

# „Kombíkem do



TENHLE PŘÍBĚH JE PRAVDA A SNÍM SVŮJ KLOBOUK, JESTLI VÁM BUDU LHÁT... TAK ASI TAKTO BYCH MOHL ZAČÍT ČLÁNEK Z NAŠEHO LETOŠNÍHO PRVNÍHO „EDVENČR“. DOBRODRUŽSTVÍ S NÁZVEM BUDAPEST – BAMAKO SE JELO LETOS POSEDMÉ A JÁ U TOHO BYL PODRUHÉ JAKO ÚČASTNÍK.





# Guinea Bissau“

**Komu** tento závod se silným humanitárním podtextem nic neříká, tak jen shrnu základní fakta. Organizace je maďarská (někdy až moc!) a z toho vyplývá místo startu – Náměstí Hrdinů v Budapešti. Cílová destinace byla po léta v hlavním městě Mali, z toho vyplývá název Budapest – Bamako. Letos se však poprvé mělo končit a také končilo ještě o kus níže, a to v hlavním městě Guinea Bissau, v hlavním městě Bissau. Suma sumárum 9500km a když k tomu přičtu cestu z ČR do Budapešti, máme to zhruba na rovných deset tisíc. Slušná porce najet normálně za 14 dní po silnicích a dálnicích v Evropě, natož po cestách necestách západní Afriky! Organizátorem je András G. Szabo, který se snaží celou akci dělat stále v podobném „free“ stylu, ale bohužel tím trpí trochu závodní kategorie, kde přeci jen nějaká jasnější nastavená pravidla by neškodila. Sám organizátor se účastní závodu ve svém starém Peugeotu 304, který již absolvoval poslední 4 ročníky a letos definitivně zůstal v Africe, když jej Andrew věnoval v Bissau humanitární organizaci... no jestli to nebyl trochu „danajský dar“... :-). Celkem se závodu účastní okolo 150 posádek. Letos jich bylo zhruba 110 v turistické třídě a necelá čtyřicítka závodních vozů, motorek a čtyřkolek. Co naplat krize je krize a tak můžeme jen vzpomínat na ročník 2009, kdy nás startovalo v závodní třídě přesně sto. Ale to neznamená, že tu není konkurence, neboť zarytá hrstka nadšenců, kteří se chtějí poprat o vítězství je právě kolem dvaceti vozů, které na startu nechybí. Před třemi lety jsem jel s Martinem Mikulenčákem s Hummerem H2 a tak jsem tušil co nás zhruba čeká. Jirka Strejček už tady také byl o rok později se svým Subaru, které jsme však pro tentokrát náležitě překopali. 23 let staré Subaru Leone dostalo nově zrepasovaný motor 2,5. Jak jinak než originální boxer. Zrepasovaná byla i převodovka s redukcí. Důležitým zásahem byla montáž nových tlumičů FRT. Pokud vám to něco říká, tak ano, jedná se o značku tlumičů, které používá třeba Aleš Loprais na své závodní Tatře. Nemenší

pozornost jsme věnovali přípravě navigační techniky se kterou nám na poslední chvíli pomohl i Tomáš Kocanda z Touratechu, když nám sehnal snad jednu z posledních GPSmap 278. Kdo tuto navigaci od Garminu zná, že je to v Africe jediná jistota. Moderní touchbooky, tablety s naskenovanými mapami a speciálními software nechybí dnes v žádném závodním autě v závodní třídě a tak ani my nezůstáváme pozadu, nicméně starý dobrý Garmin je i podmínkou pro start od organizátorů. Pro lepší orientaci však máme v ledvince i klasickou buzolu a pro přehled jsme do vozu dali i klasický tripmaster, tedy elektronické počítadlo ujetých kilometrů a metrů. Za sportovními sedačkami se šestibodovými pásy je již jen ochranný rám, velká 250 litrová nádrž a vzadu dvě rezervní pneumatiky. To byla další polemika jaké obutí na tento typ závodu zvolit. Na Subaru dostaneme největší rozměr 205/70 R15 a tak není zrovna moc na výběr. Budto offroadové A/

