

Kraków-Dakar 2006



Cienkim do Dakaru

*Afryka – Czarny Łąd, Sahara, tropikalny klimat – tak ten kontynent kojarzony jest przez wielu z nas. Nikt jednak Afryki nie kojarzy z Cinquecento... do momentu ze-
tknięcia się z tą relacją.*

ON-ROAD – 50%
OFF-ROAD – 50%

Tranzyt przez Europę 3500 km, czyli przejazd przez pełne autostrad Niemcy, górzystą Francję, jeszcze nie zatłoczoną Hiszpanię do Algiercas, a stąd to już tylko prom do Ceuty i Afryka staje otworem.

Maroko

Maroko z całym bogactwem, kulturą i planem

przyjęcia 10 mln turystów rocznie wprowadzonym przez młodego króla w życie przywitało nas przemilo. Fez, Meknes, Rabat, Casablanca i tu milego pobytu nastąpił koniec. A to za sprawą konsula Mauretanii w Casablance, który robił problemy z wydaniem wize. Po 8 dniach dowiedzieliśmy się, że obywatele Europy Środkowej i Wschodniej powinny ubiegać się o wizę do Mauretanii w Moskwie. Kilka miesięcy temu w Mauretanii był przewrót, zmie-

niły się władze, a co za tym idzie, przepisy...

Po kolejnych próbach z łaską wbito nam pieczętki umożliwiające wjazd na terytorium Mauretanii i pobyt na okres 30 dni. W międzyczasie przejechaliśmy Atlas Mały i Średni, rozdając po drodze wszystkie stodycze.

Imilczil w atlasie Średnim to wioska, gdzie w sierpniu odbywa się festiwal małżeństw. Tam też poznaliśmy dwie Brytyjki zafascy-

nowane Marokiem, które corocznie odwiedzają te tereny.

Zachodnia Sahara

Ponoć tylko zimą wieje Harmatan na Zachodniej Saharze – naszym zdaniem wieje cały rok. Mimo lata, bez polarów się nie obyło. A przecież w Maroku temperatury nie spadały poniżej 30 st. C!

Zachodnia Sahara to 1244 km pustyni. Król, by zachęcić Marokańczyków do osiedlenia się na tych



merii, celnego i policji szybko załatwi-
liśmy formalności i w dobrych humo-
rach ruszyliśmy na podbój Mauretanii.
5 km od granicy widowiskowy prze-
jazd przez wydmy, która wdarła się
na drogę, a dalej idealny asfalt do
Nouadhibou. Tam spędziliśmy noc
na kempingu Abba. Właściciel pom-
ógł nam znaleźć osobę sprzedającą
obowiązkowe w Mauretanii ubez-
pieczenie na samochód. Kosztowało
to 3100 MRO za polisę ważną 10 dni.
Wymieniliśmy również walutę po
kursie 1€=320 MRO. Nouadhibou
to ciekawe miasteczko z przyjemnie
nastawionymi do obcych ludźmi. Cha-
rakteryzuje się, jak większość maure-
tańskich miast, niską zabudową i bra-
kiem jakichkolwiek oznaczeń.

Droga do Atar...

...to 850 km przez otaczające piaski
pustyni. Kilkrotnie jazdę utrudniały
burze piaskowe. Wbrew pozorom są
one bardzo częste. Do tego docho-
dzi temperatura sięgająca 45 st. C.
Z Atar udaliśmy się do Chinguetti,
które leży u wrót prawdziwej Saha-
ry. Po drodze przejeżdża się ciekawą
przełęczą górską Passe d'Amogiar. Sa-
ma droga jest szutrowa, ale niezbyt
uciążliwa, może z wyjątkiem odcin-
ków tarki, która powodowała rozstrój
nerwowy i odkręcanie się wszelkich
śrubek w samochodzie.

Chinguetti pozwala odetchnąć od
zgiełku Atar czy Nouakchott. Można
spokojnie robić zdjęcia i wybrać się
na krótki spacer po pustyni. Po uszko-
dzonej granatnikiem wieży ciśnien-
nia ma śladu. Stoi już nowa, piękna, wy-
budowana za pieniądze UE.

