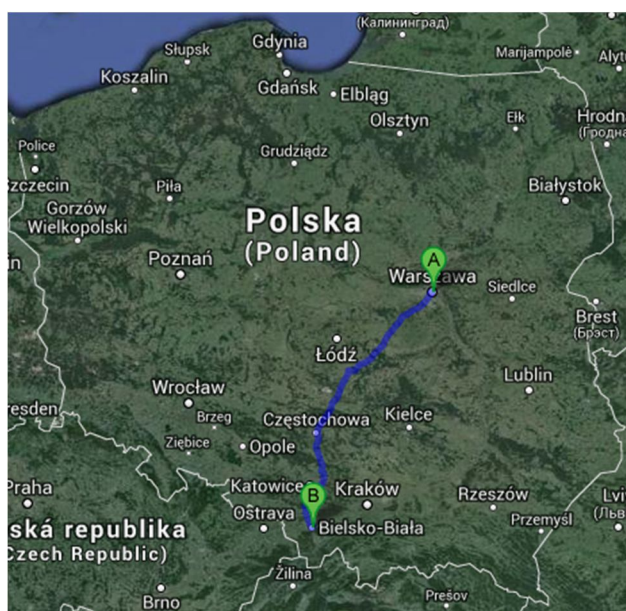


W 30 dni dookoła Półwyspu Iberyjskiego, czyli korrida, porto oraz kameleony

Pomysł na ten wyjazd zrodził się w mojej głowie około 2010 roku, kiedy to wraz z dziewczyną wybraliśmy się na wycieczkę na południe Hiszpanii. Pomyślałem sobie, że fajnie było by przyjechać tutaj na motocyklu. Jak wiadomo od pomysłu do realizacji nie zawsze jest krótka droga. W moim wypadku była ona bardzo długa, kręta i cholernie wyboista :D. Dokładnie trzy lata zajęło mi przekonanie mojej dziewczyny oraz naszych rodzin do tego przedsięwzięcia. Początkowo wszyscy myśleli, że oszalałem. Nie pomagały tłumaczenia, że nie jestem samobójcą, a jazda po drogach na zachód od Polski jest zdecydowanie bardziej bezpieczna od tych w naszym rodzimym kraju. Na szczęście z czasem mój upór zaczął przynosić rezultaty i krok po kroku rodzinka oswoiła się z moim pomysłem. Ostatnią osobą, którą przekonałem do tego wyjazdu była oczywiście moja współpasażerka Gosia. Niestety konieczna okazała się zmiana motocykla z poczciwego trampusia na paliwożerne wiaderko, ale jak to mawiają „cel uświęca środki” ☺.

Pierwsze przygotowania zostały poczynione już w marcu. Motocykl przeszedł dogłębny przegląd (z dużym udziałem pracy własnej mojego taty ☺). Dokonane zostały niezbędne regulacje, a wszystkie konieczne materiały eksploatacyjne poszły do wymiany. Pozwoliło mi to bezstresowo przejeździć do końca lipca, kiedy to o mały włos kamień o wielkości piłki futbolowej (leżący na środku Trasy Armii Krajowej w Warszawie [sic!]) nie przekreślił planów wyjazdowych. Na szczęście obyło się na chwili strachu i konieczności łatania osłony silnika, ale nie zniechęciło mnie to do realizacji mojego marzenia. Drugie podejście do serwisu było tylko formalnością. Wymiana opon, oleju i motocykl był gotowy do drogi. W ciągu ostatnich dwóch dni przed wyjazdem udało się jeszcze przerobić wodoszczelne worki Crosso na sakwy mocowane na gmołach. Ta kreatywna przeróbka wzbudziło wielkie zainteresowanie wśród naszych sąsiadów zza odry, ale o tym później.

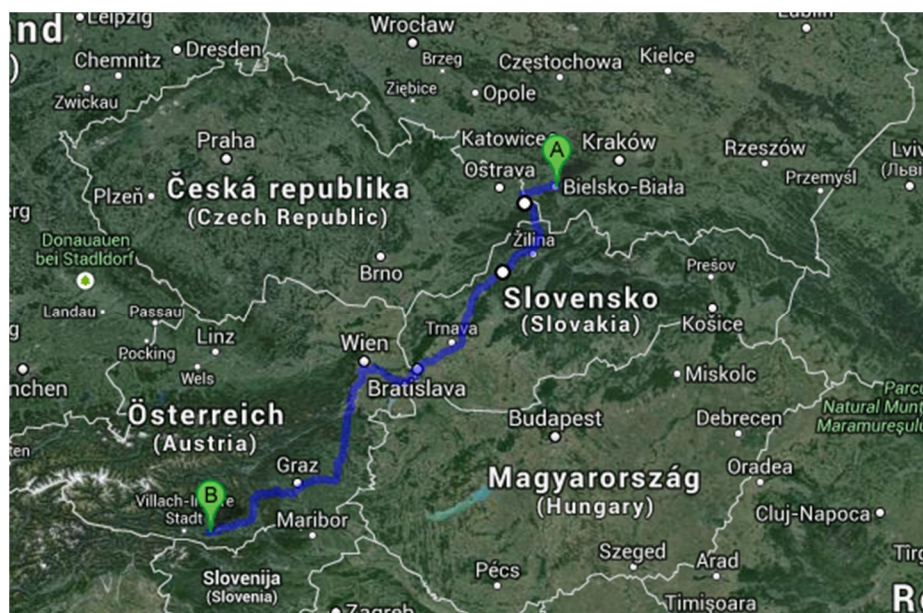
Dzień 1 Warszawa - Bielsko-Biała (350km)



Zgodnie z radą bardziej doświadczonych podróżników pierwszy dzień wyjazdu potraktowaliśmy ulgowo. W naszym wypadku miało to szczególne uzasadnienie, ponieważ nasz pojazd bardziej przypominał wóz cygański, niż jakikolwiek jednoślad. Na szczęście obawy okazały się bezpodstawne. Żaden pakunek się nie przemieścił, a rowerzyści nie wpadali do rowu od zawirowań powietrza :D. Dodatkowo motocykl po załadowaniu, dzięki akcesoryjnej sprężynie zawieszenia przestał wyglądać jak przyczajony jamnik.



