

VELKÝ OKRUH S TGB 1000

Jak to vůbec začalo? No, nechal jsem se ukecat na svých FB stránkách Expedice 4X4 Červík,

kde mi do soukromých zpráv chodilo: „Červíku naplánuj co nejdříve expedici nejlépe někam

do tepla. Jsme parta od tam a tam, nebo chtěl bych se k vám přidat, jestli to není problém...“



Odpovídám jim: v únoru a do tepla? Znáám jediné místo, kde by to šlo a tím je Afrika. Super. Bereme. Začínám roztáčet kolotoč informací a plánování, aby to bylo zajímavé a jiné. Cíl už mám několik let v hlavě: projet Saharou a po písečných dunách přijet k Atlantiku. Po třech měsících nočního plánování mám hotovo. Podél Sahary dolů k Atlantiku a vysokým Atlasem zpět, 4 000 km na jeden záta. Teď jen musíme připravit stroje a nás na dlouhé dobrodružství. Z desítek lidí, kteří mě k tomu přemlouvali, nakonec nikdo nejel a zbyl jen pevný základ z ukrajinské expedice. Lukáš KTM Adventure 990, Aleš KTM Adventure 950 no a já jsem si vybral TGB Blade 1000i LT EPS 4x4, protože jsem chtěl udržet tempo s motorkami a Can-Amy, co měly jet. Vyfasoval jsem ještě v bedně nový stroj, namontoval pancíř na spodek a přes víkend najel prvních 500 km, aby se udělal servis. Doma nastrojil kufry, držáky

na brašny, hasicí přístroj, 3 kanystry na benzín a jeden na vodu, GPS, přídavná světla, větrný štít a dát zásuvku pod stálý proud. Žádné jiné úpravy nesmím dělat, co by odlišovaly testovací stroj od sériově prodávané čtyřkolky.

31. ledna večer vyrážíme na dlouhou cestu - 2 450 km směr Almería, kterou jsme zvládli za 38 hodin i s přespaním na parkovišti ve Španělsku. Trajekt nám vyplouvá až o půlnoci, tak se jdeme podívat na nedaleký maják a ještě si dáme výšlap na pevnost nad přístavem. Dvě hodiny před vyplutím nás pustí na trajekt, kde dáme sprchu a jdeme spát.

Trajekt nehoupal a nebylo poznat, že jsme vypluli, natož že jsme už zakotvili v přístavu Melilla. Výzva v španělštině zněla jako informace pro posádku.

Zaspali jsme! Auto nacházíme samotné uprostřed garáže a trajekt opouštíme jako poslední. Na hranicích nám domorodci pomáhají vyplnit formuláře a hrají divadlo, jak je to složité. Ve frontě se snaží předbíhat a řvou na sebe navzájem. Po dvou hodinách divadlo končí a stálo nás 30 eur. Opouštíme španělské území v Marockém království zvané Melilla. Zde se rozhodně vyplatí tankovat. Nafta i benzín tu stojí pod 1 euro. V Atlasu si uděláme malou zastávku u opic a místní prodejci ukazují své umění prodávat. Odjíždím se stolečkem vyřezávaným z jednoho kusu cedrového dřeva a malou šperkovnicí. Příjezd na základnu přesně podle plánu je o půlnoci.

“ Za Merzugou stavím u dun Erg Chebbi na fotečku ”

1. den

Ráno shodíme stroje z vleku a začínáme je strojit. Po dvanácté hodině jsme připraveni a začíná dobrodružství. Za Merzugou stavím u dun Erg Chebbi na fotečku a Aleš vaří. Příkladný ventilátor chladiče, co si tam dal pro jistotu, se mu zadřel a spálil pojistku a tím nešel ani hlavní. Oprava se vyřešila odstřížením od proudu a mohlo se jet dál. Domorodci co se seběhli kolem, nás odrazovali, že do Zagory neprojedeme. Já určitě ano, ale kluci s naloženými motorkami v žádném případě. Tak to byla pro nás výzva. Ze začátku to šlo hravě, ale potom začaly písky fešfeš, kde si párkrát kluci ustlali. Chtěl jsem k nim být férový a tak jsem také jel jen na jedno zadní kolo, bez uzavřeného zadního diferenciálu. U jedné vesničky jsme dali přestávku a z Lukášovy motorky tekla olej. Nevypadalo to dobře. Plasty i nádrž dolů. Lukáš se chytá za hlavu. Doma dělal poctivě přípravu, kontroloval napínák rozvodů, a když tam vracel kontrolní šroub, tak dal omylem obráceně měděnou podložku a ta v sobě měla malou drážku, kudy unikala olej. To byla úleva. Podložku obrátil a mohlo se pokračovat dál. Samozřejmě čas, který jsme strávili balením a opravami, nám chybí, tak kempujeme při setmění v pustině.

