

Świat Motocykli

Poprzednie numery  
Archiwum  
Redakcja  
Promocja  
Reklama

Czasopisma

Auto +  
City Magazine  
Wiedza i Życie

Gazeta.pl

Auto-Moto  
Sport  
Turystyka

Gazeta.pl &gt; Czasopisma &gt; Świat Motocykli &gt; Artykuły

Środa, 20 sierpnia 2003



szukaj

## Enduromania

■ Bolesław Hyla 22-07-2003, ostatnia aktualizacja 22-07-2003 16:49

**Ogromne przestrzenie lasów, kamieniste wysokogórskie ścieżki, bezkresne połoniny, rwące rzeki, bagna, strumyki... Czy jest to tylko cudowny sen wielbiciela terenowej jazdy motocyklem? Nie - to Enduromania, czyli impreza dla terenowców organizowana w Rumunii, w najdzikszym rejonie Karpat Południowych.**

Dzięki intensywnej korespondencji mailowej z organizatorami, wertowaniu map i przewodników ustalone zostały wszelkie szczegóły wyprawy. Wyruszamy w sześć osób, dwoma samochodami z przyczepami.

W niedzielę po południu nad rumuńskimi górami zaczyna się tworzyć gigantyczna burza. Dopada nas tuż przed celem - w mieście Reia. Po parunastu minutach ulewy ulicami płyną strumienie wezbranej wody. Z trudem przedzieramy się przez zalany wodą tunel i znajdujemy kierunek na Brebou Nou. Do bazy Enduromanii docieramy w momencie zakończenia prezentacji ekip. Organizator - sympatyczny Sergio Morariu przedstawia jeszcze jeden team - pierwszą ekipę z Polski. Szybka kolacja i idziemy spać.

### Dzień I

W poniedziałek rano wita nas upał i piękne słońce. Dostajemy dokładne mapy, kartę drogową, wczytujemy dane do GPS-ów. Pełni wiary we własne możliwości wyruszamy w góry.

Reguły Enduromanii są bardzo proste. W imprezie startują minimum trzyosobowe zespoły, na dowolnych terenowych motocyklach. Ich celem jest odnalezienie i uzyskanie wpisu do karty drogowej jak największej ilości punktów, wyznaczonych w promieniu około 200 km od bazy. Punktem może być zarówno drzewo w lesie, jak i stacja benzynowa czy znaczek na szczycie. Czasem trzeba przerysować do karty drogowej tabliczkę przybitą do pnia, w innych przypadkach poprosić właściciela chatki w górach o przybicie pieczątki lub o podpis. Każdy z punktów ma podane współrzędne GPS wraz z dokładnym opisem. Punkty umieszczone są w taki sposób, aby dojazd do nich wymagał sporego wysiłku.

Wyposażony w najnowocześniejszy GPS Jarek prowadzi naszą ekipę w podobny sposób jak jeździł w Afryce (ŚM 5/03). Zmierzymy w kierunku pokazywanym przez strzałkę na ekranie urządzenia. Szybko okazuje się, że pustynna nawigacja zupełnie nie sprawdza się w górach. Wbijamy się w jar, którego stromizna uniemożliwia powrót. Przepychamy motocykle parę kilometrów płynącym w jego dole potokiem aż wreszcie wydostajemy się na drogę. Kolejna narada nawigacyjna - tym razem z GPS-u odczytujemy dokładną pozycję i korygujemy ją z mapą. Ten system okazuje się bardziej skuteczny - łącznie po paru godzinach walki z terenem znajdujemy pierwszy punkt! Cała ekipa jest wyraźnie wzruszona. Odszukiwanie następnych punktów idzie już dużo łatwiej. Parę godzin jeździmy po błotnisto-kamienistych ścieżkach w górach na wysokości około 1000 m.n.p.m. Kolejny punkt wypada w hotelu. Jemy obiad, kelner wbija nam pieczątkę na karcie. Teraz wyruszamy na południowy zachód od bazy, w kierunku miasteczka Anina. Tam też na stacji kolejowej Garliste znajduje się oceniany na cztery tysiące następny punkt. Na mapie droga wygląda na bardzo łatwą - płasko, podbijamy punkt, zatankujemy motocykle i wracamy do domu. A to, że droga w paru miejscach przecina rzekę na pewno nie będzie problemem.....

Pierwszy przejazd przez rzekę wzbudził lekki niepokój. Wezbrany po deszczach potoczek miał teraz szerokość około dziesięciu metrów. Prowadzący Rogal pokonał go jednak bez problemu. Reszta ostrożnie przejechała tym samym śladem. Paręset metrów dalej czekała na nas kolejna kąpiel. I tym razem obyło



Radość na szczycie Tarcu - nie codziennie wyjeżdża się motocyklem na wysokość 2193 m.n.p.m.

