



Vojenský veterán a odvážna cestovateľka

Bratislava
21. 10. 2020

Dvadsaťpäťtonový MAN KAT1 8x8 s expedičnou nadstavbou a za volantom drobná, usmiata pani. Naozaj nezvyčajná dvojica... Nasledujúce rozprávanie je o smelej Petre, ktorá sa vydala do sveta na dlhočiznú cestu.

MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o.
Rožňavská 24/A
821 04 Bratislava

V prípade potreby bližších informácií kontaktujte:
Ing. Michal Jedlička
Michal.Jedlicka@man.eu

www.mantruckandbus.sk

Keď predná náprava začala vážne štrajkovať, Petra Schürmann so svojím expedičným vozidlom MAN KAT1 8x8 bola práve na Slovensku. Požiadala o pomoc bratislavské MAN Truck & Bus Centrum, kde jej maximálne vyšli v ústrety. Pochopiteľne, že opancierovaný obor vyrobený roku 1977 vzbudil v servise poriadny rozruch. Veď také čosi na jame ešte nemali. Mechanici sa však pochlapili, potvrdili svoj profesionálny fortieľ a do večera dostali truck znova do formy. Nuž a popri čakaní nám cestovateľka ochotne porozprávala svoj príbeh. O tom, kde vznikol prvý impulz pre jej projekt, ako stavala tento imponantný dom na ôsmich kolesách až konečne v júni vyrazila z rodného Nemecka naprieč Európou, aby potom zo starého kontinentu zamierila do Ázie, neskôr do Afriky a možno aj do Južnej Ameriky.

Malý byt alebo veľký karavan?

Všetci snívame a mnohým sa aj podarí splniť si životný sen. Platí to o Petre? Pracovala ako daňová poradkyňa, čo je na míle vzdialené od šoférovania trucku... Ale v kabíne ťažkého nákladného vozidla je očividne ako doma. „Nie, nesnila som o tom, že budem jazdiť na trucku. Veľmi rada však cestujem a snívala som, že odídem z Nemecka. Som totiž veľmi citlivá na počasie a vždy, keď sa mení, mám príšernú migrénu. Doma v Soeste pri Dortmunde sa mi to stávalo aj tri alebo štyrikrát do týždňa, no keď som bola na dovolenke na juhu Európy alebo v severnej Afrike, kde sa počasie v lete skoro nemení, hlava ma nebolela. Chvíľu som uvažovala, že si kúpim malý byt v Taliansku alebo Španielsku a budem cestovať odtiaľ. Potom som v roku 2010 odletela do Austrálie vyzdvihnúť dcéru, ktorá tam bola na výmennom pobyte. Nešli sme hneď domov, ale precestovali sme spolu celý kontinent – od Sydney a Melbourne cez púšť v strede krajiny až po tropický Darwin, Cairns a potom po východnom pobreží naspäť. Mali sme prenajatý karavan a najazdili sme na ňom skoro 3000 kilometrov. A tam som si všimla, že veľa



Austrálčanov jazdí na dodávkach alebo pickupoch s pripojeným obytným prívesom. Presúvali sa po krajine podľa toho, kde práve vládlo príjemné počasie. To je nápad! Namiesto toho, aby som bývala v malom byte, môžem si kúpiť veľký obytný automobil. Nemusím sa z výletov stále vracat' domov, môžem si svoj dom zobrať so sebou na cesty.

Zverila som sa jednej svojej kamarátke a ona na to, že pozná chlapíka, ktorý by mi taký karavan vedel postaviť. A zoznámila ma s Alexom. Stretli sme sa u mňa na káve – prišiel na svojom starom americkom nákladiaku a po chvíli navrhol, že si pôjdeme zajazdiť. Sadla som si teda vedľa neho a asi po pol hodine mi hovorí: „Okej, teraz budeš šoférovať ty.“ Úplne ma šokoval, no trval na tom. Papiere na nákladné vozidlo som si urobila v roku 2011, lenže toto auto nemalo posilňovač riadenia, strašne ťažko sa odbočovalo... ale zvládla som to. Po pol hodine jazdy oznámil, že mi teda pomôže, lebo som mu dokázala, že som dosť silná, aby som vedela ovládať také veľké vozidlo. Povedal mi, že si musím kúpiť MAN KAT1, a tak som si zadovážila variant 4x4. Po niekoľkých debatách vysvitlo, že táto verzia je príliš malá, aby sa do nadstavby vpratala aj štvorkolka, a tak som kúpila väčší typ 8x8. Je to vyradený armádny truck, záložné vozidlo po generálnej oprave. Mala som šťastie – stál iba 20 000 eur, pritom bol v perfektnom stave. Dnes by vyšiel na nejakých 40 tisíc. Ale v roku 2013 boli ceny naozaj nízke. Je to vyradený armádny truck, ktorý predali podnikateľovi s ojazdenými vozidlami a od neho som ho kúpila ja. Armáda autá u nás bežne predáva, ak vyhodnotí, že už nie sú v dostatočne dobrom stave. Ale tento predali, lebo zatvárali jednu vojenskú základňu. V roku 2006 prešiel kompletnou revíziou a potom ho zagarážovali ako záložné vozidlo, takže na ňom od generálky už nik nejazdil. Keď som ho v roku 2013 zbadala, vedela som, že toto je môj truck.“

