

## Egy régi beszélgetés!

Neuser Lajos versenyzett! Motorversenyző, egyesületi vezető, szerelő, versenyszerelő, csapatvezető, és eközben „föltalálta” a Spartacust és - persze csak egyebek között - a háború alatt csapatvezetősködött Jugoszláviában. Azt gondolnánk eztán a többszörös magyar gyorsasági bajnokról, a superbike vb-sorozat résztvevőjéről, a Szadán helyre műhelyt üzemeltető régi motorosról és tanárról, hogy meglepetést már nem tud okozni nekünk, erre tessék; birodalmába lépve olyan szerszámokkal találkozunk, amelyeknek elvileg semmi keresnivalójuk nem lenne ott. És akkor a Talmácsi-sztoriról még nem is beszéltünk.



*Fú, ilyen még van?!*

Látja!

*Kié ez a..., ez a...*

Ez a muzeális értékű Simson?

*Úgy van!*

Az egyik falumbelié. Tudja, hogy van ez... Hozzák, hogy Lajoskám, ez romlott el, azt kéne megcsinálni. Én pedig megcsinálom, mert az hogy' nézne ki, ha azt mondanám: te, komám, vidd innét a motorodat!

*Minimum kiátkoznák!*

Ráadásul az itteni rendőrnek van egy MZ-je...

*Csak nem ide hozza?*

De.

*Akkor sok gondja nincs a záróvonallal.*

Maradjunk annyiban, hogy az illető rendőr nem utál.

*Az meg ott micsoda?*

Fogtechnikai labor egy része: a fűrő. Itt tunningolok ennél az asztalnál; a helyi járgányokon kívül csak versenymotorokkal foglalkozom. Meg is mutatom, hogyan szoktam... Na, milyen?

*Kezdek félni. Ez a fogfűrőzéses hengerezés megszokott dolog önöknél?*



- Cseh, szlovák, ex jugoszláv krossozók rakatják össze a motorjaikat.

Az összes öreg szerelő ilyet használ.

*Mennyi idő alatt készül el egy henger?*

Három nap, maximum egy hét. Versenymotorok hengere egy hónapba is beletelik. Amúgy cseh, szlovák, exjugoszláv krossozók nálam rakatják össze a motorjaikat; egyébiránt a Tóth Team edzője és szaktanácsadója vagyok, igaz, a gyár nem enged beleszólást semmibe. A baj az, hogy közben a motor nem szolgálja ki Tóth Imrét a vb-futamokon.

*Régen ilyesmi nem fordulhatott elő!*

De nem ám! Az általam gründolt Spartacus vezetője voltam a hetvenes évek elejétől: azok a versenyzők, akik valamiért nem voltak szimpatikusak a Honvédnak és a Zalkának, vagy csak nem fértek be e két klubba, már nálam is voltak. Az öreg Rizmayer volt az első gyorsasági licencces versenyzőm, aztán a Gratzagi, és itt mentek Magdáék, de az öreg Talmácsi is a Spartacusban egerészett. Talma két fia és az én két fiam együtt születtek, egy járókában játszottak. Hogy mennyire közeli a kapcsolat, arra példa: amikor Talmácsi Gabi megszületett, én vittem haza a kórházból, mert az apjának gerincproblémái voltak. A két kis Talmából versenyző lett, én viszont eltiltottam a fiaimat a motorozástól.

*Hoppá!*

Huszonhárom évig versenyeztem: három ujjam vége nincs meg, fejemben nyolc öltés van, lapockám repedt, térdeim szinte nincsenek...



- A helyi rendőr is ide hordja a motorját. Nem is büntetik meg soha gyorsajtásért.