Tčka a nebo zkusit sáhnout po nevyzkoušených, ale zajímavých závodních pneumatikách Fedima F4. Tato guma má výhodu silných boků, které eliminují průraz od ostrých kamenů, které jsou rozestety prakticky po celé Africe, ale trochu jsme se obávali jejich životnosti, neboť jsou originálně dělané na rallye či autokross, kde se jejich životnost počítá maximálně na desítky kilometrů. My potřebovali, aby zvládly stovky či spíše tisíce... no rozhodnutí padlo a tak obouváme Fedimy a bereme s sebou hned tři sady – 12ks. Lednovou Evropu ještě projíždíme na starých zimních pneu, ale před trajektem do Afriky přezouváme na první sadu Fedim a modlíme se a na trajektu usínáme s otázkami, jak dlouho vydrží... Zbylé pneumatiky a další náhradní díly a věci nám vezou kluci s Toyotou LC100, kteří jedou závod poprvé, ale zkušenosti mají dost z expedic a jiných typů závodů, takže věříme, že vše zvládnou bez větších problémů. Další věci, hlavně humanitárku,

kteou vezeme, jsme naložili do dvou česko-slovenských dodávek, které jeli v turistické třídě. Závod má totiž silný humanitární podtext a tak vezeme asi 4 krabice triček a dětského oblečení, které nám věnovala firma OP Tiger, z našich prostředků jsme dále vzali krabici školních potřeb a v neposlední řadě je v těchto zemích nedostatek léků. Krabice Panadolů a očních kapek jsou tedy další náloží, kterou naše auta pohltila a vezla do „Černé Afriky“.

## ➤ START V BUDAPEŠTI... CÍL V NEDOHLEDNU! ◀

Evropskou část vezmu jednou větou, neboť je to spíše zrychlený přejezd s pár úkoly, tak aby organizátor měl přehled o pohybu jednotlivých týmů přes Evropu. První den je před námi etapa z Budapešti do Verony. Téměř tisíc kilometrů a k tomu asi dvacet úkolů. Vše zvládáme bez problémů a večer mezi prvními dorážíme do cílového hotelu u dálnice vedle Verony. Jarek s Kilařem v Toyotě řeší problémy s uzávěrkou diferenciálu, která po jedné offroadové vložce ještě v Maďarsku ne a ne vyskočit. Podářilo se a k ránu také doráží do Verony za námi. Další den začíná třídenní super etapa. Ta končí až v Maroku v Rissani, kde musíme odevzdat kartu nejpozději do následujícího rána. Volíme tedy nudný, unavující přejezd Evropou až do Almerie a přes Maroko si dáváme ➤➤





nonstop jízdu, tak abychom splnili všechny úkoly a zvládali limit. V těchto dlouhých nočních přejezdech naplno oceňujeme fantastická přídavná xenonová světla Hella. Vidíme jak ve dne a oči tolik netrpí. Limit i úkoly plníme a zatím se vše daří. Subaru funguje jak dobře seřízené švýcarské hodinky a nálada je výborná. Po této etapě figurujeme na 3. místě absolutně a začínáme si získávat respekt od ostatních soupeřů ve velkých Toyotách, Nissanech, Land Roverech či Mitsubishi. Pak bohužel přichází etapa do města Tata. Ranní rozprava je již ve 4:30h ráno a my stále nemůžeme dospat deficit, který si vezeme z Evropy a vlastně i z domova, kde

jsme toho v poslední fázi příprav také moc nenaspali. Bděle nás drží jen fakt, že závodíme a možná spíše energetické tablety Atomic, které si dáváme v rozumném množství do lahví s vodou. Je to takový energetik v tabletách. Jeho výhodou je, že na rozdíl od plechovek, jsou tablety lehké a skladné. Máme jich celkem asi 400 akdyž bych si představil místo toho asi 15 kartonů plechovek, tak nevím, kde bychom to vezli. Zpátky pod duny Erg Chebbi! V pět ráno vyrážíme. Hned jsou před námi duny. Za tmy jsou náročnější než ve dne, nicméně se do nich pouštíme a brzy nachází

me místo, kde má být průjezdní bod. Ten je vždy označen písmenem či číslicí nastříkanou na nějakém stromě, skále, stavení... Hledáme jej dobrých 45 minut s ostatními, ale marně. Vyrážíme tedy dál. Dáme si to přes duny, abychom ukázali organizátorům, že v nich náš „dědeček automobil“ i my umíme jezdit. Pomalu svítá... náročná etapa s průjezdem do Zagory vede podél alžírské hranice. Hodně písku, kamení a feš-feše (jemný písek připomínající spíše cement nebo vápno...) nám dává zabrat, ale stále

