

Kentoya tour 2008

(druhý díl, dokončení)

Martin Králíček (mkralicek@gmail.com)

Střední Asii

V předchozím díle jsme se podívali do Číny, kde začala naše letní cesta. V tomto dokončení se profrčíme postsovětskými republikami střední Asie, poté přes Irán a Turecko zpátky domů do Evropy. Podíváme se také na to, jak v tomto 17 000 km dlouhém testu obstály motocykly Kentoya.

Pamír

Po odjezdu z posledního čínského města – Kašgaru nás čekala menší administrativní překážka v podobě čínsko-kyrgyzské hranice. Pro přechod jsme zvolili sedlo Irkeshtam ve výšce 3005 metrů a čínské celníky jsme tak trochu zaskočili. Motorkářské výpravy tu prostě nejezdí, pro takovou situaci nemají příslušníci žádné instrukce. Do olympiády tři dny a teď takováhle lapálie... Po hodince vyjednávání a poté, co šéf celníků v rychlém sledu vyčerpal všechny nápovědy – přítel na telefonu, nápovědu z publika a 50 na 50 (zavřít či pustit?), všechno dobře dopadlo a my si to valíme územím nikoho mezi frontou nákladáků čekající na odbavení do Kyrgystánu. Tam nás čeká přátelské přijetí, pár vět v ruštině a za pět minut jsou všechny formality vyřízeny a vyrážíme vstříc další z nejvyšších silnic světa – Pamir highway.

Slovo highway sice v angličtině znamená hlavní silniční tah či dokonce přímo dálnici, ale tady jsme rádi, že máme motorky terénní, protože značná část této dálkové trasy vede šotolinou a kamením. Ostatně není se čemu divit, když poslední opravy této vysokohorské silnice dělali Rusové před dvaceti lety a ve velehorách, nejvyšší bod je sedlo Ak-Baital 4655 metrů nad mořem, nějaký lepší povrch stejně dlouho nevydrží. Příjemnou změnou je fungující ruština – v Číně jsme si s domorodci nepokecali ani při nejlepší vůli, ale tady umí rusky každé malé děcko, takže hned první ráno jsme pozváni na pasteveckou snídani do jurty.

Hranice do Tádžikistánu nejsou větší překážkou – kolem deváté ráno budíme velitele hraničního přechodu, který po včerejší divoké noci rozjíždí pracovní den jen se značným úsilím a množstvím alkoholu v krvi, pak následuje dlouhý výjezd do hraničního sedla. Svérázným koloritem v těchto oblastech je také tankování benzínu. Klasické pumpy tu nehledejte, je třeba se ve vesnici či městečku vyptat, kdo a kde benzín prodává, a tenhle obchodníček vám pak ze zašpiněné bandasky odměří požadované množství kapaliny, která se s notnou dávkou fantazie dá snad nazvat benzínem. I podle místních je kvalita mizerná, oktanů tak sotva osmdesát. Kupodivu naše motorky s tím problémem neměly, jen spotřeba je malinko vyšší.

Tak trochu Afgánistán

Po pár stech kilometrech se silnice zlepšuje, takže si říkáme, že trošku potrápíme naše Kentoye v terénu a z hlavní "dálnice" odbočujeme na jih přes další čtyřtisícové sedlo do Wakhanského koridoru. Tady už asfalt není stovky kilometrů vůbec žádný, zato se sem občas z Afgánistánů zatoulá velbloud. Cesta Wakhanským koridorem totiž vede podél řeky Amu Darya, která tvoří Tádžicko-Afgánskou hranici. Donedávna pro cizince zcela uzavřená oblast hlídána ruskou armádou. Nyní si tu užíváme pocit volnosti a svobody – za den potkáváme maximálně tři auta; většinou vojenská. Jízda samotná je pořádná zabíračka – šutry, prach, šterk a písek, občas roleta – na motorce máme každý 60 kilo krámů a vezeme ještě dvacet litrů benzínu v kanystrech, což dává případnému položení stroje ten správný adrenalinový náboj. Po pár dnech se zdárně dostáváme do civilizace – na oslavu si dáváme zmrzlinu a rozhodujeme se, že spláchneme prach v místních lázních.

Lázně Garam Chasma jsou horské, miniaturní - vlastně jen pár bazénků s horkou vodou, která pramení v nedalekém zřídle. Vše se tu už poněkud rozpadá – lepší časy jsou dávno pryč ale přesto si užíváme relax v horké vodě se studeným pivkem. Seznamujeme se postupně s dalšími návštěvníky, těch pozvání na panáka vodky je na muslimskou zemi nezvykle dost. Odmočit špínu v horké vodě přijel i chlapík, který se nám představuje jako Mek, povoláním bandita a ochotně ukazuje drahé kameny, které nosí po kapsách. Na rozloučenou nám dává telefonní číslo s tím, že se máme určitě stavit až pojedeme kolem. Nabídku však nevyužíváme, ale odpočati míříme do hlavního města Tádžikistánů – Dušanbe, kde trávíme více jak týden čekáním na uzbecké vízum.

Dál na západ

Popisovat všechny zážitky, které nás na tříměsíční cestě domů potkaly, by vydalo na knihu. Mezi ty kurióznější patří třeba jízda šest kilometrů dlouhým tunelem v severním Tádžikistánů. Tunel byl sice slavnostně "otevřen" již před dvěma lety, ale ještě není tak úplně hotový – chybí osvětlení a ventilace, zato přebývá asi čtyřicet centimetrů vody, která místy tvoří poměrně slušně tekoucí řeku. Z protekce nás dělníci pustili přes den, kdy sem doprava kvůli pokračujícím stavebním pracím nemůže, takže jsme si ještě užili kličkování v řece mezi stroji.

