

## Kentoya na hedvábné stezce

Dva měsíce před letošní olympiádou odstartovala tříměsíční expedice cestovatelů Martina Králíčka, Jana Sixty a Petera Hrušky. Z Prahy odletěli do Číny, do továrny, v níž probíhá výroba terénních motocyklů Kentoya, vzali tři motorky z výrobní linky a vydali se vlastními silami zdolat osmnáct tisíc kilometrů dlouhou cestu.

Motorky nezklamaly, cestovatelé se úspěšně poprali se všemi nástrahami osudu a po jejich návratu jsme se zeptali, jak nápad zrealizovat takové dobrodružství vznikl a co bylo nejtěžší po cestě překonat.

### Jak vznikl nápad zorganizovat ojedinělou expedici?

**Martin Králíček:** Po škole jsem rok pracoval v Malaysii, tam jsem měl i první motorku, tady jsem na ní nikdy nejezdil. A začal jsem se dívat, kde jsou na zemi zajímavá místa, kde by se dalo jezdit. Nejdřív jsem byl v Indii, tam to bylo fajn, ale říkal jsem si, že by se mi líbilo jet do Číny, protože je to zajímavá a velká země. Jenže mě vyděsily tamnější zákony a nařízení, Čína není jako jakákoliv jiná země, kam člověk přijede se svojí motorkou a jezdí si. Ze začátku bylo jasné, že to bude chtít delší přípravu, protože vzít svoji motorku byla nepředstavitelná záležitost. Jediná cesta byla pořídit motorku tam, protože potom není třeba se bavit na hranicích s celníkem ohledně povolení vjezdu. Na tom taky řada cestovatelů skončila - jeli přes celou Evropu, Mongolsko a pak je na hranicích nepustili dál. Takže bylo jasné, že budeme muset motorku pořídit tam, protože když nás někdo zastaví, bude muset on řešit, co s námi dělat a jak nás na motorce dostat pryč. Snažili jsme se cestu načasovat co nejbliž olympiádě, kdy se Čína snažila tvářit mile k cizincům. Někde jsme četli, že se Číňani museli naučit usmívat a ptát se cizinců „Hello, can I help you?“. Tak jsme doufali, že se atmosféra otevřenosti přenese i na případy, jako jsme byli my.

### Proč jste se rozhodli vyrazit na Kentoyách a jak probíhaly přípravy?

**Martin Králíček:** Začali jsme hodně dlouho dopředu a hledali někoho, kdo by nám pomohl zařídit pořízení motorek, jejich nákup přímo v Číně a další organizační pomoc. Na výstavě Motocykl 2007 jsme obcházelí stánky a v Kentoye jsme se setkali s velice vstřícným jednáním, značku naše expedice zajímala a zařídila nám vyzvednutí motorek přímo v jejich továrně. Od té doby začaly přípravy, hodně úsilí bylo potřeba věnovat volbě trasy a vyřizování víz. Číňani nebyli před olympiádou moc nadšeni dávat víza, zvláště potom, co se v Tibetu uskutečnilo povstání. Situaci nezjednodušilo ani to, že ne všechny země, přes které jsme chtěli jet, mají zastoupení v Praze a například pro tádžická a kyrgyzská víza jsme jeli až do Vídně. Základ bylo dostat čínské vízum, na ambasádu jsem kvůli tomu volal šestkrát, člověk samozřejmě nesměl říct, že tam pojedete na motorce a i v žádosti je dobré se vyhnout určitým „citlivým oblastem“ (Ujgursko, Tibet). Navíc se koukali divně, když jsme chtěli vízum na dva měsíce, měli spoustu dotazů, museli jsme nosit potvrzení od zaměstnavatele a podobně. Nakonec se podařilo, ale bylo to o fous, protože po nás už byl pro individuální cestovatele stop stav a byli jsme poslední, kdo do konce olympiády dostal takhle dlouhé vízum.

