

## **MÝTUS O TOM, ŽE NA DÁLKOVÉ EXPEDICE SE HODÍ JEN VELKÁ ADVENTURE ENDURA, LEHCE VYVRÁTIL RADEK PFUDL. ZA TÝDEN DOJEL DO ALŽÍRU A ZPĚT PO OSE NA KENTOYE TRIGGER 200.**

Proč vlastně Radek vyrazil do Afriky s Kentoyou a ne na svojí KTM? "Protože jsem chtěl dokázat, že se taková cesta dá pořídit i levně. I když nejsme milionáři, vždycky někdo nařuknul, že když máš peníze, je to jednoduchý. Říkali jsme už dřív, že o tom to není, ale měli jsme zánovní KTM a tak nám to moc nevěřili. Tak jsem se rozhodl udělat pokus - vybrat si co nejlevnější novou motorku a dojet na ní po ose do pouště a zpátky."

Jako "srovnávací modul" jel opět Martin Berka na KTM, zatímco Radek s Kentoyou Trigger 200. Když jsem se Radka vyptával, proč zrovna Kentoya Trigger a jak si vlastně motorku vybíral, překvapil mě naprosto jednoduchou odpovědí. Podle katalogu motocyklů... Základní úvaha byla taková: motorka musí být levná a dostupná, jednoduchá a spolehlivá. Vzhledem k předpokládanému zatížení nákladem i "záhulu" který čeká v horku a písku, to ale neměla být stopěťadvacítka s malým kroutícím momentem.

Ideální kubatura by byla zhruba 400 ccm, jenže ani u takhle malého objemu se rozhodně nedá mluvit o nízkých cenách - tahle endurka stojí hodně přes sto tisíc a tak byla ze hry. Když levně, tak opravdu. Volba tudíž logicky padla na Triggera - za necelých šedesát tisíc korun nikdo jiný čtyřdobou dvoustovku prostě nenabízí. A za tuhle cenu se ani hodně ojetá endura 650ccm prakticky nedají pořídit ve stavu nevyžadujícím opravy. Navíc by nebyl splněn cíl dokázat, že to jde levně, protože někdo může mít štěstí a pořídit ojetou motorku v pořádku, zatímco další bude muset investovat několik tisíc do nutných oprav.

Otázka byla, jestli bude výkon necelých 14 koní a kroutící moment 14 Nm na takovou zátěž stačit a to bylo samozřejmě taky to první, co mne při našem rozhovoru zajímalo. Radek to popisuje takhle: „Když na ni nasedneš, je to normálně velká motorka. Ne tak vysoká jako endura šestsetpadesátky, ale zase ne o moc menší. Tak akorát, aby nebyla nepohodlná a zas abys neletěl moc z vysoka, když s tím někde třískneš. Takže na dojem to vůbec nepřipomíná malou kubaturu, jako stopěťadvacítky. Vyrazil jsem od dealera domů, myslel, že vezmu za plyn a tradá. Kvalty se mi zdály nějak blízko u sebe, nasázel jsem je tam a kouknu – jedu šedesát. Polil mě pot – jak na tomhle dojedu do Afriky a zpátky? Ale byl to jenom nezvyk. Když jsem si asi před dvěma lety koupil Yamahu WR 250 a jeli jsme s klukama přes pole, ujeli mi všichni a čekali u lesa. Dojel jsem je a říkám – ty jo, mně to vůbec nejede... A ten jeden povídá – no aby to taky jelo! Ty to vůbec netočíš! Je to malej obsah, ten se musí točit až nahoru. Ze začátku to hrozně tahá za uši, zvláště když jsi zvyklej na velký jednoválc, ale časem to už nevnímáš. Tak jsem začal tahat i za Kentoyu a je to v pohodě. Jasně, použitelná cestovní rychlost je asi osmdesát protože to nemá silniční převody a zase jsem to nechtěl přehánět, abych dojel zpátky. Na dobrých silnicích a hlavně na dálnici je to nuda, potom na ježdění po poušti to ale krásně stačilo. Není to o skocích přes duny a šíleným trysku přes kameny, ale o tom, že kam chceš, tam dojedeš.“

Jenže někam dojet nestačí. Většina lidí se obvykle chce taky vrátit zpátky a nejlépe se stejnou motorkou. Potom je důležité, aby nebyla spolehlivá jak děravá ponorka, ale taky aby závady, které se

nikomu nevyhýbají, šly snadno opravit. Představa opravy vstřikovací jednotky kleštěmi a šroubovákem u cesty je poněkud nesprávná a málokdo si s sebou poveze náhradní motormanagement. „S tím co by se mohlo hodit, to byla taky legrace. Vzal jsem si s sebou do kapsy pět tisíc na náhradní díly - lanka, svíčky a tak. Dali mi toho plnou igelitku a cena s daní byla 1.100,-. Myslel jsem, že se spletli, ale ne. Všechno stojí pár korun, tak je lepší vzít si díly, než to potom někde po pádu lepit izolepou. A hned jsem se jen tak pro zajímavost zeptal, jak často se mění píst a na kolik to přijde. Mechanik řekl, že preventivně mění píst asi po 25.000 kilometrech a vyjde to i s prací zhruba kolem dvou tisíc. To je sranda ne? Za to na běžnou motorku nekoupíš ani řetěz. Jinak závady byly dvě. Jednou jsem dotahoval dráty v předním kole a jednou se ukleply dráty ze spínací skříňky, když jsme jeli celý odpoledne po něčem, co na mapě vypadalo jako cesta, ale byla to motokrosová roleta. Tady jsem litoval, že se nedá seřídít předpětí, protože to byly šílený rány. Říkal jsem si, že teď je to jasné, tady z toho vyskáčou ozubený kolečka a vracím se na velbloudovi. Ale až na ty kablíky a povolené výplet přezila bez známek zkázy. Tohle když si někdo koupí, aby moh jezdit na ryby, musí mu to vydržet celý život, když se to nerozsypalo na tý roletě.“