Fot. Bolesław Hyla



Fot. Bolesław Hyla



Wszędzie tylko góry, góry i góry - ogrom rumuńskich Karpat robi wrażenie

Fot. Bolesław Hyla



Mała wioska na uboczu - każde dziecko musi usiąść na motocyklu

Fot. Bolesław Hyla

Świat Motocykli

Poprzednie numery  
Archiwum  
Redakcja  
Promocja  
Reklama

Czasopisma

Auto +  
City Magazine  
Wiedza i Życie

Gazeta.pl

Auto-Moto  
Sport  
Turystyka

Gazeta.pl &gt; Czasopisma &gt; Świat Motocykli &gt; Artykuły

Środa, 20 sierpnia 2003



szukaj

## Enduromania (2)

### Dzień V

Piąty, ostatni dzień Enduromanii. Wstajemy bardzo wcześnie. Świeci piękne słońce - dziś trzeba zdobyć jeszcze parę punktów. Zgodnie z regulaminem musimy oddać kartę drogową do 14. Nie zostało zbyt wiele czasu. Zaliczamy Trei Cruci - wzgórze z trzema krzyżami, z którego wspaniale z góry widać zarówno Brebou Nou, jezioro Trei Ape, jak i okoliczne górskie szczyty. Drogami prowadzącymi pięknymi łąkami ruszamy dalej. Po drodze znów spotykamy ekipę na Bigach. Trzech dwumetrowych Niemców powoli, ale bardzo sprawnie przemierzają się w po trasie. W trudniejszym terenie we trójkę po kolei pchają każdy motocykl. Zapytaliśmy ich, dlaczego właśnie wybrali DR800? Odpowiedź nieco nas zaskoczyła - latamy na wyczynowych enduro w mistrzostwach Niemiec. W Rumunii trzeba się zrelaksować. Dopiero po zakończeniu imprezy dowiedzieliśmy się, że trójka dryblasów spokojnie wydosłała się na Tarcu...

Na kolejny punkt trafiamy przez przypadek - nie mieliśmy go zaznaczonego na mapie. Znaki na drzewie zrobione odblaskowym spray'em nie pozostawiają jednak żadnych wątpliwości. Robi się coraz później - musimy zacząć już myśleć o powrocie. Stromym jarem zjeżdżamy w stronę drogi. Jadąc w kierunku, wskazywanym przez GPS trafiamy na ostre podjazdy na drodze do zwózki drewna. Są ślady motocykli - czyli to musi być droga do punktu. Stromizna podjazdów po paru kilometrach zdecydowanie wzrasta. Jadąc na prawie całkowicie zdartych oponach, droga wydaje się prawie nie do pokonania. Strzałka na GPS-ie jest jednak nieubłagana - musimy jechać w tym kierunku. Wspólnymi siłami wynosimy motocykle na górę. Upał, pot leje się strumieniami. Nie ma czasu na odpoczynek. Druga po południu jest już coraz bliżej. Stosunkowo łatwymi drogami szczytowymi docieramy do Armeni Top - ostatniego zaplanowanego na dziś punktu. Z dużą rutyną Rogal przerysowuje znaczek - metalową tabliczkę na kartę drogową. Zjeżdżamy do asfaltu i wracamy do Brebou Nou. Jedziemy dziurawą asfaltową drogą przez las. Piąty, szósty bieg, pełen gaz. Co chwilę wyprzedzamy ciężarówkę obsługującą naprawę drogi. Jadą pod górę, tak jak my. Na którymś z zakrętów spotykam dużego Kamaza, tyle że jadącego w dół. Pełną szerokością jezdni. Nie ma nawet czasu na hamowanie. Pełne złożenie, poślizg, mijamy się na przysłowiową grubość lakieru. Wpadamy do Brebou Nou. Szybka wymiana uwag - cholerna ciężarówka! Wszyscy, jak się okazało, prawie wkomponowali się w jej maskę. Oddajemy kartę - jest 1440. Trochę po czasie, ale jeszcze może być. Ciśnienie opada. Pijemy piwo, opalamy się.

Wieczorem przy ognisku ogłoszenie wyników i rozdanie nagród.

Wygrał rumuńsko-węgierski zespół, który jechał z nastawieniem na pobicie wynoszącego 116 tysięcy punktowego rekordu Enduromanii. Ekipa wyposażona w najnowsze KTM-y Racing, GPS-y, mapy, znająca te rejony jak własną kieszeń. Przed rywalizacją w Rumunii nasi konkurenci szkolili się u Fabrizio Meoniego.

Drugie, trzecie i czwarte miejsce - Niemcy. Na piątym miejscu uplasował się nasz zespół. Na dyplomach mamy adnotację "best newcomers". Wszyscy biją brawo - w parudziesięciu edycjach Enduromanii żaden inny zespół nie uzyskał tytułu punktów debiutując na tej imprezie. Patrzymy na listę wyników - cholera! Od trzeciego miejsca dzieliła nas niewielka różnica. W sam raz poniedziałkowy punkt, przed którym utknęliśmy dosłownie paręset metrów.

Niektóre ekipy na dyplomach mają innego rodzaju dopiski - "short distance rider" - zespół, który zaliczył punkty tylko w pobliżu bazy lub "GPS specjalisten" - dwa dni bez ani jednego punktu. Listę zamyka "most relaxed team" - w ciągu pięciu dni udało im się odnaleźć tylko parę najprostszyc punktów. Łącznie sklasyfikowano 28 zespołów i prawie 150 zawodników.

Przy ognisku wymieniamy uwagi, adresy i kontakty.



