

# MAROKO NEZKLAME ANI POTŘETÍ

OTÁZKY: Dan Pejzl FOTO: Marek, Marcel, Čičo, Oľda

Chomutovskáparta čtyřkolkářů a teď už buginářů – Marcel, Marek a Čičo má za sebou už hodně. Kromě dalších atraktivních destinací sjezdili na čtyřkolkách kluci už dvakrát důkladně Maroko, pro třetí pokus zvolili Wildcaty a vyrazili tam znovu letos v květnu. S Marcelem a Markem jsme jejich zážitky probrali krátce po návratu.





### **Kluci, co vás vedlo k tomu, že jste vyměnili čtyřkolky za buginy?**

Už nám začaly být čtyřkolky málo. Tím, že jsme vyzkoušeli různé destinace i terény, jezdili jsme na našich Sportsmanech XP 850 po zadních, po boku, jezdili jsme tu kraviny na dolech...prostě už jsme došli na nějakou hranu a hledali jsme, co dál. Nejdříve jsme chtěli vyzkoušet vznášedla od Rotaxu, to ale nebylo moc uskutečnitelné, tak jsme si řekli, že půjdeme do bugin. Jelikož jsme měli zkušenost s Jardou Červíkem, co s námi byl v roce 2011 v Maroku s ArcticCatem, a ten stroj byl spolehlivější a hlavně jednodušší. Wildcat nás oslovil jak

designem, tak i jízdníma vlastnostma. Hlavně máme všichni stejný stroj kvůli náhradním dílům a servisu, když jedeme nějakou expedici, nemusíme toho tahat tolik. Každý má jenom sedačku řidiče - v jedné bugině je proviant, ve druhé nádrž s benzinem a ve třetí je sedačka, kdyby bylo potřeba.

### **A proč Maroko?**

K Maroku nás přivedl Červík v roce 2010, pak jsme si to dali v roce 2011 a teď jsme se tam vrátili.

### **Jak vypadá vaše logistika?**

Jede dodávka s pláťákem vybavená nářadím a vším potřebným pro případný servis, která veze jednoho Wildcata a uvnitř čtyřkolku. A dále pickup s dvoupláťákem naloženým

dvěma Wildcatama. Tahle souprava měla slušných 14 metrů, což byl trochu problém při rezervaci trajektu, ale nakonec to i Italové pochopili a zařadili nás do nákladní přepravy. Kolegové s tím jedou po ose do Itálie a trajektem z Janova do Tangeru. My jsme s ohledem na vytížení v práci letěli letadlem o čtyři dny později do Casablanky (dá se ještě letět do Fésu, Marakéše nebo Rabatu) a potkali se s nimi až v Maroku. Letos jsme měli taky příhodu s trajektem - když už byli kluci na cestě, tak den před odplutím naší lodi, zbourala jiná loď řídicí věž a část mola v Janovském přístavu. Naštěstí náš trajekt odplouval z jiného mola... Vždycky se něco snaží nám cestu komplikovat. V roce 2011 jsme měli už čtyřkolky v Maroku a my tu čekali, protože na Islandu zase bouchla







ta sopka... Dva dni před naším odletem, let povolili, my tam přeletěli a zas na 14 dní zavřeli letový provoz.

***Jsou vidět v Maroku za ty roky nějaké rozdíly?***

Strašně se to v Maroku změnilo, za tu dobu, co jsme tam nebyli. Kam se na ně hrabeme a budeme se určitě jednou divit. Obrovsky se zvedla infrastruktura, vybudovali asi 200 km čtyřproudový dálnice za ty dva roky, silnice se opravily, začínají dělat veřejný osvětlení (mají solární lampy) i v rámci spodní části státu, která se táhne podle Alžíru ke státu Západní Sahara... Všude jsou teď nové benzinky, vůbec tam není problém s tankováním a ani s kvalitou paliva. Dokonce i dole na kraji pouště je vybudovaná nová benzinka. Nejdelší dojezdová vzdálenost mezi pumpama, když se držíš hlavních tras, tak není snad ani stovka kilometrů, tak jsme ani nevyužili naše přídavné nádrže. Všude na benzinkách koupíš kvalitní oleje, na každý pumpě je wifi free, platit se dá kartou a navíc je benzin samozřejmě daleko levnější než u nás – za cca 22 Kč, nafta za sedmáct... Všude

Číčo, Marcel a Marek





fungují bankomaty na výběr peněz, limit je většinou ale maximálně 2000 dirhamů na den (tj. asi 5000 Kč). Platit se dá i eurem...