### Podle čeho jste vybírali kudy pojedete?

**Martin Králíček:** Chtěli jsme najít zajímavou cestu, do Evropy se dá dostat třemi způsoby: severem přes Kazachstán a Rusko to je poměrně fádni cesta, jihem po Karakoram Highway je cesta neprůjezdná i pro cyklisty a poslední možnost vede střední Asií přes Kyrgystán, Tádžikistán, Uzbekistán, a Turkmenistán. Je asi nejzajímavější a kopíruje hedvábnou stezku. Vzdálenostně se cesty výrazně neliší, ale středoasijská je administrativně náročná, protože člověk několikrát překračuje hranice bývalých sovětských republik. To se ukázalo v Dušanbe, kde jsme deset dní čekali na třídní tranzitní vízum do Uzbekistánu. Kromě víz jsme sháněli průvodce a mapy. Představu, co si sbalit jsme všichni měli z předchozích expedic a v továrně jsme řešili už jen připevnění zavazadel. Zvolili jsme variantu nepromokavých cyklistických tašek - na ně Honza udělal úchyty a ty vydržely celou cestu.

**Peter Hruška:** Pikantní je, že já jsem nemotorkář a řidičák jsem si dělal až dva měsíce před odjezdem, hned jak v roce 2008 skončila zima. Průkaz jsem dostal v květnu a v červnu jsme vyrazili. Vlastně poprvé jsem seděl sám na motorce v Číně, když jsme vyjeli z fabriky. Ale nešlo o rychlost, ale o to, překonat vzdálenost. Motorky jsme si vzali sériové, vezli jsme si sebou GPSky, někdy bylo ale zajímavé, že se rozcházela navigace jak s naší, tak místní mapou, kterou jsme pořídili přímo na místě. Problém také byl, že všechny ukazatele jsou napsané v „rozsypaném čaji“, tak jsme pořídili autoatlas pro místní kamionáky. To bylo užitečné, protože nám místní mohli poradit, kudy máme jet. Kromě úchytů brašen Honza vymyslel a nechal v Číně ještě vyrobit nosiče na kanystry s benzínem, protože jsme občas jeli oblastmi, kde by nádrž nestačila.

### **Taková cesta je na techniku hodně náročná, připravovali jste se nějak na případné opravy?**

**Martin Králíček:** Já jsem byl půl roku na motorkách v Indii a hlavně jsme s sebou měli Honzu, který je velmi zručný mechanik, takže jsme v případě oprav hodně spoléhali na něj. V Číně taky není problém najít menší servis nebo dílničku. Občas jsme se potkali s hodně ochotnými lidmi, jezdili většinou na velkých motorkách, ti měli nejlíp vybavenou dílnu nebo věděli, co kde sehnat. Když člověk něco potřeboval, bylo nejlepší zastavit kolegu motorkáře - měli jsme čínsky napsanou větu „potřebujeme mechanika“ a vždycky nám asijská motorkáři pomohli. Ale aby nevypadalo, že jsme jen jezdili po servisech, byly to vyjímečné situace a motorky vždycky dojely. Nikde jsme za celou cestu nemuseli jedinou motorku tlačít nebo transportovat na nějakém přívěsu, vždycky šlo o drobnosti, se kterými se dalo jet.

### **Potkala vás nějaká situace, která mohla ohrozit pokračování expedice?**

**Peter Hruška:** Zážitků bylo ne na pár vzpomínek, ale na knihu, každý den jsme někoho potkávali a pořád se něco dělo. Nikdy se nestala žádná nehoda, že by se někdo zranil, onemocněl, ale stávaly se různé věci hlavně na hranicích. Nedostali jsme se do Tibetu, odkud nás poslali zpátky, všude byly hlídky a vrátili nás sice slušně, ale jasně. Tibet jsme tak museli objíždět, a všude po cestě byly checkpointy, každou chvíli nás nechtěli po asfaltce pustit dál, buď že silnice končí nebo že se tam střílí a jednou jsme si museli cestu dál vydobýt. Ze začátku cesty jsme měli z policie respekt, ale potom, co po nás za čtyři tisíce kilometrů nikdo nechtěl papíry od motorky nebo řidičáky, nám už trochu otrnulo.

