Horváth Péter

Én és az autóim

Szakonyi Károlynak, kis színes

A hatvanas években Békéscsabán laktunk albérletben Anyámmal, öcsémmel, egy városszéli földes utcában. Oda akkoriban nagyritkán fordultak be személyautók. Ha igen, mi, kölyök, körbeálltuk őket, csodál-tuk, mint elérhetetlen álmot.

– Apám! Fecskefarkú!

Egyikünk se gondolta volna, hogy valaha is autója lesz.

Aztán – csodák csodája – lett egy sötétkék, Fiat 500-asom, valamikor a hetvenes évek vége felé, huszonéves koromban. Már megjelent két köny-vem, de időnként, bár önismereti okokból felhagytam a színművészettel, végzett színművészként még kaptam egy-két kis filmszerepet, ami sokkal, de sokkal jobban fizetett, mint az „irodalom". Szóvá is tettem egy fiatal íróknak szóló fejtágítón Pozsgai Imrének, hogy egyetlen napos kis film-szerepért több pénzt kapok, mint egy megjelent novelláskötetért. Úgy tett, mintha nem hinné. „Majd utána nézünk, Horváth elvtárs". Bántam is egy ideig aztán, hogy szóba hoztam a dolgot, hátha csökkentik majd a filmgyári napidíjakat. Nem csökkentették, ahogy az irodalmi honorá-riumok se emelkedtek.

Valami szovjet-magyar koprodukciós tévéfilmsorozatban kaptam egy jelentéktelen, pár mondatos szerepet. Két hétig vártam egy szovjet lőtéren, hogy végre kamera elé kerüljek. Lassan ment a terepmunka, a szovjet és magyar filmesek nemigen bíztak egymásban. Volt is ennek oka. Egy nap szovjet tűzszerészek telepítettek egy aknát, amit akkor robban-tanak fel, amikor majd Pintér Tamás, a nem véletlenül Oroszlánnak becézett híres kaszkadőr ott lovagol el, és a robbanáskor felbukik a lóval. Oroszlán hosszan nézte a ruszki tűzszerészek mesterkedését, míg szépen elföldelték a műaknát. Oroszlán sok minden volt, de gyáva, az nem. Egy amerikai filmben egyedül ő mert lezuhanni egy háromárbócos fregatt főárbócáról a tengerbe. Pedig az húsz méter magas volt, és a hajó himbálódzott alatta a hullámos tengeren. Most mégis a fejét vakarva odament a gyártásvezetőhöz. „Szólj már nekik, Géza, hogy robbantsák fel az aknájukat csak úgy, próbaképpen, még nélkülem." A két stáb közti hosszas vita után sor került a próbarobbantásra. Halász Misi operatőr egy közeli víztorony tetejéről vette a próbát. Mivel a filmezés mindig jobban érdekelt, mint a

filmszínészet, felmentem én is a toronyba. Meg kellett várjuk, míg a segédoperatőr jelez, hogy elmentek a felhők, mehet a próbafelvétel. Pokoli robbanás szántotta fel a kijelölt földszakaszt, és egy ott felejtett rohamsisakot úgy repített fel, hogy alig egy méterre zúgott el a kamera mellett. A robbanás helyén három méter átmérőjű, mély kráter ásított. Ha Oroszlán ott lovagolt volna... Így múltak a forgatási napok anélkül, hogy én a szerepemben kamera elé kerültem volna. Mivel „diszponálva lettem", minden napra megkaptam a kialkudott napidíjat. Ebből jött össze az a harmincezer forint körüli összeg, amiből a kisautót megvettem.

Nem értettem a gépkocsikhoz, de úgy gondoltam, az eladókhoz értek. Ránézésre meg tudom ítélni, csirkefogók-e, vagy tisztességesek. Végülis ez a mesterségem. Az emberismeret. Fiatal pár árulta a Fiatot az Ecseri piacon. Már nem emlékszem, miért kellett eladniuk, de könnyezve váltak meg tőle. A sebtében, kézzel írott adásvételi szerződésből tudták a címemet, így még fél évig előfordult, hogy a Lónyai utcai bérház előtt parkoló autóm szélvédőjén virágkoszorút találtam. Jó kis autó volt, talán három évig szolgált, mígnem akkori színésznő feleségem révén a filmgyári kontingensből vagy honnan, vehettünk egy vadonatúj, piros Skoda S százast. Nem volt rossz autó a Skoda, de az eleje olyan könnyű volt, hogy sokan cementes zsákokat tettek az orrban lévő csomagtartójába, hogy „jobban feküdje az utat". Én ezt hülyeségnek tartottam. Egészen addig, amíg egy stoppos srác meg nem mentette benne az életemet. Miskolcra menet vettem fel, Pest határában. Akkoriban még bátran vettem fel a hozzám hasonló korú, szakadt stopposokat. Érdekes sztorikat mesél-tek magukról. Ez a fiú saját fejlesztésű, műanyag teniszpálya-borítással házalt. Tele volt a hátizsákja különféle mintájú anyagmintával. „Nagyon megy a bolt – dicsekedett. – Nem is képzeled, hány embernek van ma már saját teniszpályája ebben a mocskos, szar rendszerben". „Mi bajod neked a rendszerrel? – kérdeztem. – Most mondod, hogy milyen sikeres vagy." „Itthon. Itthon igen. Csakhogy én a világ legmenőbb teniszpálya-borítás feltalálója és kereskedője szeretnék lenni. De ezek a szar kommunisták nyugatra ki se engednek." Ekkor értettem meg, hogy egy ambiciózus fiatalembernek mi baja lehet az általam akkor még élhetőnek tartott szocializmussal. Százzal robogtam a napfényes, széles úton lejtőn fölfelé, amikor beértem egy hetvennel döcögő, megrakott teherautót. Szemből nem jött senki, kitettem az indexet, visszakapcsoltam hármasba, és kilőttem. Ekkor szólt rám a fiú. „Vigyázz, kint van mögötted egy Zsiga." Kinyomtam a kuplungot, és beletapostam a fékbe. A kocsi háromszor pördült meg velünk az úton, de