Dzień 2 Bielsko-Biala - Keutschach Am See (712km)

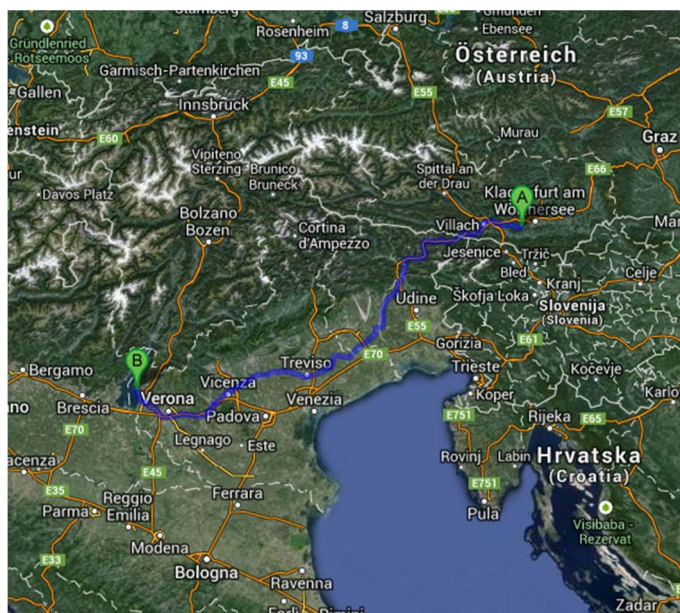


Dzień drugi rozpocząłem od wielkiej chęci zjedzenia knedliczków. Plan ten został niestety zaprzepaszczonej przez moją łatwowierność, która została bezczelnie wykorzystana przez nawigację GPS. Niestety po przekroczeniu granicy w Cieszynie to cholerne urządzenie (tak będę dalej w tekście nazywał nawigację GPS) postanowiło zamiast jechać przez Czechy, pokonać największe korki w Słowacji występujące w godzinach porannych na drodze numer 11 na Żylinę. Dodatkowo atmosferę podgrzewały grzane manetki pewnej znanej firmy, które po kontakcie z obfitym deszczem postanowiły usmażyć mi ręce (pomimo wyłączanego sterownika). Na szczęście napiętą atmosferę udało się rozluźnić poprzez postój na stacji benzynowej połączony z posiłkiem, miłą pogawędką oraz modernizacją instalacji elektrycznej motocykla.



Dalsza część podróży tego dnia przebiegła pomyślnie. Udało nam się nawet zweryfikować w praktyce pewną zasadę poznaną na przedmiocie „przyroda” w podstawówce. Otóż temperatura rzeczywiście spada wraz ze wzrostem wysokości n.p.m. Przekonaliśmy się o tym boleśnie pokonując alpejskie przełęcze bez ubierania odpowiednich ciuchów (jak się potem okazało nie ostatni raz na tym wyjeździe). Pomimo chłodku i częstych postojów dotarliśmy na kemping o rozsądnej porze, co pozwoliło na rozbicie obozowiska bez budzenia całej okolicy.

Dzień 3 Keutschach Am See – Garda (383km)



Poranek tego dnia był bardzo przyjemny. Udało nam się nawet wstać przed budzikiem. Kemping jak na Austrię przystało był bardzo schludny i czysty. Dbała o nią przemiła obsługa, która od 7 rano jeździła mini traktorkiem z silnikiem diesla wywożąc wszelkie śmieci.



Po wyjściu z namiotu me oczy uraczył taki oto piękny widok:



Okazało się, że na stanowisku obok stoi piękne czerwone Ferrari ;) Właściciel takiego auta chyba musiał mieć kaprys, żeby spać na kempingu. Inaczej nie jestem w stanie sobie tego wytłumaczyć, bo w końcu kto bogatemu zabroni? ;) Pozostałe widoki też były nienajgorsze.





Po miłym śniadanku w towarzystwie lokalnych kaczek ruszyliśmy dalej.





Planem na ten dzień było omijanie autostrad. Jak się potem okazało plan był słuszny, ponieważ autostrady we Włoszech są bardzo drogie. Dzięki tej decyzji udało nam się przejechać sporo malowniczych odcinków przez Alpy, które ominęły by nas zapewne gdybyśmy pojechali autostradą





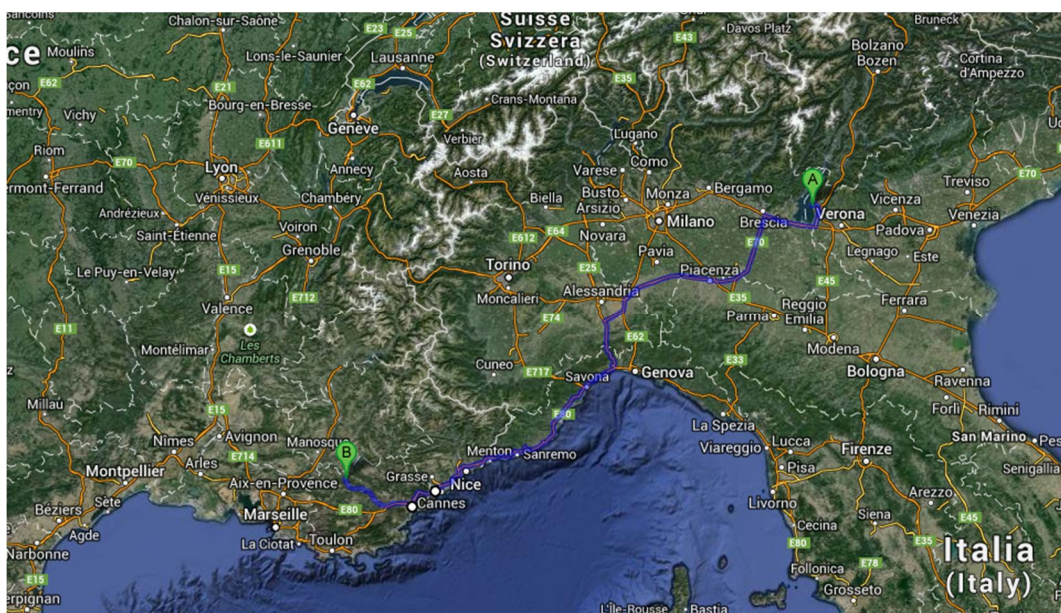


FILMIK: <http://youtu.be/lrYYwCeMvV4>

Na kemping przy jeziorze Garda dotarliśmy w godzinach popołudniowych. Upał, kręte drogi oraz setki skrzyżowań o ruchu okrężnym wycisnęły z nas siódme poty. Na szczęście na drugim kempingu udało nam się znaleźć wolne miejsce. Zanim zdążyliśmy się dobrze rozgościć dołączyła do nas Niemka z którą zdecydowaliśmy się współdzielić parcelę w celu redukcji kosztów noclegu. Jak się potem okazało była to rasowa podróżniczka motocyklowa. Podróżowała ona samotnie na swojej Yamasze SR500 dookoła Włoch, a w przeszłości ponad rok po Nowej Zelandii. Jak nie trudno się domyślić tematy motocyklowe towarzyszyły nam do późnej nocy.



Dzień 4 Garda - Montmeyan (604km)



Poranek tego dnia był bardzo przyjemny. Wreszcie śpiwory o komforcie ciepłym przy temperaturze 15C pozwoliły na przespanie całej nocy. Śniadanie w postaci fasolki Heinz'a było szybkie i pożywne. Rzeczona Niemka przed wyjazdem bardzo zainteresowała się konstrukcją moich toreb Crosso. Wypytywała o wszystkie szczegóły techniczne, a na koniec poprosiła o możliwość zrobienia zdjęcia. Do tej pory zastanawiam się, czy nie była czasem z Tourtecha lub podobnej firmy akcesoryjnej. Tego niestety się szybko raczej nie dowiemy. Czas pokaże :D.