*És még sorolhatná.*

Bizony. Olyan aktám van a Sportkórházban, hogy a Háború és béke ahhoz képest füzet. Ez egy ilyen sport. Volt idő, amikor a terheléses vizsgálaton úgy jelentünk meg a kórházban, hogy Harmati Árpi egész oldalát gipsz borította, Szabó Bregyónak széné volt égve a bokája, én meg próbáltam menni a műtött térdeimmel... Csak a frissen gyógyult Juhász Karcsi látszott egészségesnek. Először, naná, Karcsi lépett fel a futópadra, viszont két perc után kikészült; egy atléta csajt éppen mellettünk vizsgáltak, huszonöt perc után könyörögve kérték, hogy hagyja már abba. Aztán lejött egy professzor, hogy azonnal menjünk innen, ezt a társaságot még egyszer meg ne lássa... Nem álltam meg, hogy ne kérdezzek vissza: Professzor úr, eddig mennyivel ment a leggyorsabban? Hát, válaszolta, én nem szoktam száguldozni, de a fiammal mentünk már százhússzal is. Igen? Mi kétszáznál gyorsítunk!

*Átmentek a rostán?*

Persze. Amúgy nem volt nagy csoda, hogy így néztünk ki: akkoriban évente halt meg valaki... Látja azt a posztert?

*Hogyne.*

Mindenki meg akarja venni. Régi klasszisok, annyi idősek, mint én; ő ott, például, Talmácsi jelenlegi csapatfőnöke, Martinez. De akad itt, ahogy látja, egy csomó relikvia is a képek mellett. Versenyzői pályafutásom után sokat dolgoztam külföldön; voltam minden, a csicskától kezdve a vezető technikuson át a csapatvezetőig, Ausztriától az NDK-n át Franciaországig. Utóbbi helyszínen a dúsgazdag Gras család feje azt mondta nekem: ha elintézem, hogy fiam abba hagyja a versenyzést, akkor a tengerparti nyaralójában annyi időt töltök családotul teljes ellátással, amennyit csak akarok.

*Elintézte?*

Dehogy: jót röhögtünk ezen a Gras gyerekekkel.

*Vezetőként mit tudott ön, amit más nem?*

Legelőbb is spórolni; a költségvetést mindig úgy készítettem el, hogy abban precízen ki volt számolva minden. Hogy is mondják ma? Költséghatékonyan dolgoztam; olyannyira, hogy egyszer, amikor leadtam a rendelést harminc dugattyúra, főnökeim röhögve átírták ötvenre, mondván, a harminc az hülyeség, és kell az ötven. Mit gondol, mennyit használtunk el? Harmincat. Akkoriban mondták, hogy na, a Neuser még a mosogatóvízzel is spórol, de hát mit csináljak: az itthon eltöltött évek után nem tudtam megszokni a bőséget. Előnyt jelentett az is, hogy tudok hangolni; hogy van fülem a motorokhoz. Ha valaki megy, és beteszi hatodikba, megmondom, mennyit forog a motor. És nyilván sokat nyomott a latba, hogy versenyzőim bajnokságokat nyertek.



- Amikor a kis Talma született én vittem haza a kórházból!

*Szép idők lehettek!*

A legszebb az volt, amikor életem első nemzetközi futamára utaztam. Kielcében szerepeltünk, és avatásképpen Juhos Árpiék jól elverték a seggem. Előtte, a buszon hegyi beszéd is volt; idősebb Reisz tartotta, hogy na, fiacskám, büszkék vagyunk rád stb. Aztán jött az igazi megpróbáltatás, a verseny. Az első edzésen azt sem tudtam, hol vagyok; elindultam, hogy belőjem a pályát, de nem volt előttem senki. Mentem, mentem, aztán odaértem az egyik széles, balos kanyarhoz, de olyan élesnek tűnt, hogy inkább egyenesen haladtam tovább. Akkor lett gyanús a dolog, amikor befogtam egy teherautót, amelynek a hátsó részén két, karikatúraszerűen buta fejű ember meredt rám, és ahogy kell, a seprű bele volt állítva a platóba. Kisvártatva egy kis falu mozijánál voltam; a korláton ülő fiatalemberek szintén döbbenet néztek, aztán a szökőkútnál már magam is úgy gondoltam: jobb lesz, ha visszafordulok. Ekkor vettem észre, hogy négy versenyzőtársam követ: nekik is új volt a pálya, azt hitték, én tudom a tutit... Röhögve, egymás mellett motorozva indultunk vissza;

közben beért minket egy szirénázó autó, a versenybíró a fejét fogta, idősebb Reisz pedig elkezdett kiabálni: hát, fiacskám, b... meg... Később, bármikor is találkoztam eltévedt pályatársaimmal, mindig megünnepeltük a jeles eseményt. Lehet, hogy leittasodtunk. *Jó kis társaság lehetett.*

