



Simplicissimus Budapestje

BEVEZETÉS A KORSZERŰ SZNOB- ÉS HEDONIZMUSBA, VALAMINT AZ ALKALMAZOTT EMBERLESÉS TUDOMÁNYÁBA

Nézelődés a pesti utcán

Évtizedek óta bámészkodom a pesti utcán, ahogy a rovat alcíme is mondja: űzöm az „alkalmazott emberlésés” tudományát. Sokféle divat-árhullámot láttam már levonulni. A divat kegyetlen dolog, mindig a keveseké: általában a szépeké és a fiataloké. Megjelenik mondjuk (huszonvalahány éves példa) egy középkori apródok viseletére emlékeztető kalapféle a szép fiatalokon, aztán a nem szép fiatalokon is. Majd következik egy átbillenési pont. Eltelik néhány hónap és jómódú, középkorú nők (néhány kis súlyfelesleggel) szintén szemet vetnek rá. Ebben a szempillantásban a fiatalok nyugdíjazták a holmit. Jön valami más.

Az az új divat, ami most zajlik a pesti új-jármű-fronton, nem így működik. A munkába járásra használt kerékpár a nyolcvanas években kezdett újra divatba jönni, főleg diákok között. Ezek a diákok aztán munkába álltak, de a munkába biciklizésből nem engedtek. Még a városvezetést is rákényszerítették, hogy külön utakat építsenek nekik.

A roller feltámasztásának példája

A roller hosszú évtizedekig az óvodások járműve volt. Aki megtanult biciklizni, hátrahagyta, mert nem akarta, hogy kis pisisnek nézzék. *Wim Ouboter*, egy svájci banki alkalmazott gyerekkorában különösen sokat rollerezett, mert nővére egyik lába rövidebb volt, ezért biciklizni nem tudott, és a szülők minden évben új járművekkel ajándékozták meg a testvéreket. Ez jutott eszébe felnőtként, amikor gyorsabban akart eljutni kedvenc lacikonyhájába, amely túl közel volt ahhoz, hogy kocsiba szálljon, de gyalog távolinak érezte. A régi rollerjei már nem voltak meg, ezért nekiállt fabrikálni egy újat, egészen kicsi kerekeit egy görkorcso lyából operálta ki. Nemsokára készített egy összehajtható modellt, hogy járműre is fel tudjon szállni vele. Ez 1997-ben történt. Aztán otthagya a bankot, és céget alapított a gyártására. Japánban robbant be, onnan terjedt el az egész világon. Budapesten lassan, de szívósan növekszik a számuk. Először diákok kezében lehetett látni, de lassanként felnőtt, öltönyös

emberek is járni kezdtek vele. Sose felejttem azt a téli éjszakát, amikor a Nagykörút járdáján a Radnóti Színház gazdasági igazgatója és szépséges színésznő felesége jöttek velem szembe, mindketten rolleren. Vagy ötvenéves nőismerősöm a fitnessklubból, akit munkája ötödik kerületi ingatlanokhoz köt, és négy éve le se száll a rollerről. Ettől persze fiatalabbnak is tűnik.

A személyes járművek térhódítása és a Segway okozta ellenérzések megjelenése

A roller ismételt elterjedése nagy lendületet adott a „személyes járművek” térhódításának. A belvárosok autótlanításának következtében nemcsak a tömegközlekedés fejlődött gyorsabban. Kiderült, hogy van igény az „első és az utolsó kilométer” megtételére szolgáló járművekre.

Ugyanekkor kezdett elterjedni a városi bérbicikli. 1996-ban épült ki az első rendszer, az angliai Portsmouth kisvárosban. Ez az úgynevezett harmadik generációs rendszer, amelyhez dokkoló állomások tartoznak, de bármelyikhez vissza lehet vinni a masinát. A negyedik generáció is megjelent már Pesten, Donkey néven. Annak nincsenek dokkoló állomásai.

A Segway nagyon feltűnő, elsősorban a turizmusban erős, mert vele be lehetett lépni a gyalogos zónákba. Legalább is addig, amíg sok városban egyre másra be nem tiltják a belvárosi használatot. A Segway nagyon drága masina, a saját célra vásárlás – Budapesten – nem nagyon merült fel. Máig egzotikus szerkezet maradt. Lehet, hogy a tiltások előbb-utóbb a kihalásához vezetnek?