2. den

Po snídani vyrážíme směr Zagora. Od začátku jsme nasadili svižné tempo. Jen místy jemný píseček s velbloudí travou nás brzdí. Do Zagory přijíždíme po čtyřech hodinách, kde potřebujeme dotankovat. Najednou slyším: „Ahoj, jak se máš?“ Místní mechanik si mě pamatoval už z minulých expedic. Hned se chlubil samolepkou Access, co jsem mu tenkrát nalepil na moped. Pozvání na čaj jsme nemohli odmítnout. Na oplátku jsme mu museli zapózoovat před jeho autodílnou, aby si nás potom pověsil do sbírky fotek mezi ostatní a že jich tu nemá zrovna málo. Musíme razit dál. Na poslední benzínce dotankujeme, vše co máme a hurá Sahara. Tam je pro začátek píseček fešfeš. Kluci se s ním prali statečně, dokud je nevystrašil místní průvodce s landcruiserem. Ten se jim nabídl, že nás provede a že jim převezme 20 km jejich zavazadla, jinak to prý takhle naložení nedají. Cena byla vysoká, takže jsme to otočili a tenhle úsek objeli. Museli jsme znovu dotankovat, protože by nám chybělo palivo na 70 km, které jsme najeli. Cestu jsem našel pevnou až moc. Přímo štrovitá. Po 30 km, jako kdybyste jeli po kamení ve vyschlé řece, nás dohání tma. Plac jsme našli v řečišti, kde byly ostrůvky písku a taky jsme byli dobře zašiti před domorodci.

3. den

Zase začínáme v šutrech. Potkáváme kamennou studnu, která má k hladině hloubku 30 metrů. Voda křišťálově čistá a ideálně chladná na osvěžení. Doplníme i kanystr na užitkovou vodu a pokračujeme pomálu dál. Kamení ubývá a tempo se zase dostává do normálu. Přijíždíme ke známému vrahovi defendera. Od něj zase vede ještě víc kamenitá cesta, kde Lukáš píchnu a mění duši. Ten kousek se vracíme zpět na původní trasu, ale to zase vede podél písečných dun, kde písek klukům bere síly, motorky jim vaří a to i benzín v nádržích. Dáváme chvilku oddech a z dun si to k nám šine Berber. Ochoťně nám ukazuje, kudy písek objedeme a prý když ho odvezu do jeho kempu pro boty, tak nás vyvede. Tak jo. Naskočil za mě a už jsme si to pelášili přes duny. Berberské stany měl krásně schované mezi obřimi dunami. Lákadlo pro turisty. Z dun nás vyvedl na pevný kamenitý povrch. Až moc kamenitý. Totálně rozbíjecí cesta. Dvě hodiny trvalo, než se to změnilo v hliněnou pláň, které se netvářily moc pevně, ale nás unesly. Aleš hází šipku do kamení. Nic se mu nestalo, jen proražená přední guma a ohnutý padák. Než vymění duši, hledám místo na kempování. Pro dnešek stačí.

“*Krásně utažená hliněná cesta nás láká k rychlé jízdě*”





CFMOTO

GLADIATOR

Nejprodávanější 4kolky ČR a SR!