Abychom ale byli objektivní, několik úprav Trigger prodělal. Největším zásahem byla výměna výfuku. Originál vede blízko sedla, kde trochu překáží, a Radek místo něj použil staršího zkráceného vysloužilce z jakési Husqvarny. Akumulátor posunul dopředu kvůli lepšímu rozložení hmot, na řídítka přišlo zacvaknout GPS a na kola jiné gummy. Originální by zřejmě šly použít také, třináct koní by je na kamenech určitě nerozemlelo, ale vyzkoušené nebyly a jejich výměnou za osvědčené Mitasky se jízdní vlastnosti nezměnily. Radek k tomu říká: "Originál gummy jsou taková polosilničí poloterénní směs. Nevypadá to špatně, ale nikdo nevěděl, jestli vydrží, a proto jsme je vyměnili za tradiční Mitas E-09. Obě přišly na 2.200,- a po 6600 kilometrech jsou zatím v polovině vzorku. Zatím to všechno vypadá náramně, ale každá mince má svůj rub a protože bychom byli neradi obviněni ze skryté reklamy - a protože určitou nedůvěrou k poměrně nově objevené východní značce přece jen část jezdců má, zajímaly nás hlavně negativa.

"Co bylo nejvíce nepříjemný? Překvapivě ani ne tak málo výkonu, jako velikost a provedení nádrže. Vejde se do ní jen 8 litrů, nemá přepínání na rezervu a vždycky v ní zhruba litr zůstane. Spotřeba sice byla v rozmezí 2 - 3,5 l/100km, ale i tak jsme několikrát museli "podojit" třicetilitrovou nádrž Martinovo KTM, abych s sebou nemusel vozit kanystry. Dojezd je v nepříznivých podmínkách kolem 200 km - u nás to stačí, ale v Africe vůbec ne. Buďto musí jet ještě motorka s velkou nádrží, nebo se musí vozit kanystry. A to je velká váha, kterou těch třináct koníků už pocítí.

Olej se taky mění často, po dvou tisících kilometrech, protože tenhle motor nemá filtr z papíru, jen jemné sítko. Radek jej pro jistotu měnil už po 1800 kilometrech, protože v horku se přetížený vzduchem chlazený motor dost namáhá. Používal pro jistotu i velmi kvalitní olej, ale i tak výměny finančně nebolí - je ho tam jen litr. Z větší údržby jednou seřizoval ventily po prvním tisíci kilometru, další seřizení se provádí každých 4.000km. A jak to šlo? "Normálně, je to jen dvouventil. Sundá se jen sedlo a nádrž, jde to dobře. Dělal jsem to na písku pod stromem, jenom nářadí se muselo dávat na hadr a hlídat, aby nespadlo do písku. Přišli se na nás podívat nějaký Němci, co máme za motorky a tak a když viděli, co dělám a na čem jsem tam přijel, jenom polkli a podívali se na svoje obrovský bavoráky navěšený hliníkovými bednami. Ale pak uznali, že v terénu se s lehkou motorkou jezdí líp.

Ukazovali jsme jim kudy jedeme a oni zase nám a bylo to jasné - brali to jako turistiku a jezdili po normálních asfaltkách. Zase to měli pohodlnější, když jeli po ose domů."

Dlouhá dálniční jízda zpátky nás zajímala - ono se to někdy protáhne i na litru, ale jet osmdesátkou... Nedalo mi to a na Triggeru se kousek projel. Je pravda, že na malý objem je tah motoru docela slušný a motorka je díky větší velikosti pohodlná, ale jet do Afriky??

"Je to o zvyku. Jako vždycky. I když jsem po delší době ježdění na supersportech začal jezdit na endurech jednoválcích, byl to ze začátku šok - vibrace, skoro žádný koně, užoučký sedla a v zatáčkách něco šílenýho. Ale pak si začneš zvykat a najednou se dá ujet za den sto kilometrů, dvě stě, čtyřista a teď s Kentoyou to bylo 1800 kilometrů a nepřipadalo mi to hrůzostrašný. Až na tu zimu. Když jsme jeli zpátky, tak byla kosa, že už jsem se snad ani nedržel, jenom jsem tam na tom ztuhle seděl a jel. Na hlavě pod helmou poslední dvoje čisté slipy a připadal jsem si jak Němci u Stalingradu. Ale pak zezadu přiletěl autobus Neoplán a protože jel taky v pravém pruhu, zajel jsem si těsně za něj a to se jelo! On jel kilo a mně stačilo jenom lehce lehce lechtat plyn, nefoukalo na mě a ještě na mě šel teplej vzduch z těch výdechů co má vzadu. Ani jsem nechtěl zajíždět k pumpě, aby to vydrželo co nejdélší dobu, takže mi klasicky došel benzín a v noci u svodidel jsme zase podojili KTM..."

Jízdu za autobusem pravda nemůžeme doporučit, zato vyzkoušet podobnou expedici ano. Budete k tomu potřebovat jen málo peněz, trochu víc skromnosti a pohodovou povahu. Jak říká Radek "co nemáš, to nepotřebuješ". Takže jestli doma nemáte expediční motorku s litrovým motorem, nemusíte si nic odpírat. Nepotřebujete jí. Ale - to už záleží jenom na vás...