Plan na ten dzień był nieco inny od dnia poprzedniego. Wspólnie zarzuciliśmy pomysł jazdy po drogach lokalnych na rzecz autostrad. Jak się potem okazało ta przyjemność kosztowała dość sporo, bo 37e za około 300km drogi. Dodatkowo mój paliwożerny motocykl postanowił wypić prawie całe paliwo na wysokości Księstwa Monaco. Skutkowało to koniecznością zatankowania paliwa w cenie jak poniżej:



Całe szczęście, że z tej rozpaczy nie zdecydowałem się na zatankowanie siebie na tej stacji. Mogło by wyjść jeszcze drożej.

Dalsza część podróży tego dnia przebiegła znośnie. We znaki dawał się upał, korki oraz silny wiatr, który w połączeniu z moim kiepsko wyciszonym kaskiem szczękowym średniej klasy robił mi z mózgu galaretę. Na jednym z postojów przy autostradzie zdecydowaliśmy się poszukać kempingu. Jak się potem okazało jednego z najładniejszych na całej trasie. Okazało się też, że to cholerne urządzenie (GPS) posiada funkcję wyszukiwania kempingów. Za jego pośrednictwem dotarliśmy do kempingu w miejscowości Montmeyan w międzyczasie przejeżdżając przez najpiękniejsze francuskie wsie jakie kiedykolwiek widziałem w życiu o zachodzie słońca (Polecam). Po rozłożeniu namiotu szybko poszliśmy spać.

Dzień 5 Montmeyan (0km)

Dzień rozpoczęliśmy od pysznego śniadania. Nie obyło się oczywiście bez drobnych pomyłek spowodowanych niezajomością języka francuskiego. Otóż zakupiony dżem okazał się w rzeczywistości jedzeniem dla dzieci w postaci czegoś przypominającego mus jabłkowy. Nie przeszkodziło nam to jednak w zjedzeniu go na deser :D.



Kemping okazał się być usytuowany na zboczu wzniesienia w pobliżu budowli przypominającej zamek z dwiema wieżami. Na terenie znajdowała się restauracja oraz basen. Całość zrobiła na nas bardzo pozytywne wrażenie. Oto kilka fotek z tego miejsca:

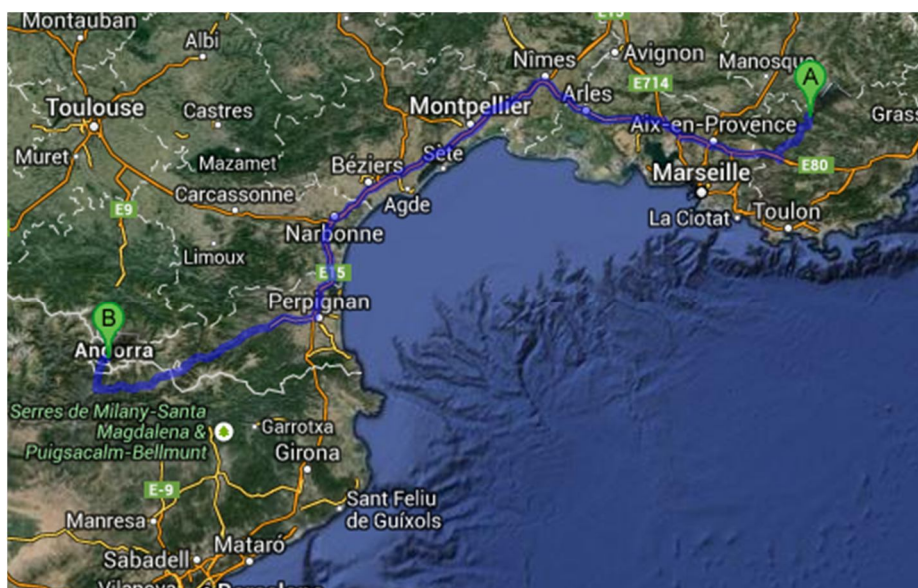




Cały dzień spędziliśmy zbierając siły przed kolejnym etapem podróży. Okoliczne miasteczko Montmeyan okazało się wdzięcznym miejscem do spacerowania ze względu na małą powierzchnię i sporą liczbę klimatycznych zaułków.



Dzień 6 Montmeyan – Andora (543km)



Na ten dzień zaplanowaliśmy nocleg w Andorze. Trasa przez Francję przebiegała pomyślnie nie licząc upału oraz nieskończonej liczby bramek na autostradzie. Co ciekawe wszyscy lokalni motocykliści stali posłusznie w kolejkach sprawdzając możliwości układów chłodzenia swoich motocykli. Nie pozostało nam nic innego tylko czekać razem z nimi ;). Po kilku godzinach jazdy pierwszy raz ujrzałem Pireneje na własne oczy. Początkowo był to mały punkt na horyzoncie, który z czasem stawał się coraz większy i większy. Żałuję tylko, że nie udało mi się uwiecznić tego na zdjęciu, ale niestety nie było możliwości zatrzymania się na autostradzie. Kilometry uciekały szybko, a autostrady zamieniły się w kręte górskie drogi.





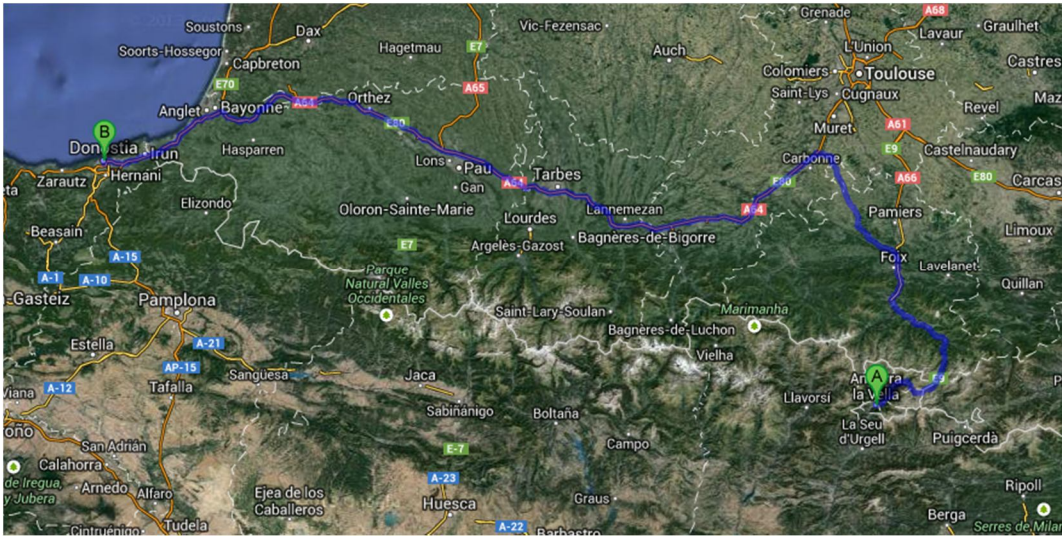
Przy jednym z postojów mój obładowany motocykl zwrócił uwagę pewnej grupy Niemców podróżujących na GS-ach. Nie kryli zdziwienia ładownością pocziwego staruszka. Zdumienie Niemców minęło po zobaczeniu naszej tablicy rejestracyjnej. Chyba nie pierwszy raz mieli styczność z naszą rodzimą kreatywnością ;). Po krótkiej pogawędce nie obyło się bez kilku zdjęć (Tourtech?) i każdy rozjechał się w swoją stronę.