„Droga skór”

Z braku drogi dla samochodu
osobowego musieliśmy wrócić do
Nouakchott. Tam spędziliśmy noc
w komfortowych warunkach Ober-
ży Sahara, prowadzonej przez Por-
tugalkę. Ze stolicy skierowaliśmy się
do Mali. Zaskakujące jest to, że na
głównych drogach Mauretanii wszę-
dzie jest asfalt, w dodatku bez kole-
in. Mijane miejscowości: Aleg Chogal,
Magta Lakjar to skrajnie biedna Mau-
retania w porównaniu z Atar, stoli-
cą czy przygranicznym Nouadhibou.
Setki mijanych zwierzęcych włok
były oznaką trudnych warunków eg-
zystencji. Gorąco i brak wody powo-
dują, że najsłabsze zwierzęta pada-

ją lub giną pod kołami aut. Nocne
spotkanie z dorosłym wielbłądem
może być dla obu stron bardzo nie-
bezpieczne. Nazwaliśmy tę trasę
„drogą skór”.

W Ayoun el'Atrous sprawdziliśmy
kilka hoteli, ale nie chcąc się naba-
wić wszawicy i to za 50 Euro (tyle ta
„przyjemność” kosztowała) wybra-
liśmy namiot. I tak rano musieliśmy
łapać wielkiego pająka, który chciał
nam wleźć do samochodu.

Granica jako taka – ze szlabanami
itd. – pomiędzy Mauretanią a Mali
w okolicach Kobeni praktycznie nie
istnieje. Najpierw trzeba zgłosić się
18 km przed granicą na posterunku
celnym. Na żądanie zapłaty 10 € trze-
ba odpowiedzieć stanowczo „nie”,
gdyż jest to próba wyludzenia. Po
krótkiej sprzeczce wyjazd samochodu
wbity w paszport, a 10 € w portfelu.
Potem już tylko policja i wbicie wyjaz-
du osób, kolejna próba wyludzenia 10
€ i kolejny raz nasze „nie”.

Po Mauretanii przejechaliśmy
2529 km.

Mali

Wjeżdżamy do Mali. Droga rów-
na, asfaltowa. Wszelkie formalności
graniczne trzeba załatwiać w Niore
du Sahel. Najpierw cło na samochód.
Urząd znajduje się w centrum miasta.
„Przyjemność” ta kosztuje 9400 CFA.
Pieniądze można wymienić w apte-
ce nieopodal centralnego placu. Kurs
1€ = 640 CFA. Leniwy policjant na
wyjeździe z Niore wbił nam pieczę-
tki wjazdowe do Mali. Kosztowało to
według niego 2000 CFA za „formal-
ności”, czyli wpisanie naszych danych
do zeszytu.

Za Niore asfalt się skończył, zaczę-
ła się walka z błotem i początkiem po-
ry deszczowej. Nadwerżony wenty-
lator chłodnicy spalił się na dobre. Od
tego momentu będziemy jechać bez
wentylatora. Droga jest bardzo uciąż-
liwa. Rozmyte koleiny, kamienie, wy-
stające korzenie. Samochód oblepił
się błotem. Niektóre kałuże musieli-
śmy badać stopami, gdyż w mętnej
wodzie nic nie widać. Do tego brak



W drodze do granicy z Senegalem.



Bardziej nowoczesna część miasta Hombori w Mali.

trudnych terenach, wprowadził dla
mieszkańców niższe ceny paliwa
(prawie o pół) i niższe podatki. I tak:
Farfaya (wrota Sahary), Laayoune,
Dakhla to miasta, które zbudowano
od podstaw. Z momentem przekro-
czenia granicy z Mauretanią kończy
się paliwo bezolowowe i smaczne je-
dzenie. Zaczyna się wszystko pod ty-
tułem koza. Koza z klakiem, koza z fu-
zrem, kozie trzewia, jednym słowem:
koza zjadana jest w całości.

