

VILÁGGÁ MENTEM, MAJD JÖVŐK!



BIZTOS TE IS ELJÁTSZOTTÁL MÁR A GONDOLATTAL, KEDVES OLVASÓ, HOGY MILYEN MENŐ LENNI EGYSZER VILÁGGÁ MENNI.

ILYENKOR PERSZE JÖN A SOK „MAJD, HA”... MAJD, HA FELNÖVÖK, MAJD, HA EGYSZER SOK PÉNZEM LESZ, MAJD, HA LESZ EGY OLYAN JÓ MOTOROM, AMI ALKALMAS ILYESMIRE. AZTÁN, HA MÁR ALAKUL A KARRIER, MEGVAN A BIZTOS SZAKMA ÉS AZ EGZISZTENCIA, JÖN MEGINT A SOK „MAJD, HA”: MAJD, HA FELNŐ A GYEREK, MAJD, HA KÉSZ LESZ A HÁZ SATÓBBI. LASSANKÉNT AZTÁN ELJUTUNK ODAIG, HOGY MÁR CSAK A KIFOGÁSOKAT KERESSÜK, HOGY MIÉRT NEM TELJESÍTJÜK BE EGYKORI ÁLMUNKAT. ÍGY KÖNNYEBB A LELKIISMERETNEK. AZTÁN SZÉPEN MEGÖREGSZÜNK ÚGY, HOGY A NAGYBETŰS ÉLET ELHALADT MELLETTÜNK, MIKÖZBEN A KÖRNYEZETÜNK ÁLTAL VÉLTEN VAGY VALÓSAN TÁMASZTOTT ELVÁRÁSOKNAK PRÓBÁLTUNK MINDENÁRON MEGFELELNI.

NOS, AUSZTRIÁBAN ÉLŐ GERI BARÁTUNK MEGTETTE AZT A BIZONYOS ELSŐ NAGY LÉPÉST, ÉS MEKIVÁGOTT EURÓPA „MEGHODÍTÁSÁNAK”. KALANDJAINAK ELSŐ EPIZÓDJA KÖVETKEZIK.



Szöveg és kép
VASAS GERGŐ

GÖRÖGORSZÁGBAN
AZ ÚTRÓL LÉTERVE
ILYEN „APRÓSÁGOKBA”
BOTOLHAT AZ EMBER



OHRID ÉS KÖRNYÉKE
EFFELE CSODÁKAT REJTEGET



TURISTAMÁGNES:
AZ ÚJJAÉPÍTETT
MOSTARI ÖREG HÍD

**OMAGAM SZERENCSÉRE IDŐBEN KI TUD-
TAM LÉPNI A FENTEBB VÁZOLT ÖRDÖGI
KÖRBŐL.**

Mindezt annak köszönhetem, hogy tizenegynéhány évvel ezelőtt, Ausztriába áttelepülve számos idős emberrel hozott össze a sors a munkám során – előbb egy öreg professzor technikusa lettem, később pedig orvosi műszerként kerestem a kenyeremet. Abba a szerencsés helyzetbe kerültem tehát, hogy láttam, mi lesz a végén, hogy mi az, ami majd valóban számít, amikor vissza kell tekintenünk az életünkre. Márpedig az nem a pénz, amiért egy életen át annyit gyötrődünk, csak hogy nagyobb biztonságban érezzük magunkat. A másik tanulság mindebből az, hogy nem adódik ideális alkalom – azt meg kell teremteni. Cselekedni kell!

Én akkor szántam rá magamat a komfortzónából való kilépésre, amikor kisebb válsághelyzet állt elő az életemben. Jó állásomat felmondtam, a bécsi albérletemet otthagytam, maradék megmaradt vagyontárgyaimat eladtam, a kevésbé értékeseket pedig szétszotgattam a barátaim között. Sőt, KTM 1190 Adventure motoromat is inkább egy olcsóbb, régebbi, kisebb és gazdaságosabb, KTM 690 Enduróra cseréltem. Mostanra végül csak a motor maradt, illetve az, ami rajta elfér, meg egy kis tartalék a bankkártyámon – így jó darabig kihúzhatom, mialatt amolyan „digitális nomádként” járom a világot. Meg aztán közben dolgozom is: az internetnek hála, sok olyan munka van ma már, amely nincs helyhez kötve.

2018-ban teljesítettem addigi életem leghosszabb motoros túráját, amely egy hatnapos út volt Magyarország külső határai körül. Mivel városi motorosként nulla tereptapasztalattal rendelkeztem, a mostani túráim első állomásaként beiratkoztam egy nagyendurós tréningre. A megszerzett tudás birtokában, megnövekedett önbizalommal határoztam el, hogy meghódítom a Balkán úttalan útjait. Azért is választottam a melegebb idővel kecsesítő délt, mert kissé fiatalnak tartottam még az időt a motorozáshoz. Spéci felszerelésekkel különösebben nem vértettem fel magamat, csak fogtam, amim van és útnak indultam.

Némi felkészülés talán mégsem ártott volna, hiszen már az első nap kaptam egy jó kis zuhét, amely miatt nem vízálló csizmám alaposan átázott, ráadásul a telefonom elvileg vízálló kijelzője is zokon vette az esőt. Mi más tehettem volna, még a magyar–horvát határ átlépése előtt beruháztam a piacon létező legolcsóbb navigációba, amelyről persze utólag kiderült, hogy messze nem az örökkévalóságnak tervezeték. Horvátországon úgyszólván csak átrobogtam, mivel az erősen túlárazott tengerpart nemigen volt kompatibilis low-budget utazásommal.

