



24 PER 24 KERÉKEN



Szöveg és kép
GULD PÉTER

ISTVÁN HARMINCHÉT ÉVES. MEGJÁRTA AZ ATACAMA-SIVATAGOT, TALÁLKOZOTT KANADÁBAN MEDVÉKKEL, ÁLLOMÁSOZOTT EGYIPTOMBAN ÉS ANGOLÁBAN. MOST ÉPPEN **BUDAPEST EGYETLEN MOTOROS TAXISA** – „A MŰLT KÖTELEZ” ALAPON ELÉG MAGAS SZINTEN, EGY **ÓRIÁSI YAMAHÁVAL** TOLJA. SOKAN AGGÓDTAK A MOTOR MÉRETE MIATT, DE Ő SZENTŰL HISZ PENGE BORISZ ELMÉLETÉBEN: „A SÚLY A MEGBÍZHATÓSÁG JELE.”

Hogy fertőzött meg a motorozás



„A LONDONI MOTOROS TAXISOK YAMAHA FJR 1300-ASOKAT HASZNÁLNAK, EZÉRT DÖNTÖTTEM ÉN IS E MODELL MELLETT.”

„Őszintén megvallva, fogalmam sincs honnan jön a benzingőz-imádat. Családi indíttatásból biztosan nem. Apám régen MZ-zett, meg esett párat, de semmi több. A keresztapám egyszer felültetett maga mögé a Gold Wingre Horvátországban – mondjuk, az elég menő volt. Az ok, hogy miért nyergeltem át autóról motorra, eléggé prózai: Gödöllőről jártam Óbudára melózni a Szentendrei út érintésével, amelyet köztudottan képtelenség jó időben elcsípni. Végül annyit panaszkodtam az egyik motoros kollégának, hogy feltette a kérdést: ha ennyit sírok, miért nem járok inkább motorral? Vettem is egy ötvenes robogót és azzal ingáztam télen-nyáron, plusz negyventől mínusz négy fokig bezárólag. Egy év alatt úgy tízezer kilométert tettem a motorba, amikor újra feltette valaki a kérdést: hülye vagyok, hogy egy ötvenessel járok Gödöllőről naponta? Meghajolva az érvek előtt, vettem egy kétszázast robogót, amivel csak a baj volt, így gyorsan el is adtam. A praktikus motorozás végül kiegészült a hobbimotorozással, amely azonban már egy hat-százast Fazerral zajlott. Két év alatt harmincezer kilométert mentem a géppel. A fokozatosság elvét betartva először csak a kisebb túrákat tettem, hogy aztán egyre komolyabb utakra vállalkozzak. Nagyon szerettem ezt az időszakot. A Fazert egy 1300-as CB Honda követte, amelyet próbakör nélkül vettem meg – mert előtte ronggyá olvastam a Csikós cikkeit. Imádtam a motort, de mire összeszoktunk volna, a feje tetejére állt minden: szép lassan elfogyott a kezdeti lendület abból, amivel itthon foglalkoztam, így már nagyon vágytam valami másra. Magyarán megcsömörlöttem a munkámtól.”

Kalandos fiatalság

„Eredeti végzettségem szerint geológus vagyok, sőt, a szakmában is dolgoztam egészen addig, ameddig személyszállításra nem adtam a fejem. Kamaszként ugyan nem igazán tudtam, mi legyen, de a földrajzot imádtam. Úgy voltam vele, hogy ez pont jó lesz. A döntés helyes volt, mert a Közgázhoz képest alig jelentkeztek a szakra, így egy kislétszámú évfolyamon, válogatott emberekkel járhattam együtt. Elég erős volt a csoportunk. Az ELTE-t öt év alatt végeztem el – illetve hat, mert az utolsó évet ösztöndíjjal az Egyesült Államokban töltöttem, ahol a tanulás mellett dolgoztam is. A nevadai Renóban volt a központ, de laktam Montanában, Alaszkában, sőt, az ösztöndíjnak hála a chilei Atacama-sivatagot is megjártam. A diploma megszerzése után nem akartam itthon elhelyezkedni, ezért a témavezetóm úgy döntött, beajánl egy kanadai munkára. Úgy érezte, hogy az amerikai munkamorál és ritmust felvéve nagy gond nem lehet. Bízott bennem, így felvettek. 2007 márciusától az év novemberéig Ontarióban éltem, majd a következő időnyit is ott töltöttem, mert visszahívtak. Remek élmény volt, teli kalanddal. Leginkább terepen dolgoztunk; jártuk az erdőt, sokat quadoztunk, medve elől futottunk, hódvárakat másztunk. Két év után viszont azt éreztem, hogy nagyon hosszú távon azért ez mégsem lesz jó.

