

DARKO LABAŠ

Po bespućima svijeta



Predgovor

U vrijeme kad nas tek nekoliko klikova dijeli od avionskih karata, mreža ulica i trgova nepoznatih gradova, viza i potrebnih dokumenata – pa čak i prevoditelja spremnih u mobitelima – lako je smetnuti s uma to da se некоć putovalo bez pomoći moderne tehnologije. No postoje entuzijasti koji i dalje istražuju svijet onako kao što se to činilo некоć: uz puno planiranja, strpljenja i optimizma. Takav je bio i Darko Labaš, pionir motoputovanja naših prostora, čiji su lik i djelo dobro poznati zaljubljenicima u motore i pustolove staroga kova.

Varaždinac koji je *živio motore* obišao je svijet na svojoj polovici, legendarnoj Yamahi FJ 1100 i za sobom ostavio kaleidoskop najrazličitijih doživljaja. Proputovao je više od 60 zemalja i nakupio više od milijun i pol kilometara – kao da je 40 puta obišao Zemlju! A njegova se Yamaha zaustavila na 1 563 292 kilometra. Svojim putopisima i fotografijama objavljivanim u motociklističkim časopisima stekao je brojne poklonike i sljedbenike koji su nestrpljivo iščekivali i halapljivo čitali retke ispunjene adrenalinom, neizvjesnošću, ali i toplineom priča koje griju dušu.

Dok neumorni motorist istražuje neka nova prostranstva, zvuk Yamahe i dalje bruji u sjećanjima njegovih prijatelja, koji su uzbudljive uspomene pretočili u najljepšu posvetu – riznicu nadahnjujućih putovanja Darka Labaša. Ova je knjiga njegov dnevnik u kojem nam otkriva svoju očaranost Nepalom i Zapadnom Afrikom, vodi nas put Kavkaza, upoznaje s Putom svile i Jordanom – sve opisujući s jednakim žarom s kakvim je i putovao.

Doznajemo kako je to spavati pod zvijezdama u pustinji. Oslanjati se na dobrotu stranaca koji mu nude ležaj i okrepu u svome domu i dijele svoje životne priče s njim. Strahovati za vlastiti život. Ali i prepustiti se slobodi putovanja te ostati bez riječi u zagrljaju stvarno lijepe prirode.

Čvršće stišćemo korice dok skupina bradatih Beludža prijeti u mračnim ulicama iranskog Mirjaveha. Nešto dalje vidimo kako pijesak zatrpava uske pakistanske ceste na kojima vrijedi pravilo jačega, a Yamaha gubi ravnotežu kako bi izbjegla frontalni sudar. Kami- oni koji nemaju milosti za druga vozila na cesti, opasna vožnja kroz krdo deva pod olovnim olujnim oblacima i bezuspješno traženje prenoćišta dižu adrenalin, baš kao i sati koji traju kao dani u zatočeništvu beludžistanskih vojnika.

Stranicu za stranicom pratimo Darka u izazovima, poput onog hoće li motorom prijeći rijeku koja guta cestu ili prihvatiti poraz i napraviti 1400 dodatnih kilometara do Faisalabada. Vidimo kako kampira nedaleko od opasne pokrajine Južni Waziristan, gdje se eksplozije čuju svaki dan, a mrtvi se broje na desetke. Veselimo se zajedno s njim dok ispunjava svoj životni san i motorom ulazi u Indiju, juri između svetih krava koje mirno spavaju na cesti i svakojakih vozila u ludoj vožnji kakvu još nije doživio. Zamišljamo razigrane majmune i zaprege s devama koje autor zorno oslikava riječima. Predah od kaosa i loših cesta čeka nas u Nepal, gdje ga pratimo kako upija mir zemlje sretnih ljudi, istražuje džunglu te uživa u prizoru za pamćenje – veličanstvenoj Annapurni u bijelome ruhu, diveći se vrhuncima koji se zrcale u plavetnoj vodi. Podsjećamo se na to koliko je svijet malen kad sretno budista koji je s Dalaj lamom posjetio Hrvatsku, a opet i koliko velik kad majci s drugoga kraja svijeta objašnjava da ga nisu ote- li Pakistanci, bez obzira na ono što pišu hrvatske novine.

I samo listajući knjigu, sasvim je jasno kako Darko Labaš nije bio običan putnik, nego kroničar duha, mjesta, vremena i ljudi koje je susretao otkrivajući svijet s iskrenom znatiželjom. Njegove uspomene od kojih je satkana ova knjiga dotiču srž života, mijenjajući pogled na putovanja putopisima koji se čitaju otvorenih očiju, ali i srca – navodeći nas da pronađemo vlastiti put i krenemo u istraživanje.



Sadržaj

PUTOPISI 7 – 382

ZEMLJA U KOJOJ SU LJUDI SRETNi

8. rujna – 21. listopada 2007. 7 – 106

RALLY VARAŽDIN – DAKAR

15. rujna – 16. listopada 2006. 107 – 218

PONOVNO NA KAVKAZ!

17. rujna – 8. listopada 2005. 219 – 262

NA SVILENOJ CESTI

12. rujna – 11. listopada 2003. 263 – 316

ZGODE I NEZGODE

6. – 29. rujna 1999. 317 – 328

USUSRET SLONOVIMA

28. – 30. siječnja 2005. 329 – 334

IZLET DO AHILOVE PETE

20. – 26. lipnja 2002. 335 – 344

FOTOGALERIJA 1975. – 2023. 345 – 380

PRILOZI 381 – 396

Intervju objavljen u časopisu *Yamaha* 381 – 382

Darko Labaš i njegova Yamaha FJ 1100 383 – 384

Značajnije intervencije na Yamahi FJ 1100 385 – 389

Nepal, rukopis putopisa 390

Popis dnevnih vožnji 391

Popis stvari za putovanja 392

Popis prijeđenih država 393

Popis prijeđenih kilometara po motorima 393

Popis prijeđenih kilometara po godinama 394

Bilješke o tankanju 395

Primjer preciznog bilježenja servisa 396

O AUTORU 397



Zemlja u kojoj su ljudi sretni

8. rujna – 21. listopada 2007.

Trebalo je trajati 37 dana, krajnji cilj trebala je biti Goa, najmanja država Indijskog potkontinenta, hipijevska meka u 60-im i 70-im godinama prošloga stoljeća, a i danas odredište mladih avanturista iz cijeloga svijeta željnih plavetnila Indijskog oceana i bjeline dugih pješčanih plaža protkanih palmama. Nepal je trebao biti samo usputna stanica, plan je bio da ga prijedemo za dva do tri dana. Međutim, završilo je posve drukčije: od Indije sam vidio samo sjever zemlje, ali zato su tri sedmice Nepala ostavile dubok trag u meni.

Krenimo od početka. Budući da smo još tijekom zime Georg, Helga i ja odlučili na koju ćemo stranu u rujnu, trebalo je osigurati potrebne nam vize. Kasnije nam se priključio i Rakela, bajker iz Splita. Vizu za Indiju dobili smo za samo jedan dan u veleposlanstvu u Zagrebu, vrijedi šest mjeseci za neograničen broj ulazaka u državu. Nakon toga nije bio problem ni viza Islamske Republike Irana. Dobili smo je također u Zagrebu, i to za dva ulaska, jer smo se kroz Iran trebali i vratiti. O Nepalumu smo dobili informaciju da se viza dobije na granici, što se kasnije pokazalo točnim.

Problem je nastao s Pakistanom i Kinom. Za jednu od tih dviju država vizu trebamo svakako jer se samo tako može ući u Indiju, odnosno u Nepal. Kinezi su nas odmah odbili: vize ne izdaju za individualne dolaske vlastitim vozilom. Kad bismo i dobili vizu, na ulazu u zemlju trebali bismo polagati vozački ispit, i to na kineskom jeziku, što traje bar osam dana. Strane vozačke dozvole ne priznaju. Trebali bismo platiti i vodiča koji bi cijelo vrijeme vozio ispred nas. Ionako



Nepal, u podnožju Himalaje





Lijepa Nepalka



Nepalke vole raznobojnu odjeću

četrdeset je stupnjeva. Kasno popodne je, žene vode stoku s paše. Šareno su odjevene, u sve moguće boje. I životinje su raznovrsne, najviše krave i koze. Na leđima žena golemi su snopovi granja, lišća ili pak trave.

Prelazimo velik most preko rijeke Karnali. Ulazimo u, kako piše na ploči, *National Park Area*. Vode je još više oko nas, teče i preko ceste, pa vozimo preko bujice dvadeset centimetara duboke.

Sumrak je, a pred nama velika su vrata, ulaz u *Bardia National Park*. Prilazi nam mladić na Yamahi 125. Budući da smo kolege po motorima, slažem se s njegovom ponudom da nas odvede u *Paradise Wildlife Resort* gdje radi.

Ime mu je Ketchup, a mi ga slijedimo. Prebrz je za mene na toj malenoj Yamahi, po teško prohodnoj cesti, točnije putu. Pred nama se pojavljuje široka rijeka, ali nije preduboka, pa je uspješno prelazim. Smočene noge ne predstavljaju problem, vruće je.