BOSZNIA VISZONT ANNÁL INKÁBB MEGFELELT MINDENFÉLE SZEMPONTBÓL. Jó volt végre a bécsi stresszes hétköznapiakat hátrahagyva egy lassabb világba megérkezni. A múltja miatt sokan veszélyes helyként tartják

számom Bosznia-Hercegovinát, amely emiatt nem annyira vonzó a turisták számára. Én viszont pont az ilyen helyeket keresem. Amúgy is az volt a túra egyik célja, hogy minél jobb betekintést nyerjek a helyiek életébe – a városi, pucos kirakatoknál engem sokkal jobban érdekel az, ami a kulisszák mögött van. A boszniaiakkal azonban nem könnyű közeli viszonyba kerülni, mivel egyrészt eléggé zárkózottak a külföldiekkel, másrészt viszonylag kevesen beszélnek közülük németül vagy angolul. A helyiek többségével ellentétben az árak kimondottan barátságosak: egy főétel a vendéglőben 5 márkába (kb. 2,5 euró) kerül – ennyiből jöszörelvel még a hozzávalók sem jöttek volna ki a boltban, ha úgy döntök, magam főzök. Nem is nagyon értettem, hogyan lehetséges mindez, mindenesetre örültem neki. A látnivalók mennyiségét illetően sem lehetett okom panaszra, ugyanis az ország telis-tele van természeti csodákkal – utóbbiak közé tartoznak például a Jajcében és a környékén található vízesések. Aztán ott van Mostar a nevezetes híddal, amelyet a háború után a magyarok építettek újjá. A magam részéről Szarajevót is meglátogatásra ajánlom. Nem szép város, de legalább furcsa és érdekes. Az épített környezeten erősen rajta hagyták a kézjegyüket a szocializmus évtizedei, viszont markánsan jelen van a 21. század is, ami különös atmoszférát teremt. A fejlődő, pezsgő életű Szarajevó ugyanakkor még mindig érezhetően küzd a balkáni háború örökségével, ami a szállásadóimmal való beszélgetésből is kiderült. Amúgy a közlekedés Boszniában kissé szertelen – a motorosok többsége például rendszám és bukósisak nélkül furikázik. Boszniából egy esőciklonnal a nyomomban robogtam el egészen a montenegrói tengerpartig. Az azonnal feltűnt, hogy Montenegró jóval fejlettebb és gazdagabb, mint Bosznia. Míg az utóbbi országban az autók legalább fele öreg 2-es Golf, addig Montenegróban igen sokszínű és láthatóan jobb általános állapotú az autópark. Motorosból is sokkal több van: Montenegróban egy nap alatt többet láttam belőlük, mint Boszniában egy héten át. A főbb utak – amelyek közül több is érinti a gyönyörű tengerpartot – minőségbe sem igen lehet belekötni. Boszniával ellentétben Montenegró igencsak felkapott a turisták körében, ami nyilván szerepet játszik abban, hogy elég nagy a drágaság. Érdekes, hogy az országban eurót használnak hivatalos fizetőeszközként, noha Montenegró nem is tagja az Európai Uniónak. (Arról, hogy ez mennyire törvényes, lehetne vitatkozni.)

AZ ÚT EGYIK FÉNYPONTJA, ALBÁNIA KÖVETKEZETT. Már nagyon vártam, hogy ezen úgyre vehessem az országot, amelyet oly sokan dicsegetek az ismerőseim közül is. Nos, én elsőre külön sokkot kaptam a látottaktól. Az első benyomásom nem volt túl jó, talán ezért is kellett



jó két nap, hogy akklimatizálódjak. A legkevésbé talán az ottani közlekedési normák nyerték el a tetszésemet. Mindenki ott és úgy megy, ahol tud és ahol akar. Románia útjai ehhez a káoszhoz képest a rend és a szervezettség mintaképei. Káosz a köbön! Ha nem lenne elég a rengeteg, összevissza kolbászoló autó, gyakran gyerekek fociznak az úttesten, akikkel szinte kötelező lepacsiznia az arra közlekedő motorosoknak. Az utak széle komoly veszélyfaktor, hiszen általában tele van stopposokkal. Az autópálya sem éppen leányálom, mivel az útpályát szegélyező fűvön őrizetlenül legelésznek háziállatok, de olyat is láttam, hogy a dupla szalagkorlát résén egy robogós próbált átvergődni az ellenkező oldali útpályára. Nem könnyű megbarátkozni a sajátos itteni humor néhány megnyilvánulási formájával sem. Tanúja voltam például egy olyan jelenetnek, amelynek során az előttem haladó teherautó áthúzott a szembesávba, ahol éppen egy kamion közeledett. A teherautó sofőrije az utolsó pillanatban rántotta el a kormányt. A legmeglepőbb az volt az egészben, hogy a közbizalmat követően a sofőrök barátságosan integettek egymásnak. Így megy ez arrafelé... Albániában amúgy az autóknak legalább a fele Mercedes márkájú. Akiknek nem telik újra, azok régi W124-esekkel járnak – a lényeg, hogy csillag legyen az autó orrán. A kulturáltnak nagy jóin-

dulattal sem nevezhető közlekedésen túl nagyon zavart a kritikán aluli köztisztasági helyzet is: mindenütt – ideértve a tengerpartot – bűzlő szeméthalmok virítanak. Ami viszont abszolút kifogástalan, az a gasztronómia: az ételek nagyon finomak és szépen tálalják azokat, ráadásul nem is drágák. Durres, Tirana és Elbasan meglátogatása után felmotoroztam északra, az Ohridi-tó partján lévő Struga városába, amely már Észak-Macedónia területén van. Erről az országról érdemes tudni, hogy ritka kivételtként egyetlen puskalövés nélkül vált önálló országgá a '90-es évek elején – úgy, hogy az itteniek nagy része a gazdaságot érintő félelmek miatt nem is nagyon örült a függetlenség kikiáltásának. Mindenesetre számomra Észak-Macedónia nagy felfedezés volt. Gyönyörű ország, ahol szinte érintetlen a természet. Az utak jól járhatók, nincs turistainvázio és az árak is nagyon barátiak. Ami pedig az egyik legfontosabb: a helyiek kedvesek és értelmesek, akik közül sokan beszélnek angolul. A pozitív benyomások hatására végül úgy határoztam, hogy az eredetileg mindössze egy-két naposra tervezett átvonulás helyett inkább itt maradok egy hétig. Egyetlen apró kellemetlenség akadtsupán: mivel pont a Ramadan idején tévedtem a muszlim többségű vidékre, éjjel-nappal a mecsetek külső falára szerelt hangszórókból ordító imát kellett hallgatni.

