

HISZPANIA 2007

(by Leon)



Przejechana trasa

Opis swojej części wycieczki zaczynam od samotnego wyjazdu z Barcelony do Madrytu.

Wcześniejszy odcinek, który przebiegał przez Niemcy, Austrię, Lichtensztajn, Szwajcarię, Włochy, Francję, Monako, aż do Barcelony został przedstawiona w filmie pt. „MotoHiszpania” nakręconym/zmontowanym przez nieocenionego Sorocka

Wszystko zaczęło się pamiętnego 6 września 2007. Z założenia miała to być najdłuższa, najdalsza, i najlepsza wycieczka jaką odbyłem. Myślę że wszystkie cele zostały osiągnięte, ale po kolei.

Relacja z wycieczki została podzielona na poszczególne „etapy”, które składają się z mapki kolejnego odcinka, oraz tekstu ze zdjęciami. Starałem się oddać najlepiej jak umiałem „ducha” wycieczki, oczywiście jest to tylko mały wycinek wszystkich wrażeń, które towarzyszą jeździe motocyklem. Ktoś kto jeździ/jeździł motorem będzie wiedział „jak to jest” naprawdę, a ten kto nigdy nie jeździł – nigdy się tego nie dowie.

Życzę przyjemnej lektury ☺.

BARCELONA - MADRYT



Po pobycie w poprzednim dniu na plaży, cała załoga MotoJarów przymierzała się do zwiedzania miasta znanego z dzieł Gaudiego, natomiast ja zacząłem jak co dzień PAKOWANIE ☺.

Planowałem dotrzeć tego dnia do mojej Agi.

Zbieranie gratów z campingu poszło sprawnie (w sumie od kilku dni robiłem to zawsze rano). Szybkie śniadanie, pożegnanie z MotoJarowiczami i JADE !

Wystartowałem słonecznego 13 września o 9:40, więc czas miałem całkiem dobry.

Planowo miałem kierować się wzdłuż wybrzeża na Walencję i dopiero w Reus odbić na Madryt.

Plan był dobry, ale był to pierwszy dzień jazdy bez michałowego GPS'a. Wcześniej to On był „Füerem”, a moja rola sprowadzała się do jechania za nim i podziwiania widoków.

W tym dniu miałem również sprawdzić dokładność mapy wydawnictwa „Mapy Ścienne Beata Piętka”.

Ruszyłem więc do przodu, po wyjeździe z campingu skręciłem w kierunku głównej obwodnicy Barcelony.

Kierunek był OK, drogowskazy informowały o odległości do Walencji i numerze autostrady. No, tak, ale ja nie chciałem płacić za autostradę i starłem się wjechać na jedną z licznych dróg bocznych. I zaczęło się zabawa w „tropiciela trasy” ☺.

Azmut miałem dobry – północny zachód, ale jechałem ciągle przez liczne osiedla i przedmieścia okalające Barcelonę, a drogowskazy informowały o miejscowościach, których nie było na mojej mapie. Po zwiedzeniu kolejnego centrum miasteczka i osiedla z blokowiskami powiedziałem BASTA i poszedłem na łatwiznę – wjechałem na napotkaną autostradę A-7 w kierunku na Walencję.

Po kilku kilometrach były bramki do płacenia za odcinek autostrady, a ja nauczony długim i bezowocnym szukaniem bezpłatnej trasy z wielką radością zapłaciłem, jadąc w 100 % dobrym kierunku.

Z autostrady zjechałem w Reus, w sumie byłem pewny, że drogi krajowe muszą być podobnie dobrze oznakowane jak autostrady, więc przejazd wydawał mi się równie łatwy jak wrzucenie kolejnego biegu.

No tak, ale moja mapa wskazywała poprawnie tylko nazwy miejscowości, natomiast numery dróg były na niej chyba z czasów Franco (o czym przekonywałem się wielokrotnie przez kolejne dni).

Czyli jestem w Reus, krzyżówka, nazwy miast na drogowskazie nawet zgadzają się z moim kierunkiem, druga krzyżówka - brak drogowskazów – jadę na „czuja”, droga kończy się na ichnim targowisku, wracam więc na wcześniejsze skrzyżowanie.

Tym razem jadę w innym kierunku, następne skrzyżowanie, znaki są nadal, choć nie ma na nich mojej miejscowości, skręcam więc w moim zdaniem najgłówniejszą drogę (miałem wyjechać z miasta krajówką), droga kończy się (dosłownie) na osiedlu domków jednorodzinnych. Powrót do ostatniego skrzyżowania, tym razem jadę w kierunku centrum (w sumie MUSI być tam jakaś cywilizacja), przebijam się przez ścisłe centrum, korki, gorąc jak cholera ZNALAZŁEM swój kierunek ☺ Cisnę do przodu, a przy okazji śpiewam pod nosem „paranoida”, następna krzyżówka – znów brak znaków – jadę główną drogą, przejechałem 15 km i wjeżdżam do miejscowości, która była co prawda na mapie, ale nie ma mojej trasy.

Przeklinam coraz głośniej, wracam do Reus, na znane skrzyżowanie, zostaje mi ostatni kierunek – JADE – no i ch...j - wróciłem do miejsca z którego zjechałem z autostrady !!! Czyli przez 2 godz. jeżdżę po mieście z którego nie ma ucieczki – HORROR !

Przy jednej z knajp widzę kilku miejscowych koleś, podjeżdżam, pytam czy mówią po angielsku – całe szczęście że TAK i rysują mi na kartce plan „ucieczki z miasta”.

No teraz musi się udać, mijam kolejne krzyżówki (zero oznaczeń) i kierując się planem docieram w końcu do właściwej drogi. Radość moja jest OGROMNA, jeszcze przez dłuższy czas przeklinam „cwaniaków” od drogowskazów – czyżby spodziewali się obcej inwazji i dlatego taka dezinformacja??

Trzymając się właściwej drogi staram się nadrobić stracony czas (w planach mam przecież dojazd przed nocą do Madrytu).

Na szczęście droga jest totalnie pusta ☺, widać wszyscy Hiszpanie z okolic mają sjęstę.

Cisnę więc swoje 120 km/h non-stop. Pod górkę i z górki, na prostej i każdym zakręcie.

W sumie droga krajowa i wszystkie zakręty są na taką prędkość, nie ma niespodzianek w postaci dziurawej drogi, czy piasku na zakręcie.

Jedynie w miastach, których było zresztą bardzo mało, jechałem wolniej, rozglądając się na boki. Na szczęście zazwyczaj były to senne, małe miasteczka w których jedynymi widocznymi ludźmi byli staruszkowie wygrzewający się na ławkach.

Czasami jadąc przez kolejną miejscowość nie widziałem żadnego człowieka, a tym bardziej wałęsającego się psa (nie widziałem ŻADNYCH bezpańskich zwierzaków, nie mówiąc już o takich, które starałyby ugryźć mnie w nogę ☺)

Duże miasta są głównie wzdłuż brzegu Morza Śródziemnego, natomiast w centrum jest ich o wiele mniej. Bywały odcinki na których przez 40-60 km nie widziałem żadnego domu.

Jadąc cieszyłem się z otaczającego mnie krajobrazu i szerokiej, równej drogi.



Typowy hiszpański krajobraz – góry, sucho, mało drzew i traw

Niekiedy odcinki drogi były nadzwyczaj długo biegnęły w linii prostej, najdłuższy z nich miał około 20 kilometrów długości prostej (ale mieliby radochę nasi „mistrzowie długiej prostej” ☺).

Jadąc takim odcinkiem czasami przez kilkanaście minut wciąż prosto, z totalną pustką dookoła, czułem się jak w Meksyku. Wokoło panowała cisza, zero zabudowań, drzew, czasami przy drodze rósł kaktus (!), a przez jezdnię wiatr przeganiał jakieś krzaki.

Czasami tylko cisze przerywał z zadka przejeżdżający inny pojazd. Ogólnie Ameryka Południowa.



Meksyk



Zagubiony na prerii

Takimi drogami dojechałem bez większych przygód do końca tej spokojnej, nieco sennej drogi krajowej N 211. W Alcolea del Pilar wjechałem na autostradę E 90 prowadzącą bezpośrednio już do Madrytu.

Z nazwami miejscowości jest osobna historia: bardzo często nazwy miejscowości miały po trzy, cztery wyrazy. Drogowcy żeby nie produkować ogromnych powierzchniowo znaków bardzo często skracali nazwy miast, czy wiosek. Zamiast *Alcolea del Pilar* było *Alcolea d. P.* albo z *Las Navas del Marques* było *Las Navas d. M.* Jadąc i jednocześnie nawigując z kiepską mapą bardzo często stawałem przed takim drogowskazem starając się rozszyfrować właściwy kierunek jazdy.

Podobna sprawa była w Portugalii.

Wjechałem więc na E 90, panował tutaj już spory ruch czyli jak na normalnej autostradzie. Początkowo nerwowo się rozglądałem, czy zbliżam się do płatnych bramek. Na szczęście była to AUTOVIA, czyli bezpłatna autostrada. Dopiero po przejechaniu kilku dróg z nazwa AUTOVIA byłem na 100 % pewny że jest ona bezpłatna.

Z płatnymi drogami w Hiszpanii jest tak jak być powinno: jeżeli obok trasy szybkiego ruchu o przekroju autostradowym była równoległa droga krajowa, to wówczas autostrada bywała płatna. Jeżeli nie było równoległej drogi, to jechało się bezpłatna autostrada o nazwie AUTOVIA. Szkoda że u nas nie ma takiego wyboru – jadąc A4 w kierunku na Kraków jesteśmy zmuszeni do zapłaty, podobny „klimat” z płaceniem jak u nas panuje też w Portugalii.

Po przejechaniu połowy odcinka E 90 prowadzącego do Madrytu zatrzymałem się na krótki postój i napisanie SMS`a do mojej Agnieszki, o treści że w ciągu 2 godzin będę na miejscu – byłem wielkim optymistą w temacie przejazdu przez Madryt.

Przedmieścia stolicy Hiszpanii osiągnąłem po 40 minutach, czyli czas na początku miałem dobry. Autovia z dwóch pasów ruchu szybko przeszła w trzypasmową zatłoczona drogę naprawdę szybkiego ruchu. Jednak im bliżej centrum, to pojazdów przybywało aż do powstawania lokalnych korków. Mając praktykę przy przejeżdżaniu zatłoczonych polskich miast bez problemów jechałem do przodu starym harcerskim sposobem - pasem awaryjnym. Ze zdziwieniem widziałem stojących w korku za samochodami kolesi na motorach, którzy przed chwilą jechali grubo powyżej dozwolonej prędkości. Cóż – taki kraj. Jeżdżą oni systemem „1-0”, czyli jak pusta droga to gaz na max`a, jak korek to się stoi w miejscu.

Powoli zaczęło zmierzchać, wyjąłem więc wydrukowany z AutoRoute schematyczny plan miasta z zaznaczoną docelową ulicą. Początkowo było wszystko pod kontrolą, dojeżdżałem do centrum, mapa przed oczami, główne kierunki na wyloty z miasta zapamiętane w głowie. Niestety misterny plan po chwili przestał działać ☹.

Skrzyżowania z mojego planu okazywały się potężnymi węzłami autostradowymi, a drogowskazy pokazywały kierunki dzielnic Madrytu, a nie numery dróg z wylotami na okoliczne miasta. W trakcie takiej jazdy, czytałem jednocześnie dwie mapy (miasta i okolic Madrytu) i napotykałem drogowskazy. To co się działo przede mną na drodze wydawało mi się spokojną jazdą w kolumnie samochodów. Na efekty nie czekałem zbyt długo – przy kolejnym czytaniu mapy kątem oka zauważyłem, że jadąca przede mną kolumna pojazdów nagle się zatrzymała. Odruchowo nacisnąłem obydwa hamulce (nawet nie myśląc) na max`a, z jednoczesnym skrętem przed szybko rosnącą kłapą bagażnika stojącej osobówki.

Ostatecznie wyhamowałem niecały metr przez samochodem, z opon poszedł ostry dym, ale zatrzymałem się. Spocony stanąłem na poboczu żeby chwile ochłonić. To był najbardziej niebezpieczny element całego wyjazdu, na szczęście wszystko zakończyło się OK.

Do ścisłego centrum było coraz bliżej, po minięciu kolejnego węzła znalazłem się w normalnym ruchu ulicznym, ale daleko od miejsca do którego chciałem dojechać.

Szybki nawrót na najbliższej krzyżowce i jadę we właściwym, północnym kierunku.

Przejechałem tak z 20 kilometrów, i skręciłem na właściwym według mnie węźle z miejskiej obwodnicy M30. Wjechałem ponownie do centrum i byłem przekonany, że jestem niedaleko chaty Agi. Tylko że nazwy ulic były całkowicie inne niż spodziewane ☹.

Mijając olbrzymie rondo, wjechałem w centrum wysepki. Całe szczęście że jechałem motorkiem, manewr taki byłby całkowicie niewykonalny dla samochodu (wysepka była odgródzona solidnymi słupkami betonowymi).

Postawiłem więc motor w środku ronda, chwile porozglądałem za jakąś stacją paliw (żeby kupić mapę Madrytu). Stacja była z 30 m od ronda. Poszedłem więc pieszo. Niestety na stacji nie mieli mapy, ale pompierz na ogólnej mapie Madrytu pokazał mi w jakim rejonie obecnie jestem. No, niezły kawałek (nawet jak na Madryt) do poszukiwanej przeze mnie ulicy.

Napisałem sms`a do Agi o mojej „wesołej” sytuacji. Odpisała mi żebym znalazł jakąkolwiek stację metra, i wysłał jej nazwę, a ona już mnie znajdzie. Tak też zrobiłem.

Pojechałem, kierując się w stronę centrum miasta. Przy napotkanej stacji metra zaparkowałem BIG`osa i wysłałem Adze nazwę stacji. Zostało mi czekanie ☺. Z kufru wyjąłem wieziony dla niej kask i byłem gotowy.