jsme v tempu. Poté dalších 45 minut hledáme jiný průjezdní bod. Opět neúspěšně, ale když zde hledáme již čtyři týmy v okruhu 100m, a stále nic, vyrážíme dál. Limit nemůžeme stihnout, ale hlavu si z toho neděláme, je to „jen“ pět bodů. V polovině etapy přijíždíme do města Zagora. Zde dostaneme razítko a vydáváme se na druhou polovinu etapy. Sbíráme další body a večer unavení dorážíme do cílového města Tata. Etapa měla téměř 800km. Ráno se spolu s mnoha dalšími bohužel dozvídáme, že se nám celá druhá polovina včerejší etapy nepočítá,





neboť jsme nestihli v Zagoře časový limit. Bohužel toto nám nikdo předchodí den neřekl a tak se rázem propadáme o cca 25 bodů za špičku na konec první desítky. Je to pro nás šokující zjištění, zvláště poté co jsme si ověřili, že jsme schopni bojovat o příčky nejvyšší. Zbraně však neskládáme a i v druhé polovině závodu jezdíme stále na špičce. Přestože jsou před námi ostré etapy v nelítostných kamenitých pláních, drsná vyschlá řečiště a nekonečné motanice v čedičových polích Západní Sahary držíme my i auto stále na 100%. Na prvních místech se drží maďarské posádky dvou Toyot. Již několikanásobní vítězové či skvěle jedoucí

manželská dvojice Czanyiových na parádně připravené Toyotě LC76. Dělí je rozdíl necelých pěti bodů. Bez problémů jim po celou dobu závodu sekundujeme a naše výsledky se dělí v řádu plus/mínus jednoho bodu. Po „nudné“ Západní Sahaře přichází Mauretánie. Organizátoři slibují náročné etapy, písky a komplikovanou navigaci. My se na ně těšíme, neboť jen v náročných etapách máme možnost stáhnout bodové manko, které si vezeme již pár dní z Maroka. Na hranici Západní Sahary ještě řešíme přes noc v Tan-Tanu výměnu řízení, jediné závady, která nás během závodu potkala. Díky náročné etapě v řečišti, kde se neustále muse-

lo zatáčet zprava doleva a zpět se přehřál olej v servořízení tak, že vytlačil jeden ze simerinků. Naštěstí se nám bez ztráty podařilo etapu dojet do cíle a my jsme jej za pomoci místní autodílny – rozuměj špinavé garáže s montážní jámou, kterou posledních pár let asi používali místní psy, kozy a oslíci jako svou latrínu – během noci vyměnili, a ráno pokračovali v závodě.

➤ MAURETÁNIE  
BRÁNOU „ČERNÉ  
AFRIKY“... <

Již přejezd hranice je téměř celoden-

ním zážitkem a tak je tento den brán spíše jako volný den bez úkolů. Tím jediným je dostat se do této islámské republiky. Ta je bohužel stále pod vojenskou diktaturou, ale v podstatě to poznáte pouze díky častějším „check-inům“ místních vojensko-policejních hlídek. Tyto kontroly, které jsou na místních cestách zhruba v rozmezí 30 kilometrů, nejsou ničím zvláštním. Jsme na ně zvyklí již od Západní Sahary. Ta je pod vojenskou správou Maroka již mnoho let a tyto kontroly jsou zde běžné. Pokud máte připravené tzv. „fiche“ (z francouzského „fiché“),







tedy papíry se základními iniciály, čísly pasů, typem a registrační značkou auta, je průjezd takového bodu otázkou pár vteřin. Proto je dobré mít těchto papírů dostatek předem nakopírovaný a připravený bez vyzvání hned předat příslušníkovi do ruky přes stažené okénko. Stačí pak jen dodat oblíbené „Sava! Merci...“ (Zdravím a děkuji...) a prakticky bez zastavení pokračujete v cestě dál. Samozřejmě je dobré se držet důležitých pravidel pro cestování v těchto zemích. Tedy třeba toho necestovat zde v noci a být před soumrakem v některém z oficiálních kempů či hotelů. Podobná pravidla platí dnes i v Senegalu či Mali. Po těchto zemích se stále pohybují bandité, kteří by si vás rádi nějaký ten týden nechali a vydali vás rodině za nejvyšších 25000 eur. Naštěstí jsou tyto únosy ojedinělé a většinou se dějí na francouzských turistech. Ne, že bychom to Francouzům přáli, ale díky tomu, že tyto země byly