AZ ÖSSZESEGÉBEN ABSZOLÚT POZITÍV ÉLMÉNYT BEÁRNYÉKOLTA Néhány MŰSZAKI MALÓR: még Tiranában, a hossz- és dugóban való álldogálás alatt túlmelegedett a hűtővizem és a jelenség azóta is előjön, ha egy helyben kell várakozni. Nem lesz ez így jó a görög nyárában... Ha ez nem lett volna elég, az egyik reggel, három napi mozdulatlanság után nem indult be a moci, mert az akkumulátor töltöttségi szintje alacsony volt. Hurrá, még egy orvosolandó probléma. Mindezekhez képest apróság, hogy a motoros dzsekim cipzárja is rendszeresen szétnyílt. A túra eddig tartó szakaszán ez nem volt gond, mivel folyton esőben utaztam és a dzsekire ráhúztam az esőkabátot. Viszont a száraz Görögországban a dzseki alá fúj majd a szél, ami nem lesz a legkellemesebb. Újat mindenesetre nem akartam venni, elvégre „csak” öt évet és 70 000+ kilométert tettem bele. Szóval, volt pár hajszál a levesben, de alapvetően minden jól alakult idáig. Az aznapi szállásokat egyébként szinte mindig a Booking.com oldalon foglaltam le reggelente – a túlszervezésre semmi ok nem volt. Ahogy eddig, úgy Észak-Macedóniában is szobákat vettem ki, mert elég sok cuccom volt, ráadásul általában késő éjszakáig, illetve a reggeli kijelentkezésig dolgoztam a laptopomon. Azokban az országokban, amelyeket idáig érintettem, a szobabérlés nem számított úri huncutságnak, mivel

az éjszakánként vígan kijött 5–15 euróból. Tudtam azonban, hogy amint átlépek a görög határt, az említett árak többszörösével szembesülök majd – agyaltam is bőszen, hogy miként oldjam meg a vadkempingezést. Úgy döntöttem, hogy Strugából lemegyek a déli hármass, albán–észak-macedón–görög határra, egy nagyobb városba, ahol megoldhatom az imént részletezett műszaki problémákat. Az indulás napjának reggelén az interneten a nyomára bukkantam egy bitolai motoros alapítványnak, úgyhogy rögtön írtam is nekik, tudnának-e esetleg valami segítséget ajánlani. Fél órán belül meg is érkezett az elegánsan megfogalmazott válasz, miszerint köszönik az érdeklődést és természetesen mindenben segítenek. Csak szóljak, amint a városba értem. Írták, hogy ingyenes szállást kapok arra az időre, amíg elhárítják a motor hibáit. Mi több, azt is felajánlották, hogy körbevezetnek a környéken.

HAOS, NEM AKÁRMILYEN FOGADTATÁST KAPTAM BITOLÁBAN: az Alapítvány elnöke maga jött elém, hogy elvezessen szállásomig, egy 4 csillagos belvárosi hotelig. Az illető körbe telefonált a szerszámok miatt, majd az Alapítvány tagjai vendégül láttak egy menő pubban. Először csak ketten voltak, de a munkaidő végétével egyre többen jöttek, hogy találkozzanak velem. Másnap végigkalauzoltak Bitolán, többek

között megmutatták az antik római korból származó Heracleát is. A városnézést sűrű éttermi evés-ivás tarkította, hiszen meg kellett kóstolni minden jellegzetes helyi fogást. Közben egy klubtagpólóval is megajándékoztak. Mondanom sem kell, hogy nekem semmit nem engedtek fizetni, mert szerintük ez így méltányos. Megtiszteltetésnek érezték, hogy valaki nemcsak a görögökre, hanem rájuk, makedónokra is kíváncsi. Estére szereztek két terepjárót, amelyekkel felmentünk a város melletti hegyoldalba, hogy levezetesként onnan csodáljuk meg Bitola fényeit. Bár mindez már éjfél körül történt, még visszajöttem velem a motorhoz, mondván, együtt győződjünk meg arról, hogy másnap minden rendben lesz-e. Egyik ámulatból a másikba estem: ilyesmi létezik? Egész nap úgy éreztem magamat, mintha álmodnék, és most, így utólag visszagondolva mélyen megindítanak ezek az élmények. Csodálatos ország, csodálatos, önzetlen emberek! Másnap természetesen sem erőm, sem kedvem nem volt továbbmenni, így helyben kerestem – és találtam is – magamnak programot. Meglepetésemre magyar rendőrautókkal találkoztam egy helyen. Meg is kérdeztem két helyi járőrelőtől, hogy mivégre vannak ott ezek a járművek. Kiderült, hogy egy nemzetközi egyezmény keretében, a migránsválság kezelésére érkeztek az észak-macedón–görög határra a magyar rendőrök.

ARMENNYIRE IS TETSZETT A BARÁTSÁGOS LÉGKÖR, CSAK FURDALT A KÍVÁNCSSÁG: JÖHETETT HÁT A VÁRVA-VÁRT GÖRÖGORSZÁG! Nem is csalódtam benne, hiszen nagyon változatos és kalandos hely ez, ahol egyetlen hibát követhet el az ember: ha siet. Már csak praktikus okokból sem érdemes nagy tempót diktálni, hiszen a por miatt elég csúszósak az utak, ráadásul kígyók, teknősök, sündisznók, kecskék, tehenek és lovak is gyakorta előfordulnak rajtuk. Nekem, személy szerint külön tetszett Görögországban az, hogy kicsi a népsűrűség, így napokat motorozhattam úgy, hogy csak pár terepjáróval találkoztam. Amúgy a motor is népszerű közlekedési eszköz. Az állomány túlnyomórészét robogók, valamint közepkategóriás endurók és túraendurók teszik ki. Ahogy láttam, a legkedveltebb márká erefelé a Yamaha. Az első nagyobb görögországi település, amelyet érintettem, Thesszaloniki volt. Már csak azért is útba akartam ejteni, mert valószínűsítettem, hogy kénytelen leszek új akkumulátort venni. Végül ezt a kiadást megúsztam, mert kiderült, hogy az újfajta, lítium-ionos akksi csak az előző hetek hideg éjszakáit vette zokon, viszont a görög melegben nagyszerűen helyrejött. Hétvégére lementem az Égei-tenger partján lévő Paraliába, hogy az Olümposz látványával a háttérben dolgozhassak. Most komolyan: kell ennél szebb



KERKYRA,
HALÁSZKIKÖTŐ



**JAJCE VONZÁSKÖRZETE
SZÁMTALAN VÍZESÉSEVEL
KAPRAZTATJA EL AZ
ARRA LÁTOGATÓKAT**

munkahely? Gondoltam, ha már itt vagyok, felkeresem Zeuszt, egyúttal megnézem, hogy van-e hó odafent. Útközben betértem egy KTM márkakereskedésbe azzal a céllal, hogy veszek tartalékba egy gumibelsőt arra az esetre, ha az istenek kitolnának velem. De nem úgy ment ám a vásárlás, hogy levették a polcról a cuccot, fizettem és távoztam: legalább két órát töltöttem ott sztorizgatva, kávézva, sütizve. A tulaj családjában volt ugyanis egy német úr, aki bejárta az egész világot és hosszabb-rövidebb ideig élt is mindegyik földrészén. Gondolhatjátok, milyen jól beszélgettünk. A végén azzal bocsájtottak utamra, hogy éjjel-nappal nyugodtan hívhatom őket, ha valami gáz van. A környékre ki is jönnek, ha pedig messzebb adódik valami probléma, kipostázzák nekem a szükséges alkatrészt. Nos, nem reméltem, hogy ilyen biztonsági háló feszül ki alám mindjárt a görög kaland elején.