**Martin Králíček:** Na kontrolním bodě, o kterém mluvil Peter, se hemžilo spousta policistů, natáčeli se, byly tam novinářky a nejdřív nás poslali se zapsat do knihy. S tím jsme se setkali už několikrát, tak jsme se zapsali a policie na to, že nás stejně nepustí dál, jenže to by znamenalo několikasetkilometrovou zajižďku. To se nám vůbec nechtělo, pořád vymýšleli historky proč je cesta uzavřená, potom nám dali na ucho telefon s někým, kdo anglicky řekl, že „Road is closed“. Jenže bylo vidět, že cesta v pohodě vede dál a přijela delegace, která měla několik velkých stříbrných aut s majákama. Mysleli jsme, že až delegace odjede dál, bude pokoj. Jenže ne, tak jsme se rozhodli sednout si pod závoru. Číňani nevěděli, co s náma, tak nám mávli, ať radši jedem. Byli rádi, že se nás zbaví, k cizincům si opravdu nic nedovolí a bylo pro ně schůdnější nás nechat, než aby je nachytala delegace se stávkující partou dobrodruhů pod závorou. Většinou ale s průjezdem policejních a armádních kontrol nebyl problém - někde jsme je nezajímali vůbec, mávli a jeli jsme dál. Někde naopak pořád, že ne, že tam nesmíme, tak jsme řekli, že máme čas, klidně jsme chtěli postavit stan a pak nás nechali jet dál. Jsou místa, kde jsou checkpointy skoro za každou vesnicí a na pětistech kilometrech vás zastaví třeba pětkrát.

### **S jakými typy silnic jste se za celou dobu setkali?**

**Martin Králíček:** V Číně jsme hodně měnili prostředí, začali jsme na jihovýchodě, kde jsou subtropy a místy tropy, z nich jsme jeli do hor, přes poušť do Kyrgystánu, tam byla cesta hodně rozmlácená. To byla asi nejhorší část, kameny, prach, podél cesty stály rozbité nákladáky a řidiči pořád dokola měnili a spravovali. Někdy bylo jednodušší jet podél cesty než po ní. Jeli jsme po „Pamir highway“, kterou stavěli Sověti a vede do Tadžikystánu, tam ještě zbytky asfaltu jsou, některé úseky se dají jet 70-80 kilometrů za hodinu, ale někde je rozbitý asfalt a někde není vůbec. Klasika je, že asfalt vede do 4000 metrů nad mořem a posledních 500 výškových metrů přes sedlo není nic, jen hlína a trasa,

kterou protáhne na jaře buldozer. Další špatná cesta byla kolem afgánských hranic, tam to byl taky hodně offroad, největší překvapení byl tunel severně od Dušanbe, který už byl slavnostně otevřen, ale ještě není hotový. Pouští se tam jen v noci a přes den se kutá, není tam skoro světlo ani ventilace a teče tam řeka do půli lýtek, občas tam svítí nákladňák a tunel má pět kilometrů.

**Peter Hruška:** Z Dušanbe se to už lepšílo a jakmile jsme byli v Uzbekistánu, začala velmi dobrá silnice, jenže i ta se ale někdy změnila v nejhorší polní cestu. Vždycky jsme si vybírali podle mapy, abychom jeli po cestě, ale ta někdy prostě nebyla. Později se trasa výrazně zlepšila a třeba tři sta kilometrů vedla vynikající asfaltka. Pak přišel Írán a ten je novými cestami vyhlášený a vůbec nejlepší kus asfaltu přišel v Turecku. Tam stojí sice benzín čtyřicetpět korun, ale silnice tam mají čtyři nebo šest pruhů a projede třeba jedno auto za hodinu. To bylo ve východním Turecku, klidně by na komunikacích mohly přistávat letadla, dálnice velmi dobrá, nulový provoz a liduprázdná krajina.