Vrijedni ljudi južnoga Nepala



Radost nepalske djece

Prolazimo kroz sela s kućama građenim od blata. Put je sve teži za mene. Vozimo već više od pola sata. Duboko u džungli smo. Kamo nas vodi taj Ketchup? Yamaha mu se gasi svakih pet minuta i uvijek nam kaže: „Samo još malo!“

Duboki je već mrak bio kad smo stigli, ali nije nam bilo žao. Pa što bismo htjeli – odveo nas je u *Wildlife Resort*, neće takvo što biti uz asfaltnu cestu! U prašumi smješten, taj je objekt od nekoliko bungalova onakav kakav bi u Nepal u trebao i biti. Slamom pokriveni podovi u bungalovu zemljani su, a od blata je i cijeli objekt. Tuševi su u funkciji, pa sam sprao sav smrad sa sebe. Večera je nepalska, jednaka kao i današnji doručak, a pivo je *San Miguel*, jednako dobro kao ono jutros.

Osim našega, popunjen je još samo jedan bungalov. Toliko smo se zbližili s vlasnicima i osobljem da smo se osjećali kao kod kuće. U razgovoru smo doznali da, osim raznih divljih zvijeri, u blizini ima i tigrova, ali još nisu nikome ništa našao učinili. Slonovi samo katkad navrate i ne naprave veću štetu.



Mostom preko rijeke Karnali





Naš domaćin Ketchup

Liježemo kasno. Danas smo Indijom i Nepalom prešli 273 km.

Ustajemo vrlo rano, spavali smo samo nekoliko sati. Dogovorili smo se za safari na slonovima kroz džunglu. Budući da u Nepal u namjeravamo ostati tek dva-tri dana, treba dobro iskoristiti vrijeme.



Ljepota Paradise Wildlife Resorta



Zasluženi odmor u bungalovu



Nepalska večera



Safari na slonovima



Safari na slonovima

Motorima vozimo nekoliko kilometara preko ruševnih drvenih mostova do mjesta gdje ćemo se popeti na slonove. Jedan slon za Helgu i Georga, drugi za Rakelu i mene. Dakako, na svakom slonu još po vodič, razumije se. Penjemo se na rampu te s nje na slonove.

Džungla postaje sve gušća, vodič raščističava put štapom ispred naših glava. Prelazimo i dvije rijeke duboke metar i pol. Odjednom – pred nama se pojavljuje nosorog! Ja nisam imao sreće fotografirati ga, gustiš je bio zaista gust. Sreću da sretnemo tigra nažalost nismo imali, to se ne događa često, objasnili su nam.

Sreli smo i rendžere, tj. lovočuvare, koji također na slonu obilaze teren. Sa slona je teško fotografirati jer



Rally Varaždin – Dakar

15. rujna – 16. listopada 2006.

U Africi sam do sada bio četiri puta: dva puta u Maroku i dva puta u Tunisu. Vrijeme je da se krene dalje. Mauretaniya je do prije dvije godine bila skoro neprohodna, a granica između te države i Zapadne Sahare bila je zatvorena, pa su je pravi avanturisti prelazili ilegalno. Začudo, u suprotnom se smjeru moglo normalno proći. Pratili smo razvoj političke situacije u tim zemljama i shvatili da je došlo vrijeme za Dakar!

Krajem travnja Willy je svojim Silver Wingom, kao i uvijek, doputovao na *Monsters Meeting*, a u njegovoj prtljazi bila je i moja putovnica s utisnutim vizama Mauretaniye i Senegala. Naime u Berlinu je za nas najbliže veleposlanstvo tih zemalja, dok se viza Gambije bez problema dobije u britanskom veleposlanstvu u Zagrebu.

Petak je, sredina rujna, vrijeme je oblačno i toplo. Yamaha je spremna za dalek put, ja također, a u kovčezima je sve potrebno za avanturu. Količina prtljage smanjena je na minimum, ali osnovne tehničke stvari, poput važnih rezervnih dijelova, nešto alata i ulja, nikako ne smiju izostati. Uz to nosim nešto kozmetike, nužne lijekove i odjeću – i to je to. Uglavnom, manje je stvari nego kod prijašnjih velikih putovanja. Tu su i dva digitalna fotoaparata, ali i jedan manualni, za svaki slučaj. Nije izostao ni karnet za motor, bez kojeg ne bismo mogli ući u Senegal i Gambiju, a ni međunarodna iskaznica cijepljenja protiv žute groznice. Tu su također i tablete protiv malarije, a osim tih dviju tropskih bolesti, prema riječima liječnice na epidemiološkom odjelu varaždinske bolnice, drugih se ne bih trebao bojati.



Senegal, ljepota divljine

U *Harley-baru*

Podne je, vrijeme za rastanak s Varaždinom. Budući da prijeti kiša, krećem u kišnom kombinezonu. U Dubravi Križovljanskoj napuštam Hrvatsku i oprezno provjeravam kako Yamaha podnosi sav onaj teret smješten na njezinu stražnjem kraju. Odlučio sam putovati bez torbe na rezervoaru, koju ionako nikad nisam volio, pa bi moglo doći do neravnomjerna rasporeda tereta, što rezultira nemirnim prednjim krajem motocikla. No mogao sam juriti kao da idem na kakav bliži motosusret.

Sloveniju sam prošao brzo, a iza Šentilja u Austriji ulazim na autocestu jer mi je cilj što prije stići do Georga. Olovno nebo donijelo je tek nekoliko desetaka kilometara lagane kišice, tako da sam nesmetano ušao u Njemačku, kroz koju je najbrži put do Innsbrucka. Zaustavio sam se tek na trenutak na jezeru Chiemsee, a kod grada Kufsteina opet sam bio u Austriji.

Oko šest sati popodne ulazim u Innsbruck, a ususret mi dolazi potpuno natovaren motocikl. Nevjerojatno, pa to je Georg na svom BMW-u, već spreman za put! Pošao je u samoposluživanje kupiti još neke sitnice. Barem ga neću morati tražiti, jer od ove godine stanuje kod Helge, a ne kao prije u brdima prema Italiji. Čudi se jer sam ja još uvijek u kišnom kombinezonu. Ovdje je vrijeme puno ljepše od onoga po kojemu sam doputovao.

Stigavši u Georgov i Helgin stan, brzo skidam sve sa sebe jer sam se dobro oznojio ispod te plastične navlake. Uz pivo listamo fotografije s našega zadnjeg većeg putovanja toga proljeća u Grčkoj. Stiže Markus na svojem već spremnom R 1200 GS-u, a tu su i još neki bajkeri. Svi zajedno odlazimo u *Harley-bar*. Oprošajna fešta se zahuktala, nikoga nije bilo briga što se mi moramo probuditi u šest ujutro i odraditi barem tisuću kilometara. Plan nam je na najbrži mogući način napustiti Europu. Nemamo baš previše vremena za sve što smo isplanirali – samo tridesetak dana. I tako smo u *Harley-baru* ostali skoro do dva ujutro. Srećom, Georg ne stanuje daleko, ali društvo je i dalje s nama, još ovdje treba ispitati piće. Legli smo u tri sata. Markus odlazi kući na spavanje, ali već za tri sata mora se vratiti.



Innsbruck, *Harley-bar*



Innsbruck, kod Georga



Innsbruck, polazak na put



U Zapadnoj Sahari

Od Taha do glavnog grada Laâyoune nema ničega osim pijeska. Posljednjim kapima dokopali smo se prve benzinske na ulazu u grad i ugodno se iznenadili. Umjesto 11 dirhama, koliko stoji u Maroku, ovdje za litru treba izdvojiti samo 6,50 dirhama. Budući da do juga Zapadne Sahare ima gotovo 1000 km, nešto će se i uštedjeti. Oprez je potreban jer benzinskih postaja nema.

Nakon benzinske detaljna je policijska kontrola. Dosad smo tako bili kontrolirani samo jednom, na jugu Maroka blizu granice. Odsad će kontrole biti česte, ipak vozimo okupiranim područjem.