Kulturně jsme se povznesli v historických městech hedvábné stezky – uzbecká města Samarkand a Buchara mají neopakovatelnou atmosféru s krásnou kachlíkovou architekturou. V Buchaře hledáme levnější nocleh a místní cyklista nás na motorkách protáhne skrz křivolaké uličky starého města. Ovšem místo, kde jsme nejvíc zírali, byl Turkmenistán. Izolovaná země posetá pozlacenými sochami zesnulého prezidenta Nazajeva, benzín za tři koruny litr, svérázná architektura hlavního města Ašchabádu a paranoidní všudypřítomná policie.

Irán, Turecko a domů

Země, které tvoří často cíl dálkových výprav evropských motorkářů jsme už jen prosvištěli bez větších zastávek. V Iránu probíhal postní měsíc ramadán a to zde český motorkář s věčnou chutí na vychlazenou desítku moc legrace neužije. Alkohol samozřejmě v Iránu nekoupíte vůbec; během ramadánu by však správný muslim neměl od východu do západu slunce vůbec jíst a pít, takže i většina obchodů a restaurací otevírá až po setmění. Automobilová doprava v iránských městech je velmi hustá – místní totiž mají zázračné kartičky na slevu na benzín, takže tankují ani ne za dvě koruny litr. My, jako cizinci bez nároku na slevu, musíme platit téměř korun sedm.

Východní Turecko je úžasná liduprázdná země s perfektními silnicemi jenom těch 42 Kč za litr benzínu je po té iránské láci nepříjemný šok. Přímo na iránsko-turecké hranici se také potkáváme s kamarády, kteří jedou na motorkách z Indie. Pár dní si už upřesňujeme polohu SMSkama, takže nakonec to setkání vyšlo. Všechny nás to ale už táhne domů, takže jedinou větší zastávku děláme ve středním Turecku v Kappadokii, místě známém bizarními skalními útvary.

V Istanbulu zažíváme na mostě přes Bospor mezikontinentální zácpu, policajt je trochu nervózní, když hned na konci mostu stavíme a děláme fotky. Po pár hodinách v Evropě se počasí začíná měnit a my rychle vyndáváme z batohů svetry a bundy. Hlavní tahy v Rumunsku dostávají díky dotacím z EU nový povrch, což je oproti předcházejícím letům příjemná změna. Někde je hotová jen půlka silnice a na druhé se pracuje, takže každou chvíli je doprava řízená jednosměrně semaforey. Některým Rumunům to dělá potíže pochopit, takže dochází k legračním situacím, kdy auto jedoucí na červenou zděšeně couvá a uhýbá do staveniště před proudem protijedoucích. Na hranice s Maďarskem se dostáváme zcela novým hraničním přechodem v Cenadu; je neděle a na dálnici na Budapešť potkáváme spoustu motorkářů vracejících se z nějakého velkého srazu. Do Prahy přijíždíme přesně po třech měsících pozdě večer 23.září a můj tachometr ukazuje 17 117,2 km.

Rekapitulace

Cesta byla zatěžkávací zkouškou jak pro nás, tak pro motocykly Kentoya, které jsme si vybrali pro tuto cestu. Všechny tři motorky zdárně absolvovali celou trasu po vlastní ose – nikde jsme nemuseli potupně shánět transport a po cestě jsme řešili pouze drobné opravy – prasklé dráty zadního kola, výměna vrtule u chladiče, nový usměrňovač napětí či ložisko zadního kola. Tyto opravy jsme dělali obvykle svépomocí v polních podmínkách či v hůře či lépe vybavených motodílničkách. Kamarádi, kteří se sázeli, kde že se nám ty čínské motorky rozpadnou, tak protahovali obličej – i my jsme byli překvapeni tím, že takto dlouhou a náročnou cestu lze uskutečnit i na motocyklu, jehož pořizovací cena je několikanásobně nižší než u motorek věhlasných značek.

Kentoya BT400 Velas

Motor:	Čtyřdobý vodou chlazený
Objem:	386.8 cc
Maximální výkon:	20 kW při 7500 rpm
Palivový systém:	CDI
Startér:	Elektrický
Pneumatiky vpředu:	3.00-21
Pneumatiky vzadu:	4.60-18
Přední brzda	Kotoučová
Zadní brzda	Kotoučová
Rozměry (mm)	2155×880×1215
Rozvor (mm)	1400
Světlost (mm)	300
Výška sedadla (mm)	880
Objem nádrže (l)	9
Průměrná spotřeba	3.8-4.2 l/100 km
Maximální rychlost (km/h)	100

Vlajka	Země	Ujeto km	Počet nocí	Cena benzínu léto 2008 (USD = 16 Kč)
	Čína	8590	44	14 Kč/litr
	Kyrgyzstán	109	2	15 Kč/litr
	Tádžikistán	1567	19	18 Kč/litr
	Uzbekistán	383	2	12 Kč/litr
	Turkmenistán	837	4	3,50 Kč/litr
	Irán	1851	9	6,60 Kč/litr
	Turecko	2072	8	43 Kč/litr
	Bulharsko	582	2	27 Kč/litr
	Srbsko	78	0	---
	Rumunsko	292	1	18 Kč/litr
	Maďarsko	419	2	29 Kč/litr
	Slovensko	83	0	---
	Česká Republika	254	0	31 Kč/litr
CELKEM		17 117 km	93	