

Gican, Navigator i Fahrer do Podgorice (i nazad)

- BMW R65 RT kao Gican
- Nataša kao Navigator
- Danijel kao Fahrer

Avantura #1 (2007.) Uvod i dan 1.

Uvod

Gotov je godišnji odmor. U "pondelek" moram na posao. Ima jedan tjedan dana od ovog godišnjeg koji bi rado podijelio s vama. *Ovaj tekst je inicijalno pisan za objavu na Internet forumu i objavljen je u 9. mjesecu 2007.*

O glavnom akteru se nešto pisalo dosad. Ukratko, odbačen, otpisan stari policijski motor s kojeg je netko još k tome i dobro pao. Motoru sam zamijenio ulje i stavio još neki aditiv upitne kvalitete, stavio novi uljni filter, najjeftinije NGK svjećice, malo ispuhao zračni filter i poštelao ventile. Oklop sam u vlastitoj režiji krpao stakloplastikom jer sam godišnju zalihu financija za takve stvari potrošio kupovinom. Nekako sam ga uspio uglaviti na motor. Vjetrobran sam dao napraviti od pleksija. Sjedalo i plastika ispod sjedala su lokalna replika. Krpanja i popravci su se odvijala blagdanima i nedjeljama kad normalan puk odmara.

Nešto sitnijih dijelova mi je poklonio frend. Našo sam na polici neke stare male platnene bisage. Tank torbu sam kupio i napunio ju s kišnim odijelima (2 komada). Na Navigatorovu sablazan krstio sam ga imenom Gican (posvećeno Kranjčaru mlađem). Napravio sam par sto kilometara po gradu i na relaciji ZG-VŽ i odlučili smo krenuti na put s njim. I to ni manje, ni više do Podgorice i nazad kroz Bosnu doma. Nikada se do sada nismo motorom otisnuli na put dalji od 75km radijusa !?!? Za sve postoji prvi put.

Natovarili smo nešto odjeće i obuće u bisage i Navigatorov ruksak. Posudili komunikaciju za kacige. Kožno odijelo je posuđeno od oldtimer motora, o kacigi čak nebih ni pričao. Navigator je ipak kupio nešto bolju kacigu i odijelo jer je njezin sponzor (poslodavac) nešto darežljiviji od mojeg.

Ovdje će biti malo opisa s putovanja. Slika će biti nažalost još manje. Evo početne slike:



Vrijeme radnje: 13.08.2007. u 7:20.

Crni oblaci se spremaju napasti Zagreb a mi puni entuzijazma i žara (u prijevodu straha) krećemo na put. Plan za prvi dan je doći do Poveljane na otoku Pagu bez korištenja modernih autocesta. Tamo stati kod frendova, zarakijati se i prenočiti pa idući dan dalje na put.

Zaboravih napomenuti da je satelitsko praćenje stavljeno na motor pa će povremeno kakva slika doletjet iz tog smjera.

1. dan Zagreb-Povljana

Znam da nestrpljivo čekate nove detalje ali morao sam pričekati da se Navigator probudi, njegovo viđenje i sjećanje je nešto bolje od mojeg. Ja većinom buljim u cestu i kontrolne lampice, osluškujem zveckanja u motoru a trebao bih slušati šum vjetra. No, to je moj križ.

Da podsjetim, radnja počinje 13.08. u 7:20. Nervozno spavanje je završilo, Navigator je od 5h radio završne poslove za sponzora, pripremio sve u stanu da frendovi mogu hraniti našeg ljubimca (Hoshi - http://www.kolekcija.info/index_h.htm) kad nas nema i put je mogao početi. Obratite pažnju na Navigatorov izbor hlača, bit će o njima još govora.

Motor je bio napunjen do vrha prethodnog dana, ulje provjereno (razina preko maksimuma jer nisam bio siguran kako se provjerava a kad sam dobio upute bilo je kasno). Ako se nađete u situaciji da morate provjeriti razinu ulja na ovakvom motoru pravilna razina je kad se mjerač "zašarafi" do kraja (Naknadnim čitanjem nekih manuala ni dan danas nisam siguran u ovu tvrdnju). Mada bi meni bilo logičnije da se mjeri kad je odšarafiljen.

Da ne trkeljam više krenuli smo. Bilo je prerano za gužvu u gradu, valjda se ljudi još nisu vratili s GO-a jer je pred nama bila neradna srijeda. Do Karlovca po staroj cesti idila, ni slično putu od 21.06. kad smo s crvenim (1600-2 op.a.) išli prema Primoštenu. A zatim potpuno novi osjećaj vožnje starom cestom po kojoj je različitim vozilima voženo već puno puta, zavoji, sela, malo preticanja (pa čemu nervoza, ima mjesta za troje u dvije trake). Promet ugodno gust ali gdje je do vruga Borje, Navigator se već pojačano vrti na zadnjem sicu. Tu već dolaze do izražaja Navigatorove uske traper hlače - cirkulacije u nogama nema, skliže po sjedalu kako god ja prikočim ili ubrzam. I onda pokušava smanjiti vrpoljenje pa se još pomiče po sicu, upire nogama i sl. Otprilike ko pomični balast na F117 kojemu je program za korekciju malo otišao k vrugu. No, vrijeme je bilo odlično. Konstantno na rubu kiše, idealno za vožnju jer nije prevruće.

9:50 Borje

I eto Borja, prvo veliko iskrčavanje, prvo treba naučiti da treba iskopčati komunikaciju, sići s motora a zatim skidanje kacige (zar baš mora biti tako uska?) i svih slojeva odjeće (još uvijek smo nadobudni - bubrežnjak, jakna, rukavice, marama, kaciga - puna oprema na nama). Na Borju doručak, pršut, kiselo vrhnje i uštipci, provjera tko je zvao i zašto i idemo dalje. Zasad sve ide po planu, gužica ne boli nešto posebno. Nismo ni shvatili da smo se popeli na nešto višu nadmorsku visinu (700m). Obzirom da Gican ima dvije sajle za gas (do svakog rasplinjača po jednu) i da to nitko valjda nije podmazao od proizvodnje, ručica pruža malo veći otpor i šapa je počela pokazivati prve znakove umora. Mala masaža, promjena rukavica iz zimskih u ljetne i put pod noge nakon 45 minuta stajanja.