Do Andory dotarliśmy pod wieczór. Po zameldowaniu się na kempingu wyszliśmy na wieczorny spacer. Niestety Andora La Vella nie oferuje zbyt wiele turystom rządym zwiedzania. Odnieśliśmy wrażenie, że w całym mieście największą atrakcją są wszelakiej maści sklepy i sklepiki. Niestety w niedzielny wieczór większość z nich była już zamknięta, więc nawet ich nie zwiedziliśmy. Po skorzystaniu z usług lokalnej knajpki i zwiedzeniu tak zwanego „Centro Historico” poszliśmy spać.





Dzień 7 Andora – San Sebastian (467km)



Ten dzień zaczęliśmy od lekkiego zaspania, ale nie przeszkodziło to nam w wyjechaniu o w miarę rozsądnej porze. Dla odmiany postanowiliśmy wyjechać z Andory na stronę Francuską. Jak się potem okazało była to dobra decyzja, ponieważ widoki były tego warte. Po wyjeździe z miasta pozwoliłem sobie skrócić w pierwszą lepszą drogę prowadzącą ku górze. Całkiem przypadkowo trafiłem na drogę, która poprowadziła mnie ponad 1000m w górę. Widok zrobił na nas wrażenie.





Przy zjeździe nie omieszkalem sprawdzić wytrzymałość bocznych sakw na przetarcie kładąc motocykl w zakrętach. Próba wypadła całkiem pomyślnie, ponieważ skończyło się jedynie na strachu. Po zatankowaniu do pełna tanim paliwkiem (1,3e) ruszyliśmy do granicy Francuskiej.

Opuścić Andorę można na dwa sposoby. Jeden z nich to przejazd przez góry, drugi to przejazd płatnym tunelem. Z racji parszywej pogody wybraliśmy opcję drugą. Jak się okazało nie był to zły wybór, ponieważ pogoda po drugiej stronie tunelu była jeszcze bardziej parszywa. Mgła i temperatura w okolicy 10C nie ułatwiała zjazdu z ponad 2000m n.p.m. Na szczęście po jakimś czasie się wypogodziło i nawet udało nam się cyknąć kilka fotek.





Dalsza droga przebiegała bezproblemowo. O ile jazda francuskimi autostradami nie przypadła mi zbytnio do gustu, o tyle przemieszczanie po drogach lokalnych była dla mnie czystą przyjemnością. Długie odcinki bez obszarów zabudowanych, fajny asfalt oraz co ciekawe wszechobecne postoje przy drogach wyposażone w ławki, toalety a nawet sklepy. Być może za tym kryje się także odpowiedź na nurtujące mnie pytanie „dlaczego francuskie samochody nie posiadają praktycznych uchwytów na napoje tak jak powiedzmy auta niemieckie?”. Prawdopodobnie Francuzi wolą robić sobie postoje na kawkę z termosu na pięknie przygotowanych placach zamiast chlać z papierowego kubka w samochodzie. Niestety bariera językowa uniemożliwiła mi spytnie u źródła.



Co ciekawe północ Hiszpanii przywitała nas deszczem. Nie spodziewaliśmy się tego po tym kraju, a w szczególności nie na początku września. Jak się potem okazało, po rozmowie z

lokalnym mieszkańcem, taka pogoda jest tam całkowicie normalna. W przeciwieństwie do południa na północy klimat jest zbliżony do Polskiego. Mama miała rację, że podróżę kształcą!

Niestety San Sebastian okazało się całkiem dużym miastem, w którym znalezienie kempingu „na czuja” mogło by być dość trudne. Niestety to cholerne urządzenie (GPS) kolejny raz pokazało swoją złośliwość przeciągając nas po największych korkach. Nie było także pomocne w szukaniu hotelu ani pola namiotowego. W połączeniu z opadami deszczu i ze zbliżającym się wieczorem sytuacja zrobiła się trochę nerwowa. Na szczęście udało mi się dostrzec z drogi jakiś hostel w którym były wolne pokoje.

Dzień 8 San Sebastian (0km)

Poranek spędziliśmy na pogawędkach z naszym kolumbijskim współlokatorem, który mieszkał z nami w tym samym pokoju. W dniu poprzednim nie mieli żadnych dwuosobowych pokoi, więc wybraliśmy „czwórkę”. Do wyboru był jeszcze pokój 10-cio osobowy, ale podziękowaliśmy :D. Jak się potem okazało fajnie trafiliśmy, ponieważ Jhohans sporo nam popowiadał o mieście i polecił miejsca warte odwiedzenia. Przez to nie marnowaliśmy czasu na błądzenie po okolicy.

Zwiedzanie San Sebastian rozpoczęliśmy od wjazdu na punkt widokowy z którego roztaczała się panorama miasta.



Po spacerze wzdłuż plaży jako cel obraliśmy sobie fortyfikacje obronne górujące nad miastem. Długi spacer pod górę wynagrodziły nam fajne widoki.





Kolejnym punktem zwiedzania było oceanarium. Ten punkt mogę polecić każdemu. Byłem pierwszy raz w tego typu obiekcie i bardzo mi się spodobało. Prócz samych zwierząt morskich można tam prześledzić całą historię rybołówstwa w danym regionie. W ekspozycji było sporo makiet statków oraz ich wyposażenia. Naszą uwagę zwrócił szkielet wieloryba, którego gabaryty robią wrażenie.

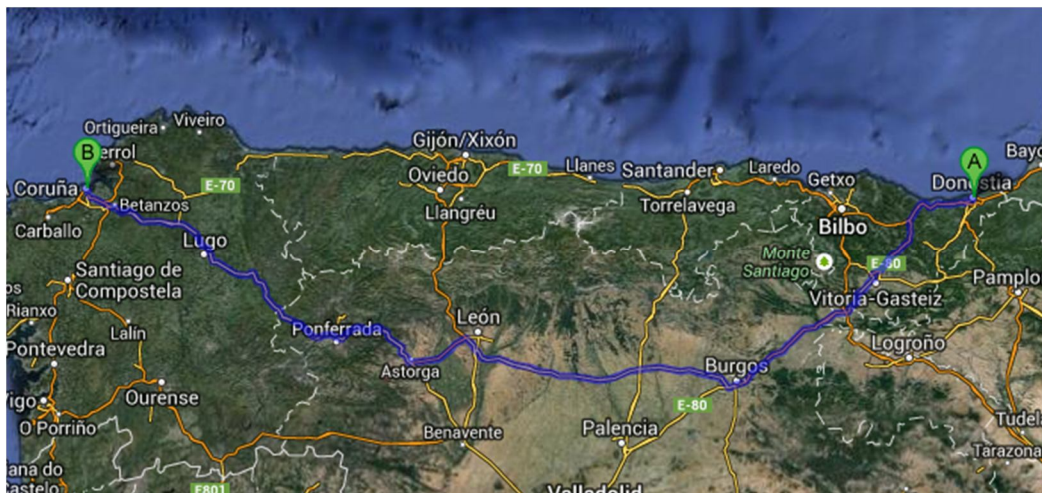




Na spacerze zeszło się nam prawie cały dzień. Udaliśmy się więc na odpoczynek do hostelu. Przed snem postanowiliśmy jeszcze zarezerwować przez internet nocleg w mieście A Coruna, do którego planowaliśmy się udać kolejnego dnia. Jakież było nasze zdziwienie, kiedy napotkany w świetlicy chłopak zaczął do nas mówić po polsku! Richard okazał się Niemcem, który podczas rocznego pobytu w Oświęcimiu nauczył się płynnie mówić po polsku. Jak łatwo się domyśleć plan wypoczynienia przed podróżą w łeb strzelił, a wieczór zakończyliśmy na długich pogaduchach połączonych z degustacją smakołyków w jednym z lokalnych barów tapas.