NOVÉ BARVY
NOVÁ TECHNIKA
NOVÉ HOMOLOGACE



Ceny včetně DPH od
119 990,-



JOURNEYMAN
profesionální užitkové čtyřkolky

WWW.CTYRKOLKY.CZ



4. den

Ráno nás probudila potulná karavana čtyřiceti velbloudů. Aleš srovnal padák a valíme to dál směr Foum Zguid. Krásně utažená hliněná cesta nás láká k rychlé jízdě přesahující neustále 100 km/h. Kluky pouštím před sebe, protože já mám omezovač rychlosti na 119 km/h a oni tu mohou letět víc. Občas nás zpomalí vyschlé brody, a když je v té rychlosti přehlédneme, letíme vzduchem. Po 30 km nás zastavuje závora s vojákem. Jedeme podél hranic s Alžírem a před každým městem je kontrola, kde si zapíše každého turistu a odkud kam cestuje a SPZ stroje a to i na nezpevněných cestách. Dotankujeme vše, co je prázdné, dáme oběd u kruháče a potom rychlý přesun dál po trase. V městečku Tata nás zase kontrolují. Na místní tržnici dokupujeme pečivo a o kousek dál zase dotankujeme, protože máme dojezd omezený na pouhých 450 km, což v Maroku, když se nedržíte hlavních tahů, je jen tak tak a každé zaváhání může znamenat, že se někdo projede s kanystrem. V podvečer projíždíme malou vesničkou, kde se koná oslava. Muži tancují v kruhu a zpívají. Začíná padat tma a je čas najít nocleh v pustině.

5. den

Ráno se domlouváme jak dál. Máme

den zpoždění, který jsme po cestě nasbírali objížděním písčných míst, kde by kluci mohli zničit spojky na motorce, a tak volíme rychlý přesun po zpevněných cestách a asfaltkách. V městečku Assa potkáváme u benzínky pneuservis, kde si kluci nechají opravit propíchané duše. Oběd si dáváme v kouzelném palmovém háji nad vyschlým korytem řeky. Odtud už valíme po asfaltce. Stavíme jen na tankování, někdy až po 150 km a u policejních kontrol, kterých postupně přibývá. Projíždíme končící pohoří Atlasu. Za ním je chladný atlantský vzduch a boční vítr od severu, který nepřelezl přes hřebeny a proudí podél něj do Sahary. Pěkně to s námi mává. Zapínáme vyhřevy a oblékáme vše, co máme, protože teplota bude někde těsně nad nulou. Projíždíme úsekem bez možnosti dotankování u pumpy, domorodci toho využívají a podél cesty prodávají benzín a naftu v plastových lahvích. K večeru dorazíme k cíli naší cesty. Písčné duny končí v Atlantiku. Mířím přes ně k té velké slané louži. Ten mořský písek je úplně jiný než saharský. Hodně se v něm bořím a mám obavy, abych se nezahrabal, když jedu jen na zadek, ale musím se prokousat až na pláž, kde je to pevnější. Čtyřkolka zahrabanou motorku vytáhne. To už mám nacvičené a dokonce jsem přetřhl i kurtu, když jsem tahal Aleše, který zahrabal

motorku až po kufry, ale opačně mě nikdo nevytáhne i když klukům bych tím udělal radost, že konečně i mě by se něco přihodilo. Jdu se po dunách projít, abych věděl, kde je písek utažený a kde naopak sypký. Zařadím L, 4x4 a poprvé využívám plný výkon motoru. Ostré písečné hrany prorážím a zastavuji jen, když je to nutné a to pověšen za hranu zadní nápravou, abych se podíval kudy dál. V dálce vidím Lukáše, jak zkoušel jet za mnou, ale po pár metrech ho pohltil písek. Než se k němu dostanu, motorku společně s Alešem dostali ven. Před západem slunce do oceánu, navštívíme propadliště, na jehož dně burácel Atlantik. Fouká silný vítr, takže dáváme přednost noclehu v hotelu.

6. den

Ráno vyrážíme na útesy, kde jsme dosáhli nejnižší bodu v Maroku. Obracíme se a bereme směr sever, podél pobřeží, kde hledáme zbytky lodních vraků. Potkáváme tu kluky, co se vrací z Dakaru, kde končili závod ICR a zastavujeme na kus řeči. Čas nás tlačí a musíme razit dál. Cestu nám ale zkřížil vodní tok v hluboké rokli. Zkouším najít, kde ho překonat, ale kolem něj jsou nánosy bahna a podaří se nám ho překonat až po 100 km. Jsou tu ohromné plochy ničeho. Jen pustina a občas nějaké políčko. Za městem Tan Tan vjíždíme zase do pusty. Uprostřed ničeho je obrov-