Szóval, az Olümposz... Hihetetlenül megérintett az a hely. Ott jártamkor az járt a fejemben, hogy mennyi mindenre képes az ember, ha nagyon akar valamit. Valahogy nagyon távolinak és érthetetlennek tündek az „mi lesz, ha...” kezdetű, álmogyilkos felvetések. Egészen az Olümposzig én is afféle biztonsági játékos voltam, aki már a reggeli induláskor tudni akarta, hogy éjjel hol hajtja le a fejét. Az istenek lakhelyét elhagyva azonban azt a gyakorlatot veztettem be, hogy este ott kezdtem el olcsóbb szállás keresni, ahol éppen voltam. Ha ilyet nem találtam, még mindig ott volt opcióként a vadkemping.

Az egyik szálláson, egy hostelben bőségesen elláttak tanácsokkal, hogy merre is érdemes menni, mit kell mindenképpen megnézni. Meg-

fogadva az ajánlásokat, Kalambaka, a Meteorák felé vettem az irányt, utána pedig nekivágtam a Mparos hegyi látványútnak, amelynek nagyon-nagyon meredek emelkedőiről (kb. 10 kilométeres távon az út 800-ról 1950 méter tengerszint feletti magasságba kúszik fel) valami hihetetlen kilátás nyílik. Nem csoda, hogy lépten-nyomon megálltam fényképezni. Nehol ugyan az út fele szalagkorlátostul le van szakadva, de hát ez is a kaland szerves része. Tavasszal, amikor ott jártam, 1500 méteres magasságtól felfelé hó borította a tájat, de a nyár közeledtével az olykor letakarított úton egészen jól lehetett haladni. Aki megfordul arrafelé, semmiképp ne hagyja ki a Mparos útvonalat, mert fantasztikus! Az biztos, hogy nálam fenn van a top 10-es listán.



AZ ORSZÁG KÖZÉPSŐ RÉSZÉN HÚZÓDÓ HEGYVIDÉKEN NYUGATI IRÁNYBAN ÁT- KELVE

rendszeresen az úton baktató tehén-csoportokba botlottam – amit egyáltalán nem bántam, mert ez is nagyon sokat hozzá tett az élményhez. A Jón-tengerhez érve viszont kicsit aggódni kezdtem, mert nem nagyon akadt a költségvetésemhez passzoló szállás. A neten viszont meglepve láttam, hogy Korfun (Kerkyra) feleannyiért is talállok kvartélyt, mint a szárazföldön. Igen ám, de a komp csak késő este indult. A nagy várakozásban viszont összeismertkedtem egy csoportnyi ukrán, Kijevből érkezett turistával. Étellel-itallal kínáltak és végül annyira jóban lettünk, hogy személyes meghívást is kaptam néhányuktól. (Bár a nyári utat csak Odesszáig terveztem, úgy tűnt, hogy megtoldom a kalandot egy kis kijevi tartózkodással.) Nem sokkal később újabb kellemes meglepetés ért: a komp indulása előtti utolsó pillanatban egy nagy csapat túramotoros futott be, egyenesen Debrecenből. Szóval, akadt társaság bőven.

A szigetre átérve a hegyek felé vettem az irányt, mivel nemcsak a parti, a turisták által kedvelt részeket szerettem volna látni, hanem azt is, hogy miként élnek a helyiek. Nagyon nem bántam meg, hogy így döntöttem, mivel Korfu tele van gyönyörű, kalandos kis utakkal. A szigetet észak-déli irányban átszelve rengeteg offroados felfedezni valóra bukkantam. Navigációt persze nem használtam, csak úgy mentem, amerre gondoltam. Meg aztán kiváltságosnak is éreztem magamat attól, hogy a saját motorommal járhatom be ezt a gyönyörű helyet, ahová szinte mindenki repülővel jön, azután pedig bérelt motorokkal császkál. A barátkozás persze Korfun sem maradt el: találkoztam két görög motorossal, akik tanácsokkal halmoztak el a felkeresni érdemes helyeket illetően. Az út alatt folyamatosan írogattak, hogy hová menjek, valamint, hogy mondjam el, milyen volt. Egy kicsit be is sokall-



Way of Life!

KALANDRA KÉSZEN

AKÁR 5 ÉV GARANCIÁVAL!



ADVENTURE
CSOMAGGAL

V-Strom 1000
4 099 000 FT

ADVENTURE
CSOMAGGAL

V-Strom 1000XT
4 249 000 FT

AZ ADVENTURE CSOMAG TARTALMA:



HÁTSÓ DOBOZ



OLDALSÓ DOBOZOK



DOBOZKONZOLOK



KÖZÉPÁLLVÁNY

*A bővített 2+3 év garanciát (opcionálisan vásárolható plusz 1, 2 vagy akár 3 évre) a Real Garant Versicherung AG biztosítja. A tájékoztatás nem teljes körű. A képen látható motorok csak illusztrációk, továbbá extra kiegészítők is láthatóak rajtuk, amelyek külön vásárolhatók meg. A hirdetés nem minősül ajánlattételnek. További részletekkel kapcsolatban érdeklődjön a hivatalos Suzuki márkakereskedésekben vagy tájékozódjon a Suzuki hivatalos weboldalon www.suzuki.hu/motor. A V-Strom 1000/XT ABS fogyasztása: 4,9 L / 100 km, CO₂-kibocsátás: 115 g / km. A feltüntetett üzemanyag-fogyasztás illetve CO₂-kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredménye.

MPAROS, A GÖRÖG TRANSZFOGARAS – CSAK TURISTÁK NELKÜL!

tam ettől, másfelől viszont megható volt az a buzgalom, ahogy mindent meg akartak mutatni. Szó se róla, kedves emberek a görögök.