Radość na szczycie Tarcu - nie codziennie wyjeżdża się motocyklem na wysokość 2193 m.n.p.m.  
Fot. Bolesław Hyla



Fot. Bolesław Hyla



Wszędzie tylko góry, góry i góry - ogrom rumuńskich Karpat robi wrażenie  
Fot. Bolesław Hyla



Mała wioska na uboczu - każde dziecko musi usiąść na motocyklu  
Fot. Bolesław Hyla

W sobotę rano obłożone motocykle pakujemy na przyczepy. Ostatnie spojrzenie na okolicę Brebou Nou. Z wyraźnym żalem wsiadamy do samochodów. Do domu prawie 1000 km.

Przepiękne, dzikie rumuńskie góry głęboko zapadają w pamięć. Enduromania nie jest imprezą typowo sportową, a raczej zaawansowaną turystyką w ciężkim terenie z wprowadzoną rywalizacją dla uatrakcyjnienia uczestnictwa. Zmagania z gigantycznym błotem, górami, rzekami i kamieniami mają swój niepowtarzalny klimat. Klimat, który corocznie przyciąga do Rumunii setki takich samych jak my maniaków enduro.

Całkowity koszt wyjazdu na Enduromanię wyniósł około 1500 - 1600 zł na osobę. Sam koszt udziału w imprezie to 135 euro od osoby (przy odrobinie szczęścia do negocjacji). Jedzenie na miejscu jest drogie, ceny w euro zdecydowanie nastawione są na kieszeń zachodnich turystów. W lokalnych knajpkach można bez problemów zjeść dużo taniej (i dużo lepiej). Paliwo w Rumuni jest tanie i mimo delikatnie mówiąc nieprzekonującego wyglądu większości stacji benzynowych jest dobrej jakości. Wbrew utartym opiniom główne drogi nie są najgorsze, można natrafić na niedrogi, a bardzo schludny i przyjemny kemping czy doskonałą restaurację. Niebezpieczne są wszechobecne zwierzęta, często luzem pasące się obok głównych szlaków komunikacyjnych. W górach zdarza się, że np. po burzy jeden pas drogi blokuje ogromny głaz. Bliższe informacje, opisy, nowości oraz ogromną kolekcję zdjęć z wielu ubiegłych edycji tej imprezy można znaleźć na stronie [www.enduromania.net](http://www.enduromania.net)

ENDUROMANIA 25-31.05.2003 (BREBOU NOU)

WYNIKI:

I. TRANSILVANIAN UHU BIRD 109000 pkt.

II. ENDUROFREUNDE SASSENDORF 71000 pkt.

III. MC GULLY 54500 pkt.

IV. DIE JUNGEN RÖMER 52000 pkt.

V. ENDUROS CRETINOS POLSKA 51000 pkt.

- Grzegorz "Barney" Barski KTM 520
- Rafał "Crazy" Dąbek Yamaha WR 426
- Bolesław "Bolec" Hyla KTM 450
- Robert "Standard" Korbziel KTM 400
- Jarosław "Louis" Maj Honda XR 400R
- Robert "Rogal" Rożek KTM 450



Borlova - szczyty na horyzoncie to góry Retezat  
Fot. Bolesław Hyla



Borlova - wiejski dom z piękną elewacją wykonaną z płytek  
Fot. Bolesław Hyla



Fot. Bolesław Hyla



Naprawa rozbitego zbiornika XR-ki  
Fot. Bolesław Hyla

Bolesław Hyla

1 | 2 |



Narada nawigacyjna  
Fot. Bolesław Hyla



Fot. Bolesław Hyla



Szczyt Cozia - to ta potężna góra  
za nami  
Fot. Bolesław Hyla



Gigantyczne błota - droga w  
okolicach Wittman Hutte  
Fot. Bolesław Hyla



Szybki poranny serwis -  
tankowanie, smarowanie łańcucha,  
suszenie ubrań  
Fot. Bolesław Hyla



Wzgórze Trei Cruci - rozciąga się z

niego przepiękny widok na całą  
okolicę  
Fot. Bolesław Hyla

#### ZOBACZ TAKŻE

- **Numer 8/2003** (22-07-03, 14:11)



Wersja do druku



Wyślij znajomym



Podyskutuj na forum

#### Wasze opinie (3)

[+ DODAJ swoją opinię](#)

• Enduromania **grzanek1**, 07-08-2003 02:15  
tdyyikl

- Re: Enduromania **grzanek1**, 10-08-2003 19:43
- Re: Enduromania **rysiek24**, 12-08-2003 02:09

#### Archiwum

##### ▣ **Globtroterzy**

Długodystansowe enduro, podrózne enduro - klasa oferowanych na rynku tego typu jednośladów jest silnie zróżnicowana, lecz wspólną cechą wszystkich konstrukcji są mocne silniki, dobre zawieszenia, pojemne zbiorniki, wygodna pozycja i duża ładowność. Są to parametry szczególnie istotne dla globtroterów, dlatego też turyści lubiący wybierać się motocyklem w dalekie podróże bardzo chętnie wybierają właśnie ten rodzaj pojazdu.

##### ▣ **Bestia i Tygrys**

W jednym narożniku w niebieskich szatach stoi Yamaha WR 450F. Na przeciwko niej, również w niebieskich barwach, pręży się już Yamaha YZ 450F. Właśnie uderza gong. Przed nimi wiele ciężkich rund w terenie. Rzucenie ręcznika nie wchodzi w grę. Chcecie zwyciężyć?