Zajímavost: V Maroku nejsou žádné myčky na auta, tam se ofukuje. Nezašpiníš si to od bahna, tak to stačí ofoukat od prachu. Největší kamarád na expedici je tak kompresor – máme už na něj udělaný různé přípravy na vyfoukání chladiče, brzd, filtrů, atd.

#### **Co lidi?**

Je to kulturní národ a jsou hodně v klidu, je to jak v Evropě. Jsou tam

spousty turistů, spousty starších lidí s karavanama, cykloturistů. Strašně se zvedla i úroveň kempů a je jich dost v dosahu cest. Náš kemp Tifina, kde jsou Češi vítáni, má i web ([www.tifina-maroc.com](http://www.tifina-maroc.com)). My tam byli už potřetí – spaní na pokojích na úrovni v domcích, hygiena taky, navíc tam je i rampa, kde se dá udělat servis, může se tam vařit, nechybí wifi připojení. Ubytování pro čtyři lidi ve dvou pokojích na 12 dní nás celkem vyšlo na nějakých 14 tisíc korun. Cenu domluvíš osobně. Největší položkou takové expedice je trajekt, i tak ale tohle vyjde celkově do 35-40 tisíc korun na jednoho i s palivem do

strojů. Všechno se dá zařídit emailem a převodem z účtu.

V Maroku se bez problémů domluvíte francouzsky. Například náš kamarád Chalid, co má kavárničku v Erfoudu mluví čtyřmi jazyky (arabsky, francouzsky, anglicky a německy). Celkově tam mají i na vysoký úrovni školství, děti se tam učí kromě arabštiny ještě další dva jazyky a oni opravdu těmi jazyky mluví... Ve vesnici je vždycky nejhezčí barák škola.

Lidi jsou tam navíc hodně šikovný. Nepochopíš, jakou díru v gumě nám tam uměli spravit – díra z boku jako pěst a po opravě ještě dojela celou expedici. Oprava stála asi 150 korun...

#### **Jak tam vypadá počasí?**

V Casablance a v horní části Maroka je to podobný jižní Evropě, je to ještě nad pohořím Velkého Atlasu. Ale je velký rozdíl v rozmezí nějakých šedesáti kilometrů, kdy se klima dostane ze středomořského až do tropického pod Atlasem. Obrovský rozdíl je teplotní i v krajině – nahoře jsou stromy, trávníky, obilí, ovce...po šedesáti kilometrech není najednou nic – kameny, písek, sem tam traviny. Ale i tam už teď jezdí spousta turistů do Sahary. Pro Evropany je v Maroku z hlediska počasí nejlepší duben, květen a ještě začátek června, nebo od září do listopadu, v červnu až srpnu tam Evropan prakticky nemůže fungovat. Kolega na Can-Amu měl nějaký neoriginální teploměr, co měl stupnici do 50°C, a ručička se schovala a už nevylezla...

#### **Jak probíhala vaše cesta?**

Kolegové nás vyzvedli v Casablance a my pak pokračovali 650 kilometrů na jih do základního tábora ve městě Erfoud, což už je pod pohořím Velkého Atlasu. Odtamtud jsme začali jezdit do okolí. Měli jsme s sebou navigaci a natrasovaný cestý z minulých expedic a vymýšleli jsme trasy podle nálady a podle počasí. Prvně jsme jeli směrem lehce k Atlasu po vyschlých korytech a po kamení. Tam nás například chytla dvakrát písečná bouře. Tentokrát jsme měli na vítr vyloženě smůlu, první týden byl pořád vítr, jinak tam běžně jen příjemně pofukuje a je cca 35°C. Za zdí kempu byla prostě žlutá mlha...