Korfuról a szárazföldre visszatérve nekiindultam a Peloponnészosz-félsziget meghódításának. A félszigetet Patrasz városának közelében lévő Rio-Antirio híd köti össze. A hegyeken déli irányban átkelve egészen Spártáig motoroztam el. Utóbbi egy kisváros, ahol az ókori romterületen kívül nincs túl sok érdekesség. Mindennek dacára pár napig a környéken maradtam, közben pedig összehaverkódtam egy holland motoros sráccal, aki egy Transalppal jött el hazulról, hogy felfedezze Görögországot. Közösen jártuk be a félszigetet, de aztán szétváltak az útjaink, mivel én Mükéné után Korinthosz, majd Athén felé vettem az irányt. Ami Athént illeti: a városközpont természetesen gyönyörű, ami viszont azon kívül esik, az nagyon lehangoló. Az utcák büdösek, koszosak, ráadásul tele vannak csövesekkel és migránsokkal. Bár eredetileg kétnaposra terveztem itteni tartózkodásomat, meggondoltam magamat és egy nap után szedtem a sátorfámat.

Úgy kalkuláltam, hogy ha egy kicsit jobban megnyomom, akár beleférhet egy egyhetes török kiruccanás is – azon a plusz 2000 kilométeren ne múljon már, hogy kimaradjon ez a nagy és egyedülállóan érdekes ország. Különben sem jártam eddig Ázsiában. Teljesen felkészületlenül érkeztem meg tehát a görög–török határra, ahol a sok fegyveres katona láttán kezdtem elgondolkodni: hová is jöttem tulajdonképpen? Hiába előztem meg a határon feltorlódott óriási autósorokat, még így is legalább egy órát vett igénybe a határátkelés. Szívtattak, amivel csak lehetett: mindenféle papírokkal különféle bódékhoz küldözgettek, ráadásul ugyanazokat a dokumentumokat több helyen is elkérték. Mindennek tetejébe kiderült, hogy az osztrák zöldkártya Törökországban nem érvényes, így kénytelen voltam helyben biztosítást kötni. Ilyenből viszont csak háromhónapos létezik, tehát hiába csak egy hétig terveztem maradni, kénytelen voltam kicsengetni a 45 eurót – lényegében a semmire.

NEM TÚL BIZTATÓ NYITÁNYÉRT VISZONT BŐSÉGESEN KÁRPÓLT A TÖRÖK EMBEREK VÉGTELEN KEDVESSÉGE ÉS SEGÍTŐKÉSZSÉGE

– úgy is, hogy angolul még a vendéglátók se nagyon beszélnek. Mivel vészesen kezdett aktuálissá válni az olajcsere, a közösségi médiában érdeklődtem a helyi motorosoktól, hol lehetne megejteni egy ilyet. A rövid kis segítségkérő üzenet valóságos lavinát indított el: pár órán belül rengetegen kerestek meg azzal, hogy menjek hozzájuk és még segítenek is a műveletben. Mindenki felajánlotta, hogy vendégül lát, sőt szállással is kínáltak. Végül Selin meghívását fogadtam el, aki már több világhírű RTW-s motoros vándort látott vendégül, köztük Anna Grescsiskinát és az On Her Bike–ot jegyzőt Kinga Tanajewskát. Selin egy Honda CRF 250 nyergében végigmotorozta a Pan American Trailt, egy év alatt bejárva Dél-Amerikát és az Amerikai Egyesült Államokat.

Végül négy napot töltöttem Isztambulban – de még milyen napokat! Török ismerőseim előre figyelmeztettek, hogy a közlekedés egy katasztrófa, így az egyetlen célom az legyen, hogy valahogyan éljem túl azt. Azzal rémisztgettek, hogy a pirosnál nem kell mindenáron megállni, mert hátulról belém jönnek, valamint, hogy a megengedett sebességet betartva szinte biztosan lesodornak az útról. Töredelmesen bevallom: nekem nagyon is tetszett ez a látszólagos káosz! Hogy miért? Azért, mert nem kell görcsösen betartani a szabályokat. Mindenki ott megy, ahol tud, ráadásul a gázzal sem igen spórol. Meg aztán a sok-sok sávos sugárutak eszményiek az olyanok számára, akik hozzám hason-

lón a nagyvárosi szupermotózásban szocializálódtak. A forgalom egyenesen megkívánta azt a bevállalós stílust, amelyet más-hol talán hulingánkodásnak minősítenének. Itt viszont lét-szükséglet, hiszen a mintegy 18 milliós, kb. 110 kilométeres út árán átszelhető város közlekedése másként aligha működne. Jellemző, hogy amikor a 30-as táblánál csak 90-nel tötmörögtem, egyszer csak jobbról elhúzott mellettem egy taxi... Végül az olajcserét is Isztambulban, a szállásom előtt, egyetlen fa árnyékában bonyolítottam le. Mondták, nyugodtan csináljam, errefelé ez teljesen normális.

Azt azért meg kell említenem, hogy az utazónak néminemű nehézségekkel kell számolnia Törökországban. Az elég erős cenzúra és a szigorú szabályozás miatt például a Booking.com oldalon nem lehet belföldről belföldi szállást foglalni – ha viszont külföldi IP-címmel jelentkeztem be, semmi gond nem volt. A helyi érdekességeknek is nehezebb utánaolvasni, mivel a Wikipédia tiltólistán szerepel. Mindezzel együtt lehet élni, csak érdemes számítani arra, hogy nem minden dolog működik a megszokott módon. Ami viszont egyértelműen pozitív tapasztalat volt, az az, hogy a főbb utak hibátlan minőségűek, az életszínvonal – legalábbis Isztambulban és attól nyugatra – pedig nem rosszabb, mint Görögországban, sőt. Az árak viszont jóval alacsonyabbak, mint a görögöknél. Utóbbi tény nagyon kedvemre volt, az viszont nem annyira, hogy a török–bolgár határ átlépése sem ment simán: arra hivatkozva, hogy nem működik az internet, majdnem egy órát vártunk arra, hogy egyáltalán eljussunk az ellenőrző pontig. Aztán jött az elmaradhatatlan, feleslegesnek bizonyuló ide-oda küldözgetés és sorban állás. Ennyi kellemtelenséget persze bőven megér Törökország, csak számoljatok vele.