Po 30 minutach z podziemi wyszło moje szczecie ☺. Radości nie było granic – DOJECHAŁEM I ZNALEZLIŚMY SIĘ !! Dochodziła właśnie 10, a więc na przejechanie 650 kilometrów poświęciłem około 12 godzin – gdybym miał GPS`a spokojnie bym zaoszczędził z 3,5.



W końcu razem ☺

Od teraz sprawa nocnej jazdy po Madrycie była dużo prostsza, Aga mówiła gdzie mam skręcić, jechałem więc jak z GPS'em. Do jej mieszkania dojechaliśmy po 30 minutach.

Byłem u celu pierwszej części wycieczki. Przez kolejne dni zwiedzaliśmy miasto.

Z racji „zamiłowania”, szczególną uwagę zwracałem na zabudowę miasta, a szczególnie rozwiązania komunikacyjne. Miasto jest naprawdę duże, metro ma 12 linii. Poruszanie się po mieście pieszo jest skazane na porażkę – metrem dojedzie się prawie wszędzie i to w krótkim czasie. Główne ulice składają się często z trzech pasów jednym kierunkiem, i dwóch bocznych pomocniczych. Wszystkie jezdnie w jednym kierunku wielokrotnie się ze sobą łączą, a role skrzyżowań spełniają duże ronda.



Jedna w wielu ulic

Pomimo potężnego ruchu nigdy nie widziałem korków w mieście (!) cały czas ruch szedł do przodu. Z racji „zboczenia” szczególną uwagę zwracałem na motocykle – razem ze skuterami było ich naprawdę dużo. Co ciekawe większość użytkowników była ubrana „cywilnie”. Rzadko kto miał na sobie kurtkę motocyklową, czy też rękawiczki. Najczęściej „pomykali” w ... GARNIUTRACH ☺.

Miałem niezły ubaw widząc kolesia na KTM`ie 990 Adventure jadącego w gajerku, laczkach, białej koszuli i pod krawatem. Co kraj to obyczaj.

Dużo było BMW , a szczególnie serii GS ... widać mimo kiepskich ubrań znają się na rzeczy. Oczywiście najczęściej spotykało się młodzieniaszków na skuterkach, czy też lekkiej 125`tce, lub też robotnika jadącego do pracy w ubraniu roboczym.

Typowych „klimaciarzy” na większych turystycznych sprzętach z kuframi było niewiele.

Osobna sprawa jest policja. Była naprawdę widoczna na każdym kroku (widać jest to u nich normalne od czasów aktywności ETA). Policja jeździła w sumie wszystkim, busami, autami, motocyklami (szczególnie BMW serii R 1150), a nawet.... skuterami ☺.



Policyjny patrol w cieniu wiaduktu

Osobiście nie miałem żadnych pozytywnych, ani negatywnych „przygód” z policją w Madrycie.

Wracając do bikersów, to tylko w pobliżu miast widziałem kolesi na motorach, rzadziej w odległości powyżej 100 km od większego miasta, a podróżujących jak ja – prawie zero.

Ogólnie pomimo dużo większej niż u nas liczby motorów w mieście, poza miastami było ich bardzo mało (nawet jak na nasze warunki). Osobna sprawa było pozdrawianie się – prawie nikt z jadących motorem z naprzeciwka nie podnosił w charakterystycznym geście lewej ręki. Przy wyprzedzaniu podobnie. We Francji WIEKSZOŚĆ machała ręką, a wyprzedzając pozdrawiała wyprostowaną prawą nogą.

Ciekawa sprawa jest szeroko pojęta „kultura jazdy”. Jakoś szczególnie nie zauważyłem, żeby jeździli ekstremalnie szybko, czy też wyprzedzali w sposób wybitnie niebezpieczny.

Ale jeżeli chodziło o zmianę pasów ruchu, to zero zrozumienia dla innych uczestników ruchu.

Jeżeli jechałem prawym pasem, a tyłu lewym pasem jechał Hiszpan, to choćby był daleko, to nie zwolnił i nie przepuścił mimo, że od dłuższego czasu „mrugałem” kierunkowskazem. W mieście kilkakrotnie byłem zmuszony od jazdy ze zmianą pasa ruchu w ostatniej chwili, tuż przed stalowymi barierkami.

Działo to też w drugą stronę – jadąc lewym pasem i widząc jadący przede mną w sporej odległości samochód, który chciał wjechać na prawy pas, po prostu nie przyśpieszałem (jak to się normalnie robi). Ale było to nie do pomyślenia ze strony hiszpańskich królów szos – jechali dalej swoim pasem, aż ich wyprzedziłem. Podobnie było z włączaniem się do ruchu na autostradzie – zero „kumacji”.

W sumie u nas nie jest tak źle jak się słyszy z uprzejmością na drogach, gdyby ich stan był tak samo dobry jak całej Europie, to statystyka wypadkowa byłaby u nas dużo lepsza.

W Madrycie role komunikacji publicznej spełnia głównie metro, oraz autobusy. Tramwajów nie ma (podobnie jak w innych miastach).

Z rowerami również krucho – dużo mniej niż u nas. W Madrycie ruch samochodowy jest tak duży, że jazda rowerem ulicami jest sporym wyzwaniem, a ścieżek rowerowych nie ma. Czyli runął kolejny mit o naszym zacofaniu w tej dziedzinie.

Chodząc po mieście, znalazłem „perełkę” – zaparkowanego DR 800 ☺



W rodzinnym kręgu

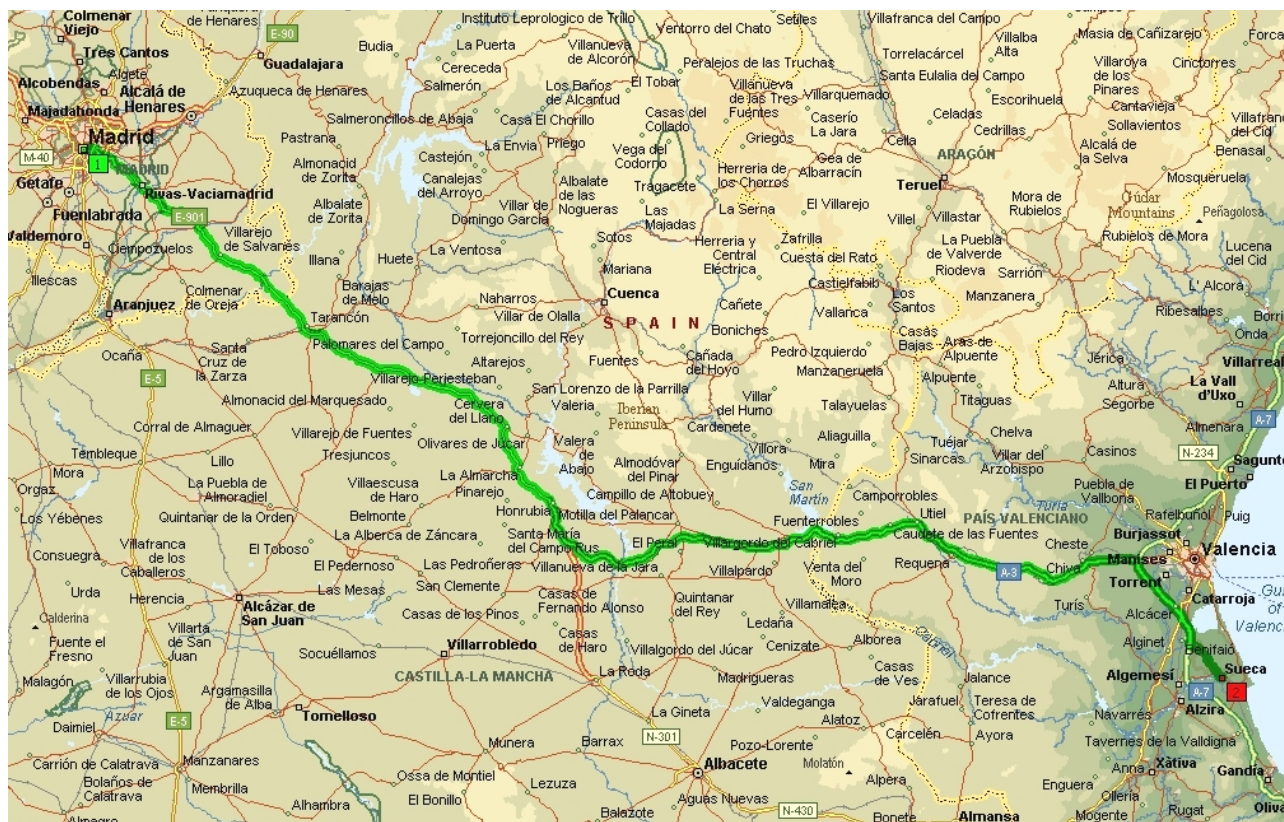
Podczas z jednej wycieczki pojechałem na dworzec kolejowy Atocha (znany z zamachów terrorystów islamskich sprzed kilku lat). Dworzec robił duże wrażenie.



Główna hala dworca

Palmy widoczne na drugim planie rosły na „wysepce” otoczonej sztuczną fosą pełną wodnych żółwi (u nas po jednym dniu nie byłoby żadnego zwierzaka – każdy z pasażerów wziąłby sobie jednego do domu). Chodząc po Madrycie i patrząc na rodowitych Hiszpanów stwierdziłem że stereotyp wyglądu mieszkańca półwyspu iberyjskiego (ciemna karnacja) nie jest prawdą. Tak naprawdę są bardzo podobni do nas, mają jasną cerę i proste, czasami nawet jasne włosy.. Jeżeli po ulicy szedł ktoś ciemnej karnacji, to najczęściej był emigrantem z jednego z krajów Ameryki Południowej, lub Środkowej. Emigranci wyróżniali się również wzrostem, większość miała do 160 centymetrów wzrostu. W ten sposób spędziłem w Madrycie 8 dni.

MADRYT - VALENCIA



Korzystając z wolnego weekendu Agnieszki postanowiliśmy się wybrać w sobotę 15 września nad Morze Śródziemne w okolicach Walencji.

Tym razem priorytetem był szybki dojazd na miejsce, wybrałem więc bezpośrednie połączenie przez Autovię A3. Wjazd z Madrytu na Walencję był dobrze oznakowany, nie sposób było źle wyjechać z miasta.

Z racji super ciepłej pogody ubrałem się jak na 20 kilometrowy wyjazd (dżinsy bez ochraniaczy).

Prze pierwsze 50 km było OK, ale później było mniej wesoło. Kolana stopniowo zaczęły mi marznąć, całe szczęście że Aga była ubrana „normalnie” czyli motocyklowo. Przynajmniej jej było ciepło ☺.

Jazda przebiegała spokojnie, samochodów jak i TIR-ów było mało, a motocykli mniej niż u nas. Z jadących ciekawostek to wyprzedziło nas polskie auto, w sumie jedyne, które widziałem po przekroczeniu granic Niemiec.

Jadąc główną trasą bez ciągłego pilnowania trasy mogłem się skupić na kontemplacyjnym oglądaniu okolic drogi.

Do braku zielni zdążyłem się już przyzwyczaić, ale novum była super czerwona ziemia - nigdy wcześniej nie widziałem takiego koloru gruntu ! Ziemia była czerwona jak marchewka ☺.

Pozbawione traw pobocza ukazywały nagą, hiszpańską ziemię.

Super widokowy był przejazd mostem przez rzekę Rio Júcar. Z daleka widoczna była potężna zapora, a sam przejazd odbywał się dwoma mostami oddzielonymi wysoką górą, przez którą prowadził tunel. Szkoda że nie było możliwości zatrzymania i cyknięcia fotki – most był około 100 metrów nad poziomem płynącej dołem rzeki, było na co popatrzeć.

Do samej Walencji nie dojechaliśmy, przed miastem skrzyliśmy w kierunku na Alicante (autostrada A-7).

Chcieliśmy znaleźć spokojny kamping blisko brzegu morza. Kierowałem się więc na Sueca i Las Palmeras.

W tej okolicy pierwszy raz w życiu rosnący na polu RYŻ. Zawsze myślałem że jest on zbierany tylko w Azji, a tu proszę. Bagienne pola ciągnęły się wzdłuż drogi.

Trafiliśmy chyba na porę zbiorów, bo widziałem jeżdżące kombajny. Były podobne do naszych, jedynie zamiast wielkich kół z przodu miały gąsienice ☺ Wyglądały przez to jak pojazdy z filmu o „Mad Max’ie”.

Znaleziony w Las Palmeras kamping okazał się brudny, i nieco slamsowaty. Buczac jak cholera.

Jechaliśmy więc dalej lokalną drogą wzdłuż brzegu szukając lepszego miejsca bliżej Walencji.

Mijając kolejne miejscowości letniskowe zatrzymaliśmy się na chwilę na nabrzeżnej promenadzie. Było ciepło, spokojnie i cicho. Sezon zakończył się w sierpniu i nie widać było zbyt wielu plażowiczów.

Na spanie na plaży nie byliśmy przygotowani, więc pojechaliśmy dalej szukając kempingu blisko wody. Niestety – każdy z kampów był 200- 300 m od brzegu. Tym sposobem dojechaliśmy do samej Walencji. Wielkie, głośnie miasto. Zapewne pełne zabytków i ciekawostek, ale nie mieliśmy ochoty na zwiedzanie. Priorytetem było plażowanie. Przejechaliśmy więc tam i z powrotem po mieście i wróciliśmy do najlepszego wg. nas kempingu w El Saler. Był stosunkowo blisko morza i nie było tam zbyt wielu ludzi. Mimo, że wydawał się „ekskluzywny”, to do francuskich kempingów było mu daleko.

Szybkie rozbicie namiotu, obowiązkowy „chińczyk” i na plażę ☺.

Mimo zmierzchu posiedzieliśmy nad wodą aż do ciemnej nocy. W dniu następnym mieliśmy spędzić tam cały dzień.



Kamping w El Saler

Niedzielnny ranek był jak co dzień super słoneczny i ciepły. Zabraliśmy więc kąpielowy i DO WODY.