Nem voltak egyszerű palik, az biztos. Olyan sörnyítőversenyeket rendeztünk, hogy nemcsak sörösüveget tanultam meg sörösüveggel felbontani, hanem sörösüveget zárt kólásüveg kupakjával is.

*Van otthon egyáltalán sörnyítőja?*

Maga szerint?

---

/2008-ban történt!/ Bő két hét múlva - konkrétan augusztus 17-én - a hazai motorosympatizánsok egy csoportja az ellenőrzése alá vonja Brnót, és remélhetőleg annak tapsol majd, hogy Talmácsi Gábor tovább folytatja fölzárkózását a 125 köbcentis géposztály világbajnoki versenyében. Az előjelek mindenestre nem rosszak: részint azért nem, mert alanyunk folyamatosan halad előre, részint pedig azért nem, mert a cseh város létesítménye egyike azoknak a gyorsasági pályáknak, amelyek módfelett kedvesek a címvédőnek. És akkor ehhez még azt is tegyük hozzá, hogy Talmácsi ügyes sportember: például képes egy megmérés alatt két dobogós helyet is a magáénak tudni. Ennek bizonyosságául legyen elég annyi, hogy „Talma” a brnóit megelőző, még július közepén abszolválta Német Nagydíjon a harmadik helyen végzett, ekként fölkapaszkodott az összetettbéli vetélkedő képzeletbeli dobogójának harmadik fokára is. Az állás mintegy materiális formában is: 1. Mike di Meglio (francia) 166 pont, 2. Simone Corsi (olasz) 136, 3. Talmácsi Gábor 109.

Hogy a sportág első magyar világbajnoka állhatna előrébb is, az, persze, nem kérdés; állhatna hát. Na de hol a motor fuccsolt be (most soroljuk?), hol magamaga volt a kellenél kicsit izgágabb (esős erőpróbán kicsúszás az élről)... A Sachsenringen pedig az történt, hogy a legjobb pozícióból startoló kedvenc rossz rajtot vett, ennek nyomán csúnyán - egészen a tizenkettedik helyig - visszaesett. Eztán viszont nem akadt különösebb probléma; amiként az egy küzdőtől megszokott, Talmácsi fölzárkózott, s csak tépett előre. Hogy aztán - jóllehet motorosunk koncentrált erősen - azt tapasztalhatta megint laikus és szakértő: a gépben nincs „több” kakaó. Talmácsi a viadal után említette is, hogy képtelen volt befogni a másodikként célba érkező német kollégát, Stefan Bradlt. Mindazonáltal az „állandó” pszichológusát, dr. Vura Mártát maga mellé kérő, s a beszélgetéseknek hasznát látó Talmácsi csöppet sem mutatkozott elégedetlennek; főként, mert most következnek azok a versenyhelyszínek, amelyeket kiváltképpen kedvel, s mert az évadnak koránt sincs vége. Következésképpen - noha ezt Talmácsi nem mondta ki - a címvédés sem elképzelhetetlen...

A németországi hazaérkezés után „Talma” a Balatonra kocsizott a barátaival, részint aktív pihenéssel egybekötött kikapcsolódás, részint a sztárvendégként abszolválta, Kékszalag elnevezésű vitorlásverseny apropóján. Autó, motor, vitorlás... Ennyi jármű után mit is mondhatnánk, mint azt: bízunk abban, hogy megy majd a szekér is...





Murányi András  
2008. 07. 30, cikk nyomán!