Dzień 8 San Sebastian – A Coruna (694km)



Pomimo wieczornego posiedzenia udało nam się wyjechać dość wcześnie rano, czyli około godziny 10. O tej porze w Hiszpanii ruch na drogach jest jeszcze bardzo mały, bo większość ludzi jeszcze śpi. Nic w tym dziwnego, skoro normalną porą na kolację jest tam godzina 23-24, a spora część ludzi chodzi spać razem z pierwszymi promieniami słońca.

Trasa przebiegła bardzo sprawnie nie licząc małego incydentu związanego z paliwem. Z powodu nieczynnej stacji benzynowej byłem zmuszony przejechać ponad 60km od momentu zapalenia kontrolki rezerwy do momentu tankowania. W tak zapakowanym motocyklu było to dość ryzykowne, ale na szczęście udało się dojechać do stacji. Całą trasę udało nam się przejechać w 7 godzin jadąc z dozwoloną prędkością, co przy dystansie 100km dało średnią prędkość 100km/h. Chciałbym żeby w Polsce kiedyś powstała infrastruktura drogowa dające takie możliwości.



Po przyjeździe zameldowaliśmy się w nowym lokum i wyszliśmy na zwiedzanie okolicy. W pierwszej kolejności udaliśmy się na kolację do polecanego przez właścicielkę naszego mieszkania baru Tapas. Był on w zupełnie innym stylu niż ten w San Sebastian. Całość przypominała bardziej nowoczesny klub niż tradycyjną hiszpańską restaurację. Zamówienia dokonywało się poprzez wypełnienie specjalnego formularza, na którym należało się podpisać oraz zakreślić pożądane pozycje menu. Po kilku minutach wyczytywano podane w zamówieniu imię i można było się zgłosić po odbiór. I tutaj mieliśmy dość zabawną sytuację. O ile przeczytanie imienia Gosia nie sprawiło Hiszpanowi większego problemu, o tyle zamiast Jędrzej usłyszeliśmy w głośnikach coś bardziej przypominającego trzeszczenie radia. Po kilku nieudanych próbach przeczytania barman poddał się i przyniósł zamówienie bezpośrednio do stolika. Więc kolejny raz potwierdziło się powiedzenie obcokrajowców, że „Polski język, trudna język” ☺.



Resztę wieczoru spędziliśmy na spacerze po okolicy. Poniżej umieściłem kilka zdjęć.









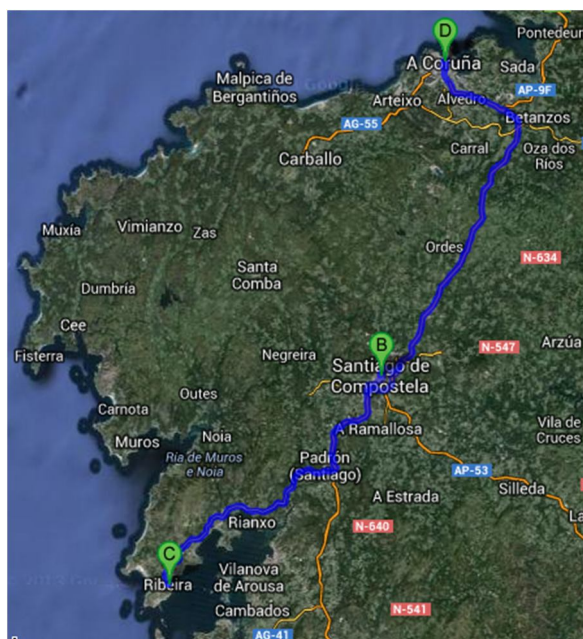
Dzień 9 A Coruna (0km)

Poprzedniego dnia udzieliła nam się mocno leniwa hiszpańska atmosfera, w związku z tym postanowiliśmy poświęcić ten dzień w całości na odpoczynek. Wygramoliliśmy się na śniadanie około 13, co okazało się dość wczesną godziną jak na posiłek. W Hiszpanii większość restauracji o tej porze serwuje jedynie napoje i przekąski. W końcu udało nam się dotrzeć do jakiegoś centrum handlowego, w którym jedyną otwartą restauracją był Burger King. Po skorzystaniu z jego oferty udaliśmy się na dalsze zwiedzanie. Esencją hiszpańskiego stylu życia przedstawia poniższe zdjęcie z godzinami otwarcia lokalnego kina. Jak widać pierwsze seanse zaczynają się około godziny 16, a ostatnie kończą się po 5 nad ranem. Ciekawe czy u nas by się sprawdził taki system?

Jedyną pożyteczną rzeczą tego dnia jaką zrobiłem było podciągnięcie łańcucha w motocyklu. Należało mu się minimum czułości po tak dalekiej trasie ;)



Dzień 10 A Coruna – Santiago de Compostela – Ribeira – A Coruna (282km)



Tego dnia z powodu planowanej podróży nie chcieliśmy ryzykować kolejnego rajdu po zamkniętych restauracjach, więc posililiśmy się śniadaniem własnej roboty. Szybkie pakowanie niezbędnych rzeczy i byliśmy w drodze. Niestety po pierwszych metrach usłyszałem niepokojący dźwięk dochodzący z układu napędowego motocykla. Było to miarowy dźwięk przypominający obcieranie dwóch elementów. Zjechaliśmy na stację benzynową i przystąpiłem do oceny sytuacji. Okazało się, że podciągnięty przeze mnie poprzedniego dnia łańcuch jest nierównomiernie wyciągnięty. W jednym miejscu luz był prawidłowy, a w innych łańcuch był napięta jak struna. Szybka diagnoza – „nie dojedziemy

do domu, trzeba będzie wymienić”. Na szczęście po poluzowaniu dało się kontynuować jazdę, a wymianę można było odłożyć na kilka dni w czasie.

Do Santiago de Compostela dotarliśmy w okolicach południa. Dało się to odczuć po skwarze jaki się lał z nieba. Po dłuższych poszukiwaniach udało nam się znaleźć parking dla motocykli w pobliżu starego miasta gdzie zostawiliśmy naszego rumaka.



Santiago de Compostela jest uznawane za miejsce spoczynku św. Jakuba apostoła. Z tego względu miejsce to odwiedza rocznie dziesiątki tysięcy pielgrzymów z całej Europy. Głównym atrakcją jest katedra znajdująca się na głównym placu miasta i to od niej zaczęliśmy nasze zwiedzanie.