ský hotel. Nevím, kdo sem může jezdit, protože sem vede krkolomná cesta a nic tu není, ale přesto pár karavanů tam stojí. O kus dál jsou kaktusové plantáže. Kopce osazené kam až oko dohlédne. Na jednom horizontu se ohlédnu, kde jsou kluci. Vidím, jen jak se Lukáš obrací a jede se podívat, kde je Aleš. No nic. Alespoň mám čas dotankovat ze zásob. Zvrhnu tam dvě desítky a kluci nikde. To už zavání průserem. Jedu zpět a až po 15 km nacházím kluky. Aleš má defekt. To mi spadl kámen ze srdce. Asi po dvou hodinách se zase dostáváme k pobřeží, kde nacházíme vrak lodi. O pár km dál za městečkem Sidi Ifni, jsou na plážích vodou vymleté tunely ve skalách, kterými vedly tratě různých závodů. Loni, po velké bouři je Atlantik pohltit a zbylo jich jen pár. Desítky km dlouhá pláž už není průjezdná. Tady dnes končíme v místním kempu.

7. den

Čeká nás dlouhá cesta a proto stáváme hodně brzo. Vyrážíme s rozbřeskem a opouštíme pobřeží. Míříme na horké cesty v Atlasu. Prakticky od 0 stoupáme do 1 850 m.n.m. a potom neustále nahoru a dolů mezi 1 200 až 1 850 m.n.m. Při každém přejezdu hřebene se změní krajina či vegetace. Horské vesnice jsou rozmanité. Vše se odehrává podél hlavní silnice, která se přes den stává tržnicí. Zastavujeme a nakupujeme pečivo

a ovoce. Tak lahodný a čerstvý croissant jsem ještě neměl. Dokupuji hned další dva pro chuť. Chcete čerstvé kuřecí? Není problém. Ukážete si na kuře v kleci a než si u vedlejšího stánku nakoupíte, máte oškubáno a vykucháno. Všude na nás mávají děti, domorodci, ale i zbloudilí turisté s karavany. V klidné vesničce Tafraunt tankujeme a dáváme malou pauzu. Lukáš si při ní mění zadní brzdové destičky a odvzdušňuje pumpu. Začaly mu při sjezdech povadat brzdy. O 100 km dál na jednom hřebeni dáváme oběd a v dálce vidíme, jak k nám ve svahu šplhají děti. Jsme v klidu, ale ne na dlouho. Jsou strašně rychlé. Dojíme poslední sousta a mizíme, než nás obklíčí. Hned za hřebenem si dělají skládku, kterou jak jinak, zapálí. V údolích, kde se to zužuje do soutěsky, voda sebrala cestu a brody, takže se musí po kamenech. Valíme to dál. Kde to jde, tankujeme. V náhorní plošině jsou konečně rovné úseky 5, 10 km rovné lajny. Snažím se nebrzdit kluky na motorkách, tak udržuji rychlost 100 až 110 km/hod což u TGB 1000 je mezi čtvrt a půl plynu, ale už si vezme 11,5 litru. Nádrž je na 23 l a mašina zdechla po 200 km od tankování. Musím dotankovat z kanystru. Chybělo jen 30 km k další benzínce. Za soumraku jsme na místě. Filmové centrum Atlas v Ouarzazate. Tato etapa měla 626 km a byli i úseky 175 km dlouhé, bez zastavení. Krásné svezení Atlasem.

“Ráno nás probouzí sluníčko a technika je omrzlá”



8. den.

Máme za sebou 2 500 km a tak uděláme drobný servis. Já dělám výměnu oleje a filtrů, kluci vzduchový filtr, napínání a namazání řetězů a celkově jsme to opláchli od prachu. Po dvanácté vyrážíme směr filmové kulisy. Některé bourají, jiné zase staví. Zastavíme u jedné pevnosti do tvaru U. Každá strana vypadá jako jiná pevnost. Obří katapult a pojezdové věže napovídají, že se tu asi točilo něco válečného. Uděláme pár fotek a zase mizíme do Atlasu. Příjezd byl po asfaltu a čím jsme stoupali výš, tím ubýval, až zmizel úplně. Místy voda cestu úplně strhla. Největší bod dneška byl 2 200 m.n.m, kde jsme potkali sních a zimu. Každé klesání do roklí jsme vítali. V jedné si dáváme u vodopádu oběd. Po 100 km se objevují první vesničky. Na první pohled nejdou vidět. Jsou na skalách ze stejného materiálu a splývají s okolím. Na hřebenech cesta lemuje skalní útvary a klesá podél vodního toku do roklí. Nikde žádná svodidla. Jen šotolina, skála a strmý sráz. Prokousáváme se Atlasem ven. Začínáme proti sobě potkávat i těžce přeložené dodávky, což je v zatáčce velice nepříjemné. Dost často jezdí v protisměru, a tak zvolňuji tempo. Lidi se přepravují na střeše a uvnitř mají dobytek. Za posledním hřebenem jsme v šoku. Kde se vzal, tu se vzal, borovicový les. Ten jsme tu ještě nepotkali. Po pár kilometrech