Prema jugu sve je više sunca, prometa i motorista koji se vraćaju kući (barem bi se tako moglo reći po smjeru vožnje). To je jedna od lijepih stvari vožnje motorom - pozdravljanje, naime motoristi se pozdravljaju !?!? Neki mašu, neki dižu ruku, a neki samo podignu dva prsta s ručice - ali pozdravljaju i to stvarno daje čovjeku neki pozitivan impuls kad ide na ovakav (ma bilo kakav) put.

Kod Gračaca je benzinska, sat pokazuje prijeđenih 220 km, po mojim kalkulacijama trebao bih imati još goriva za 50 do maks 100km. Tek smo krenuli na drugi dio puta i ne staje mi se još. Pa valjda ima još neka do Paga.

Još malo penjanja i počelo je spuštanje. Koči se motorom jer naravno da kočnice nije nitko servisirao od bogzna kada. Prije puta sam samo provjerio da li uopće ima obloga na prednjim pločicama i zaključio da ih treba štedjeti (pa si vi mislite na što liče). I eto mora, sad ga vidiš - sad ga ne vidiš, takva je stara cesta. Nakon, čini se beskonačnog spuštanja stižemo i do razine mora. Vožnja uz more daje nešto sasvim novo - osvježenje! Jakne su super i štite i sve je to za 5 ali je u njima (još su i crne) užasno vruće, no kad vozite uz more osvježenje je zagarantirano jer uvijek ima svježeg povjetarca s mora a tek mirisa, nije da su baš pretjerano bitni ali ih je lijepo

osjetiti što će postati malo bitnije nakon drugog skidanja jakni i saznanja da smo skroz mokri a i malo smrdimo ali nema veze, kao da je to stvarno bitno (par kapi bezolovnog prikriva puno :-).

Mars pred nama!! A ne, to je samo Pag, kasnije smo saznali da zbog položaja Paga i zimskih slanih bura tu ništa ne može uspjeti pa zato slični nekakvoj kamenoj pustinji ili Marsu kako se Navigator šali. Benzinske naravno nije bilo više ni jedne putem ali motor još ne traži rezervu i blizu smo cilja prvog dana pa je strah od ostajanja bez goriva na cesti sve manji.

Na Pagu sasvim slučajno vozimo "u paru", zapravo pratimo se s našim Varaždincima, barem bi se reklo da su "naši" po registraciji. U Dinjiški prvi put silazimo s ceste uz neizbježne pozdrave, i stajemo kod kumova - a njih nema! Navigator je toliko puno imao vjere u naš put da im nije javio da dolazimo i kad dolazimo i ljudi su otišli. Nema veze, idemo kod prijatelja koji znaju da dolazimo i kako ćemo kasnije saznati s zebnjom razmišljaju o tome gdje smo.

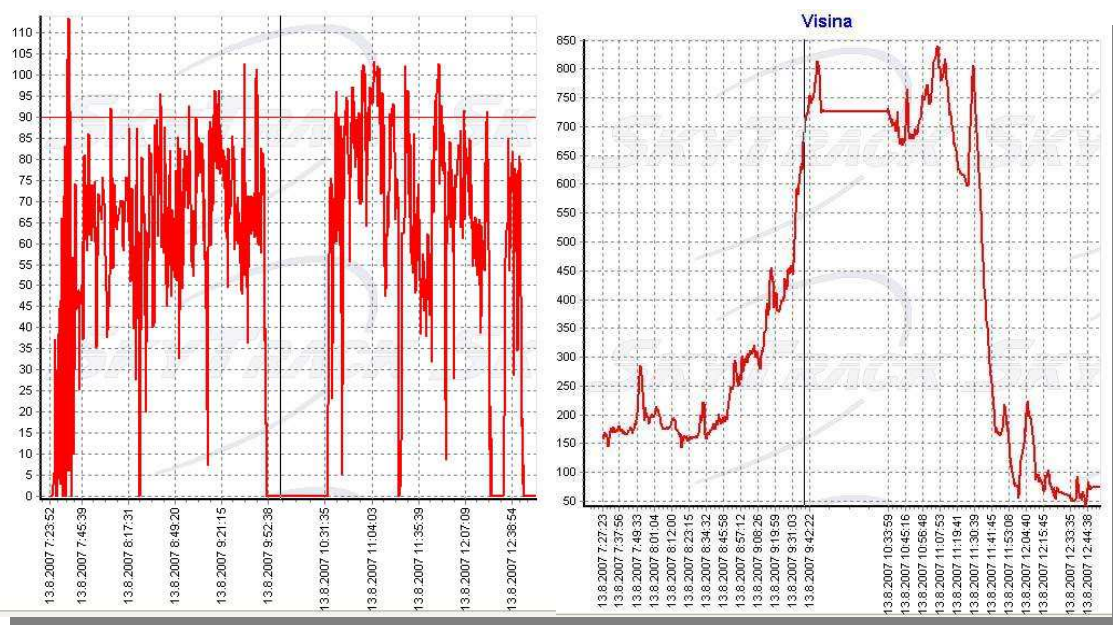
Sve manje boli kad znaš da je "touch down" na vidiku, stižemo - nasmijana lica dosta govore o tome koliko smo straha zadali prijateljima. Polako se iskravamo, motor ostavljamo u hladu (i on treba odmor), i opet treba zapamtiti da prvo treba iskopčati komunikaciju a zatim sići s motora, prijatelji nas zezaju da izgledamo kao svemirci. Lozu s bobicom grožđa u sebe, pravi domaći sok i idemo se kupati, što se čeka.

Put za prvi dan je završio super, svi parametri su bili u granicama očekivanja, motor još ide i ostavljen da miruje. Brčkanje u moru i picigin otjeravaju bolove iz mišića (ili kak već želite zvati masu oko zdjelice). Pivica na plaži i kreće se u pripreme klope. A di ćeš bolje klopiti nego kod sposobnog lovca. Pa, on bi i galebove pripremio da je to za prste polizati. Par gemišta uz klopu je normalna stvar. Tako se i večer primakla puno ranije nego je očekivana. Šetnja (piva) uz rivu je dokrajčila dan.

Idući dan nas čeka put do Dubrovnika. Sad smo već svjesni da se motor tek zagrijava i da moramo malo raditi na održavanju slabijih dijelova (desna ruka vozača, guzica kod oba). Navigatorove hlače ne dolaze u obzir za sutra, treba naći gorivo i slične sitnice u idućem nastavku.