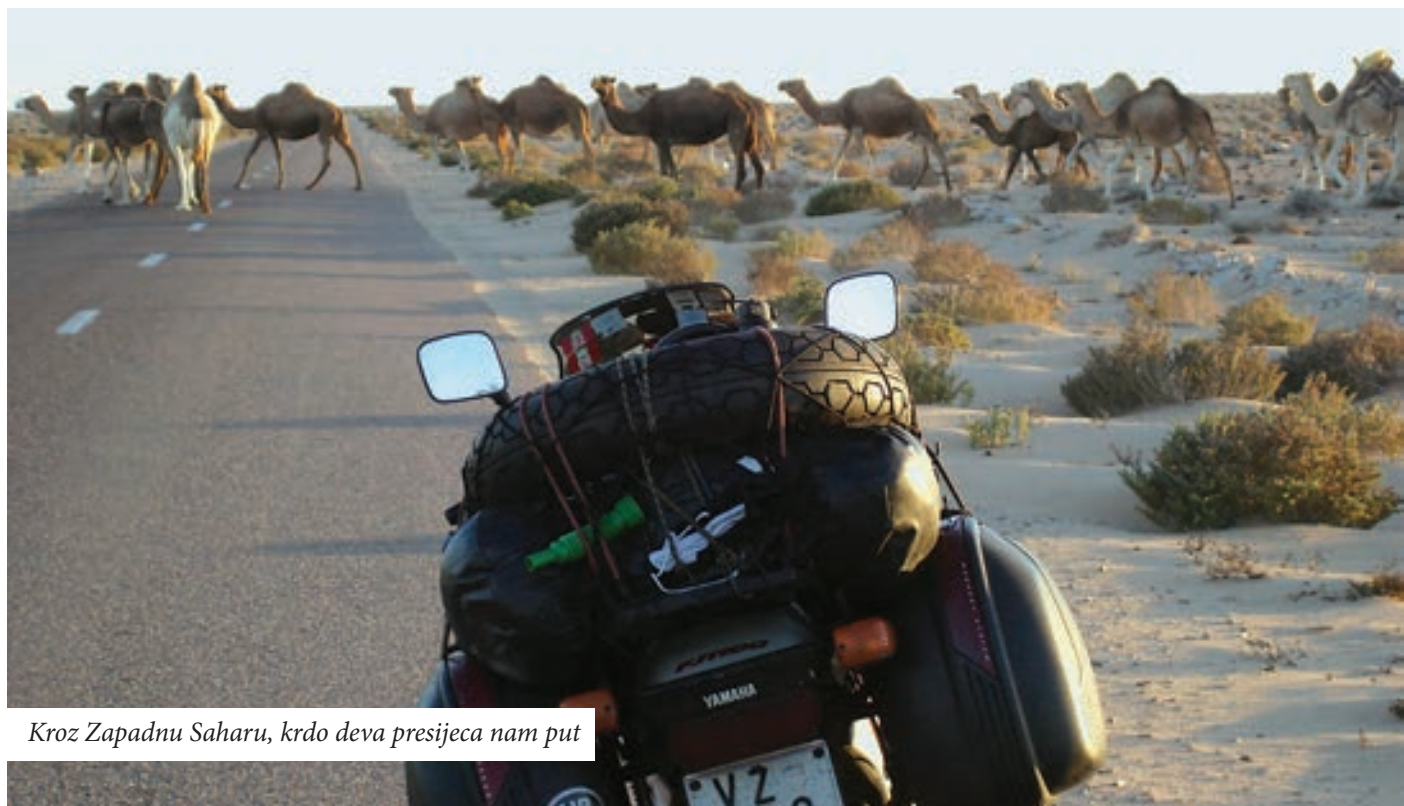
Laâyoune me je itekako iznenadio. Savršeno uredan i čist, prepun raslinja i spomenika. Sve su zgrade obojene u svijetlosmeđu boju, sve su niske i bez krova. Nažalost, sve je puno marokanske vojske, a zastave okupatorske vojske vijore se sa svih važnijih zgrada. Tu su i vozila UN-a. Začudo, sve mi izgleda bogatije nego u Maroku. Vozila su novija, kafići ne tako konzervativni. Laâyoune je jedan od četiriju gradova u Zapadnoj Sahari, postoji još nekoliko sela i to je sve.

Na izlazu iz grada zastaje nam dah. Sahara je kao iz slikovnice: visoke pješčane dine, a u daljini oaze s palmama i plavim jezerima. Ravna pustinjska cesta vodi nas dalje, a često moramo kočiti jer nam krda deva presijecaju put. Opasnosti nema jer se vide izdaleka.

Sedam je sati, pada mrak, a meni je teško voziti. Vlažni slani zrak s Atlantika lijepi se za vizir kacige, a brisanje rukavicom samo pogoršava stvar jer se tek



Sahara, Laâyoune



Kroz Zapadnu Saharu, krdo deva presijeca nam put



Zapadnom Saharom

tada sol razmaže po viziru. Zaustavljaju nas na jednoj od policijskih kontrola i koristim priliku za pranje vodom koju od danas uvijek imam sa sobom. To pomaže samo nakratko, ubrzo je sve opet po starom, mrak i sol na kacigi ne idu zajedno.

Htjeli smo se dokopati Boujdoura, grada 200 km južno od Laâyouna, što nam je s teškom mukom i uspjelo. Prije toga smo uživali u zalasku sunca nad Saharom. U Boujdouru postoji benzinska te nekoliko restorana: tu se gotovo svi zaustave jer je do sljedeće prilike daleko. Naš restoran zvao se *Assahl*. Jelo je bilo super, a sastojalo se od salate kao predjela, odreska i pomfrita. Uz sve to odličan kruh, a moram napomenuti da je i higijenski sve bilo u redu.

Poslije večere zna se: van iz grada u pustinju te na spavanje. Tlo je bilo relativno tvrdo, pa smo se maknuli nekoliko stotina metara od ceste te smo neometano prespavali, i to samo u vrećama, šatore nam se tako kasno nije dalo podizati. Ignorirali smo škorpione i zmije, neće baš na nas. Ignorirali smo i upozorenje da u Zapadnoj Sahari ne napuštamo cestu, jer je dio teritorija miniran. Ne mogu cijelu pustinju minirati. Miniran je samo pojas uz marokansku i mauretansku granicu. Spavati u pustinji, na meku pijesku je lijepo, nije bilo prevruće, a pogled prema zvjezdanu nebu je fantastičan. Nikakve nas životinje nisu uznemirivale.



Samo cesta i putovanje



Ovako smo noćili u Sahari



Kroz Zapadnu Saharu

Ponovno na Kavkaz!

17. rujna – 8. listopada 2005.

Prije pet godina u srcu gorja Mali Kavkaz upoznali smo dobre ljude. Georga i mene ugostila je obitelj koju, naravno, do tada nikad nismo vidjeli. Nudari Pajlotze, glava obitelji, toliko se oduševio nama te je rekao da još jednom moramo doći, što smo mu i obećali. Dobrodošli su i naši prijatelji, s nama ili bez nas!

Pa eto, nakon toliko vremena Georg i ja odlučili smo ponovno navratiti u te krajeve i posjetiti prijatelje. A u Gruziju ćemo preko Rusije – što je tada bila utopija zbog viza, kao i zbog blizine Čečenije. Budući da smo Rusiju posjetili i dvije godine ranije, znali smo da ako imamo gruzijsku vizu, dobit ćemo rusku tranzitnu.

Čečenija je još uvijek tu gdje je i bila, rat nije nimalo stao, ali to nas nije pokolebalo u našem naumu. Čak iako ćemo morati proći kroz Beslan, grad u kojemu su čečenski teroristi pred nekoliko mjeseci izvršili masakr u školi. Tada smo bili i blizu armenske i azerbajdžanske granice, no ni u te zemlje nismo mogli, pa je sada prilika i za to. S nama će i Georgova Renata.

Borba s vizama trajala je nekoliko mjeseci. Gruzijsku vizu u Beču bilo je najlakše dobiti, ali samo za dva ulaska, a trebali smo za tri jer ćemo ulaziti iz Rusije, Armenije i Azerbajdžana. Naime granice između Azerbajdžana i Armenije zatvorene su zbog nedavna žestokog rata (mržnja je ostala), kao što je zatvorena i granica između Armenije i Turske zbog rata pred stotinu godina. Gruzija je u dobrim odnosima sa svim susjedima, pa ćemo se uvijek morati vraćati u nju radi prelaska u sljedeću državu. Treću vizu ćemo bez



Ukrajina, Tilihulski liman

I što sada? Imam tri velika problema: ne možemo preko granice, sutra mi istječe ruska viza i svjetlo na Yamaha je otkazalo.

Na Kavkazu smo, jedina bliža granica kroz koju bi se dalo sutra izići iz Rusije jest ona za Azerbajdžan, ali bismo morali proći kroz Čečeniju, a to je utopija. Samo bez panike, prije mraka vratit ćemo se do onih bajkera u Vladikavkaz pa ćemo vidjeti što se da izvesti. Za sat smo dolje, a za Kolju nismo trebali pitati. Dočekao nas je raširenih ruku kraj svojeg poslovnog carstva. Cijeli motoklub *White Panthers* već je znao za nas, a i znali su da ćemo se vratiti.

Mi smo prvi strani bajkeri koje su oni ikad vidjeli u svome gradu!!! Kolja je mojeg godišta i očito je uspio u životu. Predsjednik je motokluba, a prošle godine kupio je novi Drag Star 1100. Opremio ga je blistavim dodatnim dijelovima, a najupečatljivija je audio-oprema. To je očito ovdje moda jer sa skoro svakog motocikla trešti glazba. Ovdje je njegov autoservis, prodavaonica autodijelova, još neki dućani, kafić i veliko parkiralište.

Pa krenimo rješavati probleme! U garaži gdje oni održavaju svoje motore skinuli smo oklop s Yamahe, izvadili iz njega španerima pričvršćen far, odspojili sve žice, ponovno ih spojili i svjetla su proradila. Stručnjak za elektriku, kojeg su pozvali, dojurio je odmah s instrumentom, međutim nisam ga niti trebao. Svi su mi htjeli pomoći, gubili su se vijci, nisam znao što je tko otpustio, a što ponovno pritegnuo. Tražio sam alat i svoj i njihov, ali nisam ih mogao odbiti, pa ja sam njihov gost! Far smo u oklop pričvrstili na drugi način, primitivan, ali bolji od onog sa španerima: iskoristili smo komade zračnice motocikla i daščicu. Nije bilo estetski, ali je izdržalo do doma. Dalje sa svjetlima nisam imao problema.