Pravda, ten menší MAN KAT1 4x4 jej ostal „na krku“, lebo sa nepodarilo nájsť kupca. Preto ho nakoniec rozobrali a predali na súčiastky. Tak Petra získala naspäť skoro celú sumu, ktorú zaň pôvodne zaplatila.

Poldruha roka práce na nadstavbe

Postaviť expedičný truck trvalo rok a pol. Holý kontajner – obytnú nadstavbu, iba s dverami a oknami – jej dodala profesionálna firma z Berlína, no interiér vyrobila vlastnoručne Petra spolu s Alexom. Aj preto v roku 2018 skončila s prácou a potom skoro denne pomáhala pri stavbe. „Chcela som vedieť, ako sú veci urobené a ako pracujú jednotlivé systémy. Budem totiž cestovať sama, preto potrebujem rozumieť elektrike, rozvodom vody a ako si mám všetko kontrolovať.“



Dokáže vymeniť kolesá či postarať sa o generátor, to je v pohode. A tiež rozozná, či je všetko v poriadku alebo či sa vyskytol nejaký technický problém. Vie, ako funguje motor, ale nevedela by ho opraviť. „Ak sa na motore niečo pokazí, môžem ísť do najbližšieho servisu MAN a niekto mi ho tam dokáže opraviť. Je mi jasné, že porucha uprostred púšte znamená problém. Preto musím požiadať niekoho, aby do púšte šiel so mnou. A ak sa vyskytne problém tam, kde so mnou nik nebude, stále je v zálohe štvorkolka. Má 50-litrovú palivovú nádrž a ešte sme na ňu dorobili ďalšie dve s objemom po 20 litrov. Odviezť aj 20 litrov pitnej vody i nejaké jedlo a tým pádom môžem ísť hľadať najbližšiu dedinu alebo servis. Takže viem, čo urobím, aby som neostala niekde zaseknutá bez pomoci. Lenže v konečnom dôsledku otázka nestojí tak, či sa niečo pokazí. Otázkou je, kedy sa to stane. Ale aj tak idem. Samozrejme, v niektorých afrických krajinách nie je bezpečné cestovať osamote. Tam treba jazdiť iba v konvoji.“

Po prestavbe má MAN KAT1 dĺžku 11 metrov, šírku pôvodných 2,50 m a výšku 3,80 m. Maximálna celková hmotnosť vozidla je 25,4 ton. Pri putovaní s takýmto obrom sa samozrejme nedá zaparkovať hocikde a ísť sa pozrieť do mesta... „Preto veziem so sebou bicykel a aj veľkú štvorkolku, Yamahu Kodiak 700 s výkonom 50 koní, s ktorou som už veľa najazdila. Bicykel je skladací a na ňom v pohode prejdem tak 20 alebo 25 kilometrov. Viac nie, lebo je dosť ťažký.“

Pod drsným zovňajškom dômyselná technika

Vozidlo poháňa osemvalcový vidlicový motor KHD (Klöckner-Humboldt-Deutz) chladený vzduchom so zdvihovým objemom 12 675 cm³ spriahnutý so šesťstupňovou manuálne ovládanou prevodovkou. Pôvodný výkon bol 320 k, teraz po úpravách má asi o 100 koní viac. K originálnej 270-litrovej palivovej nádrži pribudla pod obytnou nadstavbou ešte jedna, ktorá má objem 700 litrov. K špeciálnemu vybaveniu expedičného trucku patrí aj 9 solárnych panelov namontovaných na streche nadstavby. Keď svieti slnko, majú výkon skoro 2 kW. V obytnej časti je umiestnených 12 batérií, z ktorých štyri sú určené pre 24-voltovú sieť a ostatné cez 6-kilowattový transformátor generujú 220 V. Náležitá zásoba energie je pre život na palube obytného vozidla kľúčová. „Mám dostatok elektriny na varenie a horúcej vody na všetko, čo treba robiť. Plyn nevyužívam, ten nemám rada. Ale odkedy som vyrazila, nikdy som netrpela nedostatkom elektriny – dokonca ani keď používam práčku.“ Pitná voda sa čerpá do troch nádrží s celkovým objemom 750 litrov a menšia 40-litrová nádrž je na horúcu vodu. Tú ohrievač zohrieva



na 87 stupňov, takže je naozaj horúca a je jej dosť na to, aby sa mohli 3 alebo 4 ľudia osprchovať.“

Obytná nadstavba poskytuje cestovateľke toľko komfortu, ako dobre vybavená garsónka. Pracovisko vodiča, podobne ako celá kabína, je však spartánské, volant bez možnosti nastavovania a aj šoférovo sedadlo pôvodné, neodpružené. Veľa ľudí ho vymení, keď si MAN KAT1 kúpia na súkromné používanie. „Mne toto sedadlo vyhovuje – aj po 5 alebo 6 hodinách jazdy,“ hovorí Petra.