San je ionako stigao prije nego glava do jastuka. Huh, zaboravih tahograf od prvog dana.

Ukupno 301km uz prosječnu brzinu vožnje od 65 km/h brzina



2. dan – Poveljana – Dubrovnik

Plan je bio krenuti ranije (recimo oko 7h) jer je dionica spora i duga (>400km) ali višak alkohola od dana prije i ugodna noć su razlozi za malo duži san (da ne spominjem svoj 32. rođendan). Kratka provjera razine ulja je pokazala da je višak potrošen, a pogled u tank je signalizirao da je benzinska naša prva iduća postaja. Vani je već dosta pičilo sunce kad smo ubacili doručak u sebe i natovarili stvari na sebe i motor. Mislila mi prolazi misao kako je motor za cca 300km potrošio 2dcl ulja (koje je bilo viška) i ako tako nastavi uskoro će trebati naći neko ulje za dodavanje. A unutra mineralno ulje gradacije 20w50 koje nije uopće jednostavno pronaći.

Kratak pozdrav s domaćinima i put pod kotače (9:20). Najbliža benzinska nam nije uz put ali nemamo izbora jer je nakon prvog kilometra motor morao na rezervu – vozi Miško u mjesto Pag, natoči gorivo, okreni motor i konačno kreni u smjeru Dubrovnika. Ima li što ljepše od proslave rođendana na cesti s dobrim komadom? A vama puštam na volju da to shvatite kako vas volja.

Prvi kilometri prolaze bez većih problema, sunce nije jako, promet nije gust ali što je put odmicao postajalo je vruće. Doručak traži gašenje požara, a ruke i lice zaštitnu kremu. Uz negodovanje Navigatora nakon sat vremena stajemo u Pevcu kod Zadra (bio je stvarno blizu ceste). Ulet unutra, prva hladna tekućina i krema s zaštitnim faktorom 40 na blagajnu. I u tom kratkom vremenu temperatura je Navigatoru porasla tako da otvoreno već negoduje zbog stajanja.

Da, možda ste primijetili da se pomicanje Navigatora na sjedalu danas ne spominje. To je zbog toga što su moje hlače platile glavom i sad se vozi u njima, a ja ostah bez rezervnih dugih. Nema veze, puno se lakše vozi motor sada. Samo nekako kilometri sporo prolaze. Sprinteri na odmoru (česi, Slovaci, domaći, Nijemci,...) sve češće trče (a nekad i hodaju) preko ceste i nema smisla gaziti ih jer nemam brisače.

I tako, mic po mic prolaze minute (pa i sati) a Split ni na vidiku. Guzica i šapa su rekli svoje. Prošlo je već cca 3h na cesti a još ni pola puta – ne sluti na dobro. Treba stati i tako usred ničega – birtija. Zaustavljamo prašnjave konje, provodimo proceduru silaska i kad ono „Volan“ je ime birtije. Prava za nas. Motor u hladovinu, led + fanta + 2dcl mineralne u prašnjavo grlo. Piva bi bolje legla ali vid je još mutan od jučer i fanta je ko melem na ranu. Razgibavanje šake i guzice je već uobičajena koreografija. Kratak pogled na mapu govori da je Split malo dalje od očekivanog – no puni volje i samopouzdanja već jedva čekamo nastavak vožnje. Ali treba još pročitati brdo čestitki stiglih putem SMS-a, malo se javiti društvu i na posao :(i proleti pola sata.

Put se nastavlja u 13h. Sunce je opako i ne prašta. Kod odlaska na odmor staje stariji par turista s trokolicom i foteljama za sjedenje. Malo zavisti u našim očima i srdačan pozdrav pred nastavak. Odmor je odlično došao, sad treba pregaziti Trogir, Split, Omiš, Makarsku i onda valjda nebu gužve na cesti. Asfalt se lagano topi pod kotačima a Gican ne pokazuje nikakve znake umora. U dahu prođe 1h45 minuta vožnje – „brže“ dionice raznih Kaštela su za nama, Split također, Omiš nije vrijedno posebno spominjati – tko bi se rado sjećao tog krkljanca i moderne simfonije raznih sirena i truba. Lagano po suprotnom smjeru i bjež glavom bez obzira. Bijeli Gican ima jednu prednost, ne skuže svi odmah da nema policijske oznake pa lagano trznu u stranu – taman da se čovjek provuče.

Negdje kod Omiša je odletio čičak koji pridržava mikrofon od komunikacije pa sam morao s njim malo kemijati a bome od vrućine je i brojanje kilometara na motoru stalo. Brojanjem na prste sam shvatio da se već dugo vozimo i poučen iskustvom od jutros pametno bi bilo natočiti motor pa smo mirni do Dubrovnika. Makarska je pravo mjesto za ovo. INA je tu, gužva standardna. Kod točenja goriva jednostavno ostajem u čudu. Prošli smo 275km uz prosječnu potrošnju 4.6l na 100km!!! Pa to mu je tvornička potrošnja!!!

Već dosta umoran i gladan (15h) govorim Navigatoru da je vrijeme za ručak i duži odmor. Šaka jednostavno vrišti od bolova i grčeva a želudac je prati u stopu. Pitam ja blagajnika gdje bi mogli nešto pojesti uz cestu a da je OK

cijenom i kvalitetom i čovjek mi predloži piceriju preko puta. Obzirom da nije ličila na nešto Navigator odbije stajanje ali odbije još par idućih potencijalnih mjesta. E tu je meni mozak zakuho, rekoh dokle me misliš tjerati bez zobi i vode!!! A kad Navigator mislio da ja mogu još pa nije htio biti onaj koji koči.

Konačno i jedva smo stali u 15:50 na prekrasnom mjestu koje s stijene gleda na more (u ovom dijelu mi fali Navigator da dopuni ime restorana ili barem lokaciju). Vjetar je bio malo jači pa smo morali sjesti unutra. Pogled na jelovnik govori da bi klopa mogla biti dobra ali obzirom da je iduća klopa neizvjesna izbor je pao na miješano meso kod mene i neka pizza za Navigatora. Porcija je bila ogromna i borio sam se s njom uz korištenje pivske tekućine kao katalizatora. Onako umornom i suhog grla piva je bila božanska, a tek druga – ko da nikad prije nisam pio bolju.