Zatim su nas odveli u kuću jednog od njih (vozi Suzuki Intruder 400), gdje ćemo prenoćiti. Pošto smo se istuširali, počeli su stizati ostali članovi kluba. Kolju je u novom Mercedesu dovezao dvometarski tje-lohranitelj. Donijeli su i brdo hrane, piva i neizbježnu votku. Fešta je mogla početi.

U Vladikavkazu, glavnom gradu Sjeverne Osetije, sa 400 000 stanovnika, ima 50 motocikala, a svi



Vladikavkaz, popravak Yamahe



Fešta u Vladikavkazu



Improvizirani popravak svjetla



vlasnici su članovi kluba. Očito je riječ o dobrostojećim ljudima, a mnogi od njih rade u policiji. Oni su Oseti i govore osetskim jezikom, a naravno da govore i ruski jer su u Ruskoj Federaciji. Gotovo svi se služe i engleskim, a bajker kod kojeg noćimo učitelj je njemačkoga, tako da s komunikacijom nije bilo problema. Dosta se voze, a posjećuju i motosusrete, kojih i u ovim krajevima ima mnogo.

Jutro je. Idemo rješavati vizu koja mi vrijedi samo još danas. Dečki su još jučer nešto telefonirali pa nas bajker koji radi u policiji vodi do ureda. Danas je subota i nitko ne radi. Vozimo na drugi kraj grada u kojem je vizni odjel. Sve je zatvoreno. Telefoni rade i za jedan sat stiže osobno šef policije, prijatelj jednog od motorista. Ljuti se, kaže čovjek da ni subotom nema mira od tih bajkera. Zove me u svoju kancelariju, upoznajem se s njim. On je olimpijski pobjednik u hrvanju grčko-rimskim stilom! Pažljivo me sluša, razmišlja i očito ne zna što da radi. Uzima telefon i upućuje nekoliko poziva. Razgovara na osetskom i kaže da čekamo.

Čekali smo pred zgradom policije još dva sata, a onda je stiglo osoblje viznog odjela: mladiću to i nije bio problem, ali sredovječna gospođa bila je ljuta, skoro je eksplodirala od bijesa. Kad se smirila, mogli smo čak i ugodno razgovarati. Poslala me u banku, platio sam 1000 rubalja kazne i 300 rubalja za izdavanje nove



Vladikavkaz, u društvu »bijelih pantera«



Na svilenjoj cesti

12. rujna – 11. listopada 2003.

Legendarni Put svile bio je mreža karavanskih putova kojima se stoljećima odvijala trgovačka razmjena između istoka i zapada. Trgovalo se svilom (i ostalim rijetkim proizvodima) a u maštu mi oduvijek priziva karavane deva i pustolovine (našega) Marka Pola.

Već me dulje vrijeme proganja ideja da Yamahom odem što je moguće dalje u Aziju, baš po „svilenjoj cesti“. Na tom su putu i gradovi iz Tisuću i jedne noći: točno u sredini bio je Samarkand, u davnini poznat kao najljepši grad na svijetu, pa Buhara ...

Još je samo trebalo naći nekog dovoljno ludog da mi se pridruži. A tu nije bilo dileme: Georg je uvijek za takve akcije. On je nagovorio i svog prijatelja Martina pa smo se složili o terminu i rezervirali si mjesec dana. Znali smo da to nije dovoljno, ali više od toga nitko od nas nije mogao odvojiti.

Trebalo je nabaviti ukupno sedam viza, a na tome se radilo nekoliko mjeseci prije polaska. Morao sam ići dvaput u Beč, jednom u Budimpeštu i bezbroj puta u Zagreb. U uredu HAK-a nabavio sam i dokument bez kojega ne bih mogao ući motorom u neke azijske zemlje, a to je karnet ili triptih. Karnet je stajao 280 kuna uz uplatu garancije u iznosu od 5000 kuna koju su mi vratili nakon putovanja. Vize i pozivi potrebni za vize stajali su oko 2000 kuna plus troškovi putovanja do veleposlanstava.

Mjesec dana prije putovanja putovnica mi je bila doslovno ispunjena vizama, trebalo je još samo skupiti lov i spremati sve stvari za put. Uzeo sam nešto rezervnih dijelova za motor (sajle, svjećice, ručice, dijelove električne, stražnju gumu i ulje), dosta kamp-opreme,



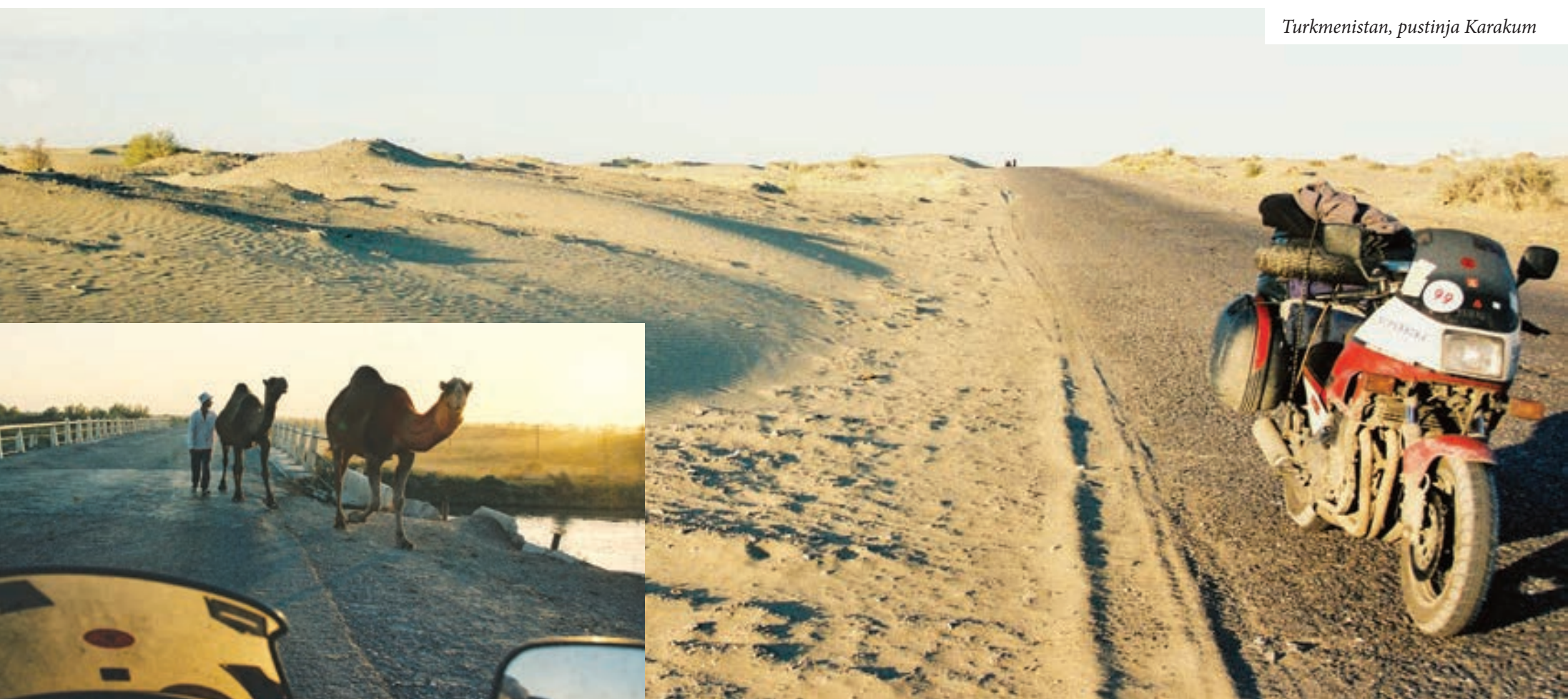
Uzbekistan, Samarkand



Uličicama prelijepe Buhare



Turkmenistan, pustinja Karakum





Kroz pustinju Karakum



Vozila kroz Turkmenistan

opomenu da ni slučajno ne skrećemo. Prošavši kroz Peski Širšjutjur, ulazimo u središte pustinje Karakum (Crni pijesak).

Što se više približavamo gradu Mary, češća su sela, a i karavane deva. Za razliku od onih dvogrbnih u pustinji Kizilkum, ovdje su jednogrbe. U gradu nalazimo hotel, pravi socijalistički, bez tople vode, za deset dolara po osobi. Prilikom tuširanja dobro smo morali paziti što dotičemo, jer cijevi i umivaonik samo da ne padnu. Mary je inače krasan grad, s potpuno uređenim središtem, lijepom natkrivenom tržnicom i s velikim slikama predsjednika države na gotovo svakoj zgradi. Pun je spomenika i parkova te jako nalikuje na europske gradove.