Ak sa bojíte, ostaňte doma

Petra hodlá putovať 10 – 15 rokov. Domnievali sme sa, že má presný dlhodobý itinerár – kde a kadiaľ pôjde zajtra, koľko kilometrov prejde za deň alebo za týždeň či za mesiac. „Neviem. Nepočítala som to.“ Aký úžasný život, reagujeme so smiechom. A on na to: „Ak máte plán, viete, že musíte ísť touto cestou, tam odbočiť vpravo a sem prísť o takomto čase. Nepozeráte sa doprava ani doľava, lebo máte plán. Ale bez plánu si môžete ísť kam chcete a proste uvidíte, čo sa stane. Keď som sa pripravovala na odjazd, nevedela som, kade pôjdem cez Poľsko. Vravela som si, že si pozriem Varšavu a Wroclaw. A potom za mnou chodili známi a vraveli: „Ty ideš do Poľska? Tak to sa musíš zastaviť tam a pozrieť sa tam...“ A ja som zrazu nevedela, ako to všetko mám stihnúť. Musela by som mať plán. Ale ja preferujem zastať a odbočiť, kde sa mi zachce a nie ísť rovno. Takže toto presne je môj plán.“

Nie je bežné vidieť ženu, ktorá sama putuje v takomto ozrutnom vozidle. Nemá obavy? „Ak sa bojíte, ostaňte doma,“ zasmieja sa. No potom dodá: „Pozrite, je to veľké a škaredé auto. Ak ste lupič a máte si vybrať medzi mojím autom a normálnym bielym karavanom, vyberiete si karavan, lebo bude jednoduchšie sa doň dostať. Moje auto vyzerá, že je zlé. A na zlých autách jazda aj vodiči, ktorí sú zlí.“ Nuž, toto má logiku.

Pôvodne chcela vyštartovať v apríli – auto už bolo hotové. Aj urobila malú rozlúčkovú oslavu neďaleko Hamburgu, kde sa vyobjímala s blízkymi. A potom prišla korona kríza. „Keď sa 10. júna hranice v Nemecku opäť otvorili, povedala som si: Okej, teraz je čas ísť. Chcem sa na zimu dostať do Grécka, ostanem tam do jari a potom zamierim do Turecka, odtiaľ na Kaukaz a Blízky východ. Nasledujúcu zimu, možno trochu skôr, by som mala byť v Ománe a potom vyrazím smerom do Ázie – cez Irán do Pakistanu a Indie, potom sa pozriem na juhovýchod Ázie a odtiaľ asi prejdem cez Kazachstan a Mongolsko. Určite hodlám navštíviť aj Nepál, lebo by som veľmi chcela vidieť Himaláje. Potom sa asi vrátim do Európy. Cez Rusko, napríklad okolo



Bajkalského jazera a cez veľké mestá ako Moskva či Petrohrad a zrejme nevynechám Pobaltie, kam som pôvodne chcela ísť na začiatku. Možno sa na pár týždňov vrátim do Nemecka a potom vyrazím do Afriky.“

Na snímkach

02 – Pracovisko vodiča, podobne ako celá kabína, je spartánske, volant bez možností nastavovania a aj šoférovo sedadlo pôvodné, neodpružené.

03 – Petra Schürmann.

04 – Expedičná nadstavba má rozmery 8 x 2,5 x 2 m.

05 – V interiéri je spálňa, obývacia časť so stolom a sedačkami, kuchynský kútik, sprcha i WC... a množstvo skriniek, zásuviek a iných odkladacích priestorov.

06 – V interiéri je spálňa, obývacia časť so stolom a sedačkami, kuchynský kútik, sprcha i WC... a množstvo skriniek, zásuviek a iných odkladacích priestorov.

07 – V interiéri je spálňa, obývacia časť so stolom a sedačkami, kuchynský kútik, sprcha i WC... a množstvo skriniek, zásuviek a iných odkladacích priestorov.

08 – Vozidlo má dĺžku 11 metrov, šírku 2,50 m a výšku 3,80 m.

09 – Štvorkolka „garážuje“ v zadnej časti, vykladá sa malým hydraulickým žeriavom.

10 – Skladací bicykel sa hodí na kratšie výlety.

11 – Hotovo!

12 – Ešte skúšobná jazda...

13 – Šťastnú cestu!