

INVAZE DO POLSKA ANEB DLOUHÝ BLADE JE NEJVÍC



Všude dobře, doma nejlíp. Tohle osvědčené pořekadlo ovšem absolutně neplatí ve světě čtyřkolek. Zatímco v českých zemích se díky TV Nova pořádají pomalu, ne-li doslova, hony na čtyřkolkáře (stejně většinou marně), jsou země, kde čtyřkolky nikomu nevadí. A nemusí to být Maroko, Mars nebo víc jak 1000 kilometrů vzdálené Rumunsko, perfektní čtyřkolkaření se dá zažít pouhých pár desítek kilometrů od hranic. A kde že je ta úžasná destinace? Je to Polsko, přátelé, je to Rzeczpospolita Polska.

Na tenhle třídní výlet do Polska o jednom zářijovém prodlouženém víkendu nás vyrazilo celkem osm. Jsme už vlastně taková stará parta čtyřkolkářů, kteří se znají už z letošního Maroka a dalších super akcí. Měli jsme s sebou dva Polarise, dvě Yamahy Grizzly, já jel na dlouhém TGB Blade 550 LT a pak s námi byl „Monster team“, tři kluci z Chomutova, co jsou od hlavy k patě celí omonsterováni, měli taky nějaké čtyřkolky, jenže pro samé nápisý Monster jste ani moc nepoznali jaké. Jako základ jim ale posloužily Polarisy XP850.

ŠEST HAVAREK V JEDNOM DNI

Při téhle akci jsme na čtyřkolkách celkově moc nenajeli, jen necelých 200 km, ale protože to bylo v docela drsném terénu nádherné přírody polské strany Krkonoš, užili

jsme si jako jindy za dva týdny. Jakmile jsme přijeli na místo, první, co nám náš čtyřkolkový průvodce řekl, bylo: „Tam, kam můžu já, můžete taky. A tam, kam pojedu já, pojedete taky. Neexistuje, že když přijedeme někam na louku, tak že se rozprchnete a budete na té louce volně blbnout.“ A my to chápali a dodržovali. Jen takhle je totiž možné udržet jakés takés status quo s místními lidmi, udržet jakous takous míru společenské tolerance. Takže jsme se toho drželi, a nebyl jediný problém. Čtyřkolkový průvodce ovšem na čtyřkolce nejel, byl to endurák tělem i duší. Pánové, jak ten na té Hondě uměl! Když jel on, tak my jen stáli a koukali. Vyjel i věci, které jsme my na čtyřkolkách neměli šanci zvládnout. Víím to naprosto určitě, protože jsem byl u toho, když jeden z nás hned první den, zřejmě poslušen průvodcovských slov



„kam můžu já, tam můžete taky“, jal se za ním škrábat na jednu kolmou stěnu. Začal dobře, což o to, vyjel až do tří čtvrtin, ale jen proto, aby to kutálení dolů víc bolelo. Takže když byl ve třech čtvrtinách, tak ten kopec byl už tak strmý, že motor sice ještě mohl, ale Grizzly se mu začala topořit na zadní,

pak přišel ten krátký okamžik, kdy si říkáte: pudu nebo nepudu? A hned na to šel. A to velmi spektakulárně. Seskočil teda včas, odvážlivec, skutálel se dolů a čtyřkolka za ním. A šla panna - orel. Respektive čumák, nebe, zadek, metr do vzduchu, čumák, dva metry do vzduchu, zadek, nebe, čumák, zadek, bok. Výsledek? Trochu ohnutá řídítka, prasklý plastový kufr a taky tak trochu ohnutý rám. Ne, že by snad Yamaha dělala slabý rámy, ale tohle byl fakt extrém. Mě zachránila soudnost a taky dlouhý rozvor Blada, ale o tom později.

Terén v Polsku byl prostě těžký. Louky, lesní cesty, kopce, lesní pěšiny, kopce, polní cesty (pole jsme zásadně objížděli), kopce, bažiny, kopce, výjezdy, sjezdy a kopce. Ale ty kopce byly takové, že ani po čtyřech bych se tam nechtěl použít. Průvodce to na své motorce (má delší rozvor než čtyřkolka) dával všechno, ale my měli osm havárek v jednom dni. To myslím pro hrubý odhad náročnosti stačí. Nestačí? No, tak tady máte jednu havárku po druhé, jak přicházely po sobě:

Havárka č. 1: V úplně první rychlé zatáčce našeho výletu. Byl s námi jeden nováček, úplně poprvé na čtyřkolce, na fungl nové Grizzlině, trochu rychle vjel do zatáčky, do trochu prudší zatáčky, trochu blbě přenesl hmotnost, stačil malej blbej rigol a mládenec šel.

Havárka č. 2: Nakopnuté přední kolo od vystouplého kamene v prudkém výjezdu v lese. Mašina vpředu nadskočila, hrábla si, a už šla. Taky panna-orel.