Zbogom Turkmenistanu

Ponovno smo u pustinji, sve do glavnoga grada Ašgabata (Aşgabat). U daljini vidimo planine Kopet Dag, iza njih je Iran. Dosta često nailazimo na policijske barikade, ali za razliku od onih na sjeveru zemlje, ovdje policajci nisu agresivni. Samo nas upisuju, ili čak ni to, te nas puštaju dalje. Benzina ima dovoljno, ali kad smo naručili za svu trojicu ukupno 50 litara – jer i ovdje unaprijed moramo reći i platiti koliko želimo



Potraga za hladom u vrućem Turkmenistanu

Zgode i nezgode

6. – 29. rujna 1999.

Prvotni je plan bio obići cijeli Iran. Sve do dva dana prije početka putovanja svi smo u to i vjerovali, ali u iranskom veleposlanstvu u Zagrebu rekli su nam neka se još malo strpimo za vize. Iako smo zahtjeve predali mjesec i pol ranije, čekati više nismo mogli te smo morali promijeniti plan puta. Problem više bilo je to što je u Varaždin stigao Georg s iranskom vizom u putovnici. No krenuli smo zajedno prema Budimpešti, gdje hrvatski dio ekipe uzima vize za Siriju. Iako smo Dada i ja Siriju proputovali prethodne godine, baš kroz tu zemlju vodi put za Jordan i Crveno more, što smo si odredili za novi krajnji cilj.

Putovanje Rumunjskom, Bugarskom i Turskom prošlo je bez problema (osim što je Yamaha FJ 1100 na bugarskom autoputu pukla gas-sajla, ali smo imali rezervnu) do Ankare, gdje se rastajemo s Georgom. Iza Ankare plaćamo kazne za prebrzu vožnju, prvi put u Turskoj, po kojoj smo do tada protutnjali toliko kilometara. Početna je cijena bila 80 DEM po motoru, ali završili smo na 25 DEM zbog 130 km/h na otvorenoj, polupustinjskoj ravnoj cesti, a dozvoljeno je 90 km/h. I o Siriji se manje-više sve zna, u dva dana prošli smo ju uz obalu, kroz Damask te prema jugu do granice s Jordanom.

Sedam dana trebalo nam je do Jordana. Već na graničnoj rampi pozdravili su nas s: „Dobro došli!“ I policajac kod kojeg smo čekali za vize zna hrvatski, bio je u snagama SFOR-a u Bosni. Plaćamo vize i osiguranja za motore, po znatno nižim cijenama negoli u Siriji, sjedamo u kafić na granici i promatramo bezbrojne američke automobile iz pedesetih godina sa sirijskim



Jordan, Petra



Dolina rijeke Jordana – pogled na izraelska brda



Al-Karameh

jezik uronite u akumulatorsku kiselinu – jezero je toliko zasićeno solju. No kupanje u jezeru poseban je doživljaj. Tu nema govora o klasičnom plivanju. Potonuti se ne može, tako da uvijek plutate na površini. Možete uzeti novine, leći i čitati, ne morate mahati ni rukama ni nogama da biste ostali na površini. A voda je vruća. Bilo je komično promatrati japanske turiste koji su se prije ulaska u vodu „zagrijavali“, oprezno se polijevajući vodom da ih slučajno od hladnoće ne udari kap. U jezeru nema života. Nema ni riba niti ikakvih biljaka. Naš je Dražen smogao hrabrosti i na opće zaprepaštenje domaćih kupaca zaronio. Preskočit ćemo opis onoga u kakvu mu je stanju glava bila nakon toga.

Motorima se penjemo na svetu goru Nebo. Prema židovsko-kršćanskoj tradiciji Mojsije je s njegova vrha promatrao Obećanu zemlju te bio pokopan na tome mjestu. Vozimo u kratkim rukavima, trapericama i tenisicama, od sada pa nadalje po cijelom Jordanu. U jaknama se više ne može izdržati. Jasno nam je kako bismo izgledali da padnemo na ovom grubom asfaltu, ali da smo se obukli, doživjeli bismo toplotni udar. Prema vrhu Neba vodi zavojita cesta kroz potpuno beživotnu planinu. Asfalt je izvrstan, zaista uživamo u vožnji. Prelijepo je, svakih nekoliko kilometara zaustavljamo se radi fotografiranja.



Mrtvo more

Nemamo sreće! Na sam vrh ne možemo zbog odrona stijena na cestu. Tu je već i greder koji je malo raščistio put, pa ja pokušavam Yamahom, ali nemam šanse kroz serpentinu punu kamenja i pijeska. Sada ne mogu ni dolje – troje ljudi mi pomaže da se vratim do asfalta.

Obećavaju nam da će raščistiti sve za kratko vrijeme, ali mi se ipak vraćamo. Odavde se odlično vidi gotovo cijelo Mrtvo more. Začas smo dolje, narednih stotinu i nešto kilometara vodi možda najljepša cesta od svih kojima sam do tada vozio. Vodi uz obalu Mrtvog mora, a ljepota je u samoj cesti, zavojima i u krajolicima. Desno je potpuno plavo jezero, bez ijedna čamca ili broda, s pogledom na smeđu izraelsku obalu, a lijevo visoke ogoljene stijene s kanjonima kroz koje, za kišnih razdoblja ako ih uopće ima, jer ne možemo vjerovati da ovdje ikada pada kiša, teče voda. Zaustavili smo se kod najvećeg od tih kanjona, u kojem čak ima i vode: to je Wadi Mujib, koji nazivaju i jordanским Grand Canyonom. Voda je svijetlozelena, suprotnost plavome Mrtvom moru u koje utječe. Viđamo čak i ribiće.

Najradije bismo skočili u vodu, ali mora se dalje. Žedni smo, gladni smo, a Draženov Suzuki hitno treba benzin. No nema ničega – ni restorana ni benzinske postaje. Samo Mrtvo more, stijene i mi. Konačno s desne strane ceste nailazimo na baraku, nešto nalik na trgovinu. I bila je to doista trgovina te kupujemo sokove, palimo motore i vozimo dalje. Na kraju smo Mrtvog mora. Izgleda da je ovdje jezero pliće jer se sol taloži u blizini obale. Tu su i solane, nekakav gradić i benzinska! Sreća za Dražena.

U pustinji smo, pravoj pješčanoj. Opet smo žedni. Pokraj ceste u nekakvoj baraci beduin prodaje piće. U daljini u pijesku vidimo beduinske šatore – to je njegova obitelj. Vozimo po pijesku do njih. Parkiramo tako da stražnji kotač zakopamo u pijesak jer drukčije se i ne može. Njihovi smo gosti – časte nas čajem. Sjedamo na ćilim pod šator, no imaju samo četiri šalice, tako da je jedan od nas ostao bez čaja. Malo gledamo kako žive tu u pijesku. Imaju nekoliko kokoši, nekoliko koza, a tu je i mala cisterna, očito je da im vodu netko dovozi. Kod kuće su samo žene i djeca, muškarci rade.



Utok rijeke Wadi Mujib u jezero

Ususret slonovima

28. – 30. siječnja 2005.

Početak tjedna najavljivao je da ove godine od našeg Elefantentreffena neće biti ništa. Obilne snježne oborine život su zagorčile automobilistima, a kako ne bi bajkerima. Ipak, u srijedu navečer Jura i ja smo sve pripremili za svaki slučaj. Sljedeće jutro Jura nije mogao vjerovati, mislio je da se šalim kad sam ga telefonski probudio i obavijestio da je snijeg prestao padati, da su ceste očišćene i da možemo krenuti. Tek oko podneva uspio je stvari strpati na motor. Svoju FJR 1300 zamijenio je prijateljevom laganijom XT 660.

Kroz Sloveniju ceste su bile mokre, kroz Austriju isto tako a ponegdje čak i suhe. Naravno, bile su obilno posoljene pa smo mi i naši motori bili bijeli. Predvečer se autoput u Austriji počeo lediti, temperatura je pala na oko -10 pa smo spas našli u gradiću Haagu. Od autoputa do centra mjesta nekoliko kilometara morali smo voziti ekstremno oprezno zbog ceste pod snijegom. Jura se sa svojom XT-u poigravao pored mene.

Samo što smo se smjestili u pension, zazvonio je mobitel, bio je to Zoki iz Novigrada. Trenutačno je kod Linza te nam se nedugo zatim i pridružio. Ujutro, budući da je Juri trebalo jedan sat da nađe ključ od motora pa još jedan sat da oživimo Zokijev Suzuki, nastavljamo do Thurmansbanga u Bavarskoj šumi te do sela Solla i zaseoka Loh, gdje se još 1989. godine udomio *Elefantentreffen*.

Tu je Hexenkessel ili kako bismo mi to preveli „Vještičji lijevak“, zapravo trkalište lokalnog *stock-car* kluba koji svake zime ustupa svoj prostor bajkerima. Prvi *Elefantentreffen* održan je davne 1956. godine,



Elefantentreffen, kamp u snijegu



Uobičajen obrok

nekoliko puta mijenjao je lokaciju, a ovdje se tako dugo održao jer je odlično prihvaćen od lokalnog stanovništva. Primjećujemo nešto manji broj bajkera nego prijašnjih godina, vjerojatno zbog velikih hladnoća i zametanih cesta u cijeloj Europi. Ipak vidimo tablice iz svih Njemačkoj susjednih zemalja, također iz Italije, Španjolske, Velike Britanije, Irske, čak i iz Portugala i Rusije. Naša su tri motocikla jedina s hrvatskim tablicama.