Ze względu na ogromną kolejkę odpuściliśmy oglądanie relikwii św. Jakuba i skupiliśmy się na zwiedzaniu wnętrza. Trzeba przyznać, że okazały ołtarz zrobił na nas duże wrażenie. Niestety pozostała część miasta nie przypadła nam zbyt do gustu, ponieważ przypominała wielki jarmark w którym co sekundę zaczepiał nas ktoś w celu zachęcenia do kupna jakiejś pamiątki. Szybko więc wyjechaliśmy z miasta w stronę wybrzeża. Kilka zdjęć z okolicy umieściłem poniżej.



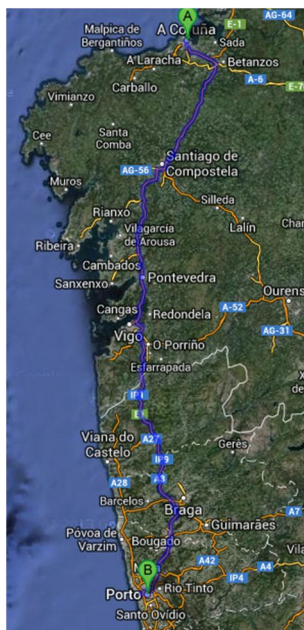




Udaliśmy się do małego miasteczka o nazwie Ribeira położonego nad brzegiem oceanu. Zostało ono nam polecone przez nauczyciela hiszpańskiego mojej dziewczyny jako miejsce

warte odwiedzenia. Niestety po przyjeździe nie doszukaliśmy się tam niczego ciekawego i po godzinnym spacerku udaliśmy się do z powrotem do A Coruna. Niestety nie mamy żadnych zdjęć z tego miejsca, ponieważ nieopatrznie zostawiłem aparat w motocyklu.

Dzień 11 A Coruna – Porto (300km)



Tradycyjnie do wyjazdu zebraliśmy się przed południem. Droga przebiegała bardzo sprawnie. Nawet udało nam się zapłacić za przejazd odcinka autostrady kartą płatniczą MasterCard. Niestety ta sztuka udała nam się tylko raz podczas całego wyjazdu dlatego uznałem, że warto o tym wspomnieć w mojej relacji. Dodatkową atrakcją podczas podróży przez Portugalię była spora liczba pożarów występujących po drodze. Od granicy do Porto naliczyłem ich około 10, z czego kilka była naprawdę solidna. Na szczęście większość z nich była oddalona od samej drogi, więc nie utrudniły nam podróży. Na kemping dotarliśmy w porze obiadowej, więc po szybkim rozładunku udaliśmy się na miasto.

W pierwszej kolejności udaliśmy się w kierunku symbolu miasta Porto, czyli mostu Ludwika I pochodzącego z 1886 roku. Konstrukcja ta była inspirowana twórczością Gustawa Eiffla, co widać na pierwszy rzut oka. Masywna konstrukcja kratownicowa wyraźnie góruje nad rzeką Duero. Jak zauważyliśmy popularny charakter tej budowli często jest wykorzystywany w lokalnych produkcjach filmowych. Nam udało się natrafić na kręcenie sceny skoku z dolnego poziomu mostu. Początkowo myśleliśmy, że to jakaś próba samobójcza, ponieważ człowieka stojącego na dolnym poziomie mostu otaczał tłum ludzi dopingujących do skoku a ruch na rzece wstrzymywała policja wodna. Na szczęście okazało się, że wszystko działo się pod okiem kamer, a główny bohater całego wydarzenia był najprawdopodobniej kaskaderem.



Kolejnym punktem zwiedzania był kościół św. Franciszka. Za drobną opłatą udostępniono nam do zwiedzania kompleks kościelny wraz z zapleczem oraz katakumbami. Niestety nie było możliwości robienia zdjęć, więc nie udało nam się uwiecznić bardzo bogato zdobionego ołtarza. Na koniec dnia wybraliśmy się na godzinny rejs statkiem po rzece Duero wzdłuż wszystkich sześciu mostów Porto. Tę atrakcję polecamy każdemu, ponieważ z wody fajnie widać całe miasto.





Dzień 12 Porto (0km)

Niedzielnny poranek rozpoczęliśmy od zwiedzania cmentarza :D. W normalnych okolicznościach raczej nie pokusilibyśmy się o zawiedzenie tego typu obiektu, ale ten w Porto okazał się wyjątkowo odmienny od tych spotykanych w Polsce. Nasze zaciekawienie wzbudziło dodatkowo fakt, że cmentarze w Portugalii nie są otwarte całymi dniami tak jak u nas. Te na które natrafialiśmy były zazwyczaj zamknięte. Ten, który odwiedziliśmy znajdował się zaraz przy kościele i zapewne z racji porannej mszy świętej był otwarty.

W pierwszej kolejności w oczy rzuciła się wielka okazałość znajdujących się tam grobowców. Praktycznie w każdym z nich znajdowała się kapliczka i miejsce do modlitwy. Pojedyncze groby też były ciekawie zdobione. Próżno natomiast było szukać na nich zniczy. Większość z nich była ozdobiona świeżymi kwiatami. Jak to mawiają „co kraj to obyczaj” ☺.





Następnie udaliśmy się na spacer wąskimi uliczkami podziwiając ciekawą architekturę miasta. W pierwszej kolejności rzuciła nam się w oczy charakterystyczna pomarańczowa dachówka, którą pokryte jest większość domów w starej części Porto. Dodatkowo część z nich ma pokryte ściany biało-niebieskimi płytkami zamiast farby. Podobno miało to ułatwić konserwację fasad, ponieważ eliminowało konieczność częstego malowania. Dość ciekawe jest to, że te wszystkie domostwa są zamieszkałe przez zwykłych mieszkańców. Nie jest to żadna enklawa bogaczy, tak jak to bywa w innych miastach. Między budynkami można spotkać bawiące się dzieci, a w oknach wiszące pranie. Co jakiś czas spotyka się małe restauracyjki w których lokalni mieszkańcy spędzają czas. Taka kombinacja czynników sprawia, że warto zgubić się na kilka godzin w tych wąskich uliczkach i poczuć klimat tego miasta.