se to zase změnilo ve vyprahlou pustinu a objevuje se civilizace. Na první benzince stavíme, ale bohužel není benzin. Ještě že si vezeme trochu v zásobě. Za mírného deště přijíždíme vodopádům Cascade d Ouzoud, kde se ubytujeme u přítele Hasana.

9. den

Ráno dorazil Tomáš, který se na nás přijel podívat z Dakaru, kde končili závod ICR. Vyrážíme se podívat na největší vodopád v Maroku. Je 110 m vysoký na třech podlažích a pod ním jsou desítky menších. Už jsem tu po několikáté, tak vím, kudy se dostat pod něj tak, aby když půjdeme proti proudu 2 km, jsme měli před sebou celou kaskádu s tečkou na konci toho největšího. Na stezce potkáváme pětičlennou skupinku Čechů. U hlavního vodopádu vás můžou za úplatu převést na voru přímo pod něj. Je tu nové turistické centrum. Stánek vedle stánku a vy mezi nimi šplháte na vrchol vodopádu. Ještě v říjnu, kdy jsem tu byl s přítelkyní na dovolené, tu po skalách šplhaly opice, a teď tu nevidíme ani jedinou. Už je čas zase zmizet do hor. Lukáš ještě rychle přehodí přední pneu a po obědě vyrážíme všichni zase po hřebenech Atlasu, kde jsme dosáhli nejvyššího bodu 2 553 m.n.m., kde ležel už sních a bylo zase chladno. Ještě že máme výhřevy. U hřebenového jezera Tislit, které je ve 2 400 m.n.m., jsme



chtěli dát pozdní oběd, ale v 18 h začalo pršet, tak jsme to protáhli rovnou do hotýlku, který byl kousek za ním. Teplá kamna a tři konve čaje přišly vhod. Tažná k večeri to jen znásobil. Venku řadí vánice jak na Sibiři. Zase nám to vyšlo.

10. den

Ráno nás probouzí sluníčko a technika je omrzlá. Termoprádlo, teplé rukavice, výhřevy na plno a vyrážíme. Vystoupáme o 300 metrů výš, tam už leží sních a teplota kolem nuly. Kluci za mnou na motorkách si to užívají. S nadmořskou výškou sních přibývá. Ještě že tu projel pluh. Hřeben překonáváme v 2 681 m.n.m. a prudce klesáme jižní stranu, kde sních mizí po pár kilometrech a začíná se oteplovat. V soutěsce Todra už je teplo. Pod ní v městečku Tinerhi dotankujeme a vyrážíme na poslední hřeben středního Atlasu. Projíždíme hliněnou



GAR RIDE

GEMI

- oficiální prodejce čtyřkolek Polaris a CF Moto
- oficiální prodejce motocyklů BETA a Ducati
- pořádání výletů, expedic a eventů
- prodej příslušenství a doplňků
- kompletní a mobilní servis
- půjčovna čtyřkolek



vesničkou, kde snad je každý truhlář. Vesničané drží v ruce několik cedrových kalichů. Zastavuji a sesypou se kolem mě. Vypadaly velice krásně, ale není čas s nimi smlouvat o ceně, která je z počátku vždycky velmi vysoká. Z pravidla klesnou o dvě třetiny ceny a ještě je to pro ně dobrý obchod. Za vesnicí přituhuje. Vodou vymletá cesta, sem tam bahno a už jsme zase ve 2 300 m.n.m. Je to jak na houpačce. Nahoru a dolů. Na hřebenu čekáme na Tomáše, který jede offroadem s malým odstupem a proti nám přijíždí dvě motorky BMW. Jeden je ze Skotska a druhý ze Španělska, náhodně se potkali v Maroku a teď cestují spolu. Už je pokročilá hodina a je nám jasné, že dnes za světla do údolí nedorazíme, a na hřebenech v mrazu se nám spát nechce. Konečně využíváme naše přidavná světla. Do civilizace to máme ještě 50 km, které zvládneme po dvou hodinkách. První kemp v Nekoub bereme útokem.

