

Auto-motor 1987. június 11. sz. 44-45 p.
Kocsis Albert hegedűművész

TÚL A KÉTMILLIOMODIKON



kül is hű maradtam volna a Mercedeshez.

— Eddig kettőnél többet sohasem vett egy típusból. Miért hagyott fel ezzel a szokással?

— Mindegyik autót szerettem, de ebbe beleszerettem. Gyors, kényelmes, keveset fogyaszt. Mindezek mellett biztonságos — erről is meggyőződhettem, sajnos. Komoly balesetet, frontális ütközést a legkisebb sérülés nélkül úsztam meg. A kocszi eleje összegyűrődött, de az utastér deformálódás nélkül vészelt át az esetet.

— Mi a különbség a mostani és az első Mercedesé között?

— A karosszériájuk egyforma, de ennek nagyobb a motorja. 190E a típusjele, 2,3-as a motorja. És ami lényeges: ez az első katalizátoros autóm.

— Ez árban, üzemeltetésben mit jelent?

— Az NSZK-ban nagyon komolyan veszik a természetvédelmet, ezért mindenféle kedvezményekkel segítik a környezetbarát anyagok, tárgyak vásárlását, használatát. Aki például katalizátoros autót vesz, négy évig adómentességet kap a kocsira. Ez az akció két éve kezdődött és most hosszabbították meg fél évvel.

Az ólommentes benzin egyébként olcsóbb. Csak a kocszi vételára több, de nem sokkal, 3—4 százalékkal mindössze. Ez pedig nagyon hamar megtérül az adómentesség és az olcsóbb üzemeltetés miatt.

A kereskedők is azon vannak, hogy a katalizátoros kocsikat vegyék. Azal kezdik, hogy elmondják az előnyöket, és az ember kezébe nyomnak egy térképet. Ez mutatja, melyik országban, hol árulnak ólommentes üzemanyagot. Magyarország is benne van, természetesen.

— Van valami észrevehető különbség, ami a katalizátorosnak tudható be?

— Ha illat nem is jön a motorból, de a kipufogógáz szaga sokkal elviselhetőbb. Menet közben gyakorlati-

lag semmi különbség nem észlelhető a kocsin. Am a tudat, hogy nem szennyezem annyira a levegőt, hogy én is teszek valamit a környezet védelméért, az bizony jó érzés.

A katalizátoros autót nem várt hasznát vettem a télen: Kasselban szmogriadó volt, megtiltották a gépkocsiforgalmat. De katalizátoros járművel még ebben a kritikus helyzetben is szabad volt közlekedni.

— Mennyit utazik mostanában?

— Úgy 100 ezer kilométert évente. Szeretem az autót, de azt egyre kevésbé, hogy örökösen az órát kell nézmem vezetés közben. Mindig szeretek, hogy időre érkezsek. Abban reménykedem, hogy egyszer eljön az az idő, amikor csak úgy, hol itt, hol ott megállva óránézés nélkül is járhatom a világot.

— Azért nincs egyedül ebben a nagy rohanásban...

— A feleségem nélkül nem tudnám a tempót tartani. Régen szerettem éjszaka autózni de akkor sem bántam, ha néha felváltott. Ma ha lehet, inkább nappal utazunk. Ebben Judit a ludas, de igazán van: a rendszeres éjszakai közlekedés, bármilyen jók az utak, és kicsi a forgalom ilyenkor, rengeteget kivesz az emberből.

— Beleszól, ha a felesége vezet?

— Nem. Egyrészt mert jól vezet. Másrészt, mert elvből nem szólunk bele sem egymás, sem más dolgába, vezetői stílusába. De bevallom, van egy-két ismerősöm, akinek csak egyszer ültem be a kocsijába...

— Mondják: örökség feleségének autósérzéke.

— Igen, apósom, Simándy József Kossuth-díjas operaénekes nagy szakértője műszakilag is az autónak. Egy kuplungtárcsa cseréjéről sokkal többet mesél, mint egy-egy nagyszerű fellépéséről.

— Az NSZK autósairól, motorosairól most is jó a véleménye?

