

Takhle jsem si zajezdil naposled ve dvaceti! 1/2



Na podzim roku 2009 jsem absolvoval zájezd s cestovkou Rajbas po Nepálu. Něco jako kontrolní účast, zjistit, jestli to stojí za ty peníze. Nebyl jsem sám, jelo nás pět, a když jsme se po návratu na ruzyňském letišti loučili, byli jsme zajedno, že stálo. Nadchlo nás to tak, že došlo k rozhodnutí zopáknout si ten zážitek ještě jednou. Pro změnu na terénních motorkách místo na Enfieldech a v Thajsku místo v Nepálu.

Petr Hošťálek, redakce@cmn.cz
foto: autor

Jestě pět dní před odletem mi Pinda s Karlem posílají váhavé e-maily, jestli to radši neodložit? Ne že by se jim nechtělo, jenže už dva týdny zprávy straší tragickými a šílenými záplavami v Bangkoku...

Ano, protože jsme se rozhodli pro dobrodružné enduro po thajských kopcích, Bangkok má být naše cílové letiště. Ale od Honzy Odehnala, šéfa cestovky, žádné storno nepřichází, tak jsem osobně v klidu. Znáám ho, je profík a nenahnal

by své klienty do průšvihů. Jen abych kluky uklidnil, posílám pro jistotu dotaz – a odpověď zní, že vše je ok.

Míříme do tepla

Po loňských zkušenostech drasticky redukuji zavazadla. Do Nepálu jsem měl dva malé batůžky, na pověšení po stranách zadního kola. Tentokrát mám jen jeden. A k němu sice mrňavý, ale zato pořádně těžký futrál, napěchovaný motocyklovým nářadím pro celou skupinu. Protikladem je Miro, jediný cizinec mezi námi (sympatický Slovák), který kromě příruční tašky vláčí za se-

bou ve frontě na odbavení obří šedomodré nemotorkářský kufr na kolečkách.

Když jdeme po mnoha hodinách konečně na přistání, svítí slunce a já bedlivě pozoruji z okénka ubíhající záplavové vodní plochy, viditelné na půdorysu thajského hlavního města. Na letišti nás čeká skoro třicet nad nulou, horké vlhko a průvodce Láďa Lazar, navlečený v důkladné motocyklové bundě. „Lepší horké vlhko venku než v trenchli!“ komentuje situaci Karel, jehož vtípky pravidelně kořenily i náš minulý zájezd.

Vyrazíme najatým mikrobusem a ze záplav toho kupodivu moc nevidíme. Hlavní tahy jsou čtyř- až šestiproudové a jen v některých níže položených vedlejších ulicích občas zahlédneme auta, brodící místy dvaceti- až třicetimetrouvornou kalnou vodu. Za městem už po záplavách ani stopy.

Prvním naším cílem je Kanchanaburi s legendárním mostem přes řeku Kwai, kde se ubytováváme ve dvou, asi sto metrů od sebe vzdálených bungalovech a jdeme si pronajmout skútry. Jsou to stodesetikubíkové Hondy Wawe, které máme na prv-

ní tři dny. Ideální na zvyknutí si na zdejší poměry a levostranný provoz. A kupodivu docela svižné jezdící, i když váha většíny z nás se pohybuje kolem metrčku. Jen Jarda z Liberce (ještě o rok starší než já), Pavel, prodejce autů z Brna, a mladoch Vít ze Zdíkovy jsou štihlouši.

Večer se jdeme projít ke zdejšímu památníku se dvěma historickými lokomotivami a podivným kolejovým tahačem, upraveným z někdejšího válečného nákladáku. Ulička je lemovaná stánky pro turisty, z nichž ten pro nás nejbizarnější nabízí smažené brouky, kobylky a larvy všech možných druhů. Pouze jediný z nás, Karel, se odhodlává ochutnat – a pak konstatuje, že nic moc, a ještě dlouho potom má plné zuby zbylých rozlámaných nožiček.

Následný den poprvé rozbalujeme nářadí kvůli prázdné pneumatice po cestě k sedmipatrovému vodopádu Eravan. Ale kupačka v tůňce pod druhým vodopádem je úžasná a dokonce se nám dostává zdarma zdejší pedikérské speciality: ožďibování zpocených nohou místními rybickami. Ze začátku fajn, jenže bacha! Ty větší z nich jsou mrchy! Jak zjistíš, že žádný z nás

► PROFIL

Petr Hošťálek, 69 let

Celoživotní motorkář, motoristický publicista a náš stálý redakční spolupracovník. Projel pořádný kus světa a v současné chvíli má kolem stodesáti motorek, z větší části vystavených v Jihočeském motocyklovém muzeu v Českých Budějovicích. Jezdí na všem, co má dvě kola, popřípadě ještě kolo třetí, sajdkárové. Pravdou ovšem je, že nemá příliš rád malé dvoutakty a supertěžká přetechnizovaná endura. Vždycky říká, že motorka podle jeho gusta má mít kulatý tachometr s ručičkou, vzduchem chlazený motor, naprosto zásadně karburátor, a co se týká elektriky, tak jen nejnutnější počet drátů od svorky ke svorce. Zastává názor, že za vysoké ceny benzínu, za čím dál složitější a neopravitelnou techniku i za stále nesmyslnější legislativu si můžeme sami. Prostě proto, že to akceptujeme a necháme si to líbit.



není profík rybář, ztrácí respekt a začínají kousat podstatně víc a do krve, piraně jedny!

Neméně silný zážitek o pár desítek kilometrů dál je šílených 600 schodů do kopce, do krásné jeskyně, kterou z první třetiny absolvujeme potmě, protože obslužný personál špatně odhadl dobu, kdy k díře do země na samém vršku hory dorazíme, a rozsvítil s notným zpožděním.

Večere v hospůdce nedaleko národního parku je tak trochu zklamáním. Ne že by nám nechutnalo, ale kromě limonád a koly nemají nic k pití. Žádné pivo ani alkohol, což Karla nutí k úvaze, jaký je vlastně rozdíl mezi alkoholem, vínem a burčákem: „No alkohol přece roztahuje cévy, víno nohy a burčák prdel!“

Spíme ve stanech v areálu rezervace, ale málo. Já s Mírem

proto, že se nám nechce a až do ranních hodin kecáme, ostatní proto, že je rušíme.

Místní doprava na vlastní kostrě

Cíl vyjíždky dalšího dne je Tree Pagoda Pass, hraniční přechod s Burmou, odkud se vracíme zpět do Kanchanaburi. Po intermezzu, kterým je báječná koupel v jezeře při cestě, dojíždíme až za pokročilé tmy, protože se zas, už potřetí, musí měnit zadní duše u jednoho ze skútrů. V podstatě jsou tyhle drobné nepřijemnosti fajn, není to jen nuda jízdy na dokonalých strojích, zaspravovali jsme si!

Thajsko je zemí sajdkaristů. Zhruba každý třetí stodesetikubíkový stroj (jiné tu prakticky nejsou) táhají sajdu. A ne le-dajakou! Obyčejně po domácku

► pokračování na str. 15



Stodesetikubíkové Hondy Wawe jsou kupodivu docela svižné...



...a fungují i se sajdkárou. Několik statných Evropanů na korbě žádný problém