Když jsme se vraceli zpátky z cesty, tak jsme to hnali v tý bouři do tábora a Marek na Wildcatu zrovna udělal



řemen. Nemělo cenu cokoliv otvírat a dělat na místě. Vzali jsme to na kurtu a jeli jsme 60 kilometrů do Er Rachidy, kde jsme to opravili na benzince. Z originálního plexi štítu na Arctic Catu se za tu cestu stalo mléčné sklo... Když jsi dal ruku ven ze dveří, tak jsi jí měl za chvíli plnou písku. Neskutečný. Zastavit a počkat nemá smysl – nevíš, jak dlouho to bude trvat – někdy to trvá hodinu, dvě, někdy dva, tři dny... Fakt jedny z nejtěžších kilometrů za všechny naše expedice....



Samolepky expedice



tušení, že to za pár dní přijde. A říkali jsme si, co tam budeme ty dva týdny dělat, když jsme tam jeli kvůli písku. Tak sedíme pod dunou a vymýšlíme, kde se stala ta chyba. Koukáme na ty gumy a bylo krásných 45°C, písek rozpálený do běla. A když jsem kopnul do gumy, tak nám to došlo – v gumě bylo v tu chvíli už nějakých 22 psi... Tak jsme začali upouštět, nejdřív trošku a ono to začalo jezdit. Tak jsme to nakonec upustili na nějaký čtyři psi a najednou, jak když sedneš do formule. Neskutečný věci jede ta bugina – v těch 150 metrech jsme ty duny přeskakovali! Nejde srovnat to, co umí na dunách čtyřkolka a to, co předváděla bugina... A je to jenom jediná finta – vypustit gumy do úplného maxima, co ráfek dovolil. Bylo to pracnější na rozdíl od čtyřkolek, protože na nich jsme jezdili na stejně nafoukaných gumách tam i zpátky. Takže na Wildcatech jsme to sundávali ze standardních 8-9 psi na 2-3 do písku. Je nám jasný, že jsou speciální gumy do písku, ale to pak není ta správná expedice...

Jednou jsme zase zakufrovali v údolí mezi kubíkovými kamenama. Jeli jsme podle čuchu údolím nějakých 15 kilometrů a jeli jsme to v tom největším horku asi čtyři hodiny. Sakra těžkých 15 km na eLko.

### A zážitky z pouště?

Zhruba 30 kilometrů od tábora už jsou duny Erg Chebi. Jsou vysoký kolem 150 metrů, nájezdový úhel mají kolem od 45°. Na dunách máme za ty roky naježděno už pár tisíc kilometrů, víme, jak se na nich jezdí, kudy najíždět, jak se přesypávají atd. Umíme to už číst, víme,

že tam nemůžeme jezdit přes poledne, protože nejsou vidět hrany a opticky se z toho stane placka.

Jeli jsme tam teda otestovat buginy do míst, kde jsme jezdili už na polárnkách. Jenže vyjedu do třetiny a ono nic... Nešlo to, nemělo to výkon, jak kdybys jel v trabantu s karavanem k Baltu. Mysleli jsme, že to zapálíme, aniž jsme měli

Další zážitek byla francouzská rallye. Jeli jsme jednu hřebenovku, co jsme měli už vyzkoušenou s Červíkem. Za námi najednou spousta světla do zrcátek. Tak jsme uhnuli z cesty a kolem nás profrčeli Francouzi v helmách v závodním Landcruiseru. Takže jsme závodili, ani jsme o tom nevěděli. Ale





drželi jsme se zřejmě slušně, protože nás pak už nikdo nepředjel!

Parádní zážitek je i svítání na dunách v Erg Chebi. Jezdí tam autobusy turistů a vozí je na svítání na duny. Turisti chodí pěšky nahoru po dunách, my to vyjeli pohodlně a nahoře si uvařili ještě kafe.

