

Szerelmes motorosok, reszkető autósok

Korábban az MZ-k és a Simsonok voltak a menők, ma a több mint száz lóerős gépcsodák hódítanak

A 130 ezer hazai motoros többsége hobbiból vett kétkerekű járgányt, míg a többiek azzal közlekednek, például motorral járnak be dolgozni. Amúgy veszélyes üzem, és jó néhány autós nem szereti a dugóban cikázó, vagy az autópályán száguldozó motorosokat.

A motorozás életforma, mindegy, milyen gépünk van, a lényeg a szabadság-élmény. Tavasszal, alighogy megérint bennünket a nap első sugara, a motorosok úgy számolják a perceket, mint a karácsonyt váró gyerekek, hogy mielőbb visszaülhessenek fémkaripájukra.

Míg a régi világban az MZ-k és a Simsonok számítottak a legmenőbb járgánynak, addig ma már több mint száz lóerős monstrumok suhannak az utakon.

Manapság, ha kiderül valakiről, hogy motorozik, biztosak lehetünk benne: nem hagyják szó nélkül. Vagy szimpátiát vált ki, vagy pontosan az ellenkezőjét. Idén a korán jött meleg miatt hamarabb pattantak nyeregbe a motorosok is. A tél alatt kissé berozsdásodott reflexek miatt fokozott a balesetveszély, ráadásul az autósok is elszoktak mostanra a cikázó kétkerekűektől.

Fodor Attila 40 éve koptatja a betont motorjával a levelek kézbesítésekor. Ő annak idején egy Komárral kezdte, amit egy Jawa 05-ösre cserélt, azóta nem nagyon változott a technika. Nagyon kell szeretni a motoroslétet, hogy ennyi éven át kitarson a lendület. Igaz, ha megnézzük a postások motorját, általában azok a legkoszosabbak, de van, aki nem építi, tisztítja, polírozza, inkább csak használja járgányát. Talán olyan ez, mint a suszter esete, akinek mindig lyukas a cipője.

Attila szerint rosszabb ez, mint a kábítószer – soha nem lehet eleget motorozni. Munkája miatt napi 5-6 órát tölt motoron, s még a hétvégén is lenne hozzá kedve, ha a párja engedné, ő viszont ki nem állhatja a kétkerekűt, így marad a munka, ahol ez alapkövetelmény. Szerinte ezt nem is lehetne másként csinálni, mint megszállokként. Igaz ugyan, hogy télen a motorosok kapnak termóruhát, mely a hidegtől véd, de a motorokon köztudottan nincs téli gumi.

Somfai Péter egy hazai motorosklub elnöke, ha teheti, motorral közlekedik. Mivel a garázsa három kilométerre van a lakásától – messzebb, mint a munkahelye –, néha nem éri meg előszedni a járgányt. Munkája során rengeteg motorőrülttel találkozik, sokan éveken keresztül több millió forintot áldoznak a szépítésre, sőt átépítésre.

Itthon tizennégy építőműhely létezik, melyet még számos, garázsban működő barkácműhely egészít ki. Sőt az épített motoroknak még versenyeket is rendeznek.