Havárka č. 3: To byl ten hezký výjezd nahoru, o kterém už byla řeč.

Havárka č. 4.: Při výjezdu nahoru se Grizzlina zahrabala a při vyprošťování nám sjela z kopce dolů, odrazila se od Polárky a udělala nejdřív parakotoul a potom bác.

Havárka č. 5 a 6: Pořádný krpál dolů a vodou vymleté kamenité podloží. Podklouzlo přední kolo a čtyřkolka šla přes budku, po tlamě popředu. Au. Tak to byl jeden Polaris a jedna Grizzlina (...byl s námi jeden nováček...). Polaris utrpěl odražení pneumatiky, Yamaha utržené lanko plynu.

TANKODROM

Druhý den nás vzali na motokrosovou a enduro trať a řeknu vám, mají to tam opravdu pěkné, v tom Polsku. Takovýchto tratí se u nás vidí málo. Jenže pak nás vzali na tankodrom, a to bylo teprve dílo. Spousta cest, spousta prostoru, spousta tůň. Jedna tůň ale nebyla tůň, byl to doslova rybník a v něm nám jeden místní borec na Rinconu předvedl, jak tahle mašina umí plavat. On byl na to teda vybavený, celý v rybářském obleku. Zahučel do toho humusu úplně celý, ale tak nějak včas seskočil a mašina najednou sama vyplavala na povrch, on jen šel vedle



a držel plyn, voda cákala jako šílená a takhle celý ten rybníček překonal. Výhoda Hondy ovšem je, že nemá variátor a že automatická převodovka Hondamatic je kompletně uzavřená, takže nepotřebuje odvzdušnění.

DLUHÝ BLADE

Musím TGB Blade LT pochválit. V Polsku obstál i ve velmi silné konkurenci. Dosud jsem jezdil jen na krátkých čtyřkolkách, a když nastoupili jezevčíci, šli tak nějak mimo mě. Ale teď jsem měl dlouhého Blada, je motorově a technicky úplně stejný, ale řeknu vám, že jen díky té jeho větší délce jsem se s ním za celou dobu nevykutálel. Je to zajímavé zjištění - dlouhá čtyřkolka je v těžkém terénu účinnější než krátká. Větší rozvor jí na ovladatelnosti neubral, síly v řízení jsou stejné, nevýhody vlastně žádné, jen ta obrovská výhoda ve stoupavosti. Celkem jsem s ním najel asi 1400 kilometrů, a to bez jediné závady. Bomba jsou ty ochranné rámy kolem dokola - když jdete na bok nebo narazíte vpředu nebo vzadu, vždycky jde náraz do rámů, ne do čtyřkolky. Další peckou jsou 14" kola. Ne proto, že jsou hezká, ale že se nezouávají. Jsou na nich totiž nízkoprofilové gumy, které drží daleko líp než ty s normálním profilem na dvanáctkách. Ty se zouávají daleko častěji.

PSONKOVÉ

Polský lidi jsou úžasný. Domluvíte se, jazyková bariéra zas tak velká není, oba jazyky jsou si docela podobné. Podnikali jsme hvězdicové jízdy, abychom mohli spát pořád v jednom hotelu, motali jsme se pořád tak do 30 - 40 kilometrů od hotelu.

Ubytování bylo prostě luxusní, ráno švédské stoly, klasický oběd jsme si dávali po cestě, velké porce, oběd vyšel tak do 180 korun, včetně polévky a nápojů.

V téhle části Polska vypadají vesnice trochu

jako na Ukrajině. Roubenky, chudé domy, bohaté domy. Na jednu stranu baráky z rozstříhaných sudů, na druhou stranu zámky s bazénem a anglickými trávníky.

Lidi jsou v Polsku fakt bezvadní. Když jsme se třeba někde rochnili, přišli se na nás i podívat. Jen policajtům se prý nemá ujíždět. Jakmile to uděláte, jen si sami sobě přiděláváte problémy.

Polsko je ale v mnohém lepší než Ukrajina. Pravda, Ukrajina má lepší přírodu, dá se vyjet na kopečky s úžasnými rozhledy do kraje, pokocháte se, kdežto v Polsku jste pořád mezi stromy. Ale když se vám něco na čtyřkolce stane, stačí hodina a máte to spravené. I třeba prasklé rameno - během chvilky se sundalo, průvodce si to naložil na krosku a zmizel, a než se kluci stačili vrátit ze svačiny, už tam byl zpátky, rameno opravené, svařené a nalakované.

Polsko je super. Není to tak daleko a polský výlet nás taky vyšel poměrně levně: ubytování + snídaně + průvodce jen 50 euro denně, a to včetně garážování čtyřkolek pod uzamčením, s možností je umýt a s možností usušit mokré hadry. A tak jsme si řekli, že raději budeme jezdit tam než v tomhle hrozném státě.

Prožil a nafotil: Jarda Černý alias Červík
Zapsal: Josef Dvořák