### **V jakých mezích se pohybovala průměrná spotřeba?**

**Martin Králíček:** Průměrná spotřeba se pohybovala mezi třemi a půl a čtyřmi a půl litry, hodně záleželo, jak měla motorka naloženo a kolik kdo váží, jak na motorce sedí a jakým terénem se pohybuje. Záleží i na benzínu, když jsme kupovali palivo u pochybných postsovětských benzínek, tak mělo snad 80 oktanů. I lidi říkali, že je to špatný benzín, motorka bez problémů fungovala, ale spotřeba byla vyšší. I s nákladem a řidičem vezly motorky od stovaceti do stošedesáti kilo, vezli jsme benzín, jídlo, náhradní součástky a pneumatiky. Když motorka padla, tak když jel člověk krokem přes nějakou překážku nebo ze stojanu, jediné, co to odnesly byly řídítka. Honza jednou položil motorku do vody, byla tam snad patnáct, dvacet minut, ale vysušil jí a jela dál. Po pěti tisících kilometrech začaly občas prskat dráty, tak jsme je různě vyráběli nebo sehnali náhradní. Na dvou motorkách odešly kontakty ve ventilátoru, jinak pár drobností, všechno se opravilo nebo vyřešilo nějakým dočasným řešením. Vždycky motorka jela a bůhví, co by člověk dělal třeba v horách, kdy za den potká dva lidi. Se zásadními věcmi problémy nikdy nebyly, v motoru nebo převodovce jsme nedělali za celou cestu vůbec nic. Běžná cestovní rychlost byla kolem padesáti až sedmdesáti kilometrů za hodinu, člověk musí jet opatrně a všude předvídat, jestli někdo nedá přednost nebo jestli se v zatáčce nepohybují třeba husy nebo jaci.

### **Jaká byla průměrná denní ujetá vzdálenost a jak podle vás obstály motorky?**

**Peter Hruška:** Rychlost byla daná povrchem, po kterém jsme jeli, když jsme se vraceli už v Evropě, jeli jsme klidně osmdesát devadesát, ale většinu střední Asie byl průměr třeba čtyřicet kilometrů. Byly dny, kdy jsme v sedm vstali a jeli bez přestávek celý den a najeli 220 kilometrů. Byl jsem příjemně překvapený, že jsme cestu odjeli a nebyl žádný opravdu velký problém, že by jsme museli motorku někam popovést. Expedice byla tři měsíce dlouhá a to, že jsme se vrátili a jsme živí a zdraví a plní dojmů a zážitků, svědčí o tom, že to bylo úžasné.

**Martin Králíček:** Měli jsme vízum na přejezd Číny na dva měsíce a dopředu nás posouvala ujetá denní vzdálenost, kterou bylo potřeba dodržovat, hlavně kvůli platnosti víz jsme museli na některá místa dojet v určitý den. Snažili jsme se držet mezi 250 až 350 kilometrů za den. Líbila se mi síla motoru, motorka je sympaticky živá a i když se naložila a jezdilo se i ve velkých kopcích, koníci tam byli cítit.

### **Jaký je po expedici váš názor na značku Kentoya a vybrali byste si její stroje další náročnou výpravu?**

**Peter Hruška:** Značku Kentoya jsme před naší expedicí moc neznali. O to víc nás příjemně překvapila ochota a pomoc zamestnanců Kentoyi při obstarání motorek a zařizování potřebných dokladů. Bez jejich pomoci bychom jen stěžii tuto expedici podnikli. A co se týče motorek samotných, tak navzdory tomu, že to z hlediska konstrukce nebyly ideální stroje pro cestu kolem světa, tak se nakonec úspěšně popraly se všemi nástrahami asijských i evropských silnic a cest a dovezly nás v pořádku domů. A jestli budeme v budoucnu pořádat další podobně náročnou výpravu, tak určitě opět požádáme Kentoyu o spolupráci.