Plaża, a zwłaszcza stojące nad nią knajpy, czasy swojej świetności miały tak z 10-15 lat temu. Potężne budynki z betonu szpeciły krajobraz.

Sama plaża początkowo wydawała się normalna. Jednak po chwili zauważyłem dwie dziewczyny topless. W sumie przyjemny widok. Ale to był dopiero początek.

Z Aga stwierdziliśmy że najlepsza „miejscówka” jest obok prysznicza ze słodką wodą. Poszliśmy w tym kierunku. No i się zaczęło – 80 % plażowiczów była bez gaci. Gdyby byli w naszym wieku, to spoko, ale oni mieli po 50-60 lat !! Wcześniej nie znajdowałem się w podobnej sytuacji i czułem się nieswojo widząc całe „bandy” w sumie starszych ludzi całkiem nago. Totalnie wymiękłem widząc ledwo idącego dziadka około 80 lat, który początkowo chodził ubrany po plaży, a po chwili bez zastanowienia zdjął gacie i łąził z gołą dupą !!

No tak, potem wyczytałem w przewodniku, że w tych stronach to normalka....

Sama plaża była całkiem przyjemna, ciepła i stosunkowo czysta woda, miękki piasek, łagodne zejście do wody, a fale dopełniały obrazu sielanki.

Do pełni szczęścia brakowało wesołej ekipy MotoJarów z baniakami wina, beczkami piwa



W falach Morza Śródziemnego

Ten błogi nastrój całkiem mnie wybił z racjonalnego myślenia – nie wysmarowany żadnym olejkiem spiekłem się na plaży tak okrutnie, że przez 5 kolejnych dni plecy paliły mnie jak cholera, a skóra schodziła potężnymi płatami, no cóż – wakacje☺

Tak siedząc, pływając i opalając się wytrzymałem do 15, powiedziałem Adze, że mam dość i poszliśmy się pakować. W tym samym dniu mieliśmy dojechać do Madrytu. Mając dużą wprawę w pakowaniu gratów zebraliśmy się szybko, odpaliliśmy motorek i zaczął się powrót. Jechało się bez większych przygód, nawet szybciej niż w drodze nad morze.

Do Madrytu mieliśmy około 400 km, czyli tak z 5-6 godz. jazdy.

60 kilometrów przed Madrytem zaczęły się całkiem spore korki na Autovii, jednak dla nas nie stanowiło to większego problemu – pas awaryjny, 3 bieg i jedziemy rozglądając się czy z jakiegoś auta ktoś nie zapragnął ktoś nagle wysiąść.

Pikanterii przejazdu dodawała nadchodząca burza. Już daleka widzieliśmy że nad Madrytem ostro błyska. Jadąc w długiej, niekończącej się kolumnie pojazdów, która ciągnęła się po horyzont, który był rozświetlany piorunami czułem się jakbym jechał do bombardowanego miasta. Wokoło była ciemność, a drogę oświetlały reflektory tysięcy samochodów zdążających do „piekła wojny”. Istny “highway to hell”.

Do granic miasta dojechaliliśmy około 22. Sam nie wiem jak to się dzieje – już któryś, kolejny raz wjeżdżałem do Madrytu starając się trzymać miejskiej obwodnicy M20, ale zawsze jakimś dziwnym sposobem wjeżdżałem do ścisłego centrum.

Tym razem było podobnie. Jechaliśmy przez samo centrum i tylko dzięki Agnieszce i jej znajomości miasta znaleźliśmy bez większych problemów jej chałupkę.

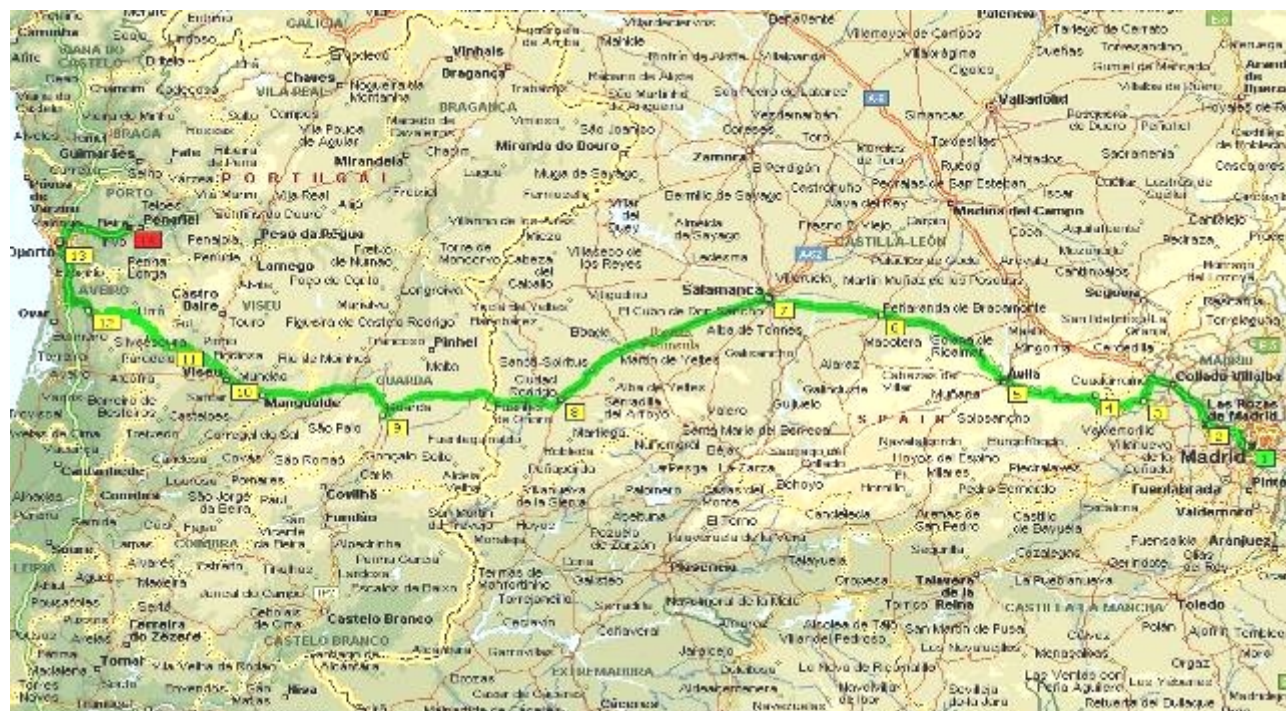
Po tym wyjeździe, jeszcze przez dłuższy czas, czułem jadąc motorem ból w zgiętym przez dłuższy czas lewym kolanie (brak ochraniaczy). Cóż, czasami tak bywa. Rockersowanie to nie przelewki.

Sprawdziła się stara maksyma – dobre ubranie to podstawa !

MADRYT - PORTO

Po spędzeniu tygodnia w Madrycie, nadszedł czas wyjazdu. Kilka dni wcześniej „opracowałem” trasę, a korzystając z okazji że jestem tak daleko od domu i tak blisko Portugalii postanowiłem nieco nadłożyć drogi i zobaczyć ją niejaki przy „okazji”. W sumie dodatkowe 800 kilometrów nie było czymś dużym w skali całego wyjazdu. Do Polski jechałem samemu, więc byłem super mobilny. Z założenia miałem jechać non-stop z krótkimi przerwami na jedzenie. Priorytetem było „live to ride, ride to live”.

Byłem JA, BIG’os i te 4 000 km do przejechania do PL ☺



W planach miałem dojazd w ciągu jednego dnia do Porto, a szczególnie „znalezienie” siedziby firmy dla której pracuję i jak najdalsze „wbicie” się z powrotem do Hiszpanii.

Pakowanie i noszenie gratów odbyło się sprawnie, motor stał przypięty do słupka znaku (jak co dzień z obszczanymi przez psy kołami). Jeszcze tylko pamiątkowe zdjęcie i JAZDA.



Start z Madrytu – jestem gotowy na WSZYSTKO ☺

Wyjazd z miasta był stosunkowo sprawny, w ciągu tych kilku dni zacząłem w miarę szybko nawigować z kiepską mapą. Choć nie odbyło się bez małego błędzenia.

Jechałem autostradą A6 w kierunku La Coruna, aż do zjazdu na drogę nr 505 w Las Rozas.

I tutaj zacząłem sobie radzić nadzwyczaj dobrze. Potrafiłem znaleźć nawet małą, zadupiąstą dróżkę korzystając ze „starych harcerskich sposobów” znajdowania kierunków świata (mech na kamieniach i drzewach).

Powoli zaczął kropić lekki deszcz. Szkoda było mi czasu na zakładanie przeciwdeszczówki, więc pomykałem dalej.

Zaraz za Las Navas del Marques wjechałem w okalające Madryt góry. Było mokro i ślisko, jechałem nieco wolniej (mitasy E09 są OK ale w deszczu na zakręcie lubią się śliznać ☺).

Na jednym z odcinków trasy zauważyłem kilka policyjnych BM'ek R 1150. Niektóre stały na poboczu, inne jechały z naprzeciwka.

Po chwili dojechałem do knajpy ze stojącymi 20-30 policyjnymi motorami. Nie wiedząc co się dzieje nieco zwolniłem (obława, poszukiwania), ale przejechałem bez problemów dalej.

Deszcz się nasilał, zatrzymałem się żeby ubrać przeciwdeszczówkę i popatrzeć na zamglone góry.

Przy okazji zjadłem jednego w wielu pączków, które dostałem na drogę od Agi



Punkt widokowy, wszędzie pada

Ubrałem się, odpaliłem sprzęta i jazda. Przejechałem tak w deszczu i mgle z 5 km i zaczęła się jazda z dół. Jak to w górach bywa, po chwili przestało padać i pokazało się słońce. Dobra nasza! Cisnę dalej bez ciągłego wycierania szyby paluchem z wycieraczką.

Mijając kolejną przełęcz zauważyłem z daleka kilka naprawdę dużych ptaków zataczających w powietrzu duże koła. Podjeżdżając bliżej i zdębiałem – były podobne do kondorów (wielkie ptaszysko z nagą szyją i dużym łbem), ścierwojady jak jasna cholera, a krążyły nad jedną z przepaści. Kurka, gdybym spadł w dół, to zżarłyby mnie całego razem z motorem.

Zatrzymałem się i cykłem fotkę (dopiero w domu okazało się że nie widać na nim ptaków – szkoda ☹) W między czasie dogoniła mnie banda policjantów na motorach, no to ja szybkie pakowanie aparatu i GAZ ZA NIMI !



Wyprzedzający mnie policjanci, po lewej stronie u góry były te ptaki

Zbyttno się nie spiesząc dogoniłem ich po kilku minutach i jechałem za nimi. Tym sposobem dojechalismy do Avila, przejazd przez miasto był bardzo „zawodowy”. Policjanci jechali przez centrum 60-70 km/h, na skrzyżowaniach wszyscy ich przepuszczali, a oni byli na tyle luźni, że palili jeszcze w czasie jazdy papierosy. Jadąc za nimi czułem się jak na złotowej paradzie ☺.

Za miastem stanęli na parkingu, szybkie machnięcie im ręką i jadę dalej już sam.

Teraz drogą N 501 dojechałem do Salamanki – jakaś taka mała, jechałem blisko starej części miasta, ale nie zrobiła na mnie większego wrażenia.

Za to po kilkudziesięciu kilometrach zobaczyłem coś, co musiałem sfotografować – miasto o nazwie Duch Święty



Jak w tytule ☺

Nie ma co – katolicyzm w Hiszpanii jest i ma się bardzo dobrze ☺

Niedaleko granicy z Portugalią zatrzymałem się na stacji paliw żeby zjeść kanapkę, udało mi się przy okazji kupić to czego szukałem od dawna – nalepkę z emblematem Hiszpanii, co prawda nie ESP, ale z charakterystycznym byczkiem.



Z tymi byczkami też jest ciekawa historia, jadąc głównymi drogami bardzo często stały takie byczki obok drogi, a miały z 8-10 metrów wysokości. Ciekawe, co u nas można by stawiać wzdłuż drogi jako symbol Polski – może kaczkę ??

Tym sposobem dojechałem do granicy z Portugalią, w sumie granica, a właściwie budynki była w pełnym tego słowa znaczeniu, tylko że bez ludzi. Myślałem że będzie to tylko tabliczka, taka jak na granicy między innymi „starymi” krajami UE. Chyba dawniej kraje te strzegły granicy niemal jak Korea.

Po wjeździe do Portugalii było całkiem podobnie jak w Hiszpanii, tylko droga była nieco gorsza, choć i tak lepsza niż u nas. Aha, „novum” było to, że na polach było mnóstwo kamieni, i to całkiem dużych. Wyglądało to tak, jakby ziemia rodziła potężne gązdy. W sumie na polach było więcej skał niż gruntu.

Wciąż jechałem tą samą drogą co w Hiszpanii czyli N 620, ale tutaj nazywała się IP 5.

Pomykałem szybko, miło i spokojnie. Miałem całkiem dobry czas, do Porto było ze 150 km, a była godz. 14. Była szansa na zwiedzenie miasta w ciągu blasku dnia.

Niestety nic nie trwa wiecznie, z drogi IP 5 zjechałem w Viesu, bo chciałem skrócić nieco trasę.

Ta, plan był dobry, ale ze swoją mapą, to mogłem sobie tylko pomarzyć o bezbłędnym znalezieniu właściwej trasy w górach. W Portugalii była jeszcze mniej dokładna niż w Hiszpanii !

Czyli jadę szukając drogi nr 227, po przejechaniu 30 km drogi nie znalazłem, ale za to zacząłem jechać w przeciwnym kierunku czyli na wschód – LUZ. Zawróciłem, jadę z powrotem, węsząc jak pies tropiciel, zdaje mi się że znalazłem właściwą drogę. Kierunek wydaje się OK ale nazwy miejscowości są całkowicie inne niż na mojej mapie. Z lekkim nerwem jadę dalej. Droga miała mieć według mapy z 30 km, ja jechałem nią z 50, a na dodatek okazała się totalnie lokalną, zadupiąstą dróżką prowadzącą przez góry. Czyli prosta (4 bieg), po chwili serpentynka (redukcja do 2 biegu), gaz (3, 4 bieg) i znów serpentynka.... tak przez dobrą godzinę. Nigdy nie sądziłem że w Portugalii są takie góry! Krajobraz był jak w naszych Sudetach. Jedynym plusem był częste parkingi przy drodze, i to bardzo fajne ! Kilka ławek, obok woda płynąca z góry, lub studnia. Czysto i porządnie. Super miejscówka na biwak.