Čistimo pola metra dubok snijeg i postavljamo si šatore. Prošle godine je snijeg bio viši od metra, ali nisu vladale takve hladnoće. Kupujemo slamu koju stavljamo pod šatore radi zaštite. Ulaz na *Elefantentreffen* stoji 18 eura, bala slame 2,50 eura a svežanj drva za vatru 5 eura. Drva u snijegu nije jednostavno zapaliti, ali smo zato od kuće ponijeli kocke za potpalu koje nam olakšavaju posao. Ponijeli smo i sve za grilanje iako se i na susretu mogu kupiti sendviči. Píće smo kupili usput u trgovini u Njemačkoj. Bit je *Elefantentreffena* druženje bajkera uz logorsku vatru a za to je trebalo dobro napuniti kovčeg. Bez vatre bi ionako bilo teško provesti noć vani. A drva je vrlo naporno tegliti od mjesta gdje se prodaju do naših šatora po snijegu i ledu, po neravnom terenu. Opet smo se, kao i



Snalažljivost u transportu potrepština



"Smrznuta šala"

Izlet do Ahilove pete

20. – 26. lipnja 2002.

Šestu godinu zaredom spremamo se na Panhellenic-susret, ali nažalost ovoga puta u Grčku krećem sam. No što se mora, nije teško! Budući da se opet može putovati kroz Srbiju, nekadašnja duža ruta kroz Rumunjsku i Bugarsku sada ispada iz igre. Prvog dana plan je stići do Lipovca i prenoćiti na hrvatskoj strani. U Lipovac dolazim prije mraka, ali slijedi iznenađenje: motela na granici i u bližoj okolini nema jer, kako kažu, još se nisu oporavili od rata, još ništa nije izgrađeno. I što sad, spavati s kamiondžijama pored puta, a još je dan? Nema druge nego preko granice, iako noć nisam planirao provesti u Srbiji.

Što se samog prelaska tiče, ove je godine sve puno jednostavnije nego prethodne kad sam se kući vraćao kroz Bugarsku i Srbiju. Vizu više nije potrebno uzimati unaprijed jer se za samo šest eura na granici odmah dobije turistička propusnica. Umjesto prošlogodišnjih sto maraka za obvezno osiguranje, sada ne treba ništa platiti jer vrijedi naša zelena karta. Zanimljivo je to da je cjelokupno osoblje na granici bilo nametljivo ljubavno prema meni.

I tako sam se u sumrak našao potpuno sam u nama donedavno ne baš prijateljskoj zemlji. Pred naplatnim kućicama kod Sremske Mitrovice iz suprotnog smjera dolazi milicijski automobil, ali milicajac je prijateljski raspoložen, voli motoriste, pita me zašto ne dolazim na susret u Sremsku Mitrovicu te zaključujemo da poznajemo iste bajkere iz ovih krajeva. Na kraju mi je poželio sretan put.

Prolazim kroz noćni Beograd, vozim pored Svetozareva pa Velike Plane te tražim mjesto gdje bih



Grčka, otok Lefkada

mogao prenoćiti. Nijedan mi se motel ne čini dovoljno sigurnim da pred njim ostavim Yamahu, pogotovo ako neki ekstremist zapazi hrvatsku tablicu. Sjetio sam se da sam nekoć davno znao noćiti u kampu u Nišu. U pola jedan u noći dolazim u napušteni kamp *Nais* u Nišu, iza istoimenoga motela. S bocom *Niskog piva* našao sam se u mraku u vreći za spavanje, jer spavati se ipak malo mora, pa što bude da bude. Spavao baš i nisam previše, moram priznati da se nisam osjećao ugodno.

U pet sati ujutro budi me glasni “Guten Morgen”. Probudio me čuvar iz motela koji mi objašnjava da me vidio kad sam došao i da me tražio vozeći se autom po kampu. Istina, auto sam čuo, ali nisam pomislio da baš mene netko traži te da je bio red da se prijavim. Odveo me recepcionaru, ali ovaj nije znao koliko da naplati. Rekao je kako je to prvi slučaj da dođe motorist i spava u vreći. Sa dva eura riješio sam cijeli nesporazum i ranom zorom nastavljam put.

Autoput Sremska Mitrovica – Beograd plaća se šest eura, Beograd – Niš trinaest eura, a sada dvadesetak kilometara od Niša “iskrcavam” se za još tri eura. Kad se sve zbroji, 22 eura u jednom smjeru kroz Srbiju i nije baš jeftino. Benzin je također skuplji nego prošle godine, sada stoji oko 5,50 kuna. Prije makedonske granice autoput prestaje i slijedi skoro stotinu kilometara vrlo loše ceste, pune rupa i pukotina, pored Leskovca, kroz Grdeličku klisuru, uz rijeku Južnu Moravu te pored Vranja.

Ulazak u Makedoniju prilično je jednostavan. Nije potrebno ništa drugo nego pokazati putovnicu. Kroz cijelu Makedoniju sam se pridržavao uputa mojih makedonskih prijatelja: iako se autoput za motocikle plaća isto kao i za automobile, treba samo lagano proći pored naplatne kućice. I zaista, nitko nije vikao za mnom niti me ganjao, pa zašto onda trošiti novac ako nije nužno?

U Skopje nisam ulazio. Autoput me vodio uz Vardar a poslije Velesa skrenuo sam prema Prilepu.

Stao sam u Bitoli, naručio dvostruku porciju raznjića, salatu i dvije *Coca-Cole*. Bila je to prva klopna nakon Varaždina. Iz Bitole je samo petnaest kilometara do grčke granice.



Utrka ubrzanja



Krf, tvrđava



Pred krfskom tvrđavom

U Grčkoj slijedi 400 kilometara isključivo brdsko-planinskih cesta, sve do Igumenice. Umjesto glavnom cestom, vozim puno zanimljivijim putom preko gorja Verno uz albansku granicu. Primjećujem neobično mnogo policijskih patrula koje zaustavljaju isključivo automobile s albanskim tablicama i pretresaju ih.

Stižem do jezera Kastonas okružena planinama i do istoimenoga grada smještena na obali jezera. Atmosfera uz obalu je kao na moru, nanizani su mnogi kafići i trešti grčka glazba.

Budući da se nalazim u planinskom kraju, prolazim pored skijališta na kojem se vidi nekoliko ski-liftova. Parkiram motor na vrućem asfaltu, fotografiram živopisna planinska sela te pakiram fotić natrag u kovčeg. Kad sam na silu pokušao zatvoriti kovčeg prepun stvari, motor je samo nestao ispod mene. Na sreću, osim lagano svinuta mjenjača i ogrevena kovčega neke veće štete nije bilo. Svakih nekoliko desetaka kilometara zaustavljao sam se na česmama s hladnom vodom koje su uobičajene u ovim brdskim predjelima Grčke.



Najveća atrakcija ovogodišnjega susreta



Otok Lefkada

Fotogalerija 1975. – 2023.



1975. Hrvatska, Varaždin



1975. Hrvatska, Varaždin



1976. Hrvatska, Varaždin



1976. Hrvatska, Varaždin



1977. Hrvatska, Varaždin



1978. Hrvatska, Varaždin



1979. Grčka, Paros



1979. Grčka, Krf



1979. Grčka, Krf



1979. Grčka, kamp kod Soluna



1980. Hrvatska, Varaždin, kod Drave



1980. Hrvatska, Varaždin



1980. Slovenija, Bukovica, Nova Gorica

1981. Hrvatska, Cavtat



1982. Hrvatska, Varaždin, na Dravi



Intervju objavljen u časopisu *Yamaha*

Članak o Darku Labašu i njegovoj FJ 1100 bio je 2013. godine objavljen u časopisu *Yamaha*, vol. 506. Njegova je fotografija dobila mjesto na naslovnici.

FJ-om 25 puta oko planeta Zemlje

Darko Labaš, koji vodi servis i trgovinu motociklima u Varaždinu u Republici Hrvatskoj, kupio je svoj motocikl FJ 1100 u ožujku 1990. godine i otada je u naredne 23 godine prešao više od milijun kilometara te pritom proputovao 53 zemlje svijeta.

Zašto ste odabrali FJ 1100?

Kupio sam ovaj motocikl jer je idealan za dulja putovanja: ima jednostavnu konstrukciju s nekoliko električnih komponenti, stabilnu šasiju, veliku maksimalnu brzinu i poluzaštitni poklopac koji se lako održava. Taj je motor idealan i za kratke udaljenosti. Tijekom protekle 23 godine imao sam pet generalnih servisa na Yamahi, uključujući i nekoliko malih intervencija. To je motocikl s vrlo malo kvarova i uvijek mi je bio odličan partner u sigurnu vraćanju kući. Jako sam zadovoljan što sam odabrao upravo taj motocikl.

Koji je razlog zašto ste uspjeli prijeći 1 000 000 kilometara?