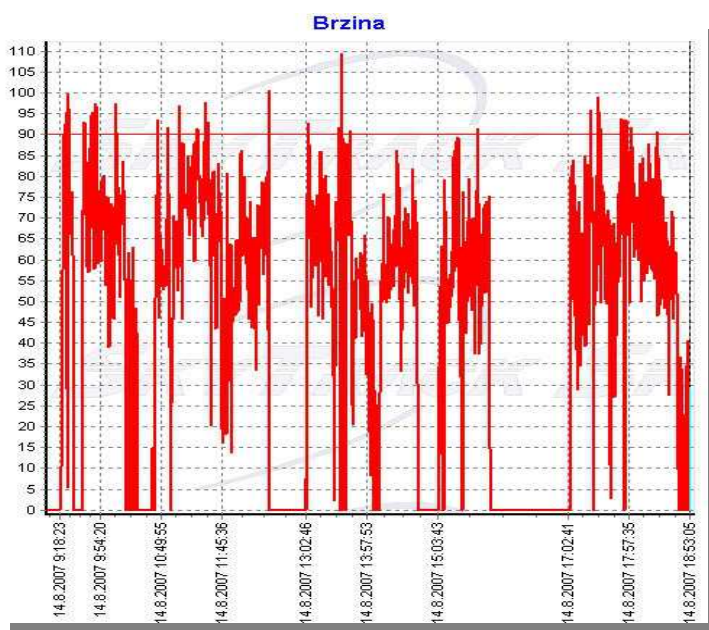
Vrijeme ko da je stalo. Kratak pogled na sat vratio nas je u stvarnost. Sjedili smo više od sat vremena. Od konobara smo saznali da imamo još preko 100km do Dubrovnika i to nam nije nikako sjelo. Prošli smo više od jučer, na cesti smo već sedam i pol sati, guzica je pri kraju snaga, grčevi u šaci su strašni, a lopatice se hoće razdvojiti – ko mi kriv kad na poslu inače najteže što držim je olovka.

Što je, tu je. Skok u sedlo i mamuzama po konju. Cesta ide od 50 mnv do 250m, nije loša, promet nije gust pa ožeži. Nema stajanja do Dubrovnika kamo stižemo u 18:53h!!!! Jedva stojimo na nogama ali neko veselje i radost u nama. Stigli smo na drugu točku, motor samo prede, vrijeme je suho. Sve 5. Nakon pive nagrade za magarca iza upravljača smjestili smo se kod rodbine. Priča uz večeru je bila preteška, snaga je bila na izmaku i trebalo je krenuti na počinak.

Iduća dionica je prva u stranim državama i treba biti odmoran. Ruka spava na posebnom jastuku 🤪 – mislim da sam čak i andol popio da malo izvuče mliječnu kiselinu iz mišića. Prebio bih najradije ljenčinu koja nije podmazala/pošetelala sajle od plina ali sam preumoran. A ni Navigator nije puno bolje prošao.

Malo tehnikalija:

Ukupno 430km uz prosjek 59km/h (i još da čujem nekog da su svi motoristi samoubojice)



Dan 3. Dubrovnik – Podgorica via Cetinje (15.08.2007.)

U opisu prošlog dana zaboravih (zbog umora vjerojatno) napomenuti jednu sitnicu. Kolega (motorista i obnavljač BMW-a), kojemu trebam zahvaliti za kupnju Gican-a, se nalazio u blizini Dubrovnika. Ujutro još snen (oko 7:15) bolnom šapom pišem mu SMS da se spremamo na nastavak puta. Još se nisam stigao ni umiti kad zvoni telefon i pitanje je „Što se čeka?“ ajmo zajedno voziti dionicu. Nisam se ni snašao a već je dogovoren randevu u kafiću u blizini ali u 8h. I onda u žurbi ubacih nešto klope u sebe, potjerah Navigatora da ubrza spremanje i pozdravljanje s rodbinom i otrčah provjeriti motor.

Prvo iznenađenje dana (pozitivno) – ulje na maksimumu – nisam si to baš mogao objasniti pa sam prihvatio brzo objašnjenje da malo visi motor pa je to OK. Nisam ni imao vremena puno razmišljati jer smo već naravno kasnili a to nam nije navika. Rodbini samo zahvala na konaku i hrani i plin do daske. Malo lutanja u krug po Dubrovniku i prvo loše iznenađenje dana slijedi – našli smo kolegu (koji također ne putuje sam ali vozi GS-a pored kojeg moj Gican izgleda kao moped) ali kafić ne radi vjerojatno zbog blagdana (15.08.).

Brzi dogovor pada – kava (ili gorki) putem – vozimo zajedno do Trebinja (BiH) i onda se razdvajamo – mi prema Cetinju a oni prema Međugorju. Goriva ne znam koliko je u tanku ali me sad to manje brine jer ne putujemo sami. Putovanje u čoporu je sasvim novo iskustvo. Pustih kolegu naprijed kako bih još naučio koju sitnicu o vožnji motorom na duge pruge i granica je samo osvanula ispred nas. Putem smo sreli posljedice požara koji su harali nešto prije našeg prolaska – crno bijeli svijet ukratko. Na granici se ja mučim s motorom jer je uzbrdica a nije mi se gasilo motor – škola za ubuduće – kad treba stajati na kosini motor u brzinu i gasi. Igre s prednjom i zadnjom kočnicom izbaciti iz misli. Tražili čak da skinemo kacige :-).

Vrlo brzo stigli do Trebinja u kojem kafići rade. Prvi iz kojeg se mogu gledati parkirani motori je bio naš izbor. Tu smo malo razmijenili iskustva o prehrani i putu, malo se generalno napričali i vrijeme je prekidu druženja – na našu žalost dalje opet moramo sami.

Šapa se izgleda lagano privikava jer sve manje boli. Vozimo lijepim krajolikom i kreće penjanje koje traje, traje i traje. No, konjica se uopće ne žali već kao da uživa, sve bolje i bolje ide. I brzo se ukaže pred nama još jedna granica. Gužva tolika da nas službena osoba ima vremena pitati kako smo i kako nam ide put – ovakva pitanja me nikad nisu na granici pitali. Naravno da traži papire od motora ali je sve u redu pa nastavljamo putovanje – treća država a još nije ni podne.