A válság végül megoldotta a problémát: e-mail-ben – tehát nem túl elegáns módon – leírták. Szerencsére nem estem kétségbe. Három hónap múlva már újra dolgoztam: egy francia cég alkalmazott, amely mérnököket küldött különböző pozíciókra, leginkább tengeri olajfúrótornyokra. Két évet voltam náluk, ebből tisztán egy évet – havi rotációban – fúrótornyos és fúróhajón. Először Egyiptomban voltam, utána pedig áthelyeztek Angolába egy fúróhajóra. Amikor másodszor akartak visszaküldeni oda, nemet mondtam. Itthon volt a család, a barátnő és amúgy is honvágym volt, így 2011-ben hazaköltöztem.”

A magyar valóság

„Miután hazajöttem, két hónap után találtam egy pályázatokkal foglalkozó kis óbudai céget, amely geotermikus vonalon keresett projektmenedzsert. A munkám kifejezetten egy projektre irányult. Nagyon elmélyülő feladataim nem voltak, inkább az volt a dolgom, hogy összefogjam az egészet. Végül tök jól végződött a munka, mert annak köszönhetően jutottam el Melbourne-be, ahol bemutatattuk a végeredményt. Ezt követően újabb feladatok nem nagyon jöttek, így nem igazán találtam a helyemet, de a hazai pályázati környezet is aggasztott, amellyel nem tudtam azonosulni. 2016-ban volt egy elég komoly térdműtétem, amelyet követően két hónapon át otthonról dolgoztam, mert a konyháig alig tudtam kimenni. Miközben lábadoztam, az egyik barátom meglátogatott. A beszélgetésnek az lett a vége, hogy megkérdezte: mi az, amit akár ingyen is csinálnék? Nagyon bántott, hogy képtelen voltam válaszolni, ezért elkezdtem összeszedni a gondolataimat és az emlékeimet: mégis, mi érdekelne ennyire az életben?”

Az isteni szikra

„Az elmélkedés során egyetlen motívum jött elő mindig: a motor, amely addigra a hobbimmá, mi több, a szenvedélyemmé vált. Instruktorként nem akartam lenni, viszont emlékeztem, hogy Párizsban, a vasútállomás mellett mindig állt egy csomó Gold Wing. Sejtettem akkor is, hogy utasokra várnak. Némi utánajárással megtudtam, hogy személyszállítási vállalkozásról van szó. Briliáns ötlet, hiszen egy olyan, az agglomerációval együtt tizenkét milliós nagyvárosban, ahol autóval mozdulni napközben szinte lehetetlen, ennél jobb személyszállítási mód nem igazán van. Hosszas kutatás után kiderült, hogy Európában hivatalosan még a hasonlóan zsúfolt Londonban létezik a motorostaxi. A londoni motoros taxikok Yamaha FJR 1300-asokat használnak, ezért döntöttem én is e modell mellett. Gondoltam, ha a sok száz évvel korábban kialakult utcastruktúrával rendelkező londoni belvárosban elfér a típus, a 19. századi, sugárutas elrendezésű Budapestre is jó lesz. Így eladtam az imádott CB Hondát, és megvettem a Yamahát. Így lettem egy Magyarországon korábban nem létező szakma első képviselője.”

Járműfelkészítés

„Az FJR fontos tulajdonsága, hogy az oldaldobozokban elfér az utasruha, amely a sisak alá felhúzandó higiéniai sapkát, a protektorokat, a térdvédőt, a motoroskabátot, a sisakot, a kesztyűt és szükség esetén az esőruhát foglalja magában. A motoron egy speciális háttámla és csomagtartó van, amelyben elfér a kézinél eggyel nagyobb méretű poggyász is, az oldaltáska pedig akár egy laptop táskát és egy hátizsákot is képes elnyelni. Az említett támlának és csomagtartónak egyébként érdekes története van. A londoni taxisok fotóin láttam, hogy azokon az FJR-eken hogyan néznek ki ezek a tartozékok. Az egyik kép alapján a tervezőmérnöként dolgozó öcsém CAD-ben elkészítette a tervrajzokat. Végül találtunk egy tőrkevei vállalkozót, aki rozsdamentes acélból hajlandó volt legyártani egyetlen példányban a támlát és a csomagtartót. Felszerelésekor, amikor a motor és a kész darabok először találkoztak, mindösszesen két lyukat kellett arrébb fúrni, hogy tökéletesen passzoljanak. Végül pedig elmentem Szentendrére, ahol megvarták a párnát a támlára.”