11. den

Opouštíme Atlas a klesáme po kamenitých cestách, které nás vyšťavují. Tomáš s autem to otáčí a prý na nás někde počká. Lukáš mu dává svou GPS kde, je zakreslena naše trasa. Po několika hodinách skákání se dostáváme na prašné až písčité cesty. Místy se kluci prohrabávají. Přejíždíme asfaltku, kde je benzínka. Tam potkáváme opalujícího se Toma s Míšou, kteří si vychutnávají kávu. Stanovíme si další bod, kde se sejdem a mizíme v pustině. Zase šutrová cesta, která mě devastuje pancíř pod čtyř-

kolkou. Pomalou monotónní rychlostí se sunu vpřed a nevšímám si, že už několik kilometrů jedu sám. Vracím se a po 20 minutách přijíždím ke klukům. Teplo a celou dobu ve stoje se podepsalo u kluků na únavě. Ještě že jedu na čtyřkolce. Jediný stín široko daleko je od mašin. Po dvou hodinách opouštíme kamennou pustinu a v cestě nám stojí dunová pole. Takové malé hromádky. Vysoké 2 až 3 metry max., ale vzdálenost v nich 20 km, tak je raději objíždíme. To znamená odbočit od trasy na několik kilometrů. K večeru se opět sejdem s Tomem na domluveném bodě a ten má pro nás překvapení. Koupil kuřata a tak se jde grilovat.

12. den

Do základního tábora to máme už jen 150 km, tak nikam nepospícháme. Navštívíme staré opevnění ve tvaru podkovy, kde vyjedeme na nejvyšší bod. Ještě přibrzdíme u muzea zkamenělin, kde mají i největší nalezený meteorit v Maroku. Jen málokdo ho dokáže uzvednout, tak není divu, že ho mají na kovovém stole, aby si to mohl každý vyzkoušet. Odpoledne přijíždíme na základnu. Odlehčíme stroje od všeho, co na jednodenky nepotřebujeme a jede se nakupovat na trh do Erfoudu. Hned na parkovišti si nás všímají naháněči. Všechno ví, všechno znají, všude nás dovedou. Dobré je, že vás protáhnou temnými, nevábnými uličkami, kudy bychom sami rozhodně nešli. V jedné uličce s masem se nám i zvedal žaludek a byli jsme rádi,

že na ni navazovala ulička s ovocem a kořením, kde to vonělo. Po nákupu se loučíme s Tomem, který míří po měsíci domů a my na základnu. Tam najedu na plátno a jdu se podívat na řemen ve variátoru po 4 000 km. Nerad bych ho dělal někde v dunách. Porovnal jsem ho s novým a nebyl mezi nimi znatelný rozdíl. S čelovkou na hlavě vracím vše na své místo. Do dun mohu vyrazit bez obav.

13. den

Za kempem je široké koryto řeky, kde se dá dobře trénovat na písčité duny a nad ním opuštěné městečko (ksúr). Je do tvaru čtverce obehnaný vysokou zdí a na každém rohu strážní věž. Stroje odstavíme před branou, kde vrata už nejdu zcela otevřít. Procházíme ruinami domů a stavení. Je vidět, jak někde žili movitější obyvatelé. Veliká společenská místnost, strop podpírá několik zdobených hliněných sloupů a uprostřed hluboká vyschlá studna. Na střeše velká terasa. Těm chudším musely stačit 4x4 metry a někde byl součástí i chlívěk na oslíka. Když jsem to tu před osmi lety našel, tak jsme se tu v uličkách proháněli na čtyřkolce. Zub času dělá své. Od ksúru míříme přes hladké pláně, kde kluci zkouší kontrolované driftы a na malých dunách trénují přejezdy. Na jedné zastavuji a dělám fotky. Krásné hromádky a v pozadí palmy. Chci se rozjet, ale pomalíčku se zahrabávám. Kluci jásají. Konečně už taky zapadl. Držím s nimi basu a skoro celou dobu jedu na jedno kolo s otevřeným diferákem. Odhrábnu rukama trochu