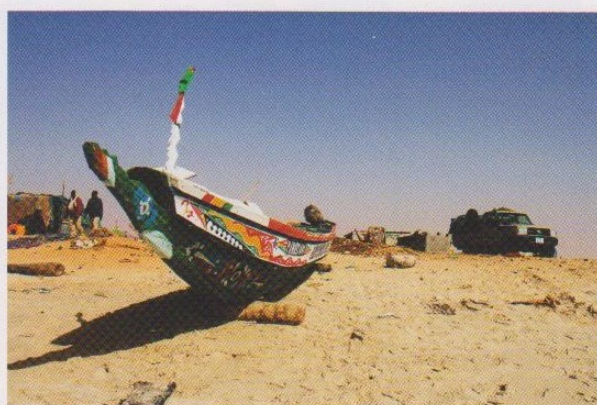
vesměs dříve francouzskými koloniemi, tak je zde stále francouzština úředním jazykem. Únosci tak mají záruku, že o výkupném budou jednat ve francouzštině a i s unesenými bude snazší komunikace. Naštěstí jsme o těchto incidentech jen slyšeli z vyprávění nebo četli na internetu. Raději zpátky k závodům! Etapy v Mauretánii byly tedy pro nás očekáváním, jestli někteří ze soupeřů budou mít problémy či nikoliv. Díky systému závodu to byla prakticky jediná možnost, jak se posunout pořadím vpřed... Bohužel slova organizátorů se nenaplnila. Zdejší etapy byly spíše těmi jednoduššími a časové limity nebyly nikterak „našponovány“, takže i přesto, že jsme sbírali plný počet bodů, zvládala to podobně i desítka našich největších soupeřů. Obávané duny jsme sice viděli, ale průjezdní body byly vždy na jejich hraně a tak se dalo, pokud jste chtěli, těmto místům lehce vyhnout. Trochu problémů snad

mohla nadělat v těchto místech navigace, neboť spleť píst a cest v národním parku nad Nouakchotem je opravdu bohatá, ale nakonec se každý nějakým způsobem vymotal, a jelikož jej netlačil čas, pohodlně dorazil do dalšího bivaku. Až v Senegalu se na nás trochu usmálo štěstí. Zdejší etapy nabízeli bonusové body ke konci etapy, takže se nedalo taktizovat a bylo to opravdu o tom, kdo zvládne zdejší porce kilometrů nejlépe. Díky našim zkušenostem s navigací a rallyovému charakteru tratí, které skvěle sedí Jirkovi Strejcovi a jeho Subaru, jsme hned dvě etapy za sebou vyhráli v absolutním pořadí. Na vedoucí pozice jsme si tak najeli více jak 6 bodů a z desátého místa konečně, alespoň symbolicky, poskočili na sedmé místo. Důležitější však pro nás byl spíše fakt, že ostatní soupeři definitivně přestali podceňovat schopnosti našeho vozu a spíše s úctou a uznáním jej začali důklad-

něji prohlížet a zaklekat k jeho podběhům, aby se na vlastní oči přesvědčili, co že je to tam za podvozek, motor a další komponenty. Se Senegalem přichází již ta 100% černá Afrika. Zatímco Maroko a Západní Sahara je spíše arabská, Mauretánii nabízí určitý mix těchto etnik, tak teprve po přejetí řeky Senegal na severu země se na vás usmívají ti praví černoši jak je znáte z fotek cestovatelů po africkém kontinentu. Navíc je Senegal a Guinea Bissau rozmanitější i co do terénu. Mauretánii je víceméně monotónní přehlídkou písku a kamení, ale s přechodem hranice do Senegalu se začínají v savaně objevovat první křovi, vzrostlé baobaby a mezi nimi i častěji vesnice s domorodci. V některých z nich při našem průjezdu vidí snad poprvé v životě auto. Z respektu k nim projíždíme opravdu velmi pomalu a opatrně, tak abychom co nejméně vířili prach. Konečně je také čas se plně věnovat humanitár-







