a vasúti síneken is tudjanak közlekedni, valamint felesége is vele tartott. Ráadásul az általa is fektetett interkontinentális táv-írvonalakon tudósított!

Az 1908-as New York–Vlagyivosztk–Párizs-világutazásnak is (6 db) teherautó volt a sztárja! A német Koeppen nyerte a futamot 164 napos idővel. A Berliner Zeitung hirdette meg a futamot, és ezáltal nemcsak cikkekkkel, de képanyagával is hozzájárult tudásunkhoz. A futam egyik érdekessége, hogy midőn a vasúti vágányon haladtak, a lánchajtású hátsó kerekek beásták magukat a kavicságyba, s majdnem átszelte őket egy tehervonat...

VASÚTI VESZÉLYEK

Egyes helyeken a talpfákon zötyögés volt az előretűrés egyetlen lehetőség, ám e járművek nem szerepeltek a menetrendben...



SIVATAGI MUSTRA

A földrajz sokat köszönhet az egykori hatásvadász felvételeknek. A világtúráshoz a gépek rendszeresen túlterhelten indultak. Az utak hiánya miatt rendkívüli benzinfelhasználásokat jegyeztek, a lassú menetnél persze több élelem is fogyott, a gyakori törésekhez pedig műhelyfelszerelést és alkatrészeket kellett szállítani



GLIDDEN AUTOMOBILJA, CSERÉLHETŐ KEREKEKKEL

Ennek oka, hogy a századfordulón sokkal jobban kiépült a vasúti hálózat, mint a közútrendszer. Figyelemre méltóak az acetilénlámpák, melyeket a központi gázfejlesztővel csővezetékekkel kötöttek össze. A hűtő alatt a motor főtengelyét kivezették a kurbilázhoz. Így lassú forgatással a motor üzeme ellenőrizhetővé vált, és az önindító hibái is kiestek



Regényes múlt, egyszerű jelen

Nehéz válogatnom az előttem heverő, hatalmas könyvanyagból, hiszen százszámra akad historikus-automobilos utazás. Hoppá! – megakad a szemem a „Horch” néven! Ki tudja ma már, mit tudott a hat-hengeres Horch? Micsoda nagyszerű konstrukció volt, hogy ugyanarra a járműre gyorsteherautó-, luxuszemélykocsi- és vontatókarosszériát is fel lehetett tenni! Richter geográfusokból, térképészből, régészből és időjárás-kutatóból álló csapata a teherautón kívül e pompás, nehéz géppel vágott neki Tripoliból a sivatagnak 1942-ben. (Az évszám önmagában is izgalmas; Almásy László is beállt Rommel seregébe, csakhogy kutathasson.) Volt a Horchban bőven fényképezőgép, mégis sok időt szántak festmények és rajzok készítésére. Napjainkra ez már eltűnt – ahogy a teodolitos (háromszögeléses) tájfelvétel is. Ismét megszólalhat a fogyasztói gondolkodás a maga hatékonyságra törekvésével: a GPS és a műholdfelvétel mindezt bőségesen pótolja. De amikor a klasszikus (azaz réztubusos) teodolittal pontraállok és utána körbefürkészem a táj hegycsúcsait, jelzőfáit, azimutot mérve, ez nem jelent-e nagyobb élményt, mint ha megnyitok egy „menüt”? Két szemlélet, kétféle világlátás: az új nyilván pontosabb, hatékonyabb, de a régi regényesebb, élménydúsabb, többdimenziójú.

A LÓERŐ NEM MINDEN!

Borghese herceg Észak-Kínában halad az Itálával: az addig csak szekerek használta utakon emberi élőerőre is szükség volt



Jókor, jó helyen – autóval

Óhatatlanul felmerül a kérdés: a korszerű technika és kommunikáció korában van-e létjogosultsága, értelme autós felfedezőutazásoknak? Válaszom: van! Egyrésztől pár száz év múlva bizonyára lesznek, akik napjainkra mint a hőskorra gondolhatnak vissza (a nosztalgikus életérzés szubjektív), másfelől változik Földünk, és ezt akkor is kell dokumentálni, ha ez a regényesség oldaláról tekintve nem tetszik.

Az autóbusszal való utazás hőskora 1935-re bizonyára véget ért, hiszen ekkor már minden nagyvárosban volt buszjárat, a régi „társasgépkocsi” műszakilag teljesen kiforrott. És mégis, Germanus Gyula életrajzában olvashatjuk, hogy ő ekkor Dzsiddából Mekkába utazott, majd másik busszal Medinába. A zarándokút, valamint az egyéb látnivalók feljegyzése két kötetbe fért csak bele! Ma e művet gyönyörűséggel olvassuk, pedig akkor – a rádiók, autóbuszok, a sajtó, sőt a megjelenő televízió... azaz a modern élet korában lehetett volna bíráltni, hogy utazása már felesleges. Csakhogy ő tudta, hova kell menni, mit kell nézni! Hiszen Mekkát elzárták az európaiaktól. Ezt olyan szigorúan betartották, hogy a magyarok által 1916–19 között üzemeltetett(!) Aleppo–Medina-vasúton a magyar személyzetnek Tebuktól (majd 500 km Medinától) már csak a Hedjas-hadseregparancsnokság engedélyével lehetett továbbmenni. Vámbéry utazása is ezt támasztotta alá: ő is csak Hajdár effendi útlevelével, perfekt muszlimként jelenhetett ott meg – úgy külsejében, mint ismereteiben. ☺

EMIGRÁLJ EGY HÉTRE!

SZIGET
FESZTIVÁLKÖZTÁRSASÁG

2013. AUGUSZTUS 5-12. **BUDAPEST**

**IDEIGLENES ÁLOM ÁLLAM
KIHAGYHATATLAN ATTRAKCIÓKKAL**

24 ÓRÁS ÉJSZAKÁK SZIGET STRAND

TÖBB MINT 400 KONCERT CIRQUE DU SZIGET

LENYŰGÖZŐ LÁTVÁNYVILÁG

FOLYAMATOS NEMZETI ÜNNEP

COLOR PARTY GIGANTIKUS ZÁRÓBULI

ROMKOCSMA NEGYED

BUDAPEST

WWW.SZIGET.HU FACEBOOK.COM/SZIGETFESTIVAL YOUTUBE.COM/SZIGETOFFICIAL