Valjda zato što stvarno volim motocikle i sanjao sam o posjetu mnogim zemljama na turing putovanjima. Do sada sam posjetio 53 zemlje i ne prođe ni jedan dan da nisam u kontaktu sa svojom FJ 1100, ona je kao moje dijete.

Vodio sam evidenciju svega vezanog uz FJ 1100 pune 23 godine, uključujući male i velike popravke, remonte, kao i svako točenje goriva. Zapisivao sam također datume zamjene dijelova i održavanja lanca, i tako dalje. Vjerujem da je upravo redovno održavanje motocikla dovelo do više od milijun kilometara vožnje.

Koja su vam područja ostala u sjećanju?

Najdraže putovanje bilo mi je u Nepal, a ondje sam bio 2007. godine.

Oduševila me Himalaja, priroda i krajolik, divlja flora i fauna, hrana te siromašni, ali jednostavni i dragi ljudi. Sve je bilo impresivno. Neke dionice toga putovanja bile su doista teške, ali vraćao sam se preplavljen osjećajem silna zadovoljstva. Također, imam veoma lijepu uspomenu s putovanja u Bangladeš i Indiju preko Turske; te godine prešao sam 76 660 kilometara.

Kamo biste željeli putovati u budućnosti?

Htio bih putovati Azijom. Moja je najveća želja otići u Japan i posjetiti tvornicu Yamaha. Trenutačno sam u potpunosti zadovoljan visokom kvalitetom FJ-a, tako da nemam posebnih zahtjeva za Yamahu. Nadam se da će se Yamaha nastaviti razvijati u svijetu.

***FJ1100**

Godine 1983. FJ 1100 lansiran je kao sportski *tourer* model za putovanja namijenjen europskom tržištu. FJ1100, sa svojom visokom nosivošću i naprednom trkaćom tehnologijom tog vremena, ostaje vrlo popularan do današnjih dana, a također danas postoji i klub mnogobrojnih ponosnih vlasnika toga motora.

¹ Tekst je s japanskog na engleski jezik prevela Ayuko Kobayashi, a s engleskoga na hrvatski urednik časopisa.

感動創造

お客さまとヤマハ

ダーク・コラバス さま (クロアチア)

「FJ1100」で地球25周分 53カ国100万kmを走破

クロアチアのバブラジディンで二輪車のお店を経営しているダーク・コラバスさんは、1990年3月に「FJ1100」を購入されて以降、23年間で世界53カ国、100万km以上を走破されています。

「FJ1100」を選んだ理由は?

電気系故障の少ないシンプルで、メンテナンス性の高いマシン。高いトップスピード、サービスしやすいワークフルを持った最高のツーリングバイクというのが購入理由です。若い物のような意気にも通じます。

23年間で小さなものも含めてオーバーホールを5回しましたが、ほとんど故障もなく、いつも無事に自宅まで帰って帰ってくれた最高のパートナー。今は、自分の愛車が定着したと満足しています。

記憶に残った地域は?

1番は、2007年に行ったネパールですね。ヒマラヤ、自然と風景、野生の動物、食べ物、親しくてもシンパで地味な人々、全てが印象的でした。

風景の美しさもありましたが、帰るといつも満腹感の方が強いです。トルコでパンガラッシュやインドまで行き、その年に776,600km走破したのも思い出です。

100万kmを超えられた理由は?

私が本当にバイク好きで、ツーリングでたのびのびと楽しむのが夢だったという事です。これまで訪問した国は53カ国に及びます。それに伴い、私は無理に泣く、もう帰れとどわが子のような感じです。

これまでツーリング日誌はもちろん、大小の地図、オーバーホール、給油データ、部品交換やチェーンメンテの記録まで、すべてに関する全てのことを23年間記録してきました。

そうしたことと100万kmを超える走行に繋がったと思います。

今後、行きたい場所は?

アフリカやインドより東のアジアで、1番の目標は日本に行きヤマハファクトリーを訪ねることです。今は、FJの部品類に十分満足しているのです。ヤマハさんに要望することは特にありません。今後も世界で展開されることを願っています。



「FJ1100」

1983年、ヨーロッパ向けにツーリング機能を備えたスポーツツアラーモデルとして発売。高い信頼性と当時の先進技術であるレーシングテクノロジーを搭載した「FJ1100」は、現在でもオーナーズクラブが存在するなど幅広い人気があります。



世界53の国を走破したダーク・コラバスさんと「FJ1100」。

社報

Yamaha

Vol.506 2013. November



今月の表紙「FJ1100」
ダーク・コラバス さま (クロアチア)
> 表紙の人物、バイク、バイク用品などすべてヤマハが提供しています。

① クローズアップ 強力な第3の柱の 構築に取り組む

- ① モノを創る、ブランドを創る 開発編
欧州市場待望のニューモデル「MT-09」
- ② 西から見たヤマハ
真の再生は「人づくり」
IYM社長 鈴木啓之さん
- ③ この人この組織
わくわくドキドキ取り組むのは理屈抜きで楽しい
ソーラーボートチーム「Blue Mariners」 寺田さん 原田さん

11

2013年10月15日発行



開発開発者から

技術本部 研究開発部長
ジフロンツキ 啓之
寺田 啓之さん

「FJ1100」は、長年の研究開発を経てフレームの剛性を高めるための改良が施された「ラトルフレーム」を採用し、改良後の車体に定着したことを実感しています。半端な改良で終わらせないで、徹底的に改良しました。その結果、FJ1100の信頼性の向上が期待されています。



マーケティング担当者から

販売本部 第3事業部
マーケティング部 部長
野村 一彦さん

「FJ1100」は、欧州で100万台以上を販売するほどの人気を誇るスポーツツアラーです。その人気は、今の日本にも受け継がれています。ダーク・コラバスさんのように、お客様に満足いただけるような走り、そして、お客様のヤマハバイクを愛用して、世界を征服する姿に感動を覚えます。



「FJ1100」は、長年の研究開発を経てフレームの剛性を高めるための改良が施された「ラトルフレーム」を採用し、改良後の車体に定着したことを実感しています。半端な改良で終わらせないで、徹底的に改良しました。その結果、FJ1100の信頼性の向上が期待されています。



Darko Labaš i njegova Yamaha FJ 1100

Dana 13. ožujka 1990. Darko Labaš kupio je Yamahu FJ 1100 u Idriji (Slovenija) i tada počinje njihovo nerazdvojno putovanje i nevjerojatna priča o čovjeku koji je volio motore i živio za njih te o motociklu koji je prevaleo više od milijun i pol kilometara. Za taj je motocikl izdvojio deset tisuća tadašnjih njemačkih maraka i, kako je volio govoriti, to mu je bila najbolja investicija u životu. Na dan kupnje Yamaha je imala prijeđenih 125 270 kilometara i bila je stara šest godina. Darko će na njoj u naredne 33 godine prijeći gotovo milijun i pol kilometara jer se brojka na mjeracu kilometara zaustavila na 1 563 292 kilometra.

No valja reći da je prije Yamahe Darko vozio 24 motora na kojima je prevaleo 236 879 kilometara te tako već provozio veću kilometražu od one koju je imala Yamaha pri kupnji. Za života je na motoru prešao dojmljivih 1 674 901 kilometar. Put je to koji je u najmanju ruku vrijedan divljenja. Ti kilometri odgovaraju duljini putovanja ekvatorom oko planeta Zemlje čak 41 put.

Put do idealnoga motora nije bio lagan: trebalo je iskušati čak 24 motora prije no što je našao onaj pravi. Na nekima je napravio dosta kilometara, a neke je vozio, kako je sam govorio, „tek toliko da su se zakotalali“. Zahvaljujući njegovoj evidenciji, danas imamo podatke o svima njima. Popis prenosimo u cijelosti prema zapisima u njegovim bilježnicama:² Pony. – Express, god. 1969., vozio ga 1972.,

prešao cca 2000 km
ČŽ 175, god. 1968., vozio ga 1972. – 1974.,
prešao 1986 km

Tomos T. – 15, god. 1972., vozio ga 1974. – 1976.,
prešao 5908 km

Jawa 350-634, god. 1975., vozio ga 1975. – 1976.,
prešao 6126 km

Suzuki T250J, god. 1972., vozio ga 1976.,
prešao 2486 km

ČŽ 350, god. 1977., vozio ga 1977. – 1978.,
prešao 22 035 km

ČŽ 350, god. 1978., vozio ga 1978. – 1979.,
prešao 594 km

BMW R50/5, god. 1970., vozio ga 1979.,
prešao 10 735 km

MZ TS 250/1, god. 1977., vozio ga 1979. – 1980.,
prešao 8960 km

Suzuki GT550B, god. 1977., vozio ga 1979. – 1980.,
prešao 3502 km

Suzuki GT750B, god. 1977., vozio ga 1980. – 1982.,
prešao 22 470 km

BMW R50/5, god. 1970., vozio ga 1980.,
prešao 358 km

BMW R65, god. 1981., vozio ga 1981. – 1982.,
prešao 1327 km

Honda CB 750 F2, god. 1977., vozio ga 1982.,
prešao 497 km

Yamaha XS 1 100, god. 1977., vozio ga 1982. – 1984., prešao 31 979 km

BMW R60/5, god. 1970., vozio ga 1982. – 1983.,
prešao 105 km

MZ TS 250/1, god. 1980., vozio ga tek toliko 1983.,
prešao 22 km

Suzuki GSX 1 100, god. 1980., vozio ga 1984. – 1985., i onda ponovno 1988. – 1989.,
ukupno prešao 53 641 km

Suzuki GSX 1 100S Katana, god. 1981.,
vozio ga 1985. – 1986., prešao 23 793 km

BMW R90/6, god. 1976. vozio ga 1987.,
prešao 4768 km

Kawasaki GPZ 1 000RX, god. 1986., vozio ga 1987.,
prešao 11 621 km

Gilera RV 200, god. 1987., vozio ga 1987. – 1988.,
prešao 299 km

Suzuki GSX 1 100 ES, god. 1984., vozio ga 1988.,
prešao 18 617 km

Honda CX 500E, god. 1982., vozio ga 1989.,
prešao 3050 km

YAMAHA FJ 1100, god. 1984.,
vozio ju je od 13. 3. 1990. do 3. 5. 2023. i
na njoj prošao 1 438 022 kilometara.