Az első fuvar

„Az ötlet 2017 januárjában született meg, július 31-én pedig már az utolsó munkanapomat töltöttem a cégnél. A számtalan tárgyalást, a cégalapítási procedúrát, a logó- és weblapkészítést követően szeptemberre állt össze minden az induláshoz. Ezt már kicsit későnek éreztem, így a startot 2018 tavaszára toltam át. A márciusi nagy hidegek miatt az a hónap még csak alapjáraton ketyegett, de áprilistól beindultak a dolgok. Az első fuvarom a reptérről vezetett a városba. Egy volt évfolyamtársam Cambridge-ben lakik. A felesége, aki aktív tagja a helyi magyar közösségnek, azt találta ki, hogy dobjak fel néhány kupont ajándékként a mikuláspartijukra. Az egyiket Eszter nyerte meg, aki végül az első utasom volt. Mielőtt Magyarországra látogatott volna, írt egy sms-t, hogy szívesen kipróbálná a szolgáltatást, bár

még soha életében nem ült motoron. A foglalásban visszaküldtem neki egy rövid ismeretetőt minden lényeges dologról, amit tudnia kellett, mielőtt felül mögém. Amikor eljött a nagy nap, az első métereken – teljesen értetődő módon – volt benne egy jó adag bizonytalanság és izgalom, ennek megfelelően szinte elfehéredő ujjakkal szorította a kaspaszokót. Mire azonban Zuglóba értünk, néha már szólnom kellett neki, hogy tartsa magát rendesen, mert teljesen lelazult és már előrecsúszva tolt rá a tankra. De a legjobb visszajelzés mégis az volt, hogy pár nappal később megkért: vigyem el Visegrádra.”

Mennyi az annyi?

„A weblapon [rideontime.eu] minden megtalálható az árákról, de mondok néhány példát. Nemrég felhívott egy férfi azzal, hogy reggel fél nyolcra a reptéren kell lennie, de csúcsforgalomban mással nem tudna időben kijutni. Miután a Boráros térről húsz perc alatt a reptérre értünk, kifizette a fix 10 500 forintos számlát azzal, hogy menjek érte este is. A múltkor, reggel fél kilenckor a külső Váci útról kellett a Budaörsi útra mennie egy utasnak. Az illető a huszonnégy perces útért a várososon belüli fix 6000 forintos tarifát fizette. A taxi jóval többbe került volna ennél – és akkor ott van még a legalább háromszoros menetidő is.”

Rizikó

„Úgy érzem, hogy 'a motorozni veszélyes', meg a 'minden motoros szerződés' típusú sztereotípiákkal naponta meg kell vívnom. Mindezt a tudásommal próbálok ellensúlyozni. Az elmúlt két és fél évben nem kevesebb mint tizenhárom vezetéstechnikai tréningen vettem részt – nem annyira a papírok, hanem inkább amiatt, hogy az azokon megszerzett tudást, valamint a saját tapasztalataimat ötvözni tudjam. Az utasokra egyébként kötöttem egy általános felelősségbiztosítást. Minden közlekedési szabályt betartok, így a sebességkorlátozókat is. Nekem nem kell ahhoz gyorsan mennem, hogy időben odaérjünk valahová. Egy laza, mégis ritmusos motorozással a város két legtávolabbi pontja közötti távot harmincöt perc alatt letudom – ezt a legtöbb esetben garantálhatom. A téli időszakot annak szentelem, hogy egy növekedési stratégiát kidolgozva pénzügyi befektetőket, úgy mond üzleti anyagokat keressek. Tekintve, hogy a város a következő néhány évben járhatatlan lesz, bízunk a helyi magyar közösségben, akik aktív tagja a helyi magyar közösségnek, azt találta ki, hogy dobjak fel néhány kupont ajándékként a mikuláspartijukra. Az egyiket Eszter nyerte meg, aki végül az első utasom volt. Mielőtt Magyarországra látogatott volna, írt egy sms-t, hogy szívesen kipróbálná a szolgáltatást, bár