Újfajta járművek Budapesten

Gyakran látható az utcákon (az úttesten vagy a gyalogos övezetekben) a „monstroller” nevű jármű, amellyel egy (vagy több?) utazási iroda vezetett túrákat tart, de bérelni is lehet őket. A hihetetlenül masszív jármű jellemzője a 9 hüvelyk széles két gumibroncs, az ülés és az alacsony súlypont. Állva vagy ülve lehet használni. Az E-Magine nevű túraszervező cég a következő adatokat adja meg róla:

– sebességhatár: 25 km/h,

– egyszerre megtehető táv: 50 km,

– korhatár: csak 16 év felett,

– maximális súly: 140 kg,

– beleszeretési arány: 100%.

A tízes évek közepétől kezdtek szapo-



rodni a turisták által használt mindenféle különös, nevenincs járművek. Ezek mindegyike elektromossággal működik, azaz nagyon csendes. A legtöbb állva való közlekedésre szolgál. Először külföldi utazásaimon, majd Budapesten is felfigyeltem rájuk. Már-már olyan méretű és változatosságú design forradalom tanúi lehetünk, mint tizenöt-húsz évvel ezelőtt a mobiltelefonok piacán.

A két legfeltűnőbb újítás a hoverboard és az elektromos egykerekű. Ez a két jármű saját használatra készül, bérelhető változattal még nem találkoztam, Budapesten legalábbis nem.

A Hoverboard (magyar elnevezése tudtommal nincs) nem más, mint a menetirányra merőleges, gumival borított fémplató, amelynek a két végén van egy-egy kis méretű kerék. Szinte minden gyakorlás nélkül használható.

Még érdekesebb az egyre gyakrabban lát-



ható „elektromos egykerekű”. Ennek nevét angolból fordítottam, elterjedt nevet tudtommal még ennek sincs. Ez gyorsabb, mint a hoverboard, igaz, kicsit többet kell gyakorolni a használatát. 12 és 18

hüvelyk (20 és 45 centiméter) között változik a kerékméret. Ha nagyobb, akkor az nagyobb súlyt is jelent – viszont több akadályon tud túljutni. Akár lépcsőn is le tud menni. (Fel nemigen.)

Mindkét járművet a járdán használják az



emberek. A hoverboardot inkább gyerekek, az elektromos egykereket inkább fiatalabb felnőttek lába alatt látom.

* * *

Két hónappal ezelőtt a New York Times európai kiadásában olvastam egy hosszú cikket azzal a címmel, hogy „Kell-e félnünk az elektromos rollerektől?” – azóta Budapesten is egyre-másra látom ezeket az eszközöket, általában öltönyös úriemberek alatt. A megszólalásig hasonlítanak a hagyományos rollerekre, akkumulátoruk kicsi, ezt a vízszintes rész alá rejtik. Gyors. Az amerikai lap konklúziója: nem, nem kell félni tőlük. Ha valaki további, Budapesten még nem látható típusokra kíváncsi, tekintse meg a Pinteresten ezt a hirdetőtáblát: www.pinterest.co.uk/pin/412994228305986552.

Szerelem első pillantásra: a Blinkee elektromos robogó

Meglátni és beleszeretni egy pillanat műve volt. Egy távoli barátom érkezett velem a régóta esedékes ebédelésre. Dőlt belőle a dicséret, hogy milyen praktikus, milyen olcsó, milyen könnyű használni. Még nagyobb előnye, hogy bárhol le lehet tenni, majd más felveszi onnét. Ha van jogosítvány, annyi elég. 49 forint percenként, nincs semmi éves díj. Bukósisakot adnak hozzá, benne van a csomagtartóban.

Ezt nekem is ki kellett próbálnom. Mint BuBi felhasználó, jól emlékeztem, milyen bonyolult és hosszadalmas volt a (papíron) kötött szerződés elkészítése.