ní části naší cesty. Od Mauretánie rozdáváme v každé druhé vesnici nějaké dětské oblečení, školní potřeby či léky, které vezeme nejen my, ale i všichni ostatní účastníci ve svých vozech. Navíc organizátoři vypravili šest dodávek plných dalších humanitárních potřeb. V některých vesnicích rozdáváme dárky spontánně, v jiných je již předem domluvena návštěva místní školy či nemocnice a předávají se tyto věci ředitelům či učitelům pro všechny najednou. Sami jsme vezli několik krabic a tašek těchto věcí a ještě jsme dalších pět krabic dali v Bratislavě do aut našim kamarádům jedoucích v turistické třídě. Je skvělé, že tyto aktivity k této rallye patří a jsou její nedílnou součástí. I přesto, že naše pomoc je spíše kapkou v moři, tak věříme, že námi obdarované děti, mladí i dospělý budou mít se setkání s naším závodem nezapomenutelné zážitky. Ve školách zde budou ještě dlouhou dobu používat české pastelky, propisky, krídy či bloky. Předali jsme i několik balení tolik potřebných panadolů či očních kapek. A opravdu stovky a stovky triček, dětských hraček a oblečení. Závod skončil v Bissau slavnostním vyhlášením, kam dorazil i samotný ministr této země pro cestovní ruch a obchod. Samotný závod propagoval i sám prezident Guinea Bissau a při příjezdu do hlavního města jsem si připadal jak při dojezdu slavného Dakaru. Místní lidé jsou sice chudí, ale svůj vděk umí dát najevo a pomoc, kterou jsme jim společně přivezli, umí ocenit. Třeba jen skvělým vystoupením místních tanečnic, za doprovodu tradičních bubinků. Ve světle těchto věcí se nám naše sedmé místo absolutně zdá malicherné, stejně jako kdybychom celý tento závod vyhráli. Je skvělé, že sportovní stránka věci je v tomto ohledu, až na druhém místě...

### ➤ A HURÁ NA CESTU ZPĚT DOMŮ, ZPĚT DO CIVILIZACE... <

Druhý den se začalo prodávat... teda my ne, ale mnoho účastníků, zvláště z turistické kategorie přijelo s vozem, který již dopředu kupovali s tím, že jej zde levně prodají a budou domů cestovat letecky. V Bissau prakticky neexistují žádné oficiální prodejce a tak je zde obecný hlad po všem možném, auta nevyjímaje. Nejlépe zde prodáte samozřejmě nějaké terénní auto či pick-up, ale zájem je také o dodávky či levnější osobní vozy. My však naše „sůbo“ nedáme! Celé dopoledne co auto čistíme a přeskládáváme věci na cestu zpět chodí okolo místní a ptají se na cenu. Odpověď, že auto není na prodej, pro ně není odpověď. Stejně chtějí vědět cenu, za kolik by případně takové auto na prodej bylo, kdyby bylo. Hlásíme tedy 30000 EUR. To všechny spolehlivě odrazuje a vyhýbáme se tak dalším otázkám. K večeru máme sbaleno a vyrážíme spolu s dalšími českými a slovenskými auty. Zdá se to neuvěřit-

elné, ale jedeme stále na stejné sadě našich závodních pneumatik Fedimal. Je na nich už vidět, že něco prožili, ale stále jsou funkční a tak nemáme chuť je zbytečně měnit. Do auta však nakládáme hodně dílů z Fordů Transit, které zde zůstávají a tak větší váha dělá své. Cesta zpět utíká pomalu, člověk již před sebou nemá cíl, a po téměř 12000 km a 16 dnech cestování, ani chuť si nějak zajíždět, aby třeba viděl i něco zajímavého, na co nebyl během závodu čas. Navíc se přidávají technické problémy. Ne naše, ale našich slovenských kolegů. Zdržuje nás to téměř celý den v Senegalu, ale co se dá dělat. Pomáháme jim řešit shánění dílů a ještě, proti všem pravidlům, v noci pokračujeme přes Mauretánskou čáru směr Nouakchott. Hned za hranicí začíná národní park, ve kterém nám asi v šedesáti kilometrové rychlosti vblíhá pod Subaru divoké prase! Na prašné cestě se nedá nic moc dělat, ozývá se rána a oba cítíme, jak se celé Subaru nadzvedlo a prase bradavičnatě právě dostává kompletní masáž od našeho podvozku. Toyota nás míjí asi o deset centimetrů. Zastavujeme a ani se nám nechce vy-

lézt ven. Nejen proto, že venku létají hejna komárů, ale nechceme vidět tu paseku, kterou srážka se 150 kilogramů těžkým prasetem určitě nadělala. Jdu ven s baterkou a k mému překvapení nenacházím nic! Prase jsme trefili předním rámem tak „šťastně“, že jsme mu podrazili nohy a na podvozku, mimo zvlhčené podlahy také nevidím nic zásadního. Z vozu díky silnější chladičové stěně nic neteče, kola jsou na svém místě, světla i když rozštělované jsou vcelku, tak hurál Jdu se s baterkou trochu s obavami podívat o 50m zpátky po cestě a připravuji se na pohled na mrtvé prase. Nikde nic?! Po praseti se převalilo auto o váze 1350kg a ono si klidně někam odběhne??? Neuvěřitelné, ale nezbyvá než rychle sednout do auta a pokračovat dál. Po dvou dnech jsme již na konci Západní Sahary a je cítit návrat do civilizace. Definitivně nás opouští zadní pneumatiky, neboť větší váha auta a vyšší rychlosti na asfaltkách jim dali také zabrat. Navíc je geometrie kol záměrně naladěna do negativů a tak trpí hlavně vnitřní hrany pneumatik, na kterých je prakticky celá zátěž. Ale po dvanácti tisí... ➤➤