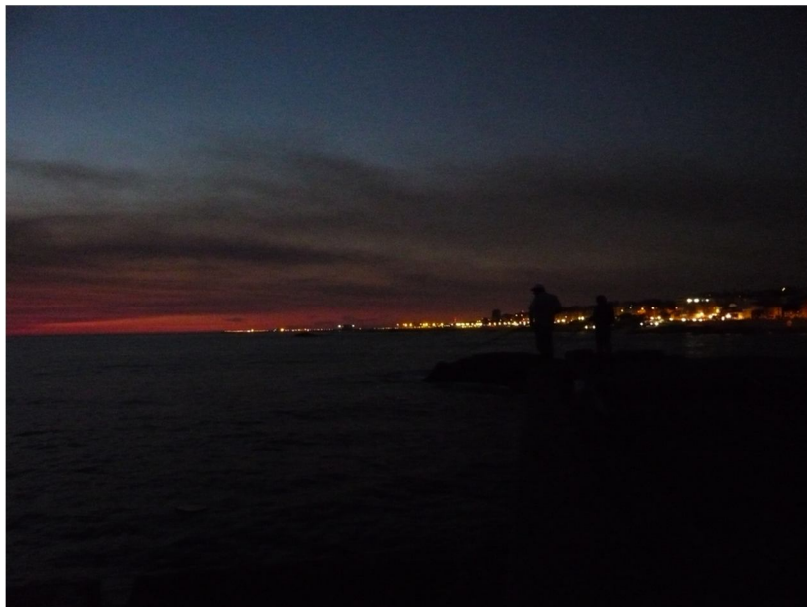


W trakcie naszego spaceru dotarliśmy do kolejki linowej, której trasa wiedzie wzdłuż rzeki. Przejazdka nią okazała się dość droga (około 5€/osoba). Warto było się zdecydować, ponieważ w cenie była degustacja porto w lokalnej restauracji :D. Widoki z kolejki były dość przeciętne, ale przynajmniej uniknęliśmy wchodzenia pod górę w drodze do motocykla.





Dzień zakończyliśmy spacerem nad oceanem. Niestety było już zbyt ciemno na robienie zdjęć.



Dzień 13 Porto - Lizbona (316km)



Trasa przebiegła bardzo szybko. Ledwo się rozpędziliśmy, a już musieliśmy hamować w Lizbonie. Oczywiście po drodze nie obyło się bez pożarów, ale tak jak wspomniałem wcześniej, to chyba normalne zjawisko w Portugalii latem. Nocleg mieliśmy zapewniony u naszego kolegi Kamila, który wraz z innymi studentami realizował w Lizbonie program praktyk wakacyjnych. Pozwoliło nam się to w późniejszych dniach dogłębnie zapoznać z życiem nocnym prowadzonym w tym pięknym mieście, za co bardzo jesteśmy mu wdzięczni. Tego dnia udało nam się jedynie zobaczyć najdłuższy most w Europie o długości 17,5km noszący imię słynnego portugalskiego odkrywcy – Vasco da Gammy. Budowla ta robi imponujące wrażenie. Samochody ciężarowe wyglądają na nim jak mrówki, a długiego końca prawie nie widać nawet na mojej kamerze z zoomem 72X. Polecam zobaczyć na własne oczy. Dodatkowo przejazd mostem jest bezpłatny przy wyjeździe z miasta. Płaci się tylko przy wjeździe. My niestety nie mieliśmy okazji się nim przejechać, ponieważ wyjeżdżaliśmy z miasta w innym kierunku.



Dzień 14 Lizbona (0km)

Wizytę w Lizbonie warto rozpocząć od zapoznania się z lokalną tradycją deserową, która w porównaniu do hiszpańskiej jest zdecydowanie bardziej rozwinięta. Królują ciastka i desery oparte na jajkach. Jednym z nich są słynne Pasteis de Belem serwowane o cukierni o tej samej nazwie, która jest najstarszym obiektem tego typu w Lizbonie. Same ciastka są mini tartami z budyniem, posypane cukrem pudrem i cynamonem. Niestety receptura jest ściśle strzeżona i ciężko będzie zrobić coś takiego w domu.





Spore wrażenie zrobił na nas klasztor Hieronimitów wybudowany na cześć szczęśliwego powrotu Vasco da Gamy z Indii. Jest to wielka bogato zdobiona budowla znajdująca się nieopodal wcześniej wymienionej cukierni. Niestety nie mieliśmy czasu na zwiedzenia całości, więc po obejrzeniu budynku z zewnątrz poszliśmy dalej.

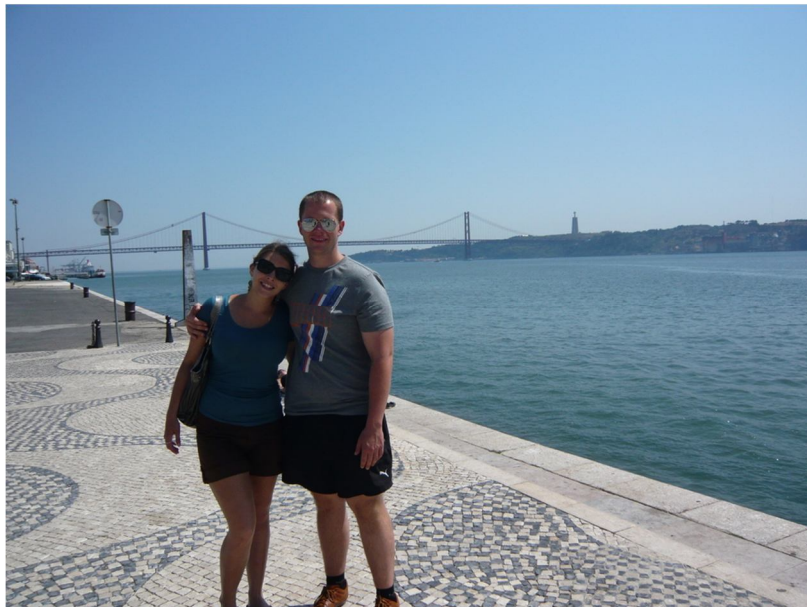


Kolejnym punktem naszej wycieczki był pomnik odkrywców zbudowany na cześć wielkich postaci z ery odkryć geograficznych. Jest to budowla o wysokości 50 metrów w kształcie karaweli otoczonej przez zasłużonych ludzi. Przed samym pomnikiem znajduje się marmurowa posadzka przedstawiająca mapę i trasy portugalskich odkrywców.





Stojąc przy pomniku dało się zauważyć drugi najsłynniejszy most Lizbony, czyli Most 25 kwietnia. Jest to ciekawa budowla będąca kopią mostu Golden Gate z San Francisco, która na dodatek jest od niego dłuższa.



Na koniec udaliśmy się do muzeum kombatantów przy którym znajduje się dość ciekawy pomnik. Przy okazji byliśmy świadkami zmiany warty, ale ta nie była zbyt widowiskowa. Upał mocno dawał się we znaki, do tego stopnia, że żołnierzom zaczęły się plątać nogi. Na szczęście skończyło się tylko na zgubieniu rytmu przez jednego z wojskowych ;).



Dzień 15 Lizbona (0km)

Za radą naszych znajomych tego dnia zaplanowaliśmy sobie wycieczkę z przewodnikiem po Lizbonie. Jest to ciekawy projekt o nazwie "Free walking tour" w którym przewodnik oprowadza turystów po mieście w którym mieszka całkowicie za darmo. Wyjście takie zajmuje około 4 godzin podczas których można się dowiedzieć wielu ciekawych informacji z pierwszej ręki. Całość przeprowadzana jest w języku angielskim, który Portugalczycy w przeciwieństwie do Hiszpanów, znają dość dobrze. Na koniec każdy z uczestników może się zrewanżować przewodnikowi dowolną kwotą pieniędzy, wedle uznania. Na wstępie dodam, że wszystkim gorąco polecam taką formę zwiedzania.