##### ▣ **Złoty środek**

Rynkowa ekspansja skuterów na dużych kołach, która pojawiła się wraz z falą skuterowego boomu ostatnich lat, jest wyrazem osiągnięcia coraz to nowych nisz przez lekkie jednoślady. Jest także wynikiem krzyżówki najlepszych cech motocykli i skuterów, w poszukiwaniu pojazdu maksymalnie uniwersalnego.

##### ▣ **Junak B20... Prawie Truck**

Polski motocykl powojenny cieszący od lat niegasnącą sławą i popularnością znany jest chyba każdemu, nawet tym, dla których nie jest niczym więcej ponad powielanie istniejących konstrukcji zachodnich. Powszechnie znana jest jego historia i przeobrażenia. Znane są wersje "cywilne", sportowe, często rekordowe.

**Poleć** ten adres swoim znajomym | **Ustaw** ten serwis jako Stronę Startową | **Dodaj** tę stronę do Ulubionych | **Napisz** do nas, jeśli na tej stronie są błędy

**Gazeta.pl:** [Wiadomości](#) • [Gospodarka](#) • [Sport](#) • [Praca](#) • [Dom](#) • [Auto](#) • [Film](#) • [Kobieta](#) • [Twoje miasto](#) • [Ogłoszenia](#) +wszystkie serwisy  
[Czat](#) • [Forum](#) • [Katalog](#) • [Poczta](#) • [Randki](#) • [Usenet](#)

Copyright © Agora SA • **O nas** • [Informacje prasowe](#) • **Reklama u nas** • [Ogłoszenia](#) • [Ochrona prywatności](#) • [Kontakt](#) • [Mapa serwisu](#)



IBM Polska

**Tivoli software**

Tivoli

się bez większych sensacji. Trzeci przejazd przez wodę miał szerokość paru metrów. Rafał, wśród krakowskich motocyklistów zdecydowanie bardziej znany jako Crazy, odkreślił gaz w swojej WR-ce, po czym znikł pod wodą. Rzuciliśmy się do pomocy i w parę osób wyciągnęliśmy na suchy ląd zarówno, jeźdźca jak i maszynę. Teoretycznie można było przewidzieć, że płynąca wcześniej szerokimi kamieńcami rzeka w tym miejscu może być "odrobinę" głębsza. Cała stojąca na brzegu piątka jednak jednogłośnie stwierdziła, że widok utopionego w rzece Crazy'ego był niepowtarzalny.

O ile kierowcy kąpiel nie zaszkodziła, to zalany motocykl odmówił współpracy. Sześć par rąk poradziło sobie z rozkręceniem WR-ki, wymianą świecy, wylaniem wody z filtra powietrza, gaźnika i tłumika. Parę minut kopania - pali! Do oleju w silniku woda na szczęście się nie dostała - możemy jechać dalej. Pytanie tylko, gdzie. Na powtórny kąpiel jakoś nikt nie ma ochoty. Na dodatek kończy się nam paliwo. Z 22-litrowego zbiornika XR-ki Jarka rozlewamy parę litrów do pozostałych motocykli, wracamy na asfalt i podjeżdżamy do Aniny na stację po paliwo. Benzynę tankuje nam śliczna Nicolette, zapraszając na kolację do baru obok, gdzie obsługują jej dwie równie miłe siostry. Po chwili rozmowy większość ekipy zamierza tutaj zostać do końca Enduromanii. W końcu zwycięża poczucie obowiązku, jakie spoczywa na pierwszym teamie Polaków i zbieramy się do powrotu. Koło Re i y znowu całe niebo świeci się od błyskawic. Zapinamy szczelniej kurtki i w strugach deszczu nocą wracamy do Brebou Nou.