Jadąc spacerowym tempem ze zdziwieniem zauważyłem malutkie numerki drogi wykute na przydrożnych kamiennych słupkach.

Najczęściej były tak zarośnięte, że nie było ich widać. Ten numerki odpowiadały oznaczeniu tym z mojej mapy ☺.



Typowy obraz Portugalii, widoczny kamienny słup z numerem drogi

W końcu dojechałem do San Joao da Madeira , chwila szukania wyjazdu z miasta, szybkie tankowanie i cisnę dalej. Do Porto jest już całkiem blisko ☺ .

Jadę krajówką równoległą do autostrady. Po obu stronach drogi ciągną się zabudowania – w końcu coś innego od lasów i gór. No, jest całkiem inaczej niż w Hiszpanii, ale bardziej podobnie jak u nas. Wzdłuż drogi widzę co chwilę duże warsztaty i komis samochodowe. W sumie tych komisów i serwisów jest tam całe mnóstwo. Jako reklamę jednego z służył Fiat 126P ☺ Był „nabity” na maszt ☺.

Drogi też ciekawe, czasami jechałem główną drogą przez centrum miasteczka, nagle droga kończyła się zakazem wjazdu. Żadnej drogi w prawo, czy w lewo, ale widzę że miejscowi jada przez zakaz. No to jadę za nimi. Wjeżdżam między jakieś ruderki, droga z asfaltówki zmienia się w polny bruk. Dziwne, takich dróg w PL to już dawno nie widziałem. Po chwili wjeżdżam w spory korek, no to ja poboczem i do przodu.

W końcu jadę normalną drogą, zaczyna się Porto.

Tak, ale ja z ze swoją mapą i bez GPS'a to mogłem tylko pomarzyć o trafieniu od razu na ulicę Rua do Rego Lameiro 38 (siedziba Mota-Engil). Wjechałem w jakieś przedmieście, jadę po jakiś brukach i za cholerę nie wiem gdzie skręcić. W końcu znalazłem wjazd na autostradę IP1 prowadzącą we właściwym kierunku.

Mimo licznych kolejnych przebojów z trasą, znalazłem most przez Rio Douro za którym jest zjazd w ulicę Rua do Rego Lameiro. Jadąc przez most widzę z góry ulicę, której szukam – myślę sobie nie jest źle, mimo godzinnego krążenia po mieście jestem u celu. Zjechałem z autostrady, wydawało mi się że wszystko OK, ale po chwili okazało się, że znów jadę tym samym mostem, tyle że w przeciwnym kierunku. Dzięki takim „przebojom” poznałem wszystkie węzły na pamięć w promieniu 5 km, tzn. ich rozwiązania komunikacyjne i możliwości zmiany kierunku jazdy. Przez ponad 2 godziny jeździłem w kółko i zaczęło się ściemniać, a mnie trafiał szlag.

Ale jak się uparłem że znajdcę to znajdę – po długim krążeniu po całej okolicy wjechałem w nabrzeżną ulicę z której skręciłem na „upragnioną” Rua do Rego Lameiro .

Tak, w końcu byłem u celu ☺.

Byłem tak dumny z siebie, że zapomniałem o głodzie (nie jadłem nic od pączków pod Madrytem), a była 21. Pokręciłem się po parkingu, a wychodzącą z budynku dziewczynę zapytałem, czy to jest główny budynek Mota-Engil w Porto, upewniłem się że tak i zacząłem cykać fotki.



BIG`os na tle głównego „bastionu” Mota-Engil

Po chwili zjadłem kilka kanapek, przykleiłem do drzwi jednego z firmowych samochodów zabrany z Polski breloczek Mota-Engil Polska i zabrałem się za powrót.

Wyjazd z miasta był łatwy, szybki i przyjemny. Niestety było już dosyć ciemno i zacząłem się rozglądać za potencjalnym miejscem na rozbicie namiotu. W planach miałem wjazd na autostradę A4 i spanie na pierwszym napotkanym parkingu.

Wjechałem więc na A4 (płatna), na bramce wziąłem z automatu kartę wjazdu i jadę dalej. Po chwili widzę tablice że do parkingu jest 30 km – SUPER.

Dojechałem do zajazdu z A4 ładuje się na parking, po drodze mijam stację paliw i widzę, że cały parking jest podzielony na pół płotem.

Zajechałem do końca parkingu, jest kawałek fajnej łąki porośniętej trawą z ławeczkami oraz mały budynek (sanitariaty). Zaciekała mnie trawa – była gęsta i zielona, ewenement – do tej pory wszystko było wypalone od słońca.

Myślę sobie, na pewno parking jest podzielony na pół ponieważ po drugiej stronie jest zwykła niepłatna droga, a płot uniemożliwia wyjazd z autostrady bez płacenia. Olśniło mnie, przejadę łąką na drugą stronę parkingu i nie będę płacił ☺ (Nie takie rzeczy my robili ze szwagrem po pijaku).

Przejazd łąką przez krawężniki na drugą stronę parkingu nie stanowiła dla BIG`osa żadnego problemu. Znalazłem poletko za krzakiem obok drewnianego stołu i dyskretnie rozglądam się czy nikt z obsługi nie zaczyna przypieczętować się. Nie działa się nic. No to rozbijam namiot, wyciągam żarcie i grzeje wodę na „chińczyka”.

Po jakimś czasie słyszę dziwny dźwięk, nie wiem co się dzieje. I teraz się okazało dlaczego trawa jest taka gęsta i zielona – była ona stale podlewana tryskaczami. Były one zamocowane na poziomie trawy i jedynie podczas zraszania „wyłążyły” po ciśnieniu wody ponad poziom terenu. Wszystko fajnie, ale po chwili byłem mokry ja, motor, namiot i wszystko dookoła. Myślę sobie – obsługa mnie zauważyła i daje znać żebym stąd spadał. Ale ja tak łatwo się nie poddaje ☺. Nikt nie pojawiał się, więc twardo nie ruszam się z miejsca. Po 20 minutach tryskacze chowają się i zaczyna się podlewanie innej części parkingu. Sądzę że były one ustawione na podlewanie w określonych godzinach, a nie dla odstraszenia potencjalnych globtroterów. Nad ranem ponownie się włączyły.

Zjadłem więc obiadokolację, umyłem się i do spania. Była 23 więc czas miałem dobry (nie lubię jeździć po nocy, a szczególnie w obcym kraju z dziadowską mapą), „pyłem” w tym dniu 610 kilometrów.



Parking

W ciągu nocy spałem jak zabity, wcześniej obok siebie położyłem latarkę oraz nożyk, a motorek skuliłem wszystkimi zapieczętowanymi jakimi miałem.

Było GIT.

Porto - Soria



Ranek był mglisty i nieco chłodny, szybkie śniadanie na oczach zdziwionych „normalnych” Portugalczyków, zwinianie gratów i wjeżdżam na normalną według mnie drogę. No, tak, ale jadąc tym sposobem widzę że zamiast na krajówkę ładuje się na autostradę i po pod prąd!! Choinka, muszę zawrócić, znów skakać przez krawężniki i łąkę. Jadę ponownie po A4 . Po kilka km widzę bramkę do płacenia, jadący przede mną samochód płaci 3,5euro. Myślę sobie – całkiem spoko, nie było sensu „uciekać” z autostrady. Podjeżdżam pod bramkę, pani z okienka wkłada moją kartę w czytnik, a na wyświetlaczu pojawia się cena – 23 EURO !! Ja pierdole, coś chyba baba z okienka musiała popierdzielić. Mówię jej że to nie możliwe, jeszcze raz wkłada kartę i pokazuje się znów 23 euro, a babka mówi że na przejechanie tego odcinka autostrady jest 12 godzin. No, może być – wjechałem o 22, a teraz jest 11. Zapłaciłem i przez pół dnia miałem nerwa za zapłacenie takiej kasy. Choć z drugiej strony nie widziałem po drodze żadnego kampa, ani lepszego parkingu, trudno w sumie nie miałem innego wyboru. Jadę więc droga IP 4, która była dalszą kontynuacją autostrady A4 . Trasa pięła się coraz wyżej i po chwili wyjechałem z mgieł i cisnąłem w pełnym słońcu. Jechało się super, fajna trasa, fajne widoczki, istne miodzio. Przy pierwszej możliwości zatrzymałem się dla zrobienia fotki.



Daleko we mgle na dole jest Porto



Inny widok z tego samego miejsca

Jak to tej pory moja trasa wciąż wiodła przez jakieś górki, ogólnie w całej Portugalii nie widziałem zbyt dużych płaskich powierzchni, czy też pól. Ciężko musi być u nich z rolnictwem. Po raz kolejny przekonałem się że u nas jest całkiem dobrze. Z drogi IP 4 zjechałem w Braganca chcąc przekroczyć granice w Calabor. Zjechałem więc z głównej drogi i mając przed oczami mapę kierowałem się ku granicy. Po 5 kilometrach coś nie pasowały mi kierunki, miałem jechać na północ, a jechałem na zachód. Przejechałem jeszcze z 20 kilometrów i przekonałem się że to NA PEWNO jest zły kierunek. Mijanych nazw miejscowości nie było na mojej mapie, więc dupa. Zawróciłem do Braganca i jechałem dalej w kierunku Zamory . Po 3 km zobaczyłem drogowy znak na Calabor tak, to właśnie tej drogi szukałem ☺ W sumie już się przyzwyczałem do codziennego „gubienia” właściwego kierunku, teraz starałem się odpowiednio wcześniej się o tym upewnić.

Jechałem w kierunku granicy hiszpańskiej drogą trzeciej kategorii odsnieżania, po drodze mijałem kolejne małe wioseczki. Wzbudzałem duże zainteresowanie u mieszkańców, a zwłaszcza dzieciaków.

Znów pojawiły się wodotryski z wodą spływająca z gór. Korzystając, że jestem na dobrej drodze i nie jadłem jeszcze codziennego „chińczyka” zatrzymałem się przy jednym z nich.



Obiad przy wodotrysku

Czułem się nieźle, to dla takich chwil czasami warto przejechać taki kawał drogi. Zjadłem, umyłem gary i jechałem dalej.

W okolicach granicy z Hiszpanią droga przebiegała wzdłuż szczytów. Klimat był nieco chłodniejszy i widać było że częściej tam pada. Zbocza były porośnięte trawą o wszystkich możliwych odcieniach zieleni. Podobne widoki widziałem jeżdżąc przez Irlandię, tutaj górkę i trawa była bardzo podobna do tamtej.



Portugalia – Hiszpania

Daleko na horyzoncie widoczne były całe „stada” wiatraków, czasami na samych szczytach widoczne były stare, opuszczone domy. Takie samotne domki też były w Irlandii ☺.

Zero ludzi, sama przyroda wokoło, a przede mną wiała się wąska, górską droga. Znaki drogowe stojące na poboczu były zazwyczaj poprzę strzelane z broni palnej – widać miejscowe chłopaki lubią sobie postrzelać.

Przejście graniczne okazało się małym domkiem ze stojącym przed nim policyjnym samochodem, moja postać nie wzbudziła żadnego zainteresowania pograniczników.

Minąwszy Calabor wjechałem na Autovía A52 i ciąłem w kierunku na Benavente. Jechało się szybko i sprawnie, autovía była prawie pusta. Z Benavente kierowałem się na Palencję. Droga nr N 610 była nieco gorsza, i tym sposobem w 100 % dla mojego BIG`osa. Zauważyłem że w mijanych wioskach, ściany niektórych zabudowań były z wysuszonej gliny. Z daleka wyglądały jak afrykańskie domki – ciekawe.

W Palencji wjechałem na N 620 kierując się na Quintana del Puente. Zjechałem w Lerma. Znow wjechałem w lokalną drogę, która wiała się wzdłuż jeziora E. de Retuerta.

Mijałem po drodze jakieś stare, zapomniane wioski. Niektóre były tak zniszczone i zarośnięte, jakby były miejscami bitew wojny domowej sprzed 80 lat. Podejrzewam, że była to jakaś trasa turystyczna, bo co chwilę widziałem fajne parkingi ze studniami. Szkoda że było jeszcze wcześniej. Przejechałem dopiero 400 kilometrów, a była 17 więc jeszcze mogłem machnąć jeszcze z 200.

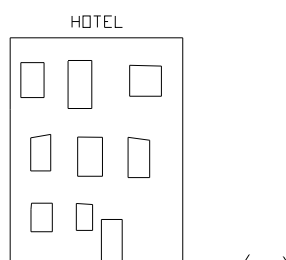
Z tej turystycznej trasy wjechałem na drogę N 234 Teraz wzdłuż drogi były skałki podobne do tych z Gór Skalistych w Ameryce.



Niczym w Górach Skalistych

Tą trasą dojechałem do Sorii. Było już koło 21, więc pora na znalezienie miejsca do spania. Trzymając się drogi N 122 dojechałem do takiego miejsca. Był parking, stacja paliw i hotel.

Zatankowałem motorek i zapytałem się pompia o możliwość noclegu w namiocie na tyłach stacji. Mimo najszczerzych chęci nie zrozumiał mnie, ani ja jego ☺. Z jego gestów wnioskowałem żebym poszedł zapytać się do hotelu. Podjechałem więc pod hotel i zacząłem od początku, że mam namiot i czy go mogę rozbić obok. Jeden z kelnerów w restauracji pokiwał głową że nie rozumie po angielsku i poszedł po „lingwistę”. Po chwili jednak wrócił sam. Poprosiłem więc o papier i narysowałem.