Prva benzinska u Vilusima gdje je i skretanje prema Cetinju. Konačno crveni Super 98 (olovni benzin – za one mlađe koji se ne sjećaju toga) do vrha tanka. Na pitanje da li idemo dobrom cestom čovjek odgovara da nam je bolje ići na Nikšić jer je na našoj ruti uska cesta!?!? Pa čovječe, motorom smo – kako misli uska kopkalo me ali ne i odgovorilo od nauma. No vrlo brzo sam shvatio što je mislio. Asfalt da, ali to nije cesta, to je više prilazni put do nečijeg dvorišta. Pa jedva motor prolazi – ali nema veze, puni želje za vožnjom i sumnji u izbor nastavljamo. Cestu su valjda radili turci, kasnije sam saznao da je ni domaći nisu sigurni koristiti. Svakih 10m lakat zavoj a između još jedan-dva zavoja. S jedne strane diže se planina, a s druge provalija da se kraj ne vidi. Povremeno se negdje u daljini na idućoj planini nazire neka cesta i sve si misliš da nije tvoja ali avaj, mic po mic i tamo se dođe. Vrlo naporna dionica za voziti, stalno mijenjanje smjera i mijenjanje iz druge u treću i obrnuto s kočenjem. Prosjek cca 20km/h a dionica ima 70tak km. Uspjeli još i zalutati putem ali davno igranje Doom igrice pokazalo se presudnim. Kreneš obilaziti jednim smjerom (kod nas slijeva-nadesno) sve moguće puteve i kad-tad ćeš pronaći pravi. Malo nas je vratilo nazad ali smo opet bili na onom koji je najviše mirisao na pravi. Izgleda da je istina da Crnogorci spavaju do podne jer nismo nigdje vidjeli čovjeka a bauljali smo čak i po dvorištima. Svemu je manje više kriva OMV mapa na kojoj je ovaj put obojen bojom ko i naša Jadranska magistrala.

I kad tamo Grahovo, mjesto gdje je neki sajam u tijeku ili nešto slično. I da, ne biste vjerovali, još smo na pravom putu ali nije ništa širi i/ili bolji. Još ima dosta do Cetinja. Nema veze, sad više ionako nemamo kamo. Srećom da cestari u Crnoj Gori rade i prije podne pa sklanjaju grane koje vise na cestu. Cestar = krava ili ovca koja slobodno šeće po cesti i hrani se onim što dohvati sa strane. Kraj je u isto vrijeme lijep (na neki divlji način) i strašan (kad samo pomislim da mi ovdje pukne guma ili sl. a nisam baš opremljen za te situacije). Ima i jedna slika s ove dionice.

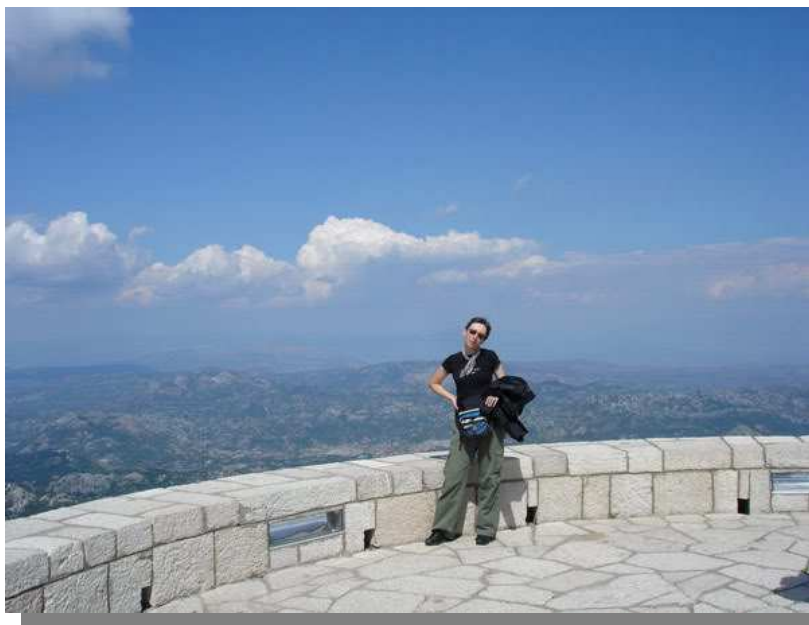


I čitavih tih nekoliko sati sreli jednog crvenog golfa dvojku kako gmiže cestom i prešli ga tek kad je stao uz cestu jer za dvoje nema nikako mjesta. I već lagano počeli šiziti ko nas natjera ovuda kad dolazimo do šire ceste koja ima i prometa. Da sam tada znao sto me čeka vjerojatno joj se nebi tako veselio.

Tu dolazi najveće loše iznenađenje puta – P R O M E T N A. I to glupa da ne može gluplja. Pokušavam prestići neko vrijeme minibus ali tip vozi brzo, ravne dionice su kratke a ono o široj cesti shvatite uvjetno. I dolazi u susret pravi autobus. Minibus stane, mi iza njega (umjesto da ga sad šišnemo) a iza nas već došli auti. I tip u rikverc i po gasu. Ni panično stiskanje sirene nam nije pomoglo. Udar u prednji kraj, rušenje na asfalt i guranje cca pola metra. Hvala ti bože na jakom štitniku cilindra (kojeg smo povarili prije puta) na koji je motor pao i sačuvao nam noge i cilindar. Gorivo curi na sve strane (zbog nagiba i nedostatka gume na čepu tanka) i kotač pod minibusom. Nije izgledalo baš bajno, vozač crnogorskog autobusa kontra svih njihovih vrlina je vrlo brz u pomoći, Navigator vrišti na vozača minibusa da se makne s našeg motora i prije nego sam stigao slikati situaciju. No, trajne štete na motoru nema, čak se i blatobran prednjeg kotača uspio vratiti nazad, guma nije probušena, oklop je opet pukao na već krpanom dijelu, štitnik već toliko ima rezova da se novi skoro i ne vide. I onda novo iznenađenje – Navigator ima porezotinu na lijevoj potkoljenici – hlače i čarape netaknute – misterija. Odbija ponudu vozača minibusa za prijevozom do hitne s gnušanjem – ona će sa svojim Fahrerom – sad mi je to smiješno ali tada sam mislio da mi oće nešto reći pa sam progutao knedlu, otvorio prvu pomoć, zalijepio gazu na ranu i idemo dalje. Prvi kilometri prolaze u proučavanju ponašanja motora – sve izgleda OK, volan stoji ravno, ne trese, prva kočnica je nešto tvrđa ali radi ispravno i ubrzo stižemo u Cetinje gdje su Navigatora „skrpali“ u vrlo kratkom roku.