Z EMBER AZT GONDOLNÁ, HOGY AZ EU-TAGÁLLAM BULGÁRIA A MAGA ELÉG GÉ FELKAPOTT TENGERPART- JÁVAL

legalább egy átlagos európai ország szintjét hozza. Hát, nagyon nem. A török határt átlépve csakhamar jött is az első hidegzuhany: amikor végre találtam egy lepukkant kis benzinkutat, nem tudtam tankolni, mivel se kártyás, se euróban történő fizetésre nem volt mód. Maradt tehát a remény, hogy a maradék benzinpárával valahogy elvickálek Burgaszig. Ez amúgy sem egyszerű mutatvány, mivel az utak minősége kritikán aluli – az egy dolog, hogy mállik szét a burkolat, ám az rendszerint teli van az esők által odavitt hordalékkal is. Valaki mondhatná erre, hogy az offroad kalandokhoz legalább nem kell letérni az aszfaltról... De utóbbi sincs mindenütt, így lehet átkelni a patakokon vagy a rozoga fahidakon. A lepusztult közúti infrastruktúrához harmonikusan illeszkedik a szerény civilizációsági fok és a szegénység, amely különösen az elég nagyszámú roma népesség körében látványos. Ezek után már nem lehet meglepő, hogy angolul tudó embert alig-alig találni, még a komolyabb vendéglőkben se nagyon akadnak ilyenek. Mindez a turisták számára talán riasztóan hangozhat, én viszont inkább kihívásnak tartom az ilyen országokat, ahol minden olyan dologért, ami máshol alapvetőnek számít, meg kell küzdenie az utazónak. Burgaszból továbbindulva a Balkán-hegység vonala mentén motoroztam Szerbia felé. Az út telis-tele van háborús emlékművekkel, de ami ennél fontosabb, az, az, hogy gyönyörű, vízesésekkel, barlangokkal és egyéb látnivalókkal tarkított tájon vezet keresztül. Az épített környezeten nagyon látszik, hogy az ország csigatempóval halad előre, sok helyen pedig egyenesen úgy érezheti magát az utazó, mintha visszament volna az időben.

TRANSZNISZTRIA,
MONDD, TÉGED MEG
HOVA TEGYÜNK?



UTÁN GYORSAN ÁTROBOGTAM SZERBIÁRA, ROMÁNIA KÖVETKEZETT.

Mire azonban odaértem, nagyon kimerültem és elkapott egy elég komoly betegség. Bár egész nap gyötört a láz és már alig láttam, ragaszkodtam ahhoz, hogy felgyűzdem magamat a Transzalkpára. Ebből aztán mégsem lett semmi, mivel szolidaritásból a motor is felmondta a szolgálatot – ahhoz pedig nem volt erőm, hogy töprengjek a hiba okán. Értesülve állapotomról, felvették velem a kapcsolatot a székelykeresztúri ismerősök és a székelyudvarhelyi motorosok. A kintiek végül gondoskodtak a gépem szervizbe szállításáról, illetve az én elszállásolásomról. Utóbbiért persze nem fogadtak el pénzt. Nagyon jó helyre, kedves emberek közé kerültem, de a lábadozásom hetekig tartott. Öröm az ürömben, hogy rengeteg új baráttra tettem szert a Hargitán. Tulajdonképpen ehhez – és úgy általában az emberekkel való találkozásokhoz – kötődnek utazásom legszebb emlékei. Mondanom sem kell, hogy az ott töltött nagyjából három hét alatt keresztül-kasul bejártam Erdélyt – nehezen tudnátok mondani olyan helyet, ahová nem jutottam el...

Románia után a következő úti cél Moldova volt, amely igencsak nagy identitászavarral küzd. A legnépesebb népcsoportot a román eredetű moldovánok alkotják, de igen jelentős arányt hasítanak ki a népességből az ukránok, valamint az oroszok és a bolgárok is. Az utak állapotáról jobb nem beszélni, hiszen járható felület még mutatóban sem nagyon van rajtuk. Még ahol látszólag kátyúmentes az aszfalt, ott is olyan brutálisan ráz – olyannyira, hogy az ember azt várja, mikor esik szét alatta a motor. Én magam majdnem el is hagytam a lámpavédő plexit, mert az azt tartó négy csavarból három egyszerűen kipotyogott menet közben. Az elszenvedett kellemetlenség-

gekért ráadásul különösebben érdekes látnivalókkal sem kárpótol az ország. A főváros, Kisi-nyov (Chisinau) is inkább egy nagy falunak néz ki. Mivel nevezetesség ott se sok akad, a parkosítás területeket ilyen-olyan botanikus kertként tüntetik fel a térképen. Meg kell mondjam, elég gyenge próbálkozás. Moldova egyedüli valami-revaló attrakciója a cricovai föld alatti város, amely egy, a bányászat során létrejött, kb. 180 kilométer hosszú barlangrendszer. Ezt most főleg borérelésre és -tárolásra használják, mivel a hőmérséklete télen-nyáron egyenletesen 12-14°C, a páratartalom pedig 97-98% körül mozog – vagyis a mikroklimája tökéletes ilyen célra. Komoly borgyűteményeket tárolnak itt Európa minden tájáról, így persze magyar és francia borok is akadnak szép számmal. Érdekeség, hogy Putyin orosz elnöknek is van itt egy kis saját gyűjteménye.

UKRAJNA FELÉ TARTVA EGY IGEN ÉRDEKES HELYRE CSÖPPENTEM: EZ VOLT TRANSZNISZTRIA, HIVATALOS NEVÉN A DNYESZTER MENTI KÖZTÁRSASÁG.

Bár hivatalosan ez is Moldovához tartozik – a parányi kis terület orosz hátszéllel kivívott függetlenségét az ENSZ nem ismeri el –, a határon egy napon belüli átutazásra szóló vízumot kellett kérnem. Nem bántam meg: az itteni állapotok úgyszólván köszönőviszonyban sincsenek a moldovaiakkal. Az itt élő, oroszul beszélő emberek kulturáltan néznek ki, az utak jók, minden rendezett, tisztaság van. Ami viszont azonnal feltűnt, az a katonaság erős jelenléte. Az autók amúgy saját fenségjelzést viselnek, mi több, az országnak saját pénzneme (helyi rubel) is van. Összességében nagyon menő kis hely ez – az európaiak többsége pedig még csak a létezéséről sem tud.