Kelner pokazał mi WC (chyba myślał że tego szukam), pewnie zmylił go kształt namiotu. Narysowałem więc to

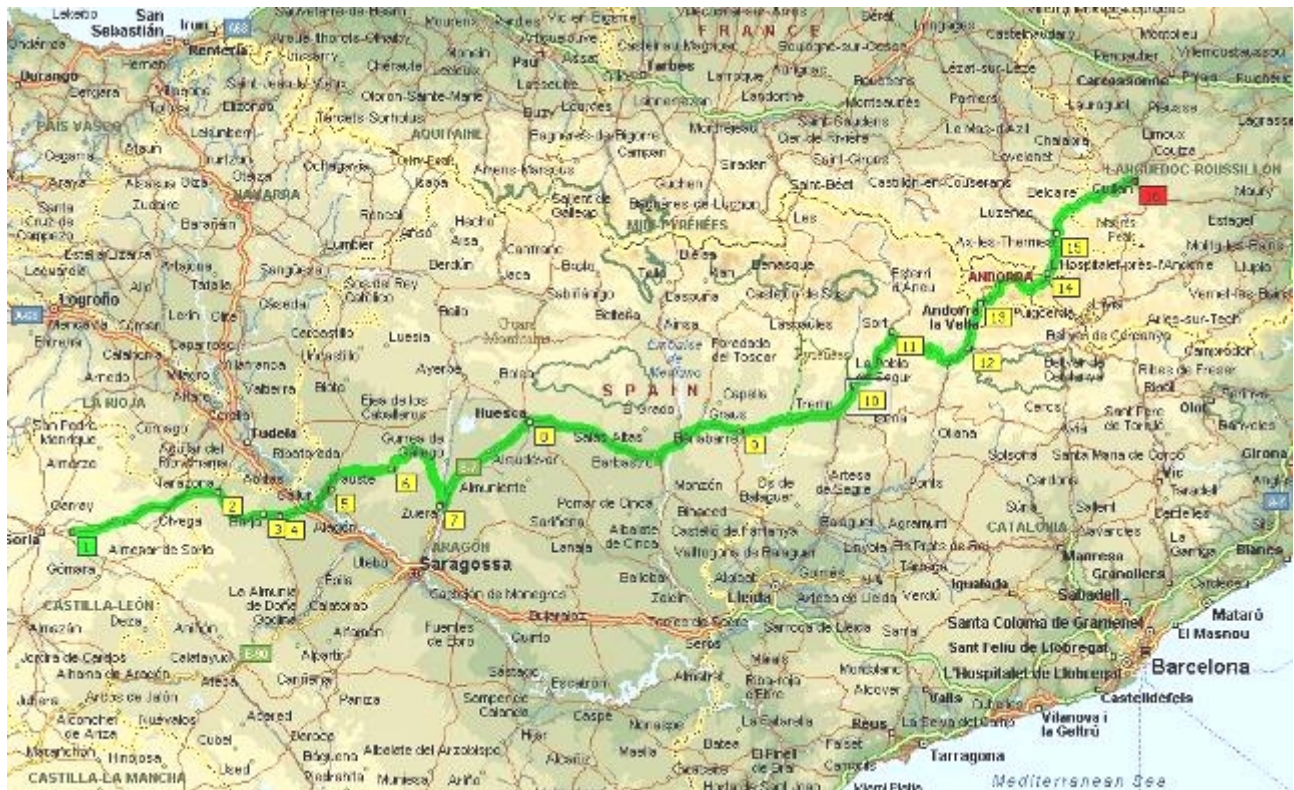


No, teraz wiedział o co mi chodzi ☺ Powiedział NO PROBLEMA, czy jakoś tak i pokazał ręką ze wszędzie gdzie chcę, mogę się rozbić.

Zaparkowałem BIG`a pod hotelowa wiatą, za którą rosły drzewa i trawa. Rozbiłem namiot, poszedłem z ręcznikiem na stację paliw i się umyłem. Wracając zauważyłem że po drugiej stronie drogi jest BURDEL ☺. Liczne niebliskie neony zachęcały do wejścia, a u drzwi siedziały jakieś baby. Z wnętrza dobiegała nastrojowa muzyczka. Siedziałem więc na murku obok motorka, jadałem kolację i patrzyłem na dalszy rozwój wydarzeń. Co jakiś czas podjeżdżał samochód, wysiadali kolesie, wchodzili do środka, a siedzące u wejścia babki głośno się śmiały i zagadywały. Klimat jak z filmów o Meksyku.

Po kolacji wszedłem do namiotu, wlałem do śpiwora, i zasnąłem. Byłem zadowolony z całego dnia jazdy. Machnąłem 650 „klocków”.

Soria - Quillan



Ranek był średnio słoneczny. Wstałem, zjadłem dwa pączki i złożyłem namiot. Ciekawostką tego ranka były kilkukrotne przejazdy kilku, kilkunastu motocykli jadących w kierunku Sorii – może jakiś zlot? W sumie była niedziela i pewnie Hiszpanie wybrali się w końcu na jakąś motocyklową przejażdżkę. Ale i tak było ich tyle co u nas – mało.

Po szybkim pakowaniu odpaliłem sprzęt i jechałem drogą N 122 w kierunku na Pampelune. Zaraz po minięciu Agredy znalazłem fajną miejscówkę na zjedzenie śniadania – był parking z ławkami i stołami, a co najważniejsze ze studnią. Nie była to studnia w 100%, lecz ujęcie górskiego potoku – dzień wcześniej jadłem przy czymś takim w Portugalii. I na tym podobieństwo się kończyło – na terenie całego parkingu był SYF TOTAL! Takiego syfu nie widziałem nawet u nas! Na trawie leżały puszki po żarciu i napojach, butelki, różnorakie opakowania, znalazł się także cały bochen chleba. Obok stał śmietnik – prawie pusty. Hiszpanie okazują się brudasami na wielką skalę. Nam do nich jeszcze (na szczęście) dużo brakuje. Siedziałem więc na ławce, jadłem „chińczyka” i pozdrawiałem ręką jadących na motorach Hiszpanów.

Posiedziałem tak z 40 minut, a następnie pocisnąłem dalej w kierunku na Tarazona. W czasie jazdy nie widziałem już żadnych motorków – szkoda. Po minięciu autostrady A 68 kierowałem się na Tause.

Po dojechaniu na miejsce przewinałem mapkę na kolejną stronę i ruszyłem przez centrum, szukając drogi na Las Pedrosas. Co prawda zjazdu nie znalazłem, ale byłem świadkiem jakiegoś festynu w mieście. Po ulicach łążyły całe chmary ludzi, ulice były obwieszone chorągiewkami, a porządku pilnowały kilka samochodów z policją. Jadąc obok stacji paliw zobaczyłem z 6 kolesi na wyczynowych traktorach (quadach), a po chwili dojrzałem tor crossowy po którym śmigali kolesie. Full huku, i kurzu – super ☺.

No tak, jechałem ale nie w tym kierunku co chciałem, dziwny trafem nie znalazłem drogi na Las Pedrosas, ale za to jechałem drogą nr. 127 na Ejea De Los Caballeros (na drogowskazie było E.De.L. Caballeros). Myśląc jak tu dalej jechać, poczułem nagle woń parującej benzyny. Zawróciłem do miasta, stanąłem na stacji paliw z traktorzystami żeby zapytać się ich o właściwą drogę i z przyzwyczajenia popatrzyłem, dlaczego tak śmierdzi benzyną. Cholera jasna, z jednego z gaźników paliwo lało się z wężyka odprowadzającego nadmiar paliwa. No, tak nic tylko siedzieć i rozkręcać gaźnik ☹. Podobny przypadek miałem będąc jeszcze w kraju, wtedy zakręciłem kranik, a po godzinie jak odkręciłem to paliwo już nie ciekło (podejrzewam że jakiś paproch nie pozwalał zamknąć się do końca zaworkowi odcinającemu paliw, lub pływak się zaciął i nie „szedł” do góry).

Zakręciłem, poczekałem chwile i nadal ciekło ☹. Ale nie będę przecież tak siedział, może się „samo” naprawi w czasie jazdy. Wężyk przymocowałem powyżej gaźników – przestało lecieć, ale silnik odpalił z dużym trudem (był zalewany), jadę więc w miasto zapytać się o drogę (traktorzyści odjechali). Objechałem całe miasto dookoła, drogi nie widzę. Ale za to obok jednej z krzyżówek widzę miejscowych dziadków. Biorę mapę w łapę i idę do nich. Oczywiście po angielsku to oni ZERO. Pokazuje na mapie gdzie chcę dojechać, sylabizując „Las Pedrosas”. Dziadkowie dopiero po chwili zajarzyli i się rozkręcili. Jeden przez drugiego zaczyna mi tłumaczyć. Nie zrozumiałem NIC ☺.

(kiedyś na Węgrzech pytałem się podobnego dziadka o drogę – też było fajnie, ale niczego nie rozumiałem). W czasie rozmowy kilkakrotnie usłyszałem SARGOSSA od jednego z nich (seplenili przy tym jakby od zawsze nie mieli zębów), no tak ale Saragossa nie była na mojej trasie. W sumie niczego mi nie wyjaśnili, ale podziękowałem za pomoc, siadłem na BIG`osa (paliwo nadal się lało) i jadę w kierunku Ejea De Los Caballeros, z niego prowadziła też droga do docelowego Huesca, choć była nieco dłuższa. Wyjechałem z miasta, i tuż przed Ejea De Los Caballeros widzę drogowskaz „Castejon de Valdejasa” w prawo ☺. Czyli dojadę tą drogą, do poszukiwanego Las Pedrosas. Cisnę, choć droga niczym u nas między wioskami (wąska, kręta i dziurawa). Ale w sumie mam enduraka, więc jadę bez problemów jak zawsze przelotowe 120km/h. Po chwili, z ciekawości zatrzymuję się zobaczyć (powąchać) gaźnik – już nie cieknie benzyna ☺☺ jest radość ☺ ☺. Jadę dalej, mijane okolice podobne są do prerii – duże, płaskie przestrzenie przez które płyną strumienie. Zero ludzi, daleko od drogi widzę jakieś pojedyncze budynki, jakieś opuszczone stodoły, wraki maszyn rolniczych totalna dzicz. Po jakimś czasie dojeżdżam do jakiegoś pasma gór. Klimat znów jak w Górach Skalistych. Moją uwagę zwraca nienaturalny szczyt jednej z gór. Jest jakiś zbyt kwadratowy. Po pojechaniu bliżej okazuje się że jest to jakaś twierdza, może zamek....



Twierdza w „Górach Skalistych”

Jaka droga tam prowadziła, kto tam mieszkał i czego strzegł zamek zostanie dla mnie na zawsze tajemnicą. W końcu dojechałem do Castejon de Valdejasa – okazało się że są to 2-3 budynki, ot cała wioska. Jadę dalej jedyną drogą, która miejscami jest już szutrowa. Mijam kolejne pojedyncze, nie zamieszkałe podupadające w ruinę domy. Nie mają nawet tabliczki z nazwą miejscowości. Droga zaczyna piąć się w górę, z powodu dziur jadę już tylko 60-80. Do Las Pedrosas nie dojechałem nigdy, a może je minąłem nawet o tym nie wiedząc? Jadąc tą drogą co 5-6 kilometrów stał sobie przy drodze rozsypujący się domek. Ogólnie wokoło nie było nic, tylko ja, BIG`os i wąska, dziurawa droga. Jechałem tak z 1,5 godz. O tym że zbliża się koniec tej trasy świadczył coraz lepszy stan drogi. Po jakimś czasie pojawił się asfalt, a w końcu dojechałem do wjazdu na Autovii N 330. Wjechałem na nią kierując się na Huesca. Do samego miasta nie wjeżdżałem, od razu skręciłem na Barbastro, na drogę N 240.

Z Barbastro jechałem na Puente de Montanana drogą N 230. W okolicach Olvena wjechałem na bardzo fajny odcinek drogi który wiał się wzdłuż wapiennych skal. Mijałem całe „stada” kampingów, atrakcji turystycznych w postaci starych mostków, nieczynnych tuneli kolejowych. Zdaje mi się że był to jakiś park krajobrazowy doliny Rio Cinca. Wzdłuż drogi były chodniki dla pieszych, a o tym że wzdłuż drogi płynie rzeczka świadczył głęboki wąwóz po lewej stronie. Samej rzeki nie widziałem ☺. Trasa prowadziła zboczami gór, czasami przez jakiś mostek albo tunel. Super odcinek na jazdę motorkiem – mnóstwo ostrych zakrętów, nawierzchnia jak zwykle

równa i bez piasku.... nic tylko pochylić się nad kierownicą i GAZZZZ..... Szkoda że tylko ja jechałem motorem, lokalnych bikersów nie widziałem ☹.



Malownicze skałki w dolinie Rio Cinca

Po kilku kilometrach dojechałem do jeziora z którego wypływała rzeka. Okazała się wyschniętym bajorkiem o mulastych brzegach bez możliwości dojścia do wody... szkoda, byłaby fajna miejscówka na biwakowanie. Przed samym Puente de Montanana zatrzymałem się na chwilę żeby zrobić zdjęcie, prawdziwego, oldschoolowego miasta hiszpańskiego.



Prawdziwy klasyk – typowe hiszpańskie miasteczko

Jadąc przez Hiszpanię widziałem setki takich miasteczek, wzgórza, na samym szczycie kościół, lub zamek, a wokoło „przyklejone” do niego chałupki mieszkańców. Jedynie dźwigi były czymś nowym.

Z Puente de Montañana „wbiłem” się na drogę do Tremp. I to było to, co lubię najbardziej, w cholerę zakrętów, agrałek, stromych wjazdów i zjazdów i wszystko na wąskiej, górskiej drodze. Oczywiście jak to w Hiszpanii zero samochodów i zabudowań. Total buczacz ☺. Po raz kolejny BIG`os pokazywał że dla takich tras jest stworzony.