## Dzień II

Ranek wita nas piękną pogodą. Suszymy na motocyklach mokre ubrania. Nastawienie zespołu jest bardzo bojowe - dziś musimy odrobić wczorajsze straty! Ruszamy dziurawą asfaltową drogą w kierunku Caransebe. Pierwszy punkt znajduje się w małej wiosce. Pełne wyobrażenie o Rumunii daje dopiero podróż bocznymi, lokalnymi drózkami. Wiejskie, rozwalające się chaty, w błocie przed domami żyją zarówno ludzie, jak i zwierzęta. Po drogach jeżdżą same Dacie, generalnie w oplakany stan, często wioząc po siedmiu czy ośmiu pasażerów wraz z pokaźnym bagażem. Zarówno po drogach, jak i wśród chat włóczą się stada krów, koni, owiec, wszędzie biegają wielkie, kudłate psy pasterskie zaciekle oszczekując motocyklistów. Mimo, iż bardzo biedni, ludzie są mili i sympatyczni. Utarte opinie o wszechobecnym złodziejstwie czy bandytyzmie są mocno przesadzone. Poczęstowanie gospodarza papierosem czy zakup za parę groszy w lokalnym sklepiku jakiś słodyczy dla dzieci zawsze wywołuje przyjazne gesty. Przerysowujemy znaczek przybytu do drzewa, pozwalamy dzieciom chwile posiedzieć na motocyklach i w drogę. Zmierzamy w stronę z daleka widocznych ruin zamku. Prowadzi do nich długi, stromy podjazd, który aż prowokuje do próby ataku. Trójka, pełny gaz, pod koniec dwójka. Nie było łatwo, ale jesteśmy na górze. Parę fotek, odrysowanie znaczka i jedziemy do Borlovej - małej wioski, która zamiennie z Brebou Nou jest bazą dla Enduromanii. Podbijamy kartę u sympatycznego Rumuna wyraźnie z dumą noszącego koszulkę KTM-a. Patrzymy jeszcze na mapę, gdy pojawia się lokalny policjant w zdezelowanym Fordzie bez tłumika. Robi nam awanturę o wystającą na drogę (wiejską i dziurawą zresztą) koło jednego z motocykli - możemy parkować tylko na poboczu! Mimo, że tuż obok nas na środku drogi stoi zardzewiała ciężarówka i wóz uznajemy wyższość władzy i grzecznie stosujemy się do zaleceń. Trudno zawracać sobie głowę takimi detalami, gdy przygotowujemy się do wjazdu w najwyższe w tej okolicy góry Retezat. Szutrową, a następnie kamienistą drogą wyruszamy w stronę domku Iepura u (kolejny punkt). Drobne kamyczki wraz ze wzrostem wysokości przechodzą w glazy, po których jazda wymaga już nieco wysiłku. Wydostajemy się na polanę pod szczytem Muntele Mic, na której stoi ogromny, wielopiętrowy hotel. Nie było by w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że hotel jest opuszczony, ma rozbity większość szyb w oknach i stoi na wysokości ponad 1500 m.n.p.m. Cóż, chyba dygnitarze partyjni przestali przyjeżdżać tutaj na polowania i narty. Według GPS punkt znajduje się na drugim końcu polany. Z drewnianego domku wyszedł sam Iepura u i płynnie zaczął rozmowę po niemiecku i angielsku. Dzięki pomocy gospodarza ustaliliśmy dalszą marszrutę. Kiedy na pytanie, z jakiego kraju pochodzimy padła odpowiedź, że z Polski, Iepura u wyraźnie się ożywił. Pewnie z Krakowa? Bardzo ładne miasto. A w Zakopanem to macie podobne góry. Tyle, że tam nie wolno jeździć motocyklem... Iepura u był - jak się okazało meteorologiem - przez dwadzieścia lat pracował w stacji na Tarcu. Po obaleniu rządów Ceausescu kupił kawałek ziemi na Muntele Mic, gdzie obecnie prowadzi bazę sportów ekstremalnych. Na pożegnanie dostaliśmy ostrzeżenie - za dwie godziny w górach ma być potężna burza z piorunami. Po drodze spotykamy zespół na Hondach Transalp. Niemcy narzekają na kamienie - ledwo da się jechać motocyklem. Zaliczają jeszcze jeden punkt, do którego da się dojechać prostą drogą przez łąkę i uciekają niżej.

Przez błota i kamienie i dotarliśmy do stacji meteorologicznej Cuntu. Zajął nam



Borlova - szczyty na horyzoncie to góry Retezat  
Fot. Bolesław Hyla



Borlova - wiejski dom z piękną elewacją wykonaną z płytek  
Fot. Bolesław Hyla



Fot. Bolesław Hyla



Naprawa rozbitego zbiornika XR-ki  
Fot. Bolesław Hyla



Narada nawigacyjna  
Fot. Bolesław Hyla



Fot. Bolesław Hyla

to około dwóch godzin z Muntele Mic. Szczyty gór zniknęły w chmurach, które co parę sekund rozświetlały potężne błyskawice. Przed nami atak na Tarcu - potężną górę o wysokości 2193 m.n.p.m. Burza burza, ale musimy spróbować....

Po parunastu minutach wiatr rozwiął chmury. Wkładamy kaski i ruszamy. Pokonanie różnicy poziomów pomiędzy Cuntu a Tarcu wynoszącą prawie 800 metrów zajęło nam około 30 minut. Po burzy góra pokryta była kuleczkami gradu. Droga wiła się wśród skał, wielkie głązy zmuszały ręce i zawieszania do pełnego wysiłku. Wreszcie dotarliśmy na szczyt. Widoki zapierają dech w piersiach. Nasze Tatry są piękne, lecz w porównaniu do ogromu masywu Karpat Południowych wyglądają jak zabawki. Ze szczytu Tarcu widać tylko góry, góry i góry - żadnych śladów cywilizacji. Oprócz rzecz jasna małej stacji meteorologicznej, gdzie podbijamy pieczętkę i oglądamy agregat prądowczy napędzany prehistorycznym silnikiem Diesla (osiągającym na oko jakieś 60 obr/min.). Burza szaleje po okolicznych szczytach, patrzymy z góry na błyskawice bijące co parę sekund w leżące poniżej Tarcu wzniesienia. Pierwsza burza oddalała się wolno na zachód, jednak ze wschodu nadciągała kolejna - co najmniej tak samo groźnie wyglądająca. Mając świeżo w pamięci orgię, błyskawic postanowiliśmy jak najszybciej opuścić wyeksponowane miejsce na szczycie i zaczęliśmy zjeżdżać w dół. W górach po burzy temperatura znacznie spadła. Wdziewamy polary i w strugach deszczu po luźnych kamieniach wymieszanych z lodem i błotem opuszczamy niezwykle piękny szczyt. Kolejne zaplanowane na dzisiejszy dzień punkty znajdują się już dużo niżej. Według mapy nieczynnym torem kolejowym powinniśmy dotrzeć do nich bez problemu. Parę kilometrów przedzieramy się przez zarośniętą, miejscami zablokowaną zlamany przez wiatr drzewami starą trasę kolei. W pewnym momencie jednak musimy zawrócić - rwąca rzeka podmyła i zniszczyła tor. Stromizna stoku wyklucza objazd, pędząca wśród kamieni woda nie daje żadnych szans na przejazd motocyklem. Wracamy do skrzyżowania i jadąc na GPS, znajdujemy kolejny punkt. Prowadzi do niego jednak podjazd ze strumienia - krótki, ale stromy i po wielkich kamieniach. Po wyniesieniu jednego z KTM-ów i XR-ki na górę wszystkim od razu zrobiło się cieplej. Zmierzamy teraz do samotnego drzewa stojącego na skraju łąki. GPS-y co chwile traciły łączność z satelitami w gęstym lesie i chmurach, sytuacja na mapie nie pokrywała się z terenem. Zgubiliśmy zarówno kierunek na kolejny punkt, jak i kierunek na drogę do domu. Szybka narada nawigacyjna na polanie dała niespodziewany efekt. Znaleźliśmy punkt! Co prawda nie ten, którego szukaliśmy, ale dobre i to. Pada deszcz, zapada noc, jesteśmy w środku gór i kończy się paliwo. Musimy wracać do domu. Po drodze przełączamy na rezerwę. Do stacji benzynowej jeszcze kawał drogi. Dawno nikt tak się nie ucieszył jak my na widok dystrybutora. Od razu napięcie zelżało, tankujemy do pełna. Wchodzi po osiem litrów, czyli jechaliśmy już na oparach benzyny. Trudno się dziwić - od tankowania przejechaliśmy 130 km wyczynowymi enduro w terenie. Tradycyjnie już w środku nocy wracamy do Brebou Nou.