Egy reggel bejelentkeztem, kitöltöttem az egyszerű űrlapot, megadtam a bankkártyámat, elküldtem a jogosítványom fényképét, és délutánra már vissza is igazoltak. Mámorító volt kinyitni az alkalmazást a mobilomon, és nem messze tőlem ott mosolygott egy Blinkee. Gyorsan lecsaptam rá, 15 percig hajlandó tartani a rendszer számomra, nehogy elvigyék az orrom elől. Sőt, mutatja is az utat az aktuális helyzetből a járműig. Közben visszafelé ketyeg az idő, mutatja, mennyi van még hátra a negyedórából. Az idegen szóból képzett név arra utal, hogy eleve nem csak Magyarországra gondoltak a szolgáltatók – pillanatnyilag Varsóban és Budapesten elérhető. Odaértem, kibéreltem a masinát, kinyitottam a csomagtartót, felvettem a hajhálót, rá a bukósisakot, elolvastam a mellette heverő egyoldalas, pofonegyszerű használati utasítást Külön felhívták a figyelmet arra, hogy a benzines robogóktól eltérően itt a jobb fogantyúban elrejtett „gázt” nem kell felbőggetni indulás előtt, azonnal meglódul, legyünk óvatosak.

Minden a leírtak szerint történt, de a masina csak nem akart elindulni, végül be kellett telefonálnom az ügyfélszolgálatra. Kiderült, nem csaptam le elég erővel a csomagtartót. Utána aztán ment minden, mint a karikacsapás. Mivel soha életemben nem motoroztam, nagyon körültekintő voltam, lehetőleg lassan haladtam, kicsit úgy használtam a robogót, mint egy elektromos biciklit. De azt is úgy, mintha tojásokon lépdelt volna. Félelmetes és szép-séges volt egyszerre a dolog. Jó volt, hogy átvághattam gyalogos zónákon. Úgy éreztem magamat, mint valami udvarias félisten. Mintha a gazdagok játékszerét kaptam volna kölcsön. Nagyon élveztem a dolgot. Szinte személyes sértésnek éreztem, ha nem volt a közelben szabad jármű. Már állandóan a „blinkivel” szerettem volna menni. Mindig volt szabadon 20-25, de nem volt mindig a közelben. (Persze az éppen foglaltakat sose látja az ember.)



A negyedik út a robogóval

A blinkit voltaképpen szabadidős tevékenységnek tekintetem, az első három próbaút ráadásul a szabadságomra esett. Úgy éreztem, kitanultam minden csínját-bínját. Egy reggel vérvételre kellett mennem a szakorvosi rendelő laborjába. Sajnos nem volt szabad blinki, kénytelen voltam villamossal utazni. A sorbanállás után derült ki, hogy a beutalót otthon hagytam... Még fél óráig volt a labor zárásáig, először taxira gondoltam, de beugrott a blinki, és szerencsémre a közelben volt egy szabad jármű. Szépen hazaértem, a kapu előtt várakozásra állítottam az alkalmazást, hogy el ne vigye más, az íróasztalomról felkaptam a beutalót, már indultam is vissza. Szépen, időre visszaértem a rendelőhöz, már csak parkolni kellett. És ott történt a baj. Egy ott (két méterre) parkoló autóval szemben akartam leállítani a robogót, de nem volt mit „üresbe tenni”, ki kellett volna kapcsolni a masinát, de én arra gondoltam, majd utána. És amikor leszálltam és lassan tolni kezdtem, hirtelen meglódukt az egész, egyenesen az autó felé! Hogy ne hogy nekifusson, balra rántottam az egészet, de a kis koccanást így se tudtam elkerülni. Utána meg elestem a robogóval együtt. Mindkét térdemet véresre horzsoltam. A vadonatúj nadrágom totálkáros lett, egy arra járó kolumbiai turista segített felállni. Kis túlzással sokkos állapotba kerültem. De azért mindent gondosan lefényképeztem.

Berohantam a sebészetre elsősegélyért. Alaposan bekötöztek, csak utána tudtam bejelenteni a balesetet. Elküldtem a Blinkee Kft. ügyfélszolgálatára a fényképeket, pontról pontra leírtam az esetet. Régebben volt autóm, akkor tudtam, milyen biztosításom van, kötelező is volt, meg CASCO is. Erre a járműre azonban semmi... Lapzártáig nem jelentkezett a cég. Elég sokat gondolkozom a történeteken. Nem ártott volna egy kis oktatás az első használat előtt. Még a Segway esetében is van. De ugyanakkor nem éppen a faék egyszerűsége vonzott engem is ide? Vajon én hogy jártam volna el, ha ilyen céget alapítok? És a hatóságok hol vannak ebben az egészben? Csak kullognak a fejlődés után. Aztán majd jól betiltják?

Az nem lenne jó. Ha most családom kérésére szüneteltetem is a motorozást, a nagy élményeim között tartom számon. Szeretek veszélyesen élni!