W Temp wjechałem na drogę N 260 w kierunku na Sort. Do granicy Andorry było coraz bliżej. Czas tego dnia miałem wyśmienity ☺ Droga pięła się coraz wyżej, czułem że jestem w Pirenejach. W Sort widziałem po raz pierwszy od kilku dni całe „stada” motocykli. W końcu czułem się swojsko na drodze. Po wyjeździe na miasta w kierunku na Adrall zatrzymałem się na parkingu żeby coś zjeść i rozprostować bolce cały czas lewe kolano.

Parking bardzo ładny z widoczką na Sort, pełnię szczęścia niweczył brud panujący na parkingu.



Widok z parkingu na Sort

Machając przejeżdżającym co chwila motorom, dokończyłem jedzenia, odpaliłem sprzęt i cisnę nadal. Droga pięła się coraz wyżej, a pogoda ze słonecznej zaczęła się robić pochmurna. W sumie to normalne – ciężkie, wilgotne powietrze znad Morza Śródziemnego musiało się „wypadać” żeby dostać się w głąb Europy. W czasie jazdy kilkakrotnie zaczynał padać deszcz, na szczęście stosunkowo krótko. Z racji mokrej nawierzchni zwoźniłem i teraz to samochody zaczęły mnie wyprzedzać, w sumie byli to miejscowi, znali na pamięć wszystkie zakręty, więc jechali dużo szybciej ode mnie.

Po jakimś czasie dojechałem do granicy z Andorrą. Samo przejście graniczne było podobne do tego ze Szwajcarii, mała kolejka samochodów (ja oczywiście mijam wszystkich i pcham się na początek), celnicy wzrokiem odprowadzają wjeżdżających. Wszyscy jadą bez zatrzymywania, widziałem tylko, że sprawdzali auto jakiegoś araba. Może terrorysta ??

Po wjeździe do Andorry szukam od razu stacji paliw, miałem już przejechane 495 kilometrów bez tankowania, więc czas najwyższy coś nalać. Paliwo, podobnie jak inne rzeczy są tutaj dużo tańsze niż w Hiszpanii, a tym bardziej niż we Francji. Z racji coraz wyższych gór tankuje paliwo 98, które i tak jest tańsze niż 95 w Hiszpanii. Na stacji paliw kupuję jeszcze nalepkę AND i z ciekawości oglądam co tam jeszcze mają. Była polska Wódka Wyborowa 1L na 7 euro. Aha, mieli jeszcze tani olej motocyklowy.

Silnik na lepszym paliwie zdecydowanie lepiej „ciągnie”.

Jadę sobie przez „kraj przemytników”. Wokoło całe chmary łażących po zakupy ludzi. Oczywiście każdy skrawek ziemi na maxa zabudowany. Ciężko jest nawet zaparkować motor. Wszędzie widać sklepy ze wszystkim (żarcie, ciuchy), stacje paliw, salony motocyklowe i samochodowe (ferrari, porsche, maserati ...). Szczególnie jeden ze sklepów przyciągnął moją uwagę – jako baner reklamowy była Cagiva Elevant 900, niby normalne, ale ona była nabita na pal.... aż żal było patrzeć na taki kultowy sprzęt jako eksponat.

Droga przez Andorrę biegnie pomiędzy wysokimi górami z obu stron i pnie się stale do góry w kierunku na Francję. Po przejechaniu 10 kilometrów zaczyna się robić luźniej, zatrzymuje się na poboczu i cykam fotkę.



Andorra

Pogoda średnia, niby ciepło, ale bardzo wilgotno. Przejazd przez cały kraj zajął mi z 30 minut. Przy wyjeździe widzę drogowy znak, że do Francji można wjechać tunelem (płatnym), lub jadąc górską drogą (bezpłatna), która jest nieczynna w zimie. Oczywiście wybieram większą atrakcję i cisnę do góry. Domów już nie ma, za to pojawiły się łące wzdłuż drogi konie. Żeby po pastwisku to normalne, ale one łączyły jak owce w Irlandii (czyli wszędzie). Po przejechaniu kilkuagrafek jestem prawie na szczycie.



Daleko w dole Andorra

Widok super ☺ Cykam kilka fotek i jadę dalej. Po chwili, na samym szczycie przełęczy zatrzymuje się po raz kolejny.



Na przełęczy

Jestem na wysokości 2 408 m.n.p.m. Nieźle, nasze Rysy mają 2 499 i nie słyszałem żeby można było na nie wjechać motorem ☺. Ale najlepszy widok zobaczyłem przy jeździe w dół.



W dół Francja

Teraz czuję się jakbym miał całą Europę pod sobą. Zawsze chciałem zobaczyć chmury z góry, a że będę je widział siedząc na motorze przechodziło moje pojęcie ☺.

To był najlepszy widok jaki widziałem w życiu !! Po raz kolejny gratulowałem sobie wyprawy i bezawaryjnego BIG`osa.

Widok był przedni, ale zaczęła się jazda w dół. Na początku było przyjemnie, ale im niżej, tym mgła była coraz gęstsza. Po chwili szyba kasku była cała mokra. Podnoszę szybkę i momentalnie mam mokre szkła okularów.

Mgła jak jasna cholera, jadę coraz wolniej. Droę widzę na 10 metrów przed sobą. Robi się coraz mniej przyjemnie, wrzucam 2 bieg i toczę się w dół. Nagle, przez mgłę widzę przed sobą czerwone, przeciwmgielne lampy stojącego samochodu. Jakiś korek. Widzę tylko pojazd przed sobą, dalej tylko biała mgła.

Zatrzymuje się pomiędzy autem, a poboczem. Ciasno. Ale skoro tak słabo widać lampy przeciwmgielne auta, to moje pewnie są prawie niewidoczne i ktoś może wyjechać mi na „dupę”. Włączam więc prawy kierunek (niech mruga) i czekam. Po chwili dojeżdża z tyłu jakiś samochód. Jest już bezpieczniej. Z tyłu przybywa samochodów, ale ciągle stoimy w korku. Mija tak kilka minut. Powoli korek się rusza. Wrzucam pierwszy bieg i pyrkam w dół. Jedziemy kolumną przez przejście graniczne z Francją. Mgła jest już taka gęsta, że muszę ostro wypatrywać gdzie jest droga, a gdzie pobocze. Ze szkieł okularów woda leje się ciurkiem jak w ostrym deszczu. Bardzo mało przyjemnie.

Żeby było weselej w momentach, gdy mgła jest mniej gęsta widzę łązące po poboczu krowy. Niezły cyrk. Niektóre samochody stają na poboczach (może czekają na koniec mgły), ale ja jadę dalej. Po chwili dojeżdżamy do skrzyżowania z wyjazdem ze wcześniej widzianego (płatnego) tunelu. Ciekawe co tam się dzieje, na pewno też mgła jak cholera, a jeżeli wydarzy się w tunelu jakiś wypadek, to nie ma nawet gdzie uciekać.....

Powoli mgła (chmury) robi się coraz rzadsza, można spokojnie jechać na 3 biegu. Całe stado Francuzów w samochodach mnie wyprzedza. Mi się nie spieszy, chcę bez „przygód” wyjechać z mgły. W końcu jest OK. Odcinek około 30 kilometrów jechałem ponad godzinę. Dojeżdżam do Aux-les-Thermes. Jest po 19 i robi się ciemno. Myślę co dalej – jechać w nocy, czy szukać jakiegoś kempingu (w końcu zasłużyłem na niego po 2 nocach w „krzakach”). Wybieram jazdę – czuje się dobrze i chcę jeszcze przejechać kilka kilometrów. Żeby tylko nie musiał znów jechać we mgle....

Bez większych problemów znajduje drogę na Quillan, jest do niego 60 kilometrów więc postanawiam tam szukać kempingu. Droga zaczyna się piąć do góry, powoli znów zaczynają się mgły. Dojeżdżam do Prades i waham się czy jechać dalej..... JADE.

Jest już całkiem ciemno, na szczęście mgieł już nie ma. Jadę przez gęsto porośnięte drzewami góry (w końcu jest normalny las). Droga widać mało uczęszczana, bo nie mijam nikogo, pomykam więc nonstop na długich środkach jezdni. Od czasu do czasu przejeżdżam przez jakąś wioskę. Wszyscy „normalni” ludzie siedzą w domach przy TV, a ja „wałę” w ciemną noc przed siebie ☺.

Co ciekawe w każdej z mijanych wiosek jest info o znajdującym się kempingu.

Przy mijaniu kolejnego odcinka lasu widzę stojące na poboczu samochody, wypadek czy co ? Po chwili widzę grupę ludzi z siatkami (!!) idących poboczem, może wybrali się na połów żab, czy też ślimaków... .

Po niecałej godzinie dojeżdżam do Quillan, już z daleka widać łunę światła. Do samego miasta zjeżdża się przez dłuższą chwilę drogą w dół. W końcu wjeżdżam do samego centrum, szukam informacji o kaminie. Nie widzę znaków z charakterystycznym namiocikiem, ale widzę kolesia na motorze – myślę zapytam.

Nim podjechałem i zatrzymałem się obok niego, koleś pojechał dalej. Ale widzę że obok jest info o kempingu – jednak koleś sam nie widząc mi pomógł ☺ Niech żyje równość, wolność i braterstwo między rokersami ☺.

Po znakach znajduje kemping, brama otwarta, ładuje się do środka. Oczywiście recepcja zamknięta, ale można bez problemu wjechać na pole namiotowe. Chwilę krążę między przyczepami, znajduje fajną miejscówkę i zatrzymuje się. Gaszę silnik, wokoło cisza.....

Jest GIT, „pyłem” 650 kilometrów.

Rozbijam namiot, i z nieklamana radością idę pod prysznic – jest nawet otwarty ☺ (zdarzyło mi się włożyć na innym francuskim kempingu przez okno by się w nocy wykąpać, a że byłem wtedy pijany to emocje były duże ☺). Chwilę łązę po kempingu, jest czysty i przyjemny, mają tutaj nawet basen – KULTURA!

Po kąpeli czuje się wyśmienicie, grzeje wodę na „chińczyka” i leżę na macie patrząc w gwiazdy... szkoda że nie ma przy mnie Agi

Zjadam dużą obiado-kolację i zasypiam. Z okolicznych lasów dochodzi odgłos pohukiwań sowy, klimat niezły.

Quillan - Valence



Wstałem jak co dzień około 8 rano. Jadąc samemu szybko i sprawnie przebiega codzienne pakowanie. Poranek był słoneczny i ciepły. Wczorajsze mgły zniknęły ☺. Szybkie śniadanie, składanie gratów i znów jestem gotowy do drogi. W planach miałem zwiedzenie zamku w Carcassone, wiaduktu w Millau, a potem „napierdzielenie” do samej nocy.

W czasie pakowania zaświtała mi myśl, żeby nie płacić za kampinga. Ot, odpalić sprzęta, przygazować i tyle mnie zobaczą. W sumie nikt wczoraj mnie nie spisał na recepcji. Pomysł szybko upadł – po jasną cholerę mam robić taką „wiochę”. Polacy i tak mają kiepską opinię za granicą.

Cywilizowanie podjechałem do recepcji, powiedziałem „łan bajk, łan tent, łan men, end aj dot hew tu macz many” Francuz nie zakumał od razu, powtórzyłem więc aż rozumiał. Zapłaciłem i zadowolony z siebie ruszyłem przed siebie.



Camping w Quillan

Z Quillan jechałem w kierunku Carcassone przez Limoux drogą D 118. Jechało się super, ciepło, słońce, w mijanych miastach mogłem zobaczyć spokojnie życie francuskiej prowincji. Właśnie trwało winobranie i w każdym z miasteczek czuć było zapach fermentujących winogron. Często ruch na drodze był tamowany przez jadący ciągnik z przyczepą pełną winogron. Po wjeździe do Carcassone przez chwilę szukałem zamku, głównej atrakcji miasta. Przejechałem dwukrotnie przez centrum, ale zamku nie było widać. Znaki również nie wskazywały miejsca atrakcji turystycznej. Pokręciłem się przez 20 minut i zacząłem opuszczać centrum miasta. W sumie kierowałem się „na nosa” żeby znaleźć zamek. Z GPS`em wszystko było dużo prostsze..... Na szczęście obrany kierunek był OK. Zamek jest na tyle duży, że widać go z daleka. Zacząłem się więc „przebijać” przez wąskie uliczki w jego kierunku. Ludzi od cholery, masa autobusów. Przed samą bramą wjazdową zobaczyłem parking „only for bike”. Jednak niezliczone tłumy nie zachęciły mnie do zwiedzania. Zatrzymałem się na chwilę, cykłem fotkę i pomyślałem żeby objechać zamek dookoła.



Carsassone

Objechałem więc zamek dookoła (wszystko szczelnie otoczone łańcuchami że nawet nie było gdzie postawić motorka). Typowy komercyjny punkt turystyczny dla wizyt tysięcy setek turystów, taki drugi Malbork. Popatrzyłem na całość nie zsiadając z motorka i zacząłem się zbierać w dalszą drogę.

Chciałem „wbic” się na lokalną drogę w kierunku na St.Pons-de-Thomieres. Było z tym nieco kłopotu (żeby ją znaleźć pogadałem chwilę z przygodnym Francuzem pytając się o drogę), ale w końcu cisnąłem w dobrym kierunku. Wzdłuż drogi był kanał z wieloma słuzami po którym „ciągnęły” się jachty. Klimat jak na Mazurach. Jechało się GIT, bardzo mały ruch, mijałem bez większych problemów kolejne małe miścinki. Im dłużej jechałem tą drogą, tym coraz mniej widziałem ludzi, a droga stopniowo zaczęła się zwężać. Wjechałem w pasmo wzgórz. Zakręty były coraz ostrzejsze, a odcinki prostych krótsze. Jechałem w stylu 2-4 bieg, czyli wolno. W tych górkach zobaczyłem, że zaczyna się jesień w Europie. Wcześniej było ciągle gorące lato. Tutaj na jezdni leżała masa liści, które fruwały w górze po przejechaniu mojego BIG`osa. Całe szczęście że było sucho, w czasie deszczu byłoby niewesoło.

Po jakimś czasie dojechałem do punktu widokowego z którego roztaczał się fajny widok całej okolicy. Czuję się jak w naszych Sudetach.