Na začátku expedice jezdíme lehčí věci, postupně víc a víc šlapeme na plyn... Musíš myslet na to, že jsi několik tisíc kilometrů od domova, 400 kilometrů od doktora, navíc nemáš signál na telefonu, satelitní telefony



nemáme, není ani podpora doprovodu. Poslední den expedice jsme ale třeba ve Wildcatech slezli skálu, která měla 45°. Wildcat vydrží neuvěřitelný náklony. Can-Ama jsme bohužel museli ve třech doprovodit dolů.

#### **Technika to všechno vydržela?**

S Wildcatama maximální spokojenost, je to neskutečný držák. Najeli jsme tam za deset dní nějakých 2350 kilometrů a to většinou v terénu. Když shrneme za celou dobu nějaký závady – bylo hodně průrazů gum, protože jsme dojžděli starý vzorky originálních gum, pak jsme přezuli na ITP XTP. Jeden řemen udělal Marek při 2500 km (výměna na benzínce bez problémů za 45 minut), na dalším stroji měl zase originál řemen najeto nějakých 3400 kilometrů a měnil se jenom preventivně před náročnou vyjížděnkou, kde by se to těžko dělalo... Udělali jsme dvě manžety - ani jedna průrazem (výměna kolem hodiny). Mimo to jsme dělali vzhledem



Čtyřkolka nedala všechno co buginy...





k najetým kilometrům jednu výměnu oleje.

Určitě bychom rádi poděkovali klukům z ASP, kteří nám poskytli zásobu náhradních dílů, které jsme ale nakonec vůbec nespotřebovali a přivezli zpátky. Navíc nám Jarda Bažant ochotně po telefonu o víkendu poradil s výměnou manžety.

Can-Am na tom byl hůř. Byl úplně nový - před expedicí měl najeto 200 kilometrů, když přijel zpátky, tak měl 2550 km. Třikrát jsme ho táhli do tábora na provaze (například se mu někudy dostal písek do nádrže...) a večery kolega Olda trávil s čelovkou a v montérkách.

### **Ještě nějaký zajímavý zážitek s technikou?**

Málem shořel ten Can-Am... Jezdili jsme tak náročným terénem, až se u něj procvakal kabel ke svíčce, takže jeden válec přestal pálit a benzín hořel ve výfuku. Jeli jsme nějakých 70-80 km/h po hřebenovce a najednou koukáme, že si snad už ze zoufalství rozsvítil mlhovku... Jenže to nebyla mlhovka, ale to mu hořel uvnitř výfuk. Když jsme ho dohnali, tak Can-Am začal hořet v zadní části celý, začaly odkapávat plasty atd. Ještě než jsme ho šli uhasit, udělali jsme si fotky...

### **Jaké to je proti čtyřkolce, jet to samé teď s buginou?**

Proti čtyřkolce to je strašnej rozdíl - jeli jsme průměrně tak kolem 70-80 km/h po kamení a po všem a Wildcat úplně v pohodě všechno dával. Navíc vylezeš z toho po celým dnu ježdění úplně v pohodě. To kolega, co jel na čtyřkolce, už pak nevěděl, jak se toho má držet... Nebáli bychom se jet s tím denně klidně 400 kilometrů tři, čtyři dny po sobě.

### **Na co teda dávat v Maroku pozor?**

Dole v Maroku jste už hodně blízko alžírských hranic, tak tam se určitě nemotat, není to nijak označené. Hodně se tam pašuje, drogy a další věci a Alžírani jsou ostrý a prudký. Takže hlídat si GPS a nepřibližovat se hranicím.

Je důležitý si poskládat papíry, plné moci atd., chtějí to vidět na celnici. Máme za ty roky expedic připravený šanon, kde je všechno přehledně připravený.

S ježděním tam nejsou žádný problémy. Ve větších městech jsou na začátku a na konci policajti se závorou. Turisty tam ale zdraví, usmívají se a pokyvuješ jim, místní naopak kontrolují. Za celou dobu jsme se ani jednou nepotřebovali prokazovat pasem...