Tako je naposljetku pronašao savršen motor za sebe, jednostavan za održavanje, idealan za duga putovanja i besprijekorno pouzdan. Tijekom pune 33 godine, koliko je putovao na svojoj Yamahi, i svih zajedno prevaljenih kilometara, nijednom nije imao kvar zbog kojega bi morao zvati vučnu službu. Samo je jednom trebao zvati telefonski broj za pomoć na cesti kad je u Austriji, u eksploziji prednje gume, ostao bez ventila.

Taj motor zahvaljujući svojoj starijoj konstrukciji ima jednostavniju mehaniku bez nepotrebne elektronike. Darko je često spominjao kako sva elektronika potrebna za njegov motocikl na dugim putovanjima može stati u jednu običnu vrećicu. Također valja spomenuti da je to motor koji ima zračno hlađenje, koje pojednostavljuje konstrukciju i time smanjuje broj dijelova koji se mogu pokvariti, ali i na dugim putovanjima sprječava pregrijavanje ili istjecanje rashladne tekućine. Darko je tvrdio da je agregat toliko robusne konstrukcije da se ne boji kvara čak ni na tropskih

² Podatci za ovaj tekst crpljeni su iz Darkovih bilježnica u kojima je zapisivao informacije o svojim motorima te sve detalje o Yamahi FJ 1100. Također, izvor informacija je i tekst „Tko želi biti milijunaš“ autora Tomislava Bešenića, objavljen u *Moto pulsu* br. 85, 3., 2008.

Darko Labaš (Varaždin, 6. srpnja 1957. – 7. svibnja 2023.) svjetski je putnik i jedan od najvećih svjetskih motociklističkih avanturista. Prošavši više od milijun i pol kilometara na motociklu, prepoznat je kao jedan od najznačajnijih motopotputnika svih vremena. Njegov je fascinantni pothvat jedinstven u svijetu: čak je i japanska tvornica Yamaha o njemu i njegovim impresivnim kilometrima prijednima na jednom motociklu pisala u svom uglednom časopisu 2013. godine i stavila ga na naslovnicu!

Darko Labaš bio je zaljubljenik u motore od najranije dobi i oni su vrlo brzo postali njegov život. Na ukupno 25 motocikala izvezio je čak 1 674 901 kilometar i proputovao 67 zemalja. No na prva 24 prešao je tek 236 897 kilometara. Nakon puno traženja i isprobavanja napokon pronalazi i kupuje Yamahu FJ 1100, koja se pokazala idealnom za njegove potrebe i stil putovanja. Na njoj će putovati od 1990. godine pa sve do kraja svojega života. Bio je to nevjerojatno pouzdan motocikl na dugim putovanjima i nikad ga nije prestao oduševljavati. Njegova Yamaha FJ 1100 postala je predmetom divljenja u motosvijetu: zaustavila se na broji od 1 563 292 kilometra i u duetu s njime ispisala povijest.

Zaljubljenik u motore neobično je volio i avanturistička putovanja po dalekim zemljama. Život su mu obilježila putovanja, ali je i profesionalno bio vezan uz motocikle. U rodnom Varaždinu uspješno je vodio servis motocikala *Superbike* od 1992. godine te trgovinu istoga imena od 1997. godine. U to je doba bio jedan od rijetkih ovlaštenih uvoznika i servisera motocikala i dijelova svih japanskih marki, ali i mnogih drugih svjetskih proizvođača. U početku je sam radio u servisu, a pomagali su mu prijatelji i kolege motoristi. Postavši izvrstan mehaničar, preuzeo je organizaciju posla te zaposlio mehaničare, ali i dalje je uz njih radio, ne prestajući popravljati motore. Izvanredno mehaničarsko umijeće i znanje pokazali su se dragocjenima na dale-

kim putovanjima – i njemu i njegovim suputnicima. S vremenom se tržište širilo i sve je više rasla potražnja za motociklima, pa i za onima egzotičnih marki kao što je, primjerice, URAL model s prikolicom, a upravo je Darko Labaš bio prvi uvoznik te vrste vozila u Republici Hrvatskoj. Njegova je tvrtka bila izvanredno pouzdana i cijenjena – gotovo da nije bilo čovjeka u motosvijetu koji nije čuo za *Superbike*!

Strast za putovanjem na motoru, energičnost u poslu i žar za novim i neistraženim zaokružili su njegovu životnu preokupaciju u sintagmu: ljubav prema motociklizmu. A ta se ljubav rodila već u ranom djetinjstvu, uz oca koji je vozio motocikl. I ljubav prema putovanjima razvijala se uz oca. Kao dječak puno je putovao sa svojom obitelji, automobilom diljem bivše Jugoslavije. Od rane je dobi pokazivao iznimno zanimanje za globe i atlase, za države i kontinente, prelistavao knjige iz obiteljske biblioteke i raspitivao se gdje je što i kako se može onamo stići te i sam objašnjavao kako bi se to dalo izvesti. Zanimale su ga i ceste i zarana ih je percipirao kao dobre ili loše za vožnju. Ta se sklonost samo povećavala i omiljeni predmet u školi postaje mu zemljopis te uz njega povijest. Nabavljao je povijesnu i zemljopisnu literaturu te ju proučavao i čitao o nepoznatim zemljama i kulturama. S vremenom mu je izvor o motociklističkim rutama i idejama za buduća putovanja postao i njemački časopis *Motorrad*.

Godine 1979. kreće na svoje prvo veće putovanje, u Grčku na motoru MZ. U to je doba ta zemlja bila poprilično egzotična i ostavila je traga u njegovu kolažu budućih putovanja. Grčka će postati i ostati nezaobilazna postaja u svakoj godini njegova života. Obvezno bi jednom godišnje putovao onamo, a pri povratku kući sa svakoga velikog putovanja rado bi onamo navraćao, osobito na Tasos, najsjeverniji grčki otok u Egejskom moru.

Godine 1980. kreće na svoje prvo veliko putovanje – u Maroko – i od tada bi svake godine odlazio na novo

putovanje i novu destinaciju, uvijek pritom osvojivši mnoge nove zemlje.

Na daleka putovanja odlazio je sa suputnicima – prijateljima i istomišljenicima, zaljubljenicima u motore. Budući da su rute putovanja često bile izvanredno zahtjevne, bilo je važno imati pouzdane suputnike uz sebe.

Godine 1983. putuje u Veliku Britaniju i za toga dvadesetodnevnoga putovanja prelazi 16 zemalja i prisustvuje trima motosusretima. Bio je pionir u mnogome, pa je tako i to putovanje bilo posebno: prvi je put netko s ovih prostora obišao toliko zemalja na jednom putovanju. Pritom valja imati na umu to da je 70-ih i 80-ih godina bilo jedva moguće putovati. Na tom su se putovanju svakako snalazili: primjerice, da bi došli do kampa tridesetak kilometara udaljena od Londona, platili su taksistu te za njim vozili, a da bi napokon izašli iz Pariza i pronašli kamp, slijedili su kamion koji je vozio čovjek iz naših krajeva! Budući da je strastveno promovirao motokulturu, za uzvrat je od Auto-moto saveza dobivao kupone za benzin, koji su njemu i njegovim prijateljima dobro došli na putovanjima.

U ožujku 1990. kupio je Yamahu FJ 1100, kojoj će ostati vjeran do kraja života – kao i ona njemu. Yamaha je prije toga prešla 125 270 kilometara, a konačno se zaustavila na 1 563 292 kilometra. Ona je postala simbol, a on legenda motopotovanja na prostoru bivše Jugoslavije, ali i mnogo šire. Na autocestama širom svijeta prepoznavali su ga i pozdravljali mnogi motociklisti, divili se njegovim pothvatima i prijednim kilometrima. No njemu su putovanja i avanture bili prirodno stanje i životna potreba: neprestano je žudio za neosvojenim destinacijama i dalekim zemljama – za novim i neistraženim.

Na svojim je putovanjima volio lutati i istraživati, obilaziti stare dijelove gradova i naselja, upoznavati povijesne građevine i spomenike. I kad bi se njegovi