Panorama z punktu widokowego

Cyklem kilka fotek i ruszyłem dalej. Po dojechaniu do St.Pons-de-Thomieres skręciłem w kierunku na St. Pierre przez Lacaune. Wyjechałem już z lasów, droga obecnie prowadziła wśród pól. Zakręty były nadal, ale z braku drzew widziałem daleko przed sobą drogę i bez obaw śmigałem na 4-5 biegu.

W tych okolicach widziałem najbardziej „ziemny” kolor ziemi. Grunt wzdłuż drogi bardzo ciemny. Wcześniej widziałem w Hiszpanii ziemię, która też miała tak wyrazista barwę, ale tam była ona czerwona.

Po osiągnięciu St. Pierre jechałem w kierunku na St. Affrique, żeby dostać się w okolice najwyższego wiaduktu na świecie w Millau.

Wjechałem więc na autostradę A75 kierując się na północ. Jadąc do wiaduktu zacząłem się powoli niecierpliwić, jechałem i jechałem a tu NIC. Mijając kolejną górkę w końcu się pokazał. Myślałem że jak na zdjęciach u dołu będą chmury. Wjazd zaczynał bez większych fajerwerków, a ja nerwowo szukałem oczyma miejsca żeby się zatrzymać i cyknąć fotkę. Po chwili, jak byłem już dobrze na wiadukcie, zobaczyłem że jestem całkiem wysoko nad terenem (droga prowadzi około 300 metrów nad ziemią). Jakoś szczególnie się nie przejąłem. Miedzy jezdnią, a przepaścią były bardzo solidne bariery, oraz ekran z grubej plexi (chyba specjalnie dla zatrzymania motocyklistów-samobójców). Dla zwiększenia powagi sytuacji cały odcinek wiaduktu jechałem stojąc na podnóżkach. Tuż za wiaduktem jest zjazd z autostrady na punkt widokowy. Obowiązkowo zjechałem. Parking był naprawdę duży. Oczywiście z mnóstwem miejsc parkingowych, ławek, toalet. Ogólnie OK. Postawiłem więc sprzęt i zacząłem się wspinać na punkt widokowy. Spocilem się przy tym okrutnie, ale w końcu doszedłem na szczyt. Widok był niezły. Wiadukt naprawdę był wysoko nad terenem. Pokręciłem się robiąc kilkanaście fotek, a przy okazji poprosiłem właściciela kilku psów o mój autoportret na tle wiaduktu.

Po zejściu na parking odwiedziłem budynek w którym była wystawa poświęcona budowie. Obok makiety zbudowanego wiaduktu były też 4 inne wersje. W sali obok był puszczany film pokazujący kolejne etapy budowy. W wejścia można było kupić koszulkę/kubek/widokówkę z symbolem wiaduktu.



Ja na tle wiaduktu

Wszystko fajnie, odwiedziłem wszystkie atrakcje zaplanowane na ten dzień, na parkingu zjadłem kilka hiszpańskich pączków (jadłem na tyle mało że ciągle miałem ich kilka), nalałem wody do plastikowej butelki (na potencjalnego „chińczyka”) i ruszyłem dalej. Z autostrady chciałem zjechać w St. Germain du-Teil, a potem jechać droga N88 na Pradelles. Po drodze minąłem jeszcze bramkę w której zapłaciłem za przejazd przez wiadukt (3,5 euro).

Zjechałem więc z autostrady w St. Germain du-Teil, początkowo było wszystko OK ale po przejechaniu 30 km nie widziałem nadal tabliczek z numerem N88, a jechałem ciągle jakimiś dziurawkami. Żeby tak miał GPS'a Kręcąc się jak „kupa w przeręblu” znalazłem w końcu właściwą drogę. Obecnie jechałem mijając co chwilę wysokie wiadukty bez dróg prowadzących na nie. Ot, takie żelbetowe stojące samotne potworki. Z racji że miałem już przejechane od poprzedniego dnia 400 kilometrów na jednym baku, zakładałem że następne tankowanie zrobię w Pradelles. Mijały kolejne kilometry, a ja nie wiedziałem jak daleko do miasta. Po 480 km postanowiłem zatankować przed Pradelles. No tak, ale po drodze nie było żadnej stacji. Pocieszałem się, że przecież mam zapasowy kanister z 2 litry paliwa. Po nawinięciu 500 kilosów zwolniłem do 90km/h i pyrkąłem dalej. W końcu DOJECHAŁEM do stacji paliw w Pradelles bez konieczności tankowania z „żelaznej rezerwy”.

Nawinałem na jednym baku 511 km i byłem dumny z „apetytu” BIG`osa.

Zatankowany, pełen zadowolenia pocisnąłem drogą N102 w kierunku Privas.

Dochodziła godzina 17 więc zaczął się codzienny wyścig z czasem i drogą, czyli jak najdalej dojechać przed nocą. Droga nadal była prawie pusta, dobrze oznakowana, i pełna szybkich zakrętów więc jechałem nonstop swoje 120. Tuż za Aubenas droga zaczęła zjeżdżać ostro w dół. Najwyższe wzniesienie na trasie wynosiło 1061 m.n.p.m (a więc nie takie wysoko), ale zjazd był naprawdę ostry. Droga wiała się wzdłuż zbocza, a znaki ostrzegały o pochyleniu 12% (!!) na odcinku 10 km (!!!). Dla porównania w naszych Tatrach, czy Alpach widziałem pochylenia 9-10% i nie sądziłem że może być jeszcze większe. Droga była wąska i kreta, czyli to co lubię najbardziej.

Dla motocykla pochylenie nie miało większego znaczenia (BIG`os ma taką kompresję że nic nie jest w stanie go rozpędzić przy zamkniętym gazie), ale jak wyprzedzałem TIR`a to starałem się jak najszybciej od niego uciec (w pamięci miałem wypadek w Grenoble).

W końcu bez większych „przygód” dojechałem do Privas, a stąd wbiłem się na autostradę A7. Sam wjazd mimo wcześniejszych doświadczeń z autostradami we Francji nieco mnie zaskoczył. Mianowicie, jak wiadomo jest ona płatna (karty wydaje automat na wjeździe), ale mi się coś ubzdurało że jest ona płatna z góry, a płaci się jakąś specjalną kartą. Sam nie wiem jak to wymyśliłem.

Czekałem więc na pierwszego wjeżdżającego. Przy okazji zsiadłem z motorka i dałem odpocząć głowie od kominiarki i kasku.

Przejechał przez bramkę jakiś Francuz, ja zobaczyłem że wszystko jest normalnie. Odpaliłem sprzęta i ruszyłem na północ w kierunku Valenci.

Kilka kilometrów po wjeździe zobaczyłem drogowskazy o niedalekim parkingu. Było koło godziny 20, nawinałem 500 klocków, więc odpowiednia pora na nocleg. Parking okazał się całkiem spoko, dużo trawy, ławeczek, WC, mało samochodów - super miejscówka na dziki nocleg.

Położyłem więc po okolicy, znalazłem fajną miejscówkę pod namiot i zacząłem rozpakowywanie. Wyczyściłem trawkę z szyszek, rozbiłem namiot, umyłem się nieco w WC'cie i zaczęło się codzienne grzanie wody na „chińczyka” + otwieranie konserwy.

Okolo 22 byłem już gotowy do spania, ale postanowiłem naciągnąć tego dnia łańcuch (w sumie jedyny raz na całym wyjeździe – „samodziałowa” oliwiarka super się sprawdza). Jakiś czas odkręcałem kufrы, potem postawiłem na centralce i zacząłem szukać klucza do poluzowania ośki. Wiedziałem że zawsze go mam przy sobie. Rozgrzebałem wszystkie możliwe zakamarki (a mam ich trochę), ale cholera nie było go ☹. Pomyślałem – podejdę do jednego z TIR'owców i pożyczę. Położyłem między nimi, ale nie widziałem żadnego (widać wszyscy spali). Na szczęście po chwili ktoś podjechał. Jeden z kierowców pomagał drugiemu zaparkować. Podchodzę więc i zaczynam „du ju spik ingiliz?”. Koleś na migi pokazuje że mało. Patrzę na rejestrację a to LITWINI ☺. Od razu poczułem się rażniej. Tym razem zaczynam „zdrawstwuј, to uże gawarisz po ruski jazyk?” Kolo się uśmiechnął i przytaknął. Było GIT. Dogałem się że potrzebuję klucza 21, pożyczyl i poszło. Odkręciłem oskę, naciągnąłem łańcuch o jeden ząbek, zakręciłem nakrętkę i było po sprawie. Oddałem klucza, podziękowałem i „uderzyłem w kimono”. Dochodziła 24.

Valence - Aalen



Zaczął się 5 dzień wycieczki na trasie Madryt -Porto - Polska

Tym razem wstałem nieco wcześniej – o 8 byłem już na nogach. Zacząłem od składania namiotu, a nie od śniadania. Po 40 minutach wszystko miałem już załadowane na BIG'osa i byłem gotowy na jedzenie. Pomyśl był dobry, bo koło 9 zaczęły się zjeżdżać na parking całe chmary ludzi, a ja mimo spakowanych gratów i tak wzbudzałem spore zainteresowanie.



Autostradowy parking rankiem

Przed 10 byłem już na trasie w kierunku na Grenoble. Początkowo jechałem autostradą A49, a następnie drogą N92. Czułem że ciepłe rejony Europy się skończyły – teraz było pochmurno i czasami padał deszcz. Z ciekawszych widoków na trasie, to widziałem ponad gabarytowy transport olbrzymich rur na lawetach, który wyprzedzałem po drodze – naczepy miały lekko koło 4m szerokości.

Po dojechaniu do Grenoble przez jakiś czas myślałem żeby zobaczyć zakręt znany z niedawnej katastrofy polskiego autokaru. Był on jednak po drugiej stronie miasta, a ja chciałem dojechać jak najszybciej do Aalen.

Przy wyjeździe z miasta w kierunku na Chambéry, zobaczyłem przy drodze obóz Cyganów. Mieszkali sobie w przyczepach na specjalnym (tylko dla nich) parkingu wzdłuż drogi. Przyczepy całkiem nieźle, stojące obok samochody również. Ciekawe tylko skąd mieli wodę i prąd ...

Pomykałem sobie drogą N6 aż do Chambéry. Tutaj miałem wjechać na lokalną drogę w kierunku na Albertville. Jak codzień pogubiłem się i na znalezienie właściwej drogi poświęciłem około 1,5 godz. A miałem taki dobry czas

Po osiągnięciu Albertville skręciłem na Ugine. Wtedy dopiero odkryłem że moja trasa przebiega u podnóża Mont Blanc. Kilka lat wcześniej podobnym „przypadkiem” jechałem trasą Gross-Glockner w Austrii ☺.

W samym Ugine zatrzymałem się na chwilę, zjadłem kilka marsów i ubrałem się cieplej. Przed sobą widziałem zamglone góry, więc byłem pewien że będzie padało.

Wystartowałem w kierunku na Chamonix-Mont-Blanc. Im dalej, tym jechałem coraz wyżej i w większej mgle. Droga jak to w górach była kręta, wąska, a na dodatek śliska. Jechałem stosunkowo wolno uważając na zakrętach (te moje ślizgające się mitasy). Z niekłamanym zachwytem patrzyłem na kierowców ciężarówek jadących z naprzeciwka „pociskających” po krętej drodze – jechali szybciej ode mnie ☺.

Motocykli było stosunkowo mało.

W rejonie St.Gervais zatrzymałem się na poboczu cykając kilka fotek.



U dołu jest St. Gervais



Gdzieś w tych chmurach jest Mont Blanc

Wjechałem na drogę N506, która prowadziła w kierunku granicy ze Szwajcarią. Pogoda była coraz gorsza, deszcz kropił non-stop.

Tuż za St.Gervais wjechałem na wiadukt, który przyprawił mnie o lekki strach. Droga prowadząca po nim wiała się kilkoma ślimakami i była coraz wyżej nad terenem. Od upadku chroniły skromne barieroporecze, uderzając w nie motocyklem pewnie by zatrzymały maszynę, ale kierowca długo by szybował w powietrzu nim spadłby na ziemię. Przejazd po tym wiadukcie wzbudził we mnie o wiele większe emocje od wiaduktu w Millau, szczególnie że było mokro, zimno i ślisko



„Wijący” się wiadukt

Od tego momentu zaczęły się prawdziwe góry. Lało jak cholera, mgła coraz większa, a przejeżdżające z naprzeciwka samochody oblewały mnie fontannami wody. Zacisnąłem (jak zawsze) zęby, mocniej chwyciłem kierownicę i OGIEŃ! Dziwnym trafem pojawiała się coraz więcej motocykli. Dominowały turystyczne enduro w całym przekroju marek, czułem się więc jak u swoich.

Po minięciu Chamonix-Mont-Blanc droga prowadziła jeszcze bardziej w górę, a dopiero od przejścia granicznego ze Szwajcarią zaczęła opadać w dół. Na granicy celnicy popatrzyli tylko na mnie i bez zatrzymywania się byłem w kraju zegarków/banków/scyzoryków. Tuż za przejściem była stacja paliw, ale ja chciałem jak najszybciej wyjechać z gór, pogałem więc w kierunku Martigny. Padało coraz mniej a tuż przed Martigny przejaśniało i zobaczyłem fajny widok.



Winnice Martigny

Czyli wyjechałem ostatecznie z gór. Po wjeździe do miasta zatankowałem na pierwszej napotkanej stacji na maxa paliwo 98 i zjadłem kilka marsów. Zacząłem liczyć odległość do Aalen i potencjalny czas dojazdu. Było kiepsko. Do Aalen było jeszcze około 600 kilometrów, a dochodziła godzina 17.