Pomiędzy Zachodnią Saharą
a Mauretanią znajduje się 8 km zie-
mi niczyjej. Jest to jedno z najwięk-
szych pól minowych na świecie,
zasiane wrakami aut. Przejeżdża się
po wyjeżdżonych przez samochody
drogach, które łatwo odnaleźć. Każdy
skręt w trakt mniej uczęszczany może
zakńczyć się zakopaniem w piasku.
Po dojechaniu do posterunku zandar-

należytego chłodzenia powodował, że musieliśmy jechać w miarę szybko, tj. 50-60 km/h, z włączonym ogrzewaniem. Nadmierna szybkość na wertepach i tarce spowodowała oberwanie się prawej poduszki silnika, co usztywniło cały zespół napędowy i powodowało głośne drgania. Ale nic dziwnego, i tak wytrzymała 3 poprzednie wyprawy i 335000 km przebiegu. Niestety, poziom specjalizacji tamtejszych warsztatów nie pozwolił nam na jakąkolwiek naprawę.

Droga, której tak naprawdę nie ma, ciągnie się przez ok. 300 km aż do Di-dieni. W Diema i Diidieni ludzie byli do nas źle nastawieni. Wszyscy oczekiwali zapłaty za zdjęcia itp. Nie mówiąc już o tym, że żądanie prezentu jest na porządku dziennym. Zaś Bamako, stolica Mali, to zagłębienie cwaniactwa i braku jakiegokolwiek poszanowania obcych. Jeśli się nie ma przeznaczonych pieniędzy w zamian za filmowanie, lepiej od razu sobie odpuścić.

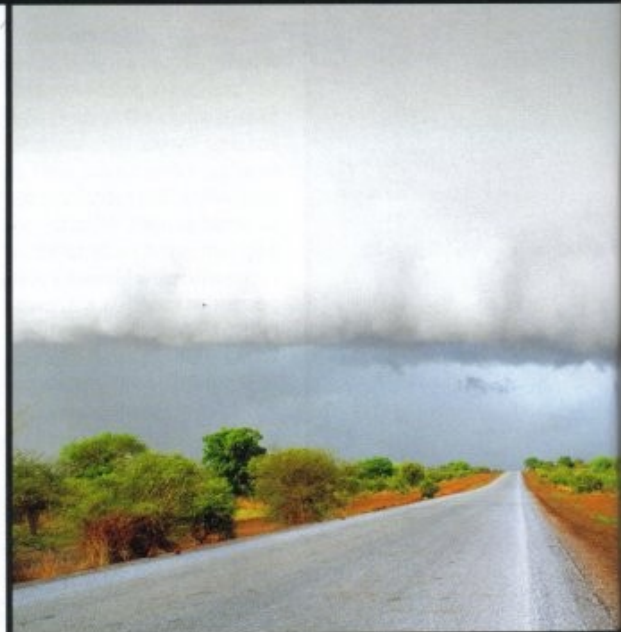
Więcej swobody

Od Djenne zaczynają się turystyczne atrakcje Mali. Nastawienie ludności jest odmienne, można przy najmniej swobodnie fotografować. Żeby się dostać do Djenne, trzeba za-

placić podatek 1000 CFA, a potem za przeprawę promową w dwie strony 3000 CFA. Problem w tym, że prom nie pływa, bo jest za niski stan wody. Ale za to jest odpowiednio wysoki, aby woda przelewała się przez maskę CC. Trzeba przejechać przez wodę ok. 25 metrów. Prom służy jako „bramka opłat”.

W malowniczym Djenne ciężko ominąć wybudowany w centralnym miejscu miasta wielki gliniany meczet. Wstęp podobno 5000 CFA, ale trzeba się targować i można wejść za 1000 CFA. Na przewodników lepiej nie zwracać uwagi – i tak się nie odczepią. Sam meczet ma bardzo ciekawy system wentylacji w postaci uchylnych szybów na dachu. Najgrubszy mur sięga 2 m i to wszystko z „blotka”. Podobny meczet jest w Mopti, a i kilka mniejszych w okolicznych wsiach. W Mopti warto również pobyć w malowniczej przystani łodzi, które pływają do sąsiednich wiosek, a także na targu.