Bukósisak
40 000 – 150 000 Ft

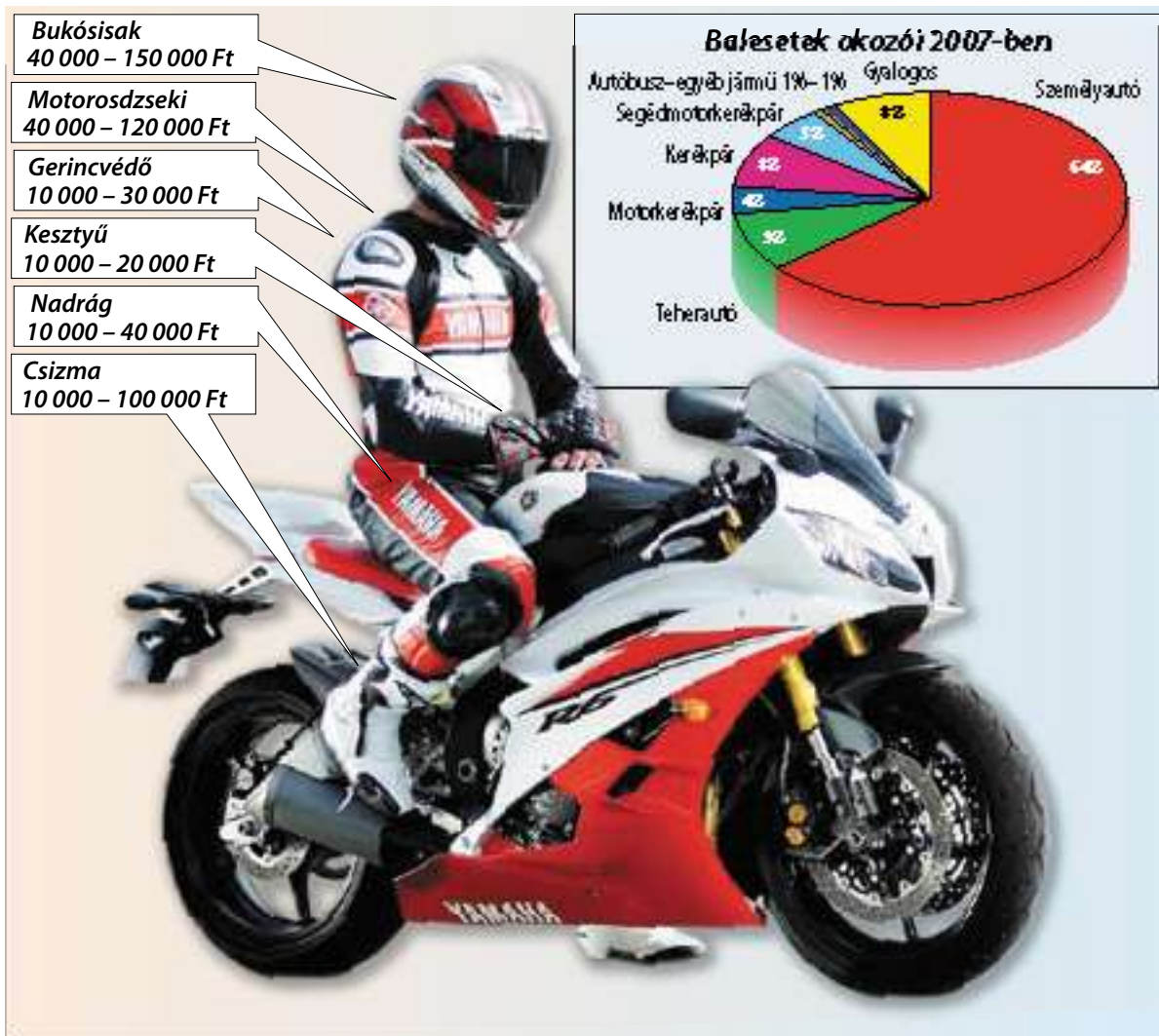
Motorosdzseki
40 000 – 120 000 Ft

Gerincvédő
10 000 – 30 000 Ft

Kesztyű
10 000 – 20 000 Ft

Nadrág
10 000 – 40 000 Ft

Csizma
10 000 – 100 000 Ft



Bíró Lajos híres és elismert séf, tavasztól őszig le sem teszi a motorját, mindenhol azzal jár, holott anyagilag megtehetné, hogy autózzon. Számára a motorozás nem csupán közlekedési eszközt és egyszerűbb, olcsóbb parkolást jelent. Tízfős baráti társaságával hétvégenként kirándulnak, hol Villányba, hol Esztergomba mennek, de évente egy nagyobb túrát mindig beiktatnak; idén Erdélybe készülnek.

Függetlenül attól, hogy egy kis robogóval vagy egy nagy túramotorral haladunk a városban, figyelembe kell venni, hogy az autósok más tempóval haladnak, így a visszapillantó tükröt is a sebességükkel arányos rendszerességgel figyelik. Amikor megjelenik egy motor a semiből, sokszor az autó sofőre nem is veszi észre, így általában ő kanyarodik a motoros elé. Egy balesetnél mindig a motoros fizet nagyobb árat. Fodor Attila minden autós tanoncának kötelezővé tenne pár hónap motorosgyakorlatot a jogosítvány megszerzésekor, talán ez után teljesen másként állnának a forgalom többi szereplőjéhez is.

Budapesti zártkörű motorosklubok



A motorosklubokba nehezebb beke-
rülni, mint hinnénk, szigorú tagfelvételi szabályoknak kell megfelelnie a jelentkezőnek (aki csak férfi lehet, kivéve a női klubok), hogy csatlakozhasson. Az újoncnak egy évig túrázni kell járni a csapattal, a klubesteken és a rendezvényeken nem árt, ha jelen van, és érdemes jó kapcsolatot kialakítani a tagokkal. Ezen kívül csak meghatározott nagyságú, általában 1000 köbcentis motor felett csatlakozhatnak a tagok, sőt még a szín is kötött: sötétnek kell lennie.

Míg korábban mindenki MZ-n és Simson motoron tanult, addig manapság, aki teheti, megveszi rögtön a legdrágább, legnagyobb motort, majd csodálkozik, hogy nem kezdi bárány az új gépsárkány. A motorosvizsgákon a 21-30 éves korosztály van túlnyomórészt; a 125 köbcentis kategóriában 17, a legnagyobb járgányok esetében viszont mindössze 27 óra után vizsgáznak a diákok.

Ennyi idő alatt nem lehet megtanulni biztonságosan vezetni.

Az utakon gyakran megesik, hogy az autósok leszorítják a motorosokat, ugyanakkor számos motoros gyorsulási pályának tekinti a körutat, lámpától lámpáig „egykerekezik”.

Érthető, hogy emiatt nem túl nagy közszeretnek örvendenek a motorosok. Olaszországban, Franciaországban és Németországban ez elképzelhetetlen, ott kultúrája van a motorozásnak, a kosztümös anyukák és a fiatal lányok félelem nélkül használják robogóikat.

Molnár Brigitta sokszor megkapta, hogy nincs szexisebb egy motoros lánynál. A tavasz beköszöntét ő is izgatottan várta, mint minden igazi motoros.