Kdo by chtěl jet, určitě doporučujeme jet v dresech, co nejmí barevných, určitě ne maskáče a vypadat jak nějaký vojáci. Na buginy i čtyřkolky se dávají pruty s vlajkami, vlajka státu i expedice se pak vyvěšuje i v základním táboře. V Maroku je takový zvyk, že si na expedici děláš samolepky a ty se rozdávají jako suvenýr, vylepují se třeba







Svítání v Erg Chebi



zpomalit, aby se neprášílo tolik a dávat pozor na děti, protože všichni žijou na ulici. Silniční pravidla se moc neřeší, platí pravidlo: motat se tak, aby ses z toho vymotal a troubit, aby o tobě věděli. Takže mít v pořádku klakson a brzdy... Paradoxně jim vadí, když svítíš večer. Rozsvěcí, až když je úplná tma.

Určitě doporučujeme brát si s sebou jídlo (aspoň co se týká spodní části pod Atlasem), v Maroku jsme kupovali jen

čerstvý chleba a bagety (kupovat jen dopoledne, pak jsou už sakra tvrdé!). Pokud si chcete koupit nějaký suvenýr, tak v kamenných prodejnách, kde je to paradoxně levnější než na ulici.

V Maroku už pochopili, jak dostat z turistů peníze a teď to prodávají... Bude to trvat ještě tak pět, šest let, a bude potřeba si zase začít hledat jiný ráj. Už jsme to takhle zažili v Černou Horou například...

Co a kam dál? Zkusíme Makedonii a pak třeba i vysněné Mongolsko, ale do Maroka se určitě vrátíme.

na benzinkách, v kempu apod.

Při ježdění se vyhýbejte zavlažovacím kanálům, který mají místní mezi poli. I když jsou suchý, fungují v období dešťů a nepřejíždí se! V žádném případě se taky nesmí vjet do úrody! Ve vesnici to chce

na benzinkách, v kempu apod.

Při ježdění se vyhýbejte zavlažovacím kanálům, který mají místní mezi poli. I když jsou suchý, fungují v období dešťů a nepřejíždí se! V žádném případě se taky nesmí vjet do úrody! Ve vesnici to chce

inzerce

WWW.TGB-MOTOR.CZ

**TGB**

VÍCE NEŽ 70 PRODEJČŮ A SERVISŮ  
ZNAČKOVÝCH ČTYŘKOLEK TGB  
PO CELÉ ČR A SR.

Ceny čtyřkolek TGB  
již od: **149990 Kč**  
(včetně DPH a SPZ)



NOVINKA 2013

TGB **BLADE 550i LT IRS 14" facelift**

Nový design s ostrými dynamickými liniemi dělá nejoblíbenější čtyřkolek v ČR nyní ještě atraktivnější. Přepracovaná přední část s atraktivními LED světly pro denní svícení, společně se změnou zadní částí s novými zadními LED světly, vtiskuje novým modelům TGB Blade 550i IRS 4x4 ještě dospělejší a přitažlivější vzhled. Zdařilý design doplňují nová 14palcová hliníková kola s ostře lomenými paprsky.



NOVINKA 2013

TGB **BLADE 550i IRS 14" facelift**

**ZDARMA**

Prémiové doplňky v základní ceně:

Homologované tažné zařízení, originální naviják TGB 3000, pancéřované brzdové hadičky, nové atraktivní 14palcové hliníkové disky, 26" pneumatiky MAXXIS BIGHORN, třetí světlo v otočné kapličce, chrániče rukou na řídicích, nový přední robustní rám, přední i zadní nosič zavazadel.

**ASP Group**  
DISTRIBUTING

ASP Group s.r.o.

Oficiální dovozce a distributor značkových čtyřkolek TGB v České a Slovenské republice.

Adresa a kontakt distributora: Náměstí 13, 267 53, Žebrák, Česká republika  
Tel.: +420 311 577 222 E-mail: info@aspgroup.cz Web: www.aspgroup.cz