— Igen, változatlanul fegyelmezett közlekedők, motorizációs hagyomá-



Szerkesztőségünk vendégei: Kocsis Albert hegedűművész és felesége, Simándy Judit

Milliomosnak lenni nem rossz, de nem is fenéig tejfel — merthogy felettébb fárasztó lehet. Erre a megállapításra Kocsis Alberttel folytatott beszélgetésem után jutottam. A Magyar Népköztársaság Érdemes Művésze címmel áprilisban kiadott hegedűművész autózati teljesítménye két számmal summázható: több mint 2 millió kilométer, 15 autóval. Ennél azért többet utazik, de a repült távolságot nem számolja.

A művész kilométer-gazdagságának két oka van. Az egyik, hogy munkája lassan két évtizede az NSZK-hoz köti, s a kétlaki életmód bizony utazással jár. A másik, hogy hegedűjátékára sok országban kíváncsi a közönség, a nemzetközi hírnév pedig előbb-utóbb világjárót farag az emberből.

Két évvel ezelőtt a magyar zene-művészek utazó nagyköveteként mutattuk be olvasóinknak a kasseli zeneakadémia magyar professzorát, a Nemzetközi Bartók Kamarazenekar vezetőjét. Akkor a tizenkettedik kocsijával — első Mercedesével — járta Európát.

— Úgy hallottuk, a Mercedeséknél forgatják az Autó-Motort...

— Szerencsémre igen. Ennek köszönhetem, hogy a következő három kocsinál kedvezményt kaptam a gyártól. De meg kell mondjam, enél-

nyaik minden helyzetben érezhető. Náluk nincsenek vasárnapi autósok. Használják a visszapillantó tükröt — ha gyorsabb kocsit látnak közeledni, engedik, hadd menjen. Nem fitogtatják-bizonygatják autóik erejét, erőszakosság nélkül közlekednek.

— Melyik országban vezet még szívesen?

— Olaszországban. Ott a látszólagos zűrzavarban, fegyelmezetlenségben mégiscsak van egyfajta rend. Szándékaikat jelzik, tudják egymással és figyelembe is veszik. Nem gond sávot váltani. Gyorsan, temperamentumosan vezetnek — és nagyon jól. Szimpatikus nekem, hogy a sebesség-határokat a motor hengerűrtartalma szerint szabják meg. Alkoholtilalom nincs, mégsem szokás részegen vezetni, vagy az italfogyasztás miatt balesztetni.

— Mivel van gondja külföldön?

— Sajnos, a parkolás egyre nehezebb mindenütt, nem csak itthon. De másutt hamarabb találhat helyet az ember. Sok a parkolóház és a nagy forgalmú helyeken különösen szigorúan veszik, szép büntetéssel jutalmazták a parkolási idő túllépését. Az pedig egy valóságos vagyont fizet, aki tiltott helyen hagyja a járművét, s onnan begyűjtik.

— Szeret gyorsan hajtani?

— Szeretek is, szoktam is, kell is, néha „díjazták” is. Legutóbb Salzburgnál füleltek le. Beterelek egy parkolóba a többiekhez. A büntetési tarifa 300 schilling körül mozgott. Amikor a rendőr meglátta az útlevelemet, elmosolyodott és azt mondta: á, ön magyar — akkor 300 helyett csak százat fizet...

— Milyen lesz a következő autója?

— Azt hiszem, ugyancsak Mercedes, de egy kombi. Megnőtt a kutyánk és mostanában már elég nehezen férünk el hárman. Bár ahhoz képest, hogy egy 50 kilós jószág, egy szép berni pásztorcutya, zokszó nélkül kibír nagyjából 500 kilométert egyhuzamban. Boldogan ül a hátsó ülésen, hiszen neki az a fontos, hogy mind a hárman együtt vagyunk. Judit azért is örül, ha velünk van, mert így legalább néha megállunk és mozgunk egy kicsit.

A Mercedes kombiváltozatát jól ismerem. Ilyen kocsit adott kölcsön a gyár, amikor a tévé munkatársai portréfilmet forgattak rólam és a Nemzetközi Bartók Kamarazenekarról.

— A sok utazás azért eléggé időrabló lehet.

— Bizony, gyakran kerülök időzavarba, általában minden percet ki kell használnom. Ez alól gyakran a vezetés ideje sem kivétel — sokszor tanulok a kocsiban is.

Otthon magnóra játszom a darabokat, s ha én vagyok a sofőr, hallgatom. Ha pedig Judit ül a kormányon, akkor kottából is készülhetek. Az autózás nekem nem elfecsérelt idő, hanem hobbi — még kilométer-milliomosként is.

ZSITVA KATALIN
Fotó: L. Szabó László