olyan lassan, mintha egy trükkfelvételen láttam volna. Isten csodája, hogy nem borultunk fel. Megálltunk, az úton keresztben. A visszapillantóban láttam, hogy egy medveforma ember rohan felénk. A srác kiugrott az autóból, elé futott. „Ne bántsa! – kiáltott. – Mazsola még a csávó!" A medveforma felrántotta mellettem az ajtót. Azt hittem, kitép az ülésből, és nagyon meggyepál. De csak bámult rám, vizenyős szemmel. „Az a szerencséje, hogy harminc éve hivatásos sofőr vagyok. Különben most egyikünk se élne." Így tanultam meg, hogy a Skodának tényleg könnyű az orra, alulkormányozott, ahogy a szakértők mondták, óvatosan kell kanyarodni vele. Sajnos nem sokáig kanyarog-hattam aztán vele, mert hamarosan elváltam az akkori feleségemtől, a lakás az övé, a kocsi az enyém lett. El kellett adjam, hogy albérletet fizethessek. (Akkoriban már ritkán filmeztem.)

Akkor vettem magamnak egy öreg Steyr Puch 500-ast, szintén az Ecseri piacon, egy magát újságírónak mondó, korombeli, harmincéves sráctól. A szeme se állt jól, de tetszett a vagánysága, meg hogy csak huszonvalahány ezret kért a hírneves kisautóért. Hírneves volt, mert az 500-as Fiat karosszériájába egy ötszáz köbcentis Steyr boxermotort építettek, és akkoriban a „boxer-motor" szó a magamfajta tudatlanok számára valami mítikus pluszt jelentett. A srác szerint százhússzal is megy majd, ha az egyik hengerben lévő lestrapált teherautógyertyát újra cserélem. „Azért köpköd néha, meg durrog egy kicsit – mondta a srác –, de annyi dolgom van mostanában, hogy nem tudtam azt a rossz gyertyát kicserélni." Egy teljes hétig jártam a város autósüzleteit, hogy megfelelő teherautógyertyát vegyek, mire végül az egyik eladó megsajnált. „Olyan nincs, hogy teherautógyertya, öregem. Minden autóba ugyanolyan gyertya kell." Mit mondjak, alaposan elkámpicsorodtam. Próbáltam megtalálni az eladót, de se a telefonszáma, se a címe nem stimmelt. Járni kezdtem akkor az autószervízeket. „Jó napot kívánok, van egy beteg Steyr Puchom..." „Viszontlátásra" – jött az azonnali válasz. Végül egy le-robbantnak tűnő motorkerékpárszerelő műhely öreg tulajdonosa volt az, aki nem mutatott ajtót azonnal. Kijött az utcára, megnézte a gépet. „Hát igen... – dünnyögött – tudtak valamit ezek az osztrákok... Indítsa be. Állítsa le. Nyissa ki a motorházat. – Belenézett. – Hát fiam – sóhajtott –, ez a motor beteg. Az egyik kipufogó szelepe el van égve. És az egyik gyertyát olyan törvénytelenül hajtotta bele valaki – nézett rám enyhe nehezteléssel – hogy az alumíniummenet gallyra ment. Meg tudom csinálni magának, ha leveszi s behozza nekem valamelyik nap a baloldali hengerfejet." „Behozom – feleltem készségesen – csak mutassa meg, mi az a hengerfej." Megmutatta. A lakótelepi házunk előtt még aznap röpke