### Dzień III

Środek zmagają. Po wczorajszym etapie po kamienistych, górskich drogach mięśnie przedramion niemalże mnie pała. Lewa, opuchnięta dłoń Grzeška po uderzeniu o gałąź jest prawie dwa razy większa od prawej. Niemniej jednak i tak trzymamy się doskonale. W bazie już co najmniej 1/3 uczestników kuleje lub próbuje u masażysty rozruszać obolałe mięśnie. Ranek tradycyjnie wita nas słońcem i temperaturą około 30 stopni. Po doświadczeniach poprzednich dni jesteśmy już jednak czujni i do plecaków wędrują przeciwdeszczowe kurtki i polary. Wyjaśnia się wczorajsze dziwne zachowanie policjanta. Do ruin zamku Turnul dojeżdża się szutrową drogą z zupełnie innej strony. Policjant chciał nas złapać za podjazd, niestety nie zdążył. Tłumaczymy się śladami. Tak, tak - były ślady, ale to tylko ktoś próbował tamtędy zjechać. He, he - a my bez problemu wyjechaliśmy. Obiecujemy, że nie będziemy już więcej rozrabiać i wyruszamy na trasę. Błyskawicznie odnajdujemy kolejny punkt na polance koło bazy, później drogą przez gigantyczne błota ruszamy do następnego. Szeroki, rozjeżdżony przez wozy trakt z kałużami gęstej mazi wymaga pełnej koncentracji. Bez większych problemów docieramy jednak do Luncaviyy - małej wioski, gdzie według notatek nawigacyjnych na stacji benzynowej należy uzyskać wpis. Na miejscu okazuje się, że określenie "stacja benzynowa" jest nieco przesadzone. We wnęce w narożniku domu stoi dystrybutor z ropą z jednej strony a benzyną z drugiej. Właściciel stacji bardzo cieszy się z naszego przybycia, przybija pieczętkę, dzieci czyszczą nam tablice rejestracyjne i światła z błota. Możemy ruszać dalej. Piękną górską drogą docieramy do Wittman Hutte - kolejnej bazy Enduromani, a zarazem ośrodka tradycyjnej medycyny chińskiej i domu rodziny Wittman. Państwo Wittman długo wypytywali, z jakiego kraju przybyliśmy, gdyż do tej pory w imprezach w Rumunii uczestniczyli głównie Niemcy i Austriacy. Podczas obiadu na tarasie z widokiem na ośnieżone szczyty gór wśród kolekcji banknotów przyklejonych do belki dachu w oczy rzuciło się stare 500 złotych. A



Szczyt Cozia - to ta potężna góra za nami  
Fot. Bolesław Hyla



Gigantyczne błota - droga w okolicach Wittman Hutte  
Fot. Bolesław Hyla



Szybki poranny serwis - tankowanie, smarowanie łańcucha, suszenie ubrań  
Fot. Bolesław Hyla



Wzgórze Trei Cruci - rozciąga się z

więc nasi byli już tu wcześniej !

niego przepiękny widok na całą okolicę

Fot. Bolesław Hyla

Górskie szczyty w tych okolicach za parę lat będą mogły przeglądać się w tafli jeziora, gdyż jadąc na ten punkt, mijaliśmy budowę zapory - łuku białego w skały, z rozpiętymi na dwóch górach linami, po których przewoźnicza kolejka dostarczała materiały do jej konstrukcji. Następnego punktu w tych okolicach ambicja nie pozwalała nam opuścić. W notatkach nawigacyjnych organizator podał informację - Cozia - tylko dla prawdziwych "enduro freaks". Kamienisty podjazd kończył się rozwidleniem. Mimo mapy i GPS-ów zdania były podzielone.