Úti beszámolóim első részét az ukrainai kalandjaimmal fejezném be – előrebocsátva, hogy ez volt az az ország, amely a legjobban megrendített. Itt aztán tényleg kutya dolgok vannak. Kezdődik azzal, hogy Ukrajna 2014 óta lényegében háborúban áll Oroszországgal. Bár a fegyveres harcok az ország keleti részén zajlanak, más-hová is kisugárzik a feszültség, főleg a katonai készség miatt. Nem csoda, hogy az ukrán férfiak arcáról sem a barátságosság és a boldogság sugárzik. A szegénység és a frusztráltság miatt a bűnözés igen jelentős, rengeteg a lopás, a rablás, a gengszter. Saját, személyes tapasztalataim – amelyeket egy kijevi motorszervizben szereztem – is megerősítik az imént leírtakat. Történt ugyanis, hogy a szerviz udvarán, ahová egy új láncért tértem be, egyszer csak látom, hogy a szomszédos autószerelvben egy láthatólag elégedetlen ügyfél (félmeztelen, kigyúrt, kopasz) torkaszakadtából üvölt. Az illető egyszer csak átjön hozzánk és kérdez tőlem valamit ukránul, amit persze nem értek, erre a szerelőhöz fordul,



**BMW
MOTORRAD**

EGY JÓ NAP CSAK EGY KÉRDÉSSSEL INDULHAT: HOVA MENJÜNK?

AZ ÚJ BMW R 1250 RT ÚJGENERÁCIÓS BOXERMOTORRAL.

Ahol mások csak utat, te a következő túrádat látod. A BMW R 1250 RT új erőforrása, a BMW ShiftCam változó szeleplevezérléssel felvértezett kéthengeres boxermotor a megszokott finom járás mellett még nagyobb dinamizmust biztosít mint valaha. Mindegy, hogy egyedül vagy másodmagaddal ülsz a nyeregben, hogy hosszú egyeneseken vagy kanyargós hegyi szerpentineken suhansz, minden másodperce felejthetetlen lesz. bmw-motorrad.hu/r1250rt

3+2

ÉV GARANCIA*

***3+2 ÉV GYÁRTÓI GARANCIA
KILOMÉTER KORLÁTOZÁS NÉLKÜL.**

A BMW Motorrad 2018. szeptember 1. után gyártott motorkerékpárjaira 3 év gyártói garanciát ad, amely felár ellenében további 1 vagy 2 évvel meghosszabbítható. A garancia hosszabbítás áráról és egyéb részleteiről a BMW motorkerékpár márkakereskedők adnak tájékoztatást. bmw-motorrad.hu/jotallas

WALLIS MOTOR PEST
1143 Budapest, Hungária krt. 95.
Tel.: (+36 20) 333 4303

MAKE LIFE A RIDE





A BALKÁN ÚTJAIT NEM MINDIG JELÖLIK A TÉRKÉPEN

majd kirobog. Nem sokkal később óriási dübörgésre leszünk figyelmesek – biztos, ami biztos, a két motorszervizes srác pajszerrel a kezében megy ki a kapuhoz lecsékolni a helyzetet. Kiderül: megjöttek az egyáltalán nem kedves ügyfél hasonszórú társai, akik rendesen betámadták az autószer- vizes kollégát, törve-zúzva mindent, amit csak értek. „Welcome to Ukraine” – idézem ekkor fel magamban az ukrán határőr kissé maliciózus köszön- tését. Az utcán sem sokkal jobb a helyzet, hiszen bármikor simán szembe jöhet az emberrel egy-két félmeztelen, kötekedő, ordibáló részeg. A félmez- telen utcai grasszálás egyébként még a fővárosban is teljesen hétköznapi dolog – mi több trendinek számít. Persze, nem a csajok körében, sajnos... De ha már a lányoknál tartunk: az Ukrajnában töltött hét alatt végig szerel- mes voltam. Az itteni fiatalabb nőknek kb. 95%-a amolyan topmodell al- katú. Nem is fér a fejembe, hogy egy ilyen tré helyen miként lehet ennyi jó csaj. Ha másért nem is, ezért irigylem az ukránokat.

ÚRCSA MÓDON A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRÁVAL SEMMI PROBLÉ- MÁM NEM AKADT. Az utak állapota viszont egyenesen döbbenetes, mi több sok helyen egyenesen életveszélyes. A legalattomosabbak a déli szinte lövészárók mélységű nyomvályúk, amelyek sokszor sávon belül is négy sorban futnak. Előfordult, hogy előzés után sokáig nem tudtam visszasorolni a sávomba, mert az annyira tele vályúkkal. Aztán ott a tan- kolás, amely szintén sajátos módi szerint zajlik. Az eljárásrend a következő: bemész az üzletbe, megmondod, mennyi naftát kérsz, kifizeted, majd ki- mész és tankolsz. Ha nem így teszel, könnyen lehet, hogy trombitának nézik a járművedet, amíg odabent rendezed a cechet. Tekintettel arra, hogy az autólopás, sőt -rablás sem ritka, a négykerekűekre is fokozottan vigyázni kell. Egy ukrán srác a kocsijában megmutatta az „ukrán centrálzárat”, amely automatikusan reteszeli az összes ajtót a motor beindításakor. Persze, nem a gyerekvédelem miatt, hanem azért, hogy a piros lámpánál való várakozás

EGY VÉGELLÁTHATATLAN UTAZÁSSÁ VÁLT AZ ÉLETEM...

közben – a GTA-ban látott minták alapján – nehogy valaki úgy gondolja, hogy helyet cserél veled a bal egyen. Ja, az aknafedelekéről majd' elfeled- keztem: ezeket jobb elkerülni az olyan forgalmas helyeken is mint Kijev, mert sokszor egyszerűen hiányoznak – az még a jobbik eset, ha pár, a tá- tongó lyukba dobott régi gumiabroncs és némi szemét jelzi a veszélyt. És hát igen, a szemét... Az utak mentén mindenfelé defektes teherautógumik vannak eldobálva, de az ember orrát sűrűn megcsapja az elütött és ottha- gyott döglött állatok szaga is. Ami még feltűnt, az az, hogy az ukránok na- gyon szeretik az erős színeket. A boltokban már-már szürreális, neonzöld és élénk piros szendvicseket árulnak, de a benzin is ríktó zöld. Utóbbi ese- tében valószínűleg elnézték az üzemanyagba keverendő víz és festékanyag arányát. (Cserébe a benzin legalább olcsó, kb. egy euró literje – igaz, a más- kor kb. 400 kilométer után felvillanó tartalékjelző lámpa itt már 300 kilo- méter megtétele után világítani kezdett.) A járműparkot tekintve erősen elkülönül egymástól a vidék és a nagyváros. Előbbi helyen régi, ütött-kopott Ladák uralják az utakat, utóbbiak utcáin pedig mindenütt luxusautó, amerre csak néz az ember (esküszöm, az út során sehol nem láttam ennyit). Ukrajnában nem annyira a Mercedes a nagy szám, mint inkább a Lexus, az Infiniti és az Acura. Toyota is bőven akad – amelyeknek többsége persze Highlander és Land Cruiser. Egyéb- ként ellátogattam Odesszába is, ahol potom 3 euróért már tengerparti hos- telben éjszakázhat az ember, ha pedig reggelit is óhajt, plusz egy euróért azt is kap. Persze, máshol is ilyen, európai szemmel egyenesen vicces árak- kal találkozni. Azonban nemcsak az olcsóság miatt érdemes elmenni Uk- rajnába, hiszen olyan meghökkentő élményeket gyűjthet ott be az ember, amilyeneket máshol garantáltan nem.