W okolicach Djenne złapaliśmy dwa razy gumę i to dzień po dniu. W tym za drugim razem była to chyba złośliwość ludzka, gdyż gwóźdź wyglądał na wbity lub podłożony specjalnie. 1500 km podróżowaliśmy bez zapasu. Dopiero w Bamako w war-



Pierwsze oznaki pory deszczowej w Mali.

sztaście Goodyeara zdecydowaliśmy się na naprawę. Trwało to 10 minut i kosztowało 5000 CFA.

ne plemiona sprzed lat, jakie widać na widokówkach.

Urok glinianego hotelu

Najbardziej podobało nam się w odległym Hombori. Spaliśmy tam w glinianym hotelu w spartańskich warunkach, ale było warto, gdyż miało to swój urok. Samo Hombori to malownicza stara część miasta na górze z pięknym widokiem na okoliczne szczyty i pustynię oraz nowocześniejsza część w dole przy głównej drodze, gdzie odbywa się wielki targ.

W Sevare, gdzie spaliśmy w hotelu, poczęstowano nas śniadaniem złożonym z 2 niedogotowanych jajek, bagietki i marmolady. Nie byłoby w tym nic dziwnego (kuchnia malijska jest bardzo uboga), gdyby nie fakt, że zażądano od nas za ten przysmak 10 €. Odmówiliśmy, bo śniadanie i tak miało być w cenie noclegu. Po interwencji szefostwa z rozstrójem żołądka i podniesionym ciśnieniem pojechaliśmy dalej.

Na płaskowyżu Bandiagary, gdzie pomieszkuje sobie Dogoni – animistyczne plemiona – dowiedzieliśmy się, że Dogoni oczywiście są, ale ucywilizowali, noszą spodnie, zegarki, t-shirty itd. Wybrali normalne życie. Ale w zamian za opłatę mogą momentalnie zmienić się w prymityw-

Trop węża

Z Bamako wybraliśmy się żółtą drogą do Kayes. Początek to równiutki szuter, ale potem to czysty off-road. To z winy miejscowych, którzy pokierowali nas na objazd przez park narodowy drogą, którą oprócz osłów nic nie jeździ. Normalny trop węża, jak to nazwaliśmy. Jest to droga wiodąca przez las o szerokości wózka ciągniętego przez osiołka, pomiędzy drzewami, poprzecinana głębokimi wąwozami wyschniętych rzek. Znaleźliśmy się tam, gdyż nieuczciwi strażnicy, byle zarobić 1000 CFA, stwierdzili, że to jedyna droga do Kayes. Potem sprawdziliśmy, że to nieprawda. No ale cóż, trzeba było przejechać raz po raz grzęznąć w błocie, ocierając podwoziem o glazy. Złamał nam się wspornik lewej poduszki silnika, co powodowało dodatkowy stres, lecz o spawarcie nie mogło być mowy na tym etapie. W miejscowości Mahina droga kończy się i pojawia się most na rzece długi na jakieś 200 m. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego gdyby nie to, że jest to most kolejowy. Dobrze, że CC jest wąski, bo zdołaliśmy przejechać pomiędzy barierką a szyną po podkładach i śrubach ją trzymających. Ale i tak było to „chirurgiczne”



Cinquecento w królestwie kóz i baranów (Mali).



Nosorożce w Parku Bandiaga w Senegalu.



zadanie. Chwilę potem kolejna przeprawa, tym razem promowa, a za nią powtórka z rozrywki. Poszukiwanie drogi, a raczej czegoś, co mogło nią być. Droga to tor dla samochodów 4x4, biedne CC aż trzeszczało w szwach raz po raz atakując kaluże i wyrwy. W nagrodę przed samym Kayes na najgorszym, bo skalistym odcinku drogi, czekał wodospad na rzece Senegal, gdzie mogliśmy odpocząć i wykapać się.

Samochód wyglądał jak po Rajdzie Safari. Silnik zamiast trzech miał praktycznie dwa punkty mocowania. Chłodnica zaklejona błotem. Żeby oderwać brud od podwozia i nadwozia trzeba było użyć młotka i śrubokręta. Wbiliśmy też jakąś śrubę w oponę z tyłu, ale tak weszła, że powietrze nie uchodziło.