“Opouštíme Atlas a klesáme po kamenitých cestách”

písku, zařadím předek a tím se i zamkne zadek a jejich nadšení jim opadne. Jsem venku a míříme na tři umělecké stavby. Přímou před námi stojí vyschlá přehrada, což není problém překonat. První stavba je spirála. Z vrchu to vypadá jako šnek a hluboko pod povrch vedou spirálovitě schody, které končí pod vodou. Druhá stavba je souhvězdí střelce. Přesně podle hvězd jsou budovy a třetí schody do nebe. Na obě poslední už je zákaz vstupu. Už se rozpadají a prý nejsou bezpečné. Přitom před dvěma lety jsme si uvnitř souhvězdí dávali v chládku s Ibrahimem čaj, provedl nás všemi třemi stavbami a ukázal i dokumentaci, když to stavěli. Všechny tři stavby měly sloužit jako studny s možností ubytování. Za šera se vracíme na základnu.

13. den

To nejlepší jsme si nechali na konec. Obří pískoviště zvané Erg Chebbi, kde jsou duny až 200 metrů vysoké. Hned na jejich kraji Aleš dostává ťavku od řídítek a má naražený palec. Je jasné, že řídit v dunách mu nepůjde a tak ho doprovázíme pod nedaleký strom, kde na nás počká ve stínu. Lukášovi to docela jde. Na jedné hraně se lekl, ubral plyn

a motorku odložil. Motorka má výhodu, že může stoupat šikmo oproti čtyřkolce, která musí kolmo, ale výkonu mám víc než dost a k tomu čtyři hnaná kola, tak je to hračka. Jen to nepřepálit na hraně, což odpoledne duny splývají a v tetelícím vzduchu se to dá hravě přehlédnout. Jak se říká - v nejlepším je třeba přestat, a tak se vracíme pro Aleše. Ještě půjčím čtyřkolku Lukášovi, aby si to porovnal a ten mizí v dunách. Po chvilce se vrací s úsměvem a říká: „To je pohodička. Už vím, proč nejsi každý večer tak zbitej jako my. Všechnu tvrdou práci za tebe odvede posilovač a ty si tu sedíš jako paša.“ Já ještě dodám, že když jsem tam měl štít, který jsem před blbnutím raději sundal tak ani při 100 km rychlosti, kterou jsme to často hnali, mě nic nevysilovalo. Vzduch, který štít rozrazil, mě tlačil do zad a já se jen o řídítka opíral. Po chvilce oddechu míříme na jezero plameňáku. To je samozřejmě vyschlé, ale po jeho dně, které je krásně hladké se to dá dobře hnát. Před příjezdem do kempu necháme opláchnout stroje. Autem vyrážíme na večeři a na místní tržiště - súk. Než stačíme dojít, už se nás ujímá místní obchodník. Pamatuje si na kluky z Chomutova, kteří tu se mnou byli už 2x

a zve nás do jeho krámků. Provede nás zase temnými uličkami a vstupujeme na tržiště. Tuhle uličku znám a dokonce nás dovedl do stejného krámků, jako před tím, když jsme sem šli s Tomášem. Zřejmě tady dávají největší provizi z prodeje. No co vám budu povídat. Jsou to obchodníci. Odejdete i s tím co jste nechtěli, ale já jsem se nedal. Ze zkušenosti vím, že nakoupím za třetinovou cenu. Jen si nechat rezervu na přihazování. Kroutil se jak had. Po uzavření obchodu každý dostáváme malý dárek, přinesou konev čaje a máme i hudební vystoupení. I tento den byl náročný. Jdeme odpočívat. Nejeli jsme po Maroku 4 151 km a musím uznat, že TGB 1000 je jako stvořené pro dlouhou a rychlou expedici, jako je tahle. Za celou dobu jsem nemusel řešit žádný problém a našťastí ani defekt. Kluci mi přáli, abych se alespoň jednou zahrabal, což se jim skoro splnilo. Jinak jsem s nimi držel basu a jezdil na jedno kolo s otevřeným diferákem, až na pár výjimek, když jsem tahal zahrabané motorky až po kufry a poslední den na velkém pískovišti. ■

Text a Foto: Jarda „Červík“ Černý



www.offroadexpeditions.cz • +420 777 299 299

www.offroadexpeditions.cz

Ložnice na střeše Vašeho vozu



MAGGIOLINA

COLUMBUS

AUTOHOME

tel.: 777 299 299

www.autostany.cz