Ukrajna után a kontinens legészakibb, majd a legdélebbi pontját céloztam meg – de erről bővebben majd a következő részben...



ÚTRAVALÓ

PÉNZ

Nem érdemes mindig helyi valutát váltani – ha nem muszáj, én sem teszem. Ahol lehet, kár- tyával érdemes fizetni. Többféle ingyenes pre- paid hitelkártya van már a piacon – a legújabb és talán a legjobb közülük a Revolut –, ame- lyekkel még annál is jobban jössz ki fizetéskor, mintha a legjobb árfolyamon váltott készpénzt használnál. Mindenképpen érdemes vala- mennyi eurót készpénzben, kisebb címletek- ben magánál tartania az embernek.

SZÁLLÁS

Nekem nagyon bevált a Booking.com. Egyik nagy előnye, hogy öt foglalás után magasabb kategóriába sorolnak be, aminek folytán szá- mos helyre 15% kedvezménnyel foglalhatsz. Bár az Airbnb-n is vannak jó ajánlatok, annak hátránya, hogy nincs azonnali foglalás – meg kell várnod, amíg a vendéglátó visszaigazolja az érdeklődésedet. Last minute szálláskere- séskor tehát nem ez a legjobb megoldás. Ott van még a couchsurfing is, amely sok szem- pontból szuper (ismerkedési lehetőség a helyi- ekkkel, költséghatékonyság stb.), viszont sok szervezéssel jár. Csak akkor ajánlom, ha van arra kapacitásod és kedved, hogy folyamato- san tartsd a kapcsolatot a vendéglátóiddal. A jó öreg vadkemping azoknak jó megoldás, akiket nem zavarnak a kényelem terén tett kompromisszumok. Nekik viszont óriási él- mény lehet, mert egy-egy éjszakára fantasztí- kus helyeken üthet táborot az ember. Ráadásul motorral olyan eldugott helyekre is bejutha- tunk, ahová más járművel nem. Jómagam a

park4night mobil app segítségével kerestem vadkempingező helyeket.

A fizetős kempingeket viszont én magam so- sem használok, mivel nagyon drágának talá- lom őket. Sokszor annyit kérnek a sátorhe- lyért, valamint pár extraért, amennyiért az ember már rendes, minden komforttal ellátott szobát kap.

ISMERŐSÖK ÉS MOTOROS TÁRSAK

Előszeretettel keresek a Facebookon kontak- tokat azokon a vidékeken, amelyeken megfor- dulok. Általában ezekből az ismeretségekből kerekednek ki a legjobb élmények.



INTERNETHASZNÁLAT, TÁJÉKOZÓDÁS

Az EU-s roamingegyezmény jóvoltából ma már az EU tagországokban is olyan tarifákkal tele- fonálhatsz, mint belföldön. Az adatforgalom is



ugyanannyiba kerül, de itt vigyázni kell, mert előfordulhat, hogy az előfizetéshez tartozó tel- jes belföldi adatforgalmi keret külföldön nem áll rendelkezésre. Arról, hogy a te előfizetésed esetében mi a helyzet, mindenképpen tájéko- zódj indulás előtt.

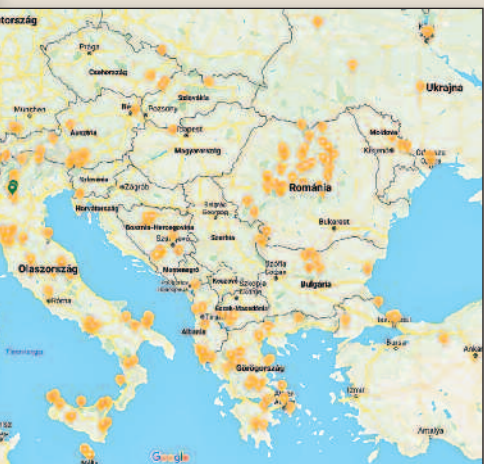
Az EU-n kívüli országok esetében a telefonálás igen sokba kerülhet, nem is szólva az adatfor- galomról. Ilyen helyeken feltöltős SIM-kártyát érdemes vásárolnod, ha hosszabb ideig ott vagy. A navigáció zabálja az adatot – erre az a megoldás, hogy letöltöd a Google Maps-ről a megfelelő térképet, amely így azután offline is a rendelkezésedre áll. Jómagam az internete- zést legtöbbször a benzinkutakon általában el- érhető ingyenes wifivel oldom meg.

BIZTONSÁGI ÓVINTÉZKEDÉSEK

A legértékesebb dolgaimat a két zárható oldal- dobozban tartom, a kevésbé értékeseket pedig egy vízálló henger táskában. Ha a motort csak olyan helyen tudom letenni, ahol nem tudom szemmel tartani, a személyes irataimat, vala- mint a drágább elektromos kűtüimet magam- mal viszem egy hátizsákban.

A sisak biztonságba helyezése általában fogas kérdés. Én magam erre a célra tartok egy la- katot, amelyet a lábtartóra akasztok és a váz- hoz rögzítem vele a bukót. Így módon az nincs szem előtt és védve is van.

Ha hosszabb gyalogtúrára indulok, a motoros ruhát csak az ülésre pánтоzom, a csizmát pedig aláteszem. Még soha nem volt ebből kel- lemetlenség.



A kisebb térképen a Geri és virtuális motoros cimborái által látogatásra érdemesnek ítélt helyszínek vannak bejelölve.