

Jako důkaz spolehlivosti svých strojů Kentoya několikrát podpořila expedici v sedle svého skútru nebo motorky a letos došlo k realizaci zatím nejodvážnějšího cestovatelského snu. Tři dobrodruzi Martin Králíček, Jan Sixta a Peter Hruška se rozhodli vyzvednout v mateřské továrně tři endura, nasednout a po vlastní ose dorazit do Prahy. Na odvážlivce čekalo přes sedmnáct tisíc kilometrů v těžko představitelných podmínkách a trasa vedla přes víc než deset států. Nejdříve se dobrodruzi vydali podél hranic přes polovinu jižní části Číny, následně přes Kyrgystán, Uzbekistán a Turkmenistán do Turecka a spodem přes Rumunsko a Slovensko do Čech. Všichni jsou zkušení cestovatelé a mají za sebou expedice do míst jako například Mongolsko, Indie, Rusko nebo Skandinávie. Jan Sixta je navíc zkušený mechanik a popularitě akce hrála do karet i olympiáda, díky které se zraky celého světa upíraly právě na nejlidnatější stát světa. Expedice třech odvážných motorkářů je v každém ohledu hodná respektu a Vy se prostřednictvím jejich deníku můžete přesvědčit, v jakých podmínkách žijí lidé v různých koutech světa a jak byli účastníci expedice v různých zemích přijati...

Generální a technický ředitel továrny si nenechali ujít předávání motocyklů



Naši tři krasavci jsou přichystáni



Sluší nám to, co?



Ještě vybrat peníze a jedem...



Tohle všechno musí Kentoya uvézt!



Papírové vídáváme i u nás



Abyste věřili, že jsme v Číně



Ranní vstávání hrůza!



No comment...



Tak takhle vysoko nemíří každá značka



Občas se Kentoya promění v oboživelníka...



a už se práší za kočárem





a je da ...



... je to za mnou!



Přečtěte si rozhovor s účastníky expedice v článku Kentoya na hedvábné stezce

Expedici den po dni můžete absolvovat očima jejího účastníka Jana Sixty - Vybráno z deníku expedice

Po návratu:





Hodnocení motocyklu z pohledu účastníka Jana Sixty: Kentoya vydrží!

Už jsme nějakou dobu doma a tak je čas zhodnotit, jak motorka jela nebo nejela, jestli se vyskytly problémy atd. Celkově jsme najeli 17.137 km, zhruba polovinu po kvalitních cestách, zbytek po horším povrchu, šotolině, případně v brodech nebo blouděním po asijské přírodě.

Motorka mi několikrát spadla ze stojánku, buď začal sjíždět náklad, probořil se stojánek nebo se Kentoya po něčem sklouzla. Za jízdy spadla jen jednou, při brodění řeky v poměrně malé rychlosti a bez bagáže. Zvolil jsem špatný směr, najel do větší hloubky, voda se dostala do sání a stroj byl pod vodou asi čtvrt hodiny. Potom se půl hodiny sušila, vyndali a osušili jsme svíčku, baterku a vzduchový filtr, z motoru se otočením vytlačila voda, nastartovalo se a jelo se dál.

Problémy:

Když fouká silnější horský vítr z levé strany, motorka hůř jede, ale stačí dát pouze kus gumy z levé strany karburátoru. Od 3.000 metrů nad mořem a výš se výkon začíná mírně snižovat a od 4.000 metrů nad mořem je úbytek hodně znatelný. V Evropě se takhle vysoko nikde nedostanete, ale v Himalájích a Pamíru jsme situaci zažili několikrát.

Původní nosič dimenzovaný do pěti kilogramů pod tíhou naší bagáže několikrát praskl. Po zvážení jsme zjistili, že jsme na něm měli naloženo přes 50 kg, takže na to měl právo...

Na stroji nic elektrického neodešlo, měl jsem problém se startérem a startovacím relé, ale vždy se ukázalo, že jsou jen špinavé kontakty nebo přepínače. Zapalování a další základní součásti elektroinstalace jsou bez problému.