Još se oporavljajući od šoka ne odustajemo od plana – prvo Lovčen a onda Podgorica. Par kapi kiše što su nas tada pogodile su bile jedine na cijelom putu. A uspon do Lovčena kao da je rađen za Gicana, motor jednostavno ne staje, ne gubi dah pa skoro ni snagu a visina je odavno prošla 1000 m/nv. Slično putu prema Sljemenu ali s većim usponom i dvosmjernim prometom.

Nakon kratkih objašnjenja gdje smo i što je što penjemo se uz 461 stepenicu. I tu shvaćamo da nam se noge još tresu od prometne ali nema odustajanja. Dokaz da je Navigator živ i zdrav:



Tu smo konačno i sjeli, naručili klopnu (koja je bila obilna), javili se prijateljima s novostima. Sve mi prolazi kroz glavu što sam trebao napraviti a nisam. Čak sam zaboravio pogledati jel kod mene sve na broju – bilo je. Ja zaradio samo masnicu na koljenu.

Ali tu nije kraj dana. Treba još u Podgoricu stići koja nije daleko ali obilje događanja jednostavno crpi energiju. Prvo ide spuštanje nazad po serpentinama – jako se teško koncentriram na vožnju, motor sam ide dok ja vrtim slike. Prolaze slike pored mene ali mi nekako više nisu tako bitne. Ubrzo dolazimo do prave ceste i sad više nema mjesta za vožnju s autopilotom. Odvrćem plin i jezdimo dalje.

Kod dolaska pred Podgoricu novi strah. Nešto nije u redu, temperatura koja dolazi od cilindra je previsoka. Ali motor prima plin i koči kao da je sve u redu. Ne dam se zavarati i vozim dalje, no temperatura nikako ne pada. Ulazimo u Podgoricu i prvog policajca pitamo za hotel a on uz psovke objašnjava da ne zna. Dobro je, znao je reći gdje smo trenutno pa smo se snašli. Dolazak pred hotel je otkrio misteriju temperature kad smo se odmakli od motora. Nisu cilindri davali temperaturu već je u zraku bilo debelo preko 40.

Možda hotel i nije odavao nešto posebno i bio je malo izvan table oznake grada ali put i događanja tokom dana su tražila zaustavljanje, odmor, tuširanje, zbrajanje dojmova. Sretni jer smo u komadu, jer nismo odustali ni mi a bome ni motor. A motoru svaka čast – bojim se da je danas stekao dva doživotna dužnika.

Dani 4-5. Podgorica – Kiseljak via Pljevlja i Sarajevo (16-17.08.)

Podgorica ili donedavno Titograd, sad glavni grad nove novcijate države (MNE). Naš prvi zasluženi odmor. Odluka pada da se motor odmara i da koristimo TAXI. Nemojte sad mislit da imamo viška ojra ali vožnja s jednog kraja na drugi dođe ko dvije ZET-ove karte za tramvaj pa se uopće ne isplati mučiti. Nemaju startnine a kilometar košta ovisno o kompaniji od 40-70 centi. A sve merdžani vjerojatno svježe stigli s europskih cesata. Malo sam se više raspisao o njima jer o samom gradu i nemam što previše. Nismo uspjeli pronaći ni dućan s lokalnim majicama ili kapama (nešto s orlovima se tražilo). Dućan Croate u samom centru smo vidjeli, popili par točenih Nikšićkih za koje tvrde da se opet popravilo što baš nisam nešto primijetio. Otišli smo s rodbinom na ručak u obližnje izletišta. Klopa OK, uzeh jegulje da i to probam, preživjeh. Malo bolji restač i za komplet ručak i cugu ode skoro sto ojra – nema veze, to je baš cijena prednjeg blatobrana što je stradao pred Cetinjem :-). Paklena vrućina i dalje hara ali hotel ima klimu u sobi pa ni to ne smeta – jedva izgurali dan, fali nam Gican i cesta. Šapa sad već jednostavno vapi za poslom, guzica nezna kamo sa sobom a lopatice su i zaboravile da bi trebale boljeti.

Dižemo se rano i odlazimo na doručak, treba energije za nastavak, Navigator rješava papirologiju i plaćanje a ja odoh napraviti standardnu kratku provjeru motora. Obzirom da nemam zaključan tank prvi je pogled unutra da vidim ima li manjaka ili viškova, izgleda sve uredno. Vadim mjerač ulja i ostajem zapanjen. Nije bila greška kod provjere u Dubrovniku, činjenica je da je Gican prestao trošiti ulje. Odlično!!! Možemo dalje što brže jer temperatura samo raste.

Po preporuci domorodaca ne krećemo lokalnim standardnim putevima jer se navodno divlje vozi i mnogo gine. Idemo mi prema Nikšiću, točimo putem novog crvendaća (motor dobro ide i malo troši). Cesta OK, nikamo se ne žurimo. Jednostavno uživamo u vožnji. Put nas vodi prema Žabljaku, poznatom zimovalištu. Krajolik vrlo sličan Švicarskoj samo su ceste lošije i krave manje smrde (vjerovali ili ne). U Žabljaku stajemo, imaju turist info ali nažalost nemaju nikakav prospekt. Pošto je zrak rijedak i sunce pići dopustio sam si jednu malu točenu. Kratka korespondencija s prijateljima i razgibavanje guzice koja se sjetila dužnosti (pain in the ass).

U nastavku srećemo policijsku klopku ali murjak kao da pozdravlja – pozdravih i ja njega pa po plinu. Možda mislio da ide kolega :-). Opet vozimo po vrlo zavojitim cestama i spuštamo se. Kočnice i dalje ne koristim previše jer treba šparat za nedaj bože. I dolazimo do mosta iznad kanjona Tare. Prekrasno ali stvarno. Eto slike s mosta.

Put i dalje zavojit ali daleko od one avanture prije Cetinja. Mislim cesta je većinom nešto šira ali dosta zakrpanija pa ludovanja nema. Jedino moram pokuditi višak (da višak) putokaza u određenim situacijama. Dođeš u situaciju kad dva putokaza za istu skupinu kuća (ne bih ja to zvao gradovima) pokazuju u različitim smjerovima. Onda prođeš još malo da vidiš znak za jedan suprotni smjer pa odlučiš da je 2/3 bolje nego 50:50. Takvih problema na zloglasnoj dionici uopće nismo imali jer tamo nije bilo ni znakova a kamoli putokaza. Nisam ni sam siguran što je bolje. Čak je bilo situacija kad te putokaz odvede u nečije dvorište ali valjda mi ne kužimo znakove. Važno da se sunce vidi pa da barem mogu generalno kontrolirati idemo li u dobrom



smjeru jer više OMV mapi ne vjerujem puno.

Pri ulasku u Pljevlja pada dogovor. Što god tražili od nas (imali smo čak ugovoreno i spavanje) do 14h moramo biti opet na putu jer nas još dosta nepoznatog čeka. Upoznavanje s Navigatorovom rodbinom, koju ni on baš najbolje ne zna, prolazi OK. Ručak dolazi ko melem na ratničku dušu (želudac). Prije nastavka još samo treba običi groblje Navigatorovih predaka iza kojeg u daljini počinje požar (nismo mi sigurno jer nismo došli iz tog smjera).

I uspjeli smo sve odraditi, oko 14 se saga nastavlja. Cesta sad vodi čak i za OMV mapu putevima čudnih boja, nije nešto za zapamtiti jer ima dosta kamenja i pijeska na njoj. Dolazimo do šumske ceste koja kreće uzbrdo. To je ono što nam odgovara, zavojita planinska cesta koja se penje sa slabim prometom. Plin, plin, letimo zavojima i tek što se ugrijali treba naglo stati radi prepreke na cesti. Nije medvjed, kojem se ne bih čudio, već granica i to skoro na najvišem dijelu rute. Izlazimo iz MNE i polako vozimo dalje očekujući bosanski prijelaz. Spuštamo se mi tako i desetak kilometara prije kontejnera s njima. Već sam skoro i zaboravio na njih. Nema problema ni ovdje, već samo nekakva sjeta u očima ljudi – ne znam da li nas žale ili zavide. Cesta je ovdje uska, zavojita, prolazi kroz neke mahale i ne pretiče se baš. A nije da nema teških kamiona koji moraju (skoro ko i ja) kočiti motorom da ne spale kočnice. No dionica do „prave“ ceste nije duga i može se preživjeti. Jedini je problem što smo dosta u sedlu i guzica ne prašta. Taj „organ“ je jedini koji još protestira.

Kod dolaska na cestu Goražde-Foča lovimo prvu benzinsku, slučajno „El Tariq Oil“. Klinac ljubazan, točimo punog jer nam je ostalo još cca 150km do kraja dana. Uzimamo piće i radimo stanku. Ja malo čistim vizir motora jer sad vozimo brzom cestom a on već ima prašine i mrtvih kukaca iz tri države. Odlučni smo da treba nastaviti da nas negdje bez veze ne ulovi najavljena kiša ili mrak. Zasad sve ide po planu ali nikad se ne zna.

I put preko Foče do Sarajeva ne bi bio niš posebno da nije ovog svježeg domaćeg goriva. Sve je OK, motor radi, ali u preticanju sve glasnije vrišti a sve slabije ide. Kad okretaji pređu 5000 rpm-a motor nikud nikam. Nema veze, ne smeta Gicanu ni šljam gorivo, samo se stil vožnje mijenja. Ritam je napokon odličan, 80-90 pa i do 110. Ja prezadovoljan. Bez obzira na vrućinu navukli smo svu opremu na sebe jer s vožnjom u Bosni se nije za šaliti – to iskustvo nosim od prethodnih boravaka, a pogotovo sad s motorom.

I peglamo mi tako, Navigatoru već miriši domaći kraj. Guzica boli nesnosno ali Navigator neda stati. Pa doma smo skoro. A trebali smo pred Sarajevom stati a nismo. I koštalo nas to na kraju. Dobro, iskreno ne mene toliko koliko Navigatora. Hodao je čudno neko vrijeme nakon silaska iz sedla. Sad već vozim poznatom cestom ali je kraj napornog dana i samo pratim aute ispred sebe. Autopilot opet radi.

Zadnjim atomima snage uspinjem konjicu pred Navigatorovu obiteljsku kuću (prilaz je vrlo strm, mislim da samo golfovi i terenci prolaze). Gasim El Tariqovim gorivom izglednjene konje. Sretan što smo dobro stigli pozdravljam domaće. Još jedna naporna dionica je za nama. Odajem počast Gicanu i spremam ga na spavanje.

Mislim da je dosta, slijedi opet odmor od dan-dva kod punice 😊, rijetko se vidimo i velika kilometraža nas razdvaja tako da se uvijek dobro slažemo.



Avantura #1 (2007.) Dan 8. Kiseljak – Zagreb via Slavonski Brod (20.08.2007.)

Da, dobro ste pročitali naslov. Čak 2 dana smo ostali u gostima kod punice. Dani su potrošeni na komunikaciju s rodbinom, roštiljanje i najviše na spavanje. Nisam se čak ni trudio negdje dalje od kuće izlaziti, nisam ni motor pogledao dva dana. Nekako kao da je avantura završila. Sad ćemo dalje više/manje znanim putevima, nema straha od stajanja ili kvarova jer nismo daleko itd. No, ipak je pred nama još 400km puta. Kako do sada nismo vozili autoputevima tako namjeravamo i do kraja.

Motor je provjeren i natankiran dan ranije. Razina ulja i dalje stoji stabilno pa već razmišljam zašto ga uopće gledam, svaki put potrošim par kapi teško nabavljenog ulja dok brišem mjerač. Gorivo je točeno na INA benzinskoj koja ovdje naravno ima crveni 98 radi vozila koja ga ovdje još dosta troše.

Stalno mijenjanje lokacija nam je malo poremetilo životni ritam i ne spavamo baš najbolje. Možda to ima veze s viškom energije koja nije ostala na cesti. Lagani pozdrav i vrijeme je za nastavak avanture. Strah u očima domaćih dovoljno govori o vjeri u vozačeve sposobnosti :-). Ova godina mi nije nešto naklonjena pa ih shvaćam s jedne strane.

Vrijeme je odlično za vožnju (hladnjikavo s rijetkom maglom), nema neke posebne gužve na cesti, stečena kondicija je dovoljna i kilometri samo prolaze. Lagana cuga kod Žepča i do granice nema planiranih stajanja. Razlog kakve-takve žurbe je dogovoreni sastanak s vlasnikom BMW 1602 na kojeg sam bacio oko. Zašto ne spojiti ugodno s korisnim pa kad već prolazim usput još ne kupim koji dio za mog drugog starca (1600-2 op.a.). I prejahasmo mi Bosnu za jedno 3 sata, na granici gužva ali provlačimo se i prolazimo bez nekog čekanja.

Sad još treba pogoditi pravu cestu do traženog sela u okolici Slavenskog Broda. Nema ga baš na putokazima a bome ni na dosad više puta pohvaljenoj OMV mapi. No, vođeni mirisom plemenite hrđe i sonarom u glavi vozača bez puno lutanja pronalazimo Eldorado. Treba mi servo za crvenog kako bi ga sredio prije zamjene. A i glavni kočioni bi dobro došao. Lajsne za prednju haubu već godinu dana sanjam, stari stalno priča da ne bi bilo loše i koju rezervnu glavu imati itd. Lagani pogled na sanjano vozilo rasplinuo je sve snove. Od prošle godine auto je propao drastično. Nije da se ne mogu još neki dijelovi iskoristiti ali nekako nemam volje baviti se s njim. Ali ima gazda još jednog, kompletnog, koji je do prije 5 godina vozio i kojeg prošle godine nije ni u ludilu davao. No bez obzira što ima neki krov nad glavom i on je gadno nagrizen, vidi se da propada ubrzano. I eto meni opet nade, pa drž' nedaj i sredih kupovinu. Skakao bih od sreće da me život već više puta nije naučio da kad negdje dobro profitiraš drugdje moraš spuštiti.

Biznis obavljen, sretni nastavljamo dalje. Sad se već i vrijeme vratilo na staro i sunce prži nesmiljeno. Kad smo malo odmakli od sela Navigator se ohrabrio pa pita za dogovorenu cijenu za auto. Tek tada sam shvatio da sam si uzeo toliko slobode da sam bez dogovora kupio auto. Obično to ne završi dobro ali obzirom da ima skupljih cipela u ormaru od dogovorene cijene sretan je i Navigator zbog kupovine. A na njemu i servo, i lajsne i kompletan motor, i getriba i kardan i diferencijal i....

Vraćamo se lagano na zadanu dionicu i krećemo lokalnim putevima prema kući. Ima dosta sela, pa iako je ravno ne pretjerujem s brzinom – bodovi mi ne trebaju a ratnu rezervu sam potrošio na kaparu. Nemam više ni pojma koliko sam km prešao jer kilometarsat malo broji a malo ne. Sve čekam neku poznatiju benzinsku ali nikako. Već mi se lagano strah uvlači u kosti da ću ostati bez benzina a i Navigator sad već preklinje za stankom. Guzica je popustila. Par desetaka kilometara dalje od očekivanja stajemo. Nije više bitno ni čija je benzinska ni koliko je sati. Uzimamo gorivo (kojeg je još dosta bilo jer motor i dalje troši ispod očekivanja), nešto hladnih pića i malo grickalica da preživimo do doma. Lokalni cugeri nas gledaju i savjetuju da pazimo na cesti – nemam volje objašnjavati kud smo sve prošli. Samo su čudno gledali naše pokušaje da oživimo stanovite dijelove tijela vježbama.

Vrijeme se nešto počelo mutiti i nastavljamo put. E sad to već nije crno tamo negdje u daljini nego ispred nas. Vjetar se igra s nama ko da smo mala lađa na veliki okeani. Osjećam strah u Navigatorovom glasu koji dolazi kroz interkom. A i nije neki užitak kad te frkne bočni nalet vjetra ali nije bilo kritičnih situacija. Cijelo vrijeme je nebo iznad nas na rubu plača ali kapi nas izbjegavaju. Sad već prolazimo mjesta koje je poharalo nevrijeme samo nekoliko minuta prije nas, polomljene grane drveća uz cestu, lokve pune vode i sl. Prosjek brzine opada ali se ne staje, jednostavno ko da nam je netko držao kišobran iznad motora stalno. Kutina, Popovača i Ivanić Grad ostaju za nama, nikad ne bih rekao da je najteža dionica tek ispred nas.

A nagradu za najtežu dionicu cijele 1600 km duge avanture bez puno razmišljanja dodjeljujem dijelu Dugo Selo – Trešnjevka (Zagreb). Sad već stvarno umorni ulazimo u koštac s gužvom na cesti. Ulazimo u grad u vrijeme kad se ljudi vraćaju s posla i to mnogima prvi dan nakon godišnjeg pa se svi naguravaju i gužvaju. Čak i motor navikao na pasivne krajeve vidljivo ne uživa u ovome. Temperatura opet raste i bez obzira na korak do cilja moramo stati. Navigator ne može više. Ali ne daje da popijemo nešto, nego samo protežemo noge i idemo završiti avanturu. Sad sam i ja malo došao k sebi i odlučnije se borim s prometom. Nevoljko se vraćam na zagrebački stil vožnje i za „samo“ cca sat vremena dolazimo doma.

I dan danas ne mogu vjerovati što je Gican sve podnio i to s kakvim dostojanstvom. Ni u jednom trenu nije dao naslutiti da mu je teško ili da ga maltretiramo. Sve komande je odradio čisto i bez pogovora najbolje što može. Skidamo opremu s njega da zna da je odradio svoj posao. Nemam riječi kako da pohvalim to staro kljuse, jedino obećanje da na zimu ide generalni remont. Rado bih mu stavio kakvu deku preko leđa ili dao najfinije zobi kako bih mu zahvalio.

Sad je još preostalo samo mačku izaći na oči i preživjeti. 8 dana ostavljen na milost i nemilost prijatelja i kolega, a inače poznate „zlatne“ naravi predstavlja zadnju prepreku prema zasluženom odmoru u vlastitom (dobro Navigatorovom) stanu. Sreća da je dobio ekstra pola kilograma i da ne vjeruje očima kad nas je vidio tako ni zadnja prepreka nije teška.

To bi bilo to, nema više tj. ima puno toga neizrečenog ali to možda u nekom idućem putovanju s utegnutim borama na Gicanu i s nešto boljom dodatnom opremom. Ne, nisam mislio na mlađeg Navigatora ili slično. Mislio sam na razne kofere i ostale sitnice koje život znače. A idući put se već lagano planira...