Żeby dojechać musiałem cisnąć tylko autostradami. Nie posiadając szwajcarskiej winiety, z „duszą na ramieniu” ruszyłem autostradą w stronę Lozanny. Wiedziałem że jedynie na zjazdach/parkingach policja może mnie „namierzyć” i wlepić mandat. Postanowiłem jechać przez całą Szwajcarię bez przystanków, w sumie około 250 kilometrów. Minąwszy Berno zaczęło się ściemniać, czułem się coraz pewniej ☺. Do Bazylei dojechałem już w nocy. Wjechałem do centrum szukając stacji paliw. Zatankowałem za ostatnie franki do pełna i ruszyłem w stronę granicy z Niemcami. Na granicy widząc niemieckiego pogranicznika o mało go nie wyciskałem z radości – mimo że Niemiec, to przecież nasz sąsiad (wróg ale NASZ☺). Jak zwykle granicę przejechałem nie zdejmując kasku. Wbiłem się na autostradę nr 5. Jadąc w nocy ogarniała mnie coraz większa NUDA, dla zabicia czasu machałem nogami, aż podeszwami dosięgałem nawierzchni. Wtedy po raz pierwszy od dłuższego czasu zobaczyłem polskie rejestracje, wyprzedzałem kolumnę z 10 TIR`ów na polskich blachach. Z autostrady nr 5 zjechałem w Karlsruhe, jechałem teraz na Stuttgart.

Po przejechaniu kilku kilometrów autostradą nr 8 zatrzymałem się na chwilę na stacji paliw. Było zimno, mimo włączonych grzanych manetek miałem zgrabiałe dłonie. Dochodziła godzina 23, a do Aalen miałem tylko 150 km.

Odsapłem chwilę i ruszyłem dalej. Mimo śledzenia właściwego zjazdu z autostrady w kierunku na centrum Stuttgartu, skręciłem w złą stronę. Chwila nerwów, zawróciłem na następnym węźle i po chwili byłem w centrum. No i się zaczęła JAZDA. Znalazłem właściwą drogę nr 27 i byłem pewny że jazdę we właściwym kierunku czyli na północ. Wyjechałem z miasta, ale coś nie zgadzały mi się nazwy miast na drogowskazach. Dla pewności zacząłem szukać kompasu (zawsze go mam ze sobą). W końcu go wygrzebałem ale „zdechła” mi latarka. W ciemnościach grzebałem w torbach pamiętając gdzie mam zapasowe baterie. Znalazłem, odpaliłem latarkę i się wnerwiłem – byłem na drodze 27, ale na południu miasta. CHOLERA JASNA. Zawróciłem i jadę z powrotem, nadal widzę że coś jest nie tak z kierunkiem. Po kilku kilometrach przecieram oczy ze zdumienia – wróciłem na poprzednią autostradę nr 8 i to nie wiem w jaki sposób. Znów wjeżdżam do miasta, szukam drogi, coś znajduję, jadę dalej, znów wracam na autostradę. Zaczyna mnie ogarniać rozpacz. Klnę pod nosem i jadę dalej. W końcu po 2 godzinach jazdy po całym mieście znajduję 27`ke i pilnując jej jak oka w głowie i patrząc na kierunki świata jadę naprzód. Gdy dojechałem do skrzyżowania z drogą nr 29 w kierunku na Aalen czuje się bosko – DAŁEM RADE ☺.

Powoli dochodzi 3 w nocy, a do Aalen mam tylko 70 kilometrów. Z wielkim uśmiechem cisnę dalej. Na drodze w mijanych miastach pusto więc jadę nonstop 120-130. Do Aalen wjeżdżam przed 3. Wyjmuję mapkę stworzoną przez Jarka i cisnę przez centrum szukając Bohmerwaldstrasse. Mapka jest OK, ale dla kogoś kto jedzie autostradą z Wurzburga na Ulm. Błądzą więc po mieście i nie mam pojęcia gdzie jestem ☺ (jak zwykle). Na szczęście widzę jakiegoś „niemiaszka”, podjeżdżam, zatrzymuje się, zdejmuję kask, witam i pytam się o poszukiwaną Bohmerwaldstrasse. Niemiec (całkiem nieźle pijany) długo mi coś tłumaczy, że nie też nie wie gdzie to jest. Choinka, jest kiepsko. Pytam się czy wie gdzie jest Kaufland (jadąc DO Hiszpanii robiliśmy tam zakupy i jest całkiem blisko chaty Kaśki i Jarka). Niemiaszek uśmiecha się i pokazuje przed siebie - Kaufland jest 200-300 metrów stąd. SUPER!!

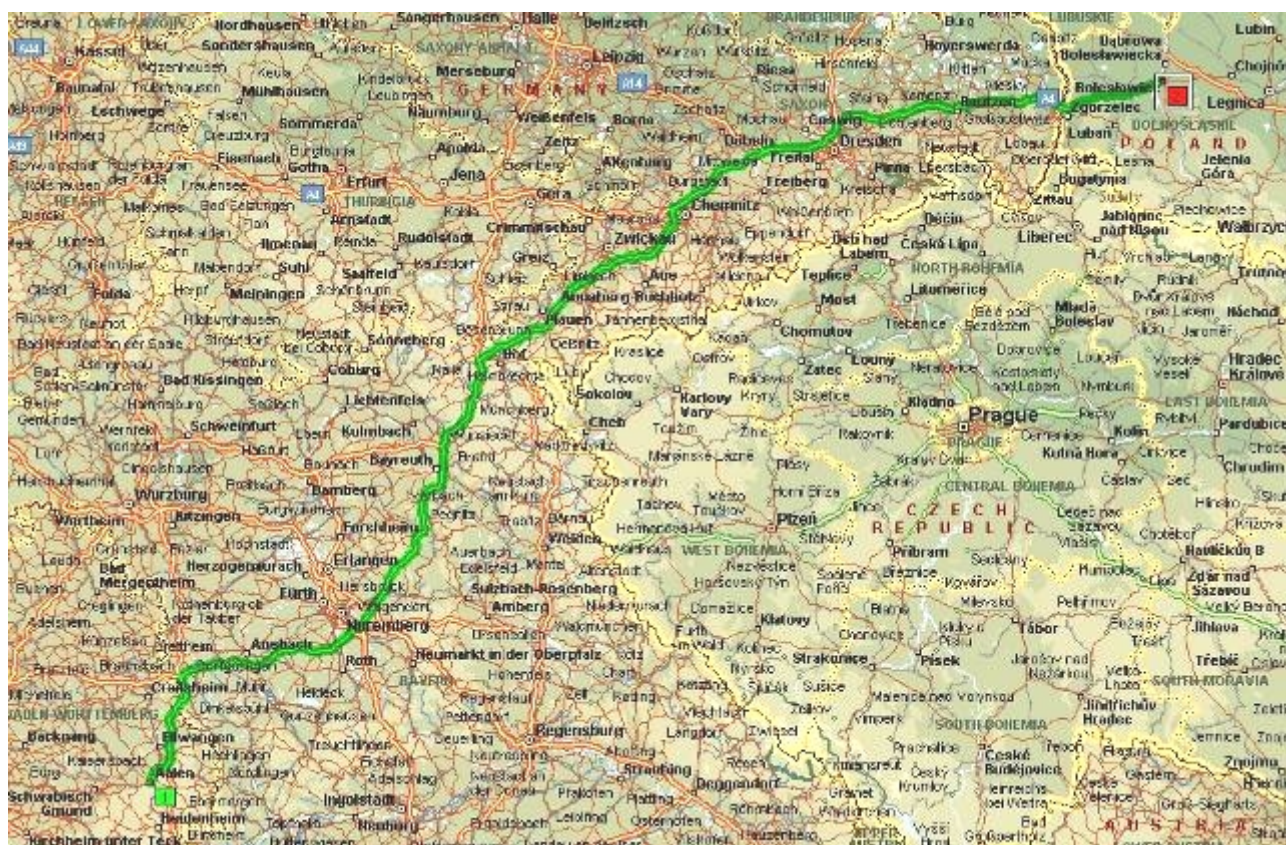
Jadę w kierunku sklepu, ale widzę że jestem z jego innej strony. Objeżdżam go dookoła i poznaje okolice ☺. Teraz to już nie ma bata – trafię ! Pod poszukiwany blok dojeżdżam po 3 w nocy, w oknach ciemno... W czasie ściągania z motorka gratów, z klatki wychodzi Jarek – jest radość. Po chwili wszystkie graty są u nich na chacie, a na mnie czeka kolacja. Do dzisiaj jestem im wdzięczny za to że czekali na mnie i nie tracili nadziei że dojadę ☺. W końcu mogę się ogrzać, najeść, wypić piwko, pogadać z kimś po Polsku.

Po opowiedzeniu najważniejszych wrażeń, myje się i zasypiam spokojny o to, że rano nie będę musiał znowu związać mokrego namiotu. W tym dniu przejechałem 950 km w 17 godzin. Po raz kolejny, z powodu szukania właściwej drogi i braku GPS'a straciłem mnóstwo czasu....

Na szczęście dojechałem cały i zdrowy, a motorek nadal spisywał się dzielnie.

Do Bolesławca zostało mi tylko 570 klocków i to autostradami, a więc niemal „spacerek”.

Aalen - Bolesławiec



Poranek był całkiem inny od tym z poprzednich dni. Łazienka, śniadanie, ciepło i bez obaw o deszcz – CYWILIZACJA. Wstałem około 14, zjadłem przygotowane przez Kasię śniadanie i zacząłem nosić graty na moto. Do domu zostało mi około 600 km i to nonstop autostradami, więc bułka z masłem.

Chwile po 15 byłem już spakowany i gotowy do dalszej drogi, pożegnałem się z gospodynią (Jarek był w pracy), odpaliłem sprzęt i ruszyłem ☺.

W Aalen tego dnia padał drobny deszcz (podobno jest to standard). Mało więc przyjemnie. Tuż przed wjazdem na autostradę zatankowałem na maxa i ruszyłem w stronę Nurnberg. Z każdym kolejnym kilometrem jazda była coraz bardziej nudna. W czasie tak monotonnej jazdy zajęty byłem myśleniem jak nie zasnąć, czy wszystkie elementy motorka odpowie dno dobrze „się kręć” i kiedy będę na tyle głodny żeby się zatrzymać na jedzenie.

Po jakiejś godzinie skręciłem na Hof. Dalej nuda. Potem Zwickau, Chemnitz i Drezno.

Widząc drogowskazy na Drezno czułem się jak na progu domu. Byłem już tak blisko....

W Dreźnie zatrzymałem się dotankować paliwko. W czasie lania podjechał do mnie Czech na Aprili CapoNord. Czesi „znają się na rzeczy” bo od razu podszedł i porozmawialiśmy chwilę o tym kto gdzie byłem (wracał z Korsyki). Myślę że też miał kiedyś BIG`osa – z autopsji wiem że każdy z czeskich posiadaczy turystycznych enduro miał wcześniej DR 750/800 ☺.

Tuż za Dreznem miałem pierwszą (i na szczęście ostatnią) awarię techniczną – przestał działać prędkościomierz. Do granicy z PL dojechałem po zmroku. Odprawa minęła szybko, ale tym razem musiałem pokazywać paszport i zdejmować kask. Po naszej stronie zadzwoniłem do rodziców że jestem już w kraju i wszystko OK.

Z granicy ruszyłem do Bolesławca. Ta, tak dziurawych dróg nie ma w całej Europie. Remontowana „4” wielokrotnie była zakorkowana, a mi specjalnie nie chciało się przeciskać w korku między ciężarówkami. Stałem więc w korku. Do Bolesławca dojechałem około 20. Byłem w DOMU ☺.

Cały wyjazd oceniam na 102! Jazda w grupie i solo była super. Nie psuły się motorki, pogoda była OK. (mało padało i było ciepło choć nie gorąco), nie spotkały nas żadne „przygody”. Nie było jakiś nieporozumień między uczestnikami wycieczki, a wieczorne „popijawki” zawsze były wesołe i nie powodowały porannych problemów ze wstawaniem.

Przy okazji pisania chciałbym podziękować swojej Agnieszce i rodzinie (za wyrozumiałość dla moich „wyskoków”), całej ekipie MotoJary (za super towarzystwo), Zielakowi (za fachowe zakucie łańcucha w dniu wyjazdu) i wszystkim napotkanym na drodze rokersom (za duchowe wsparcie) Oi!

DO ZOBACZENIA NA DRODZE

PODSUMOWANIE:

Kto	Leon
Zawód	Kierownik Budowy
Data urodzenia/narodowość	1978 Polak
Poprzednie wyprawy	Chorwacja, Włochy, Węgry
Ten wyjazd	Niemcy, Austria, Szwajcaria, Lichtenstein, Włochy, Francja, Monako, Hiszpania, Portugalia, Andorra
Czas wyjazdu	pocz. września 2007
Ilość w grupie	1 maszyna, 1 koleś
Czas trwania wyjazdu	19 dni
Dystans przejechany	8.000 km
Koszt (z paliwem bez amortyzacji)	Okolo 2,5 tys PLN
Najlepszy dzień	Dzień spotkania z Agą
Najgorszy/najtrudniejszy dzień	Wyjazd z Andorry
Najlepsze miejsce	Kamping „Florida” we Francji
Największy ból	Nie zastałem pana Moty w siedzibie Mota-Engil w Porto
Największy błąd	Brak GPS`a
Najmilsze zaskoczenie	Czynny kamping w Quillan
Choroby, dolegliwości	Brak
Inne planowane wyjazdy	Rumunia, Norwegia, Kazachstan
1 rada podróżnicza	Na dalekie, samotne wyjazdy GPS to podstawa
Motocykl	Suzuki DR 800 `96
Przebieg	Ponad 42 000 km
Modyfikacje	Gmole, centralna podstawka, grzane manetki, filtr K&N, wydech Laser ProDuro, woltomierz, całe mnóstwo schowków
Modyfikacje jeszcze wskazane	Wymiana motoru
Rodzaj bagażu	Boczne kufrы aluminiowe, kufer centralny, torba na bak, boczne torby na baku
Typ opon	Przód i tył Mitas E09
Ilość kapci	0
Najslabszy punkt motoru	Moc
Najmocniejszy punkt motoru	Ładowność
Ilość wypadków	0
Ten sam motor następny?	Nie
1 rada motocyklowa	Sprawne na 100 % moto na którym można zawsze polegać