## ZOBACZ TAKŻE

- **Numer 8/2003** (22-07-03, 14:11)

Jako pierwszą spenetrowaliśmy lewą odnogę. Gigantyczne, śmierdzące zgnilizną błota, przez które musieliśmy się przedrzeć zdecydowanie ujednoliciły kolory spodni, butów i kurtek. Niestety - droga okazała się ślepa. Droga na prawo zaczęła się wspinać coraz wyżej i wyżej w stronę widocznego już od paru kilometrów szczytu. Błoto i ogromne kamienie były już na porządku dziennym, tak więc bez specjalnego problemu osiągnęliśmy wysokość około 1500 m.n.p.m. Cztery ogromne kudłate psy pasterskie, które wybiegły na nasze spotkanie, świadczyły zgodnie z notatkami otrzymanymi od organizatora o zbliżaniu się do punktu. Istotnie - na starym drzewie są ślady farby. Radość z kolejnych zdobytych punktów zmniejszyła nieco fakt, że znowu zaczynała się potężna burza. W szczyt Cozia zaczęły walić pioruny. Jedyнным miejscem w okolicy gdzie nie padało był pasterski szałas. Jego właściciel po poczęstowaniu papierosami zaprosił nas do środka. W małej, kurnej chatce żyła parooosobowa rodzina wraz z babcią, która trzymała całość w ryzach. Dopiero gdy starsza pani udała się z powrotem do szałasu, nasz nowy przyjaciel wyjął z dziupli plastikową butelkę z jakąś mętną nalewką, upił solidnego łyka i zaprosił nas na drinka. Mimo zimna względy higieniczne zwyciężyły i odmówiliśmy gospodarzowi. Pewną ciekawostką był zaparkowany obok szałasu rower - ze szprychami znacznie grubszy niż te w naszych motocyklach ....

Deszcz osłabł, zapada zmrok - najwyższa pora ruszać w dalszą drogę, szczególnie, że do domu daleko. Po drodze przebijając się bagnistą drogą, zaliczamy jeszcze punkt Bradu Mo ului - domek myśliwych lub leśniczych. Mokrzy, zmarznięci docieramy w nocy do bazy. Dla ratowania zdrowia i ochrony przez wyziębieniem organizmu wyciągamy przy ognisku zapasy ze sklepu bezcłowego na granicy.

## Dzień IV

Wczorajsze "leczenie" przyniosło zgoła odmienny skutek. Budzimy się już po wyjechaniu z bazy większości ekip. Szybkie śniadanie, suszenie ciuchów (bezchmurne niebo, świeci jak zwykle piękne słońce). Szybkie serwisy, smarowanie łańcuchów.

Wyruszamy w stronę osiedla Semenica. Pierwszy punkt odnajdujemy bez trudu. Połoninami z malowniczymi grupami skał wyruszamy dalej. Niestety - prowadzący nawigację Jarek zapatrzył się podczas jazdy w GPS. Kamień podbił koło i XR-ka wpadła w kamienie. Czujemy paliwo. Trudno się dziwić - z pękniętego zbiornika sika jak z fontanny. Na szczęście dziura jest w połowie wysokości 22 litrowego baku. Można próbować jakoś ratować sytuację. Zabieramy się do naprawy, gdy nagle nad szczyt nasuwa się chmura. Kilka sekund później piorun uderza nie dalej niż piętnaście metrów od nas. Padamy na ziemię jak przy wybuchu bomby. Ciarki przechodzą po plecach, czuć zapach ozonu. Decyzja jest błyskawiczna - spieszymy stąd. Kilkanaście sekund później Honda Jarka była poskładana, a my w ekspresowym tempie zjechaliśmy paręset metrów niżej. Sytuację ze zbiornikiem nieco uratował Poxipol. Poniżej dziury w baku zostało jeszcze parę litrów paliwa. Nie ma czasu - ruszamy dalej. Kolejny punkt - stacja poboru wody. Wszystkie strumyki z okolicy wpływają do zbiorczego kanału, który wpada do tunelu o długości kilometra przebitego pod górą. Podziwiając system, przerysowujemy kolejny znak. Niestety zaczyna znowu lać. Z głębi lasu słychać silniki. To trójka Niemców na DR800 Big. Wymieniamy parę uwag, żartujemy, że przedzieramy się ekstremalnym terenem, a oni po prostu przyjeżdżają szosą, osiągając ten sam efekt. Ruszamy w kierunku na szczyt Fi mända. W deszczu i mgłę, jadąc poprzez gigantyczne kałuże staramy się nie pobiłdzić. Jarkowi mimo przewoźniczej naprawy z dziurawego zbiornika uciekła większość paliwa. Dotankowujemy go z naszych zbiorników - do stacji powinno nam wystarczyć benzyny. Na skrzyżowaniu mamy dylemat. Według GPS-u na szczyt prowadzi prawa droga, według mapy powinniśmy pojechać lewą odnogą. Rzucamy się w stromy podjazd. Rozmyta, zniszczona przez wodę droga nie jest łatwa. Bardziej pchając motocykle, niż na nich jadąc docieramy do połowy podjazdu. Jako pierwszy atakuję jego dalszą część. Już na wstępie mój KTM zapada się w blocko niemalże po kanapę. Nie ma szans. Musimy zawrócić. Drugą drogą pniemy się cały czas do góry. Wskazania obydwu GPS-ów są zgodne. Punkt jest około 20 metrów od nas. W strumieniach deszczu zasłaniaamy kartę drogową kurtkami, przerysowujemy znaczek. Po zjechaniu z gór szutrówką docieramy do Mehadicy. W sklepie kupujemy duże worki foliowe. Mimo porządnego kurtek i polarów, po całym dniu jazdy w deszczu jest cholernie zimno.