cích kilometrech na to mají nárok. Dáváme novou sadu a držíme stále kurz k severu. Pereme se se silným větrem, který zde zvedá i hodně písku. Díky tomu i na cestě zpět měníme ráno vzduchový filtr a zjišťujeme, že spotřeba je podobná jako při jízdě v těžkém terénu. Další den v pouštní bouři a teprve po přejezdu Atlasu se vítr trochu mírní. S každou stovkou kilometrů jde teplota vzduchu dolů. Zatímco v Senegalu či Guinea Bissau se rtuť v teploměrech šplhala ke čtyřicítce, nyní je to nad Atlasem již jen dvacet. Po pěti dnech od výjezdu z Bissau jsme večer na Gibraltar. Prší a venku je na nule. Od Bissau zastavujeme prakticky jen na tankování a jídlo. Když už jsme u něj, tak po celou dobu závodu i cesty zpět jíme naše česká Adventure menu. Skvělá věc! Konzervovaná jídla v praktickém balení, navíc se samoohřívacími pytlíky byla po celou dobu jednou z jistot, že se druhý den neprobudíme v křečích a nebudeme muset každých deset minut stavět na záchod. No nesmějte se, to je v Africe běžnou záležitostí a kdo kdy byl nejen v Maroku, ale třeba jen na dovolené v Egyptě či Tu-

nisu, ví o čem mluvím. No a pak v takovém stavu ještě závodíte! Nevýhodou je, že na výpravách, expedicích či závodech, kam si tato jídla vezmete, moc nezhubnete. Adventure menu nabízí asi osm druhů jídel, takže se vám ani za ten měsíc nepřejí a když večeříte či obědváte půl kilogramovou porci knedo-zelo-vepřo, kuře na divoko s rýží, pikantní kotlík či guláš věřte, že ostatní přísedící jen tiše závidí. Všechna jídla jsou jak od maminky a my máme jistotu, že druhý den bude vše v pohodě. A také byl! Pouze tedy při cestě zpět, když si připravujete jídlo v teplotách okolo bodu mrazu, tak jej musíte v samoohřívacím pytlíku nechat místo doporučených 12 minut raději čtvrt hodinky. Ale to už tak v únoru bývá... Vítejte v realitě. Z domova dostáváme zprávy, že se máme připravit na minus dvacet a v noci právě někde naměřili pětatřicet pod nulou... ani si to neumíme představit. Teda pětatřicet ano, ale od nuly směrem vzhůru! Španělsko je sice slunečné, ale vítr neustává. Jezdíme více jak 1000km denně a za další tři dny nás vítá na dálnici cedule Česká republika! Na teploměru je

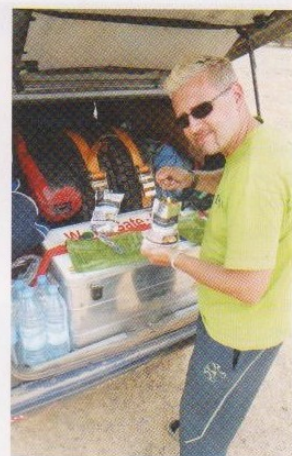
mínus deset a nám v závodáku mrznou palce u nohou. Přesto si užíváme poslední stovku kilometrů a pomalu rekapitulujeme... Za 24 dní jsme ujeli přes 17 000km... Spotřebovali jsme téměř 2500 litrů benzínu. Stálo to za to? Určitě ano, protože zážitky, které jsme za ten necelý měsíc nasbírali, jsou k nezaplacení...

Více fotek a autentické online zprávičky ze závodu najdete na [www.subarudobranycz](http://www.subarudobranycz)



**Text:** Míla Janáček

**Foto:** Autor, Jarek Bednář, Radek Šalč, Miki Nagy



CZECH OFFROAD TEAM  
BUDAPEST - BISSAU  
2012

děkujeme partnerům:

