

Po osvěžující cestě za polární kruh na modelu Zoom 50 se náš věrný zákazník - pan Waidinger - rozhodl podniknout, tentokrát na Kentoye City One 125, cestu kolem Francie, z níž Vám teď přinášíme několik jeho postřehů a fotografií...

"A ty jsi z jaký země, když jsi Čech?", ptala se mě jedna mladá Francouzka v hospodě nedaleko německých hranic...

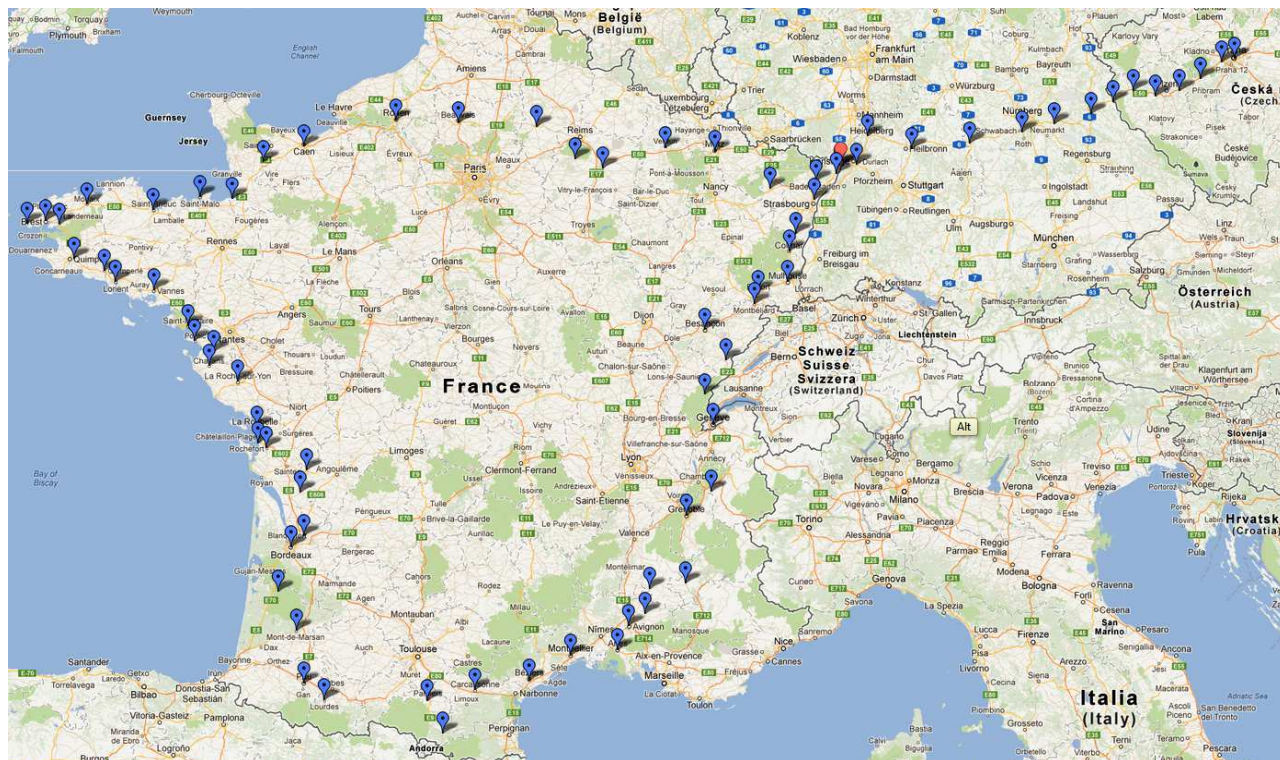
Když před lidmi řeknu Kentoya, většinu z nich napadne skútr čínské výroby s ryze českým dodavatelem. Vzápětí se začnou pohrdavě usmívat a tvrdit, že by si něco takového v životě nekoupili, protože čínské motorky nestojí za nic. Když se zeptám, kolik toho na nějaké čínské motorce ujeli, řeknou, že nic, ale že slyšeli... „To takové maďarské motorky jsou daleko lepší“ řeknou, aniž by věděli, že maďarské motorky jsou montovány z čínských dílů.

Mě při slově Kentoya napadne botanická zahrada ve finském Oulu dvě stě kilometrů pod Severním polárním kruhem, polská rovina táhnoucí se stovky kilometrů všemi směry, Bělověžský prales, město Narva na rusko-estonské hranici, krása litevských dívek (jsou skoro všechny blondaté a štíhlé), kraj kolem Zemplínské Šíravy, lotyšský zemědělec živě se zajímající o cenu půdy v Čechách, poštovní úřad Santa Klause na polárním kruhu, přišerně kyselá chuť nezralých hroznů u města Épernay, ze kterých jednou bude vynikající víno placené zlatem, shrbený stařík od muzea Maginotovy linie v severní Francii, který mi bezzubými ústy sděloval, že zbyli už jen tři kamarádi, kteří se o muzeum starají, a spousty a spousty dalších míst a lidí ze všech možných míst v Evropě, se kterými jsem se na svých bezmála třiceti tisíci kilometrových cestách na těchto nepoužitelných čínských skútrech setkal.

Zatím poslední cestou byla má loňská výprava kolem Francie. Byl jsem si vědom toho, že na rozdíl od cest po severských zemích se mi tady připlou do cesty Alpy, tak jsem zvolil silnější stroj. Konkrétně skútr Kentoya City One 125 ccm. Za pár korun jsem si namontoval pod sedadlo koncovku autozapalovače, koupil jsem sto padesáti wattový měnič napětí, ze silnějšího drátu jsem si udělal držák na cyklobrašny, které jsem háčky zachytil pod plastovými blatníky, za sebe jsem smotal tašku s oblečením, kterou jsem zabalil do stanu a spacího pytle, na řídítko jsem pověsil fotobrašnu a hurá na cesty. Jedinou nevýhodou zavazadel na zadním sedadle je nutnost sundávání bagáže při každém tankování, ale to se člověk za chvíli naučí a na konci cesty už se jedná jen o několikavteřinová zdržení.



První den jsem projel celé Německo a po celodenním balancování mezi kamiony na německé dálnici jsem se na noc uchýlil do kempu ve francouzském Seltzu. Od té chvíle už jsem ani jednou nespěchal, takže maximální rychlost 89 km v hodině, kterou naměřila má GPS, jsem už nepřekonal. A pak už jsem se mohl celý měsíc toulat místy jako Metz, Verdun, Épernay, Reims, Amiens a mnohými dalšími.



Mým prvním vážnějším cílem měla být po třech dnech cesty katedrála v Rouenu. Opravovala se, takže jsem si její fotografii raději koupil. Z Rouenu jsem zamířil na druhé nejnavštěvovanější místo Francie, kterým je Hora svatého Michaela. Tolik turistů jsem snad pohromadě ještě neviděl. Bylo to tam jako na Václaváku při demonstracích. Dostat se z Rouenu mimo dálnici, ve Francii stroj pod 25 kW na dálnici nesmí, přes Caen na Mont-Saint-Michel byl mimořádný oříšek, protože název města Caen se můžete pokoušet vyslovit, jak chcete, ale nakonec ho stejně budete muset Francouzům ukázat na mapě. Ti vám pak okamžitě ukážou směr cesty a gesto doprovodí zvukem, který stejně nedokážete zopakovat, takže je zbytečné se ho učit. U Svatého Michala jsem díky turistům strávil tak šest až sedm minut a uháněl jsem dál směrem na Brest. Jediné, co bych skútru City One mohl vyčíst, je zoufale nepohodlné sedadlo, tedy aspoň na cesty přesahující v kuse 300 km. Takže jsem brzy zakotvil v nejbližším kempu a Brest nechal na ráno. Tam už jsem se začal těšit, až nechám Bretaň s jejím rozeklaným pobřežím, dvojjazyčnými názvy a nemluvným obyvatelstvem za sebou. To se mi k večeru u Saint-Nazaire podařilo a já jsem se mohl ubytovat v kempu u Machecoule. Tam jsem se musel neplánovaně zdržet, protože bylo 14. července a nikdo nikde nepracoval. Nemohl jsem si koupit ani benzín, protože pumpy 24/24 chtějí dávat minimálně 5 litrů benzínu a nějak si mezi sebou podle platební karty dokázaly říct, že beru míň (City One nemá nádrž jako kamion) a začaly stávkovat. Musel jsem čekat, až se otevřou pumpy s obsluhou. Tak jsem aspoň viděl typický vesnický ohňostroj. Byl jenom o něco málo větší než ten novoroční v Praze. Ne nadarmo se říká vtip, který Francouzi nemají moc rádi, že čtrnáctý červenec je svátek ohňostrojů.

Po překonání naftové krize jsem se dostal do La Rochelle. To se pro mě stalo významné hned dvěma věcmi. Začalo být teplo a potkal jsem se s prvními Čechy. Teplo mě potěšilo, Češi taky. Byli tam na autobusocyklovýletu a když zjistili, odkud na tom skútru jedu, přiznali se, že doma mají taky jeden, ale báli se na něm jezdit, aby je někde nenechal. Prohlásili, že se teda asi přestanou bát. Ani se těm motorkám nedivím, že jim nejezdí. Lidi je nechají půl roku stát v garáži a pak jsou našťvaní, že ten krám nejde nastartovat. A ještě jsou překvapení. Když jim řeknete, že motorka musí jezdit, dívají se na vás podezřívavě. Já být motorka, tak jim uteču.

Nejzvědavější jsem byl na město Cognac. Za tím, co v názvu slibuje, notně pokulhává. Bordeaux jsem tedy, abych nebyl ještě víc zklamán, objel po městském okruhu a namířil jsem si to do srdce Pyrenejí. Čekalo mě nejdříve Pau, před kterým jsem vyděsil pár kluků na skútrech, kterých jsem se ptal na cestu, protože se mi snažili cestu na skútru vymluvit s poukazem na to, že je to ještě osmdesát kilometrů daleko, pak Tarbes a na závěr fabrika na zázraky, Lourdy. Čím víc jsem se k nim blížil, tím víc poutníků motajících se středem cesty jsem měl možnost srazit. Nevím, jestli je k takovému riskování přiměla únava, nebo víra, že se stejně za pár kilometrů zázračně vyléčí.

Kvůli hrozící průtrži mračen jsem pak zbaběle ve vzdálenosti sedmdesáti kilometrů minul Andorru, kde jsem původně chtěl v divoké přírodě přespát, a přes Foix zamířil na středověké Carcassonne. Stejně jako u Svatého Michala jsem kvůli mrakům turistů do Cité ani nezajel a město jsem si vyfotografoval z okolních luk. Už jsem se nemohl dočkat Středozevního moře, tak jsem hned další den chvátal do Frontiganu. Říkal jsem si: "v životě jsem to jméno neslyšel, tam bych si možná mohl dovolit zaplatit kemping" a spletl jsem se. Za dva metry trávníku na stan a malou motorku chtěli 52 €. Po osmnácti minutách u Středozevního moře jsem tedy vyrazil do levnějších končin.

Levnější končiny jsem našel v Arles, kde ze slunce zešílel i van Gogh. Nemohl jsem odolat, udělal jsem si den bez aut, skútr jsem nechal v kempu a půl dne jsem pěšky putoval ke slavnému mostu z obrazu Most přes řeku v Arles, který sice původně stál jinde a ještě se nedochoval, tak si tam Francouzi přivezli jiný most odjinud a pak to zapomněli, takže se k němu chovají jako k opravdovému. Hezká vlastnost. My se většinou k opravdovému věcem chováme jako k falešným.

Z Arles už to není daleko do Avignonu, který se proslavil zejména leností kameníků. Zatímco my jsme Karlův most po povodni v roce 1890 v podstatě zrekonstruovali, avignonští založili ruce na prsou a věky se dívali, jak jim povodně most postupně okusují. A ještě o něm mají hezčí písničku než my o Karlově mostě. No posuďte sami: "Na Karlově mostě dva mládenci stáli, divili se tuze, že tak mladou jali." O co poetičtější je tanec a zpěv na mostě v Avignonu.

Po zkušenostech s turistickými lákadly jsem záměrně minul kaňon řeky Verdon a zamířil jsem za levandulí. Dost jsem se bál, že do oblasti levandule nedojedu včas. Taky už v nižších polohách bylo posekáno a za levandulí jsem musel až do tisíce metrů na mořem. Ale stálo to za to. Za Nyons už jsem namířil na Grenoble, Chambéry a Annency a skončil jsem kousíček od Ženevy u vrátnice CERNu. Původně jsem tam ani nechtěl, ale když jedete půl dne a pořád míváte odbočky k jednotlivým vrátnicím CERNu, nakonec vás to zhypnotizuje a neodoláte. Trochu jsem se rozpakoval zeptat se krásné strážné ve vojenské uniformě, jestli si můžu vyfotografovat skútr před vrátnicí. Skútru to prospělo, od té chvíle byl nějaký živější. Ale spíš si to jen namlouvám.

Francii jsem navštívil kvůli jazyku a kvůli povídání s lidmi, takže jsem se snažil jet co nejdelší dobu po francouzské straně. To jsem ještě netušil, že Francie končí v Alsasku. Projel jsem Pontarlier a Belfort a najednou byl u Colmaru konec. Jakmile jsem promluvil francouzsky a oni zaslechli cizí přízvuk, automaticky spustili německy. Tak jsem to ještě dva dny vydržel a dojel až do Lauterbourgu, ale když jsem tam pak viděl skupinu Němců hrát pétangue, vzdal jsem to a vyrazil jsem domů. Německo jsem přejel za jeden den a už jsem se docela po měsíci a zhruba osmi tisících kilometrech těšil domů.

Málem jsem zapomněl popsat závady té nespolehlivé čínské motorčky. Takže, abych to napravil: Sotva jsem za Plzní zavolal manželce, že se blížím k domovu, praskl mi na dálnici u Stříbra klínový řemen, který má normálně vydržet asi čtyři tisíce kilometrů a naprosto nespolehlivě vydržel jenom necelých deset tisíc. Naštvalo mě to, protože stát se to o tři sta kilometrů dřív, měl bych odtah zadarmo a rezervní řemen jsem měl jako spotřební materiál samozřejmě s sebou. Takže jsem zavolal asistenční službu a po chvíli se mi ozval místní mechanik s nabídkou odtahu za 25 Kč/km, který vzdálenost po přesném určení místa, kde stojím, odhadl na 80 kilometrů tam i zpět. S těžkým srdcem jsem souhlasil a pro jistotu jsem zapnul GPS. Mechanici podobnou věc sice nikdy neviděli, ale byli to profesionálové, takže celá výměna zabrala asi půl hodiny. Zaplatil jsem montáž, se kterou jsem byl spokojen a bylo mi řečeno, že majitel, v té době už nepřítomný, říkal, že na dopravě jsme se dohodli. Ejhle, spletl se ve svůj prospěch jenom o 50 kilometrů. Konečně v Čechách, pomyslel jsem si.