Szybki przelot asfaltem po paliwo do Luncaviyy. Do bazy mamy jeszcze około 40 kilometrów. Standardowo, można powiedzieć, zapada zmrok. Cóż robić - poprawiamy worki i pełen ogień. Z Luncaviyy do Brebou Nou prowadzi jedna droga. Z ogromnymi kałużami. Po całym dniu deszczu kałuże zamieniły się w bajora lub nawet w błotno-wodne zbiorniki, w które wpada całe koło. W sytuacjach ekstremalnych do głowy często wpadają idiotyczne pomysły. Ktoś rzucił hasło - "ścigamy się do Brebou". Przejazd 40 km zajął nie więcej niż pół godziny. Parę niekontrolowanych poślizgów znacznie przyśpieszyło tętno, ktoś trafiając w głęboką kałużę z ukrytym w wodzie pniem, wyleciał przez kierownicę. Na szczęście obyło się bez strat, zarówno w ludziach, jak i w sprzęcie. Dotarliśmy do bazy. Ściągnęliśmy folie i na oczach osłupiałych pozostałych uczestników, którzy w większości tuż przed burzą wrócili do Brebou Nou, zaczęliśmy wyżywać kurtki, wylewać wodę z butów i plecaków. Przy mapie podszedł do mnie jeden z niemieckich off roadowców, pytając o dzisiejszą naszą trasę. W informacji o pokonaniu drogi z bajorami nie chciał uwierzyć. Próbowaliśmy się tamtędy przebić - po deszczach to jest niemożliwe! Nawet nie miałem siły na wyjaśnienia. Mokry śpiwór (na sali w starej szkole, gdzie spaliśmy nic nie słońce, a wilgoć kapiała niemalże ze ścian) był miejscem, w którym chciałem znaleźć się jak najszybciej.



 **Wasze opinie (3)****+ DODAJ swoją opinię**

- Enduromania **grzanek1**, 07-08-2003 02:15  
tdyyikl

- Re: Enduromania **grzanek1**, 10-08-2003 19:43
- Re: Enduromania **rysiek24**, 12-08-2003 02:09

**Archiwum****▣ Globtroterzy**

Długodystansowe enduro, podrózne enduro - klasa oferowanych na rynku tego typu jednoślądów jest silnie zróżnicowana, lecz wspólną cechą wszystkich konstrukcji są mocne silniki, dobre zawieszenia, pojemne zbiorniki, wygodna pozycja i duża ładowność. Są to parametry szczególnie istotne dla globtroterów, dlatego też turyści lubiący wybierać się motocyklem w dalekie podróże bardzo chętnie wybierają właśnie ten rodzaj pojazdu.

**▣ Bestia i Tygrys**

W jednym narożniku w niebieskich szatach stoi Yamaha WR 450F. Na przeciwko niej, również w niebieskich barwach, pręży się już Yamaha YZ 450F. Właśnie uderza gong. Przed nimi wiele ciężkich rund w terenie. Rzucenie ręcznika nie wchodzi w grę. Chcecie zwyciężyć?

**▣ Złoty środek**

Rynkowa ekspansja skuterów na dużych kołach, która pojawiła się wraz z falą skuterowego boomu ostatnich lat, jest wyrazem osiągnięcia coraz to nowych nisz przez lekkie jednoślady. Jest także wynikiem krzyżówki najlepszych cech motocykli i skuterów, w poszukiwaniu pojazdu maksymalnie uniwersalnego.

**▣ Junak B20... Prawie Truck**

Polski motocykl powojenny cieszący od lat niegasnącą sławą i popularnością znany jest chyba każdemu, nawet tym, dla których nie jest niczym więcej ponad powielanie istniejących konstrukcji zachodnich. Powszechnie znana jest jego historia i przeobrażenia. Znane są wersje "cywilne", sportowe, często rekordowe.

**Poleć** ten adres swoim znajomym | **Ustaw** ten serwis jako Stronę Startową | **Dodaj** tę stronę do Ulubionych | **Napisz** do nas, jeśli na tej stronie są błędy

**Gazeta.pl:** [Wiadomości](#) • [Gospodarka](#) • [Sport](#) • [Praca](#) • [Dom](#) • [Auto](#) • [Film](#) • [Kobieta](#) • [Twoje miasto](#) • [Ogłoszenia](#) +wszystkie  
serwisy  
[Czat](#) • [Forum](#) • [Katalog](#) • [Poczta](#) • [Randki](#) • [Usenet](#)

Copyright © Agora SA • [O nas](#) • [Informacje prasowe](#) • [Reklama u nas](#) • [Ogłoszenia](#) • [Ochrona prywatności](#) • [Kontakt](#) • [Mapa serwisu](#)



IBM Polska



Tivoli