Senegal

Od Kayes zaczyna się droga asfaltowa do Senegalu. Chyba najlepsza droga w Mali. Po 2 dniach odpoczynku nad rzeką wjeżdżamy do Senegalu. Granicę przekraczamy późno w nocy bezproblemowo, a to za zasługą trwających Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej. Pogranicznicy zaferowani meczem Włochy – Niemcy nie stwarzali żadnych problemów. Wbijali pieczętki w paszporty z oczyma wlepionymi w ekran.

Przez wjazdem do Dakaru postanowiliśmy zespawać wspornik poduszki silnika. Za 2000 CFA młody chłopak podjął się zadania. Wykonał je z „należyta” precyzją: wspornik wytrzymał do Polski.

Pobyt na plaży w miejscowościach na południe od Dakaru lepiej sobie darować. Jeżeli nie wybierze się turystycznej enklawy, to plaża będzie jak śmierdzące wysypisko śmieci.

Urządziliśmy sobie 2-godzinne safari po Parku Bandiaga. Pewnie mało kto miał przyjemność jeździć samochodem w towarzystwie nosorożców, żyraf, antylop, a także żółwi lądowych. Jako że nosorożce są krótkowzroczne, można było całkiem blisko do nich podjechać, wysiąść i zrobić zdjęcia. Cinquecento na pewno wcześniej nie widziały. Na kąpiel z krokodylami się nie zdecydowaliśmy. Za wjazd do parku można płacić w Euro: 30 € za 2 osoby z przewodnikiem i samochód.

Dakar i horror w Rosso

Dakar ze względu na coroczny rajd samochodów terenowych był celem naszej wyprawy. Kraków-Dakar przy udziale Fiata Cinquecento – to chcieliśmy osiągnąć i tego dokonaliśmy.

Dakar niczym nie odbiega od europejskich stolic. Wieżowce, restauracje na wysokim poziomie, liczne hotele, a i białych francuskojęzycznych turystów nie brakuje. Jedyna rzecz, jaka różni go od Warszawy, Berlina czy Barcelony, to brak McDonalda.

Wiele przekraczaliśmy granic podczas naszych wypraw, jednak granicy w Rosso pomiędzy Senegalem a Mauretanią nigdy nie zapomniemy. Korupcja i chaos. Jest to granica na rzece Senegal, a co za tym idzie, przeprawa promowa. Mając wbity już wyjazd z Senegalu i dodatkowo pieczętki sekcji celnej, czyli również wyjazd samochodu z terytorium Senegalu, wydawałoby się, że tylko trzeba wjechać na prom, a jednak...

Była 17.52, wszyscy już wjechali na prom, zostaliśmy tylko my. Pogranicznik zażądał od nas 20 € albo będziemy czekać do jutra – był to ostatni prom tego dnia. W końcu Dominik wjechał na prom, podczas gdy ja załatwiałam formalności. Prom zaczął jednak odpływać. Po nieudanej próbie dogonienia go wplaw zauważyłam pirogę – małą łódkę. Pytam, czy



Przeprawa promowa do meczetu glinianego w Djenne (Mali).



Droga skór w Mauretanii.

mógłby mnie ktoś nią przewieźć na drugą stronę rzeki. Dopływamy, czeka na mnie celnik mauretański, wyrzywa prawo jazdy, zieloną kartę i odchodzi. Na pytania Dominika odpart: „nie mam twoich dokumentów, ale za 10 Euro pomogę ci je znaleźć”. Oprócz tego zażądał też pieniędzy za przepłynięcie promem i łodzią! Jeśli ktoś cierpi na niedobór emocji w życiu, szczerze polecamy granicę w Rosso. Od tego momentu to już tylko droga powrotna do domu...

Wyprawa Cinquecento do Kazachstanu z 2004 roku była ciężka technicznie; rok później do Iranu, Pakistanu i Kaszmiru – ciężka klimatycznie. Tegoroczna wyprawa do Afryki połączyła te dwa elementy. Było dużo bezdroży, pustyni, a i wysokie temperatury w połączeniu z klimatem tropikalnym były mocno odczuwalne. A że lubimy się skatować, wróciliśmy ubawieni po pachy. ■