fél óra alatt kiszereltem a kérdéses alkatrészt, vittem az öreghez. „A jövő hétre meglesz" – közölte. Nem akartam a nyakára járni, csak szerdán kerestem fel. „Nem volt könnyű – mondta –, de megvagyok vele. A gyertya bemenetnek rézperselyt csináltam, hanem a kiégett szelep alaposan feladta a leckét. Semmilyen forgalomban lévő szelepnek nem olyan vastag a szára, mint a Puché. De szerencséje van. Negyvennégyben itt, a telkem mögött zuhant le egy Liberátor bombázó. Na, annak a szelepéből eszter-gáltam magának az újat. Tessék, itt a hengerfeje. Visszateszi, seperc, és jobb lesz, mint az új. „Mennyivel tartozom? – kérdeztem félve, mert hogy Liberátor meg esztergálni meg rézpersely... „Ötezer forint sok lesz?" – kérdezte. Kis híján megcsókoltam a szőrös pofáját. Táncolva vágtattam haza a hengerfejemmel. Hanem a seperc, amit az öreg mondott a visszaszerelésre, két napomba és egy fél éjszakámba telt. Sehogy nem sikerült visszahelyeznem azt a rohadt kütyüt a helyére. Vagy a hengerfejet tartó négy tőcsavar illeszkedett a hengerfejen lévő négy lukba, vagy a szelepszár csúszott a helyére. De mind az öt, egyszerre... Egy istennek se. Aztán a harmadik éjszaka közepén felriadtam. Lehetetlen, hogy a mitikus hírű Steyr Puch olyan cuccot gyártson, amit lehetetlen összerakni. Kivártam a hajnali szürkületet, lementem a ház előtt parkoló kocsihoz, kinyitottam a motorházfedelet, és csak néztem, néztem. Végül észre-vettem, hogy a szelepszár nyílását fedő szelepsapka egy tengelyen odébb húzható a lyuk fölül. Felraktam a hengerfejet a négy tőcsavarra, elhúztam a himbát, és egy könnyed mozdulattal a helyére ejtettem a szelepszárat. Seperc alatt megvoltam vele. Szolgált is aztán a kisautó rendesen, még a Tártába is felvitt négyünket a télen, és baj nélkül haza is hozott. Igaz, hogy száznál gyorsabban egy istennek se ment. Addigra már kitanultam a gyújtásállítást, porlasztótisztítást, és úgy gondoltam, csak valami efféle, beállítási probléma nem engedi, hogy a boxermotor teljes erejét kifejtse. Egy alkalmi barátnőmnek akartam megmutatni, hogy az én Steyr Puchom mire képes. Kilométerenként megálltam, állítottam az előgyújtáson, a porlasztón, míg végül a csoda autó elérte a vágyott százhúsz kilométer per óra sebességet. De nem sokáig. Egyszer csak tompa puffanást hallottunk, a motor leállt, és a hátsó kisablakon hátranézve láttam, hogy olyan vastag, fekete füstcsíkot húzunk magunk után, mint az a Liberátor bombázó, amit a mieink vagy a ruszkik lelőttek. Letoltuk az autót az útmenti kukoricásba, és stoppal indultunk haza. Én megbújtam egy útmenti bokorban, míg a barátném kiállt integetni. Az első kocsi csikorogva fékezett előtte. Negyve-nes úrvezető tárta ki neki az anyósülés ajtaját. A lány beszállt, s csak azután intett nekem. „Itt a

barátom is, ugye nem baj?” Rendes volt a faszi, bár nem lett jókedve, mikor beültem a háta mögé. A Steyr Puchot aztán meglátta valaki a kukoricásban, a rendszám alapján megtalált, és ötezer forintért megvette.

Voltak aztán használt Tarabantjaim. Kisebb hibáikat magam javítgattam. Volt egy használati kézikönyvem. Az első tanácsa ez volt: ha megáll a gépjármű, mielőtt bármihez hozzányúlna, először is szívjon el egy cigarettát. Sokat dohányoztam akkoriban. Az egyik Trabantom foszöld volt, elvittem egy festőműhelybe, kértem, fessék át Trabantsárgára. A legtöbb Trabinak olyan volt a színe. Két nap múlva kellett érte mennem. Amikor megláttam, a guta kerülgetett. Ragyogó narancssárga lett, mint a köztisztasági vagy milyen autók színe. A mester a trabantsárgát narancsnak értette.

Aztán lett még autóm, köztük egy ezerhámas öreg Volkswagen, aztán egy viszonylag új kis Polski Fiat. Arra a szerelőm azt mondta, egy lyukas perselyt is vehettem volna helyette. Igaza lett. Annyit hordtam hozzá kisebb-nagyobb gondokkal, hogy két év alatt a teljes vételárát kifizettem neki, részletekben.

Volt egy csodás, aranyszínű Subarum, a japánok Mercédesze, aminek sajnos a teljes alváza el volt rohadva. Utána, már nem is tudom, de olyan kocsik, amiknek fel sem mertem nyitni a motorházfedelét, még egy kiégett izzót is szakműhelyben cseréltek bennük.

Most, vénkoromra lett egy vadonatúj, hibrid autóm, a márkáját nem írom ide, ez nem a reklám helye, csak egy kissé hosszúra nyúlt beszámoló, ami talán nem is az autóimról, hanem rólam mond el nem túl hízelgő történeteket.