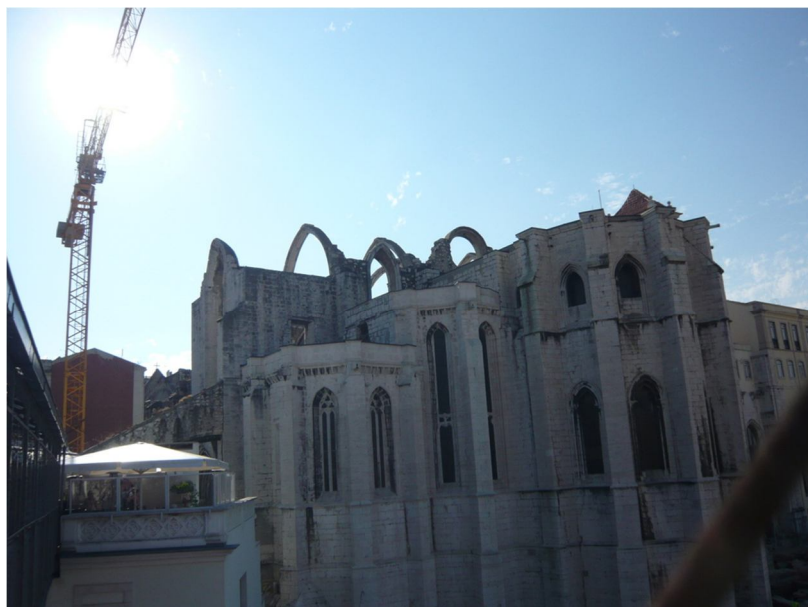
Zwiedzanie zaczęliśmy od podziwiania architektury. Tak w porównaniu do Porto jest trochę bardziej nowoczesna. Przestrzenie między budynkami są znacznie większe, a większość ulic krzyżuje się pod kątem prostym. Różnica ta wynika z faktu, że większość miasta została zburzona w wyniku potężnego trzęsienia ziemi w 1755 roku. Część fasad budynków jest pokryta biało-niebieskimi płytkami, podobnie jak w Porto.







Kolejnym punktem zwiedzania był kościół Karmelitów, który w wyniku wielkiego pożaru w 1988 roku stracił dach. Niestety budowla ta nie została odbudowana do tej pory nad czym bardzo ubolewał nasz portugalski przewodnik.



W pobliżu znajdował się także jak to powiedział nasz przewodnik „pomnik typowego Portugalczyka” przedstawiający człowieka średniego wzrostu, z zarostem na twarzy. Trzymany w prawej ręce los na loterie symbolizował umiłowanie narodu do tego typu gier losowych, a wyciągnięta lewa ręka do pięknych kobiet ;).



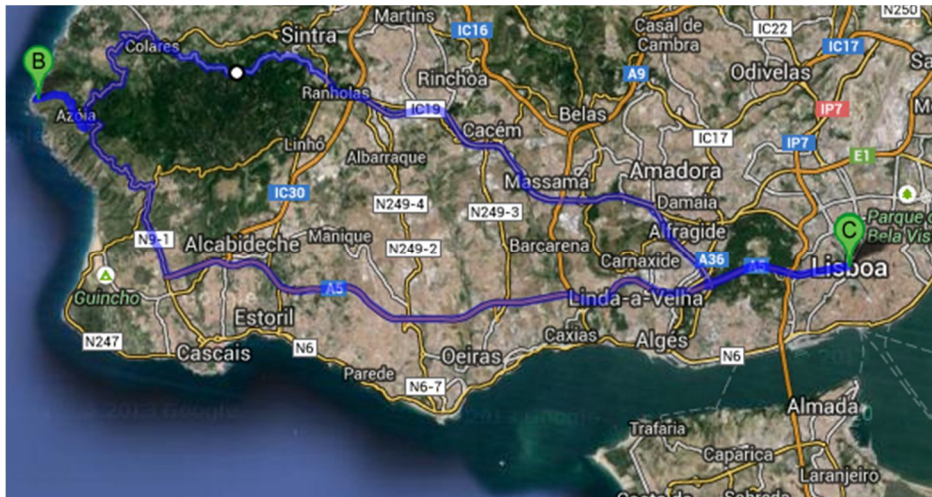
Przewodnik pokazał nam jeszcze kilka ciekawych miejsc związanych z historią miasta oraz ciekawostek takich jak dom na uboczu, w którym właściciel trzymał swoje koguty na dachu. W sumie to dobry pomysł na zagospodarowanie przestrzeni w mieście. Może warto go zastosować u nas?







Dzień 16 Lizbona – Cabo da Roca - Lizbona (80km)



Plan na ten dzień nie był bardzo ambitny, ponieważ nie chcieliśmy się zbyt forsować przed podróżą dnia następnego. Z tego względu wybraliśmy się po południu w kierunku najbardziej na zachód wysuniętego przylądka Europy, czyli Cabo da Roca. Niestety pogoda tego dnia nie była zbyt słoneczna. Nie przeszkodziło nam to w zrobieniu kilku fajnych zdjęć.





Klif w tym miejscu był dość wysoki, więc widok zrobił na nas wrażenie.





Następnie udaliśmy się w kierunku dzikiej plaży o nazwie Ursa, którą polecieli nam odwiedzić nasi znajomi. Po dość kiepskiej drodze udało mi się podjechać pod samą skarpę, co trochę przyspieszyło dojście do plaży. Następnie musieliśmy zejść po zboczu urwiska po całkiem stromej drodze, co zajęło około 40min. Na szczęście wysiłek się opłacił, bo widoki były bardzo ładne. Szkoda tylko, że nie było trochę więcej słońca.



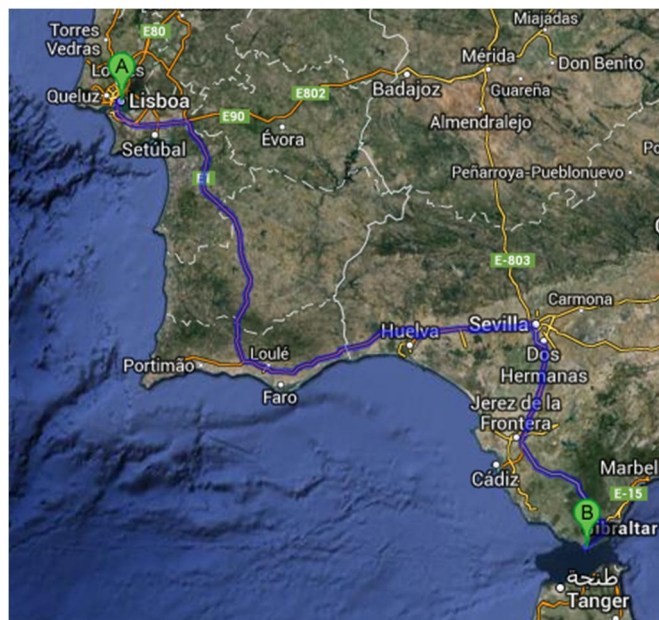








Dzień 17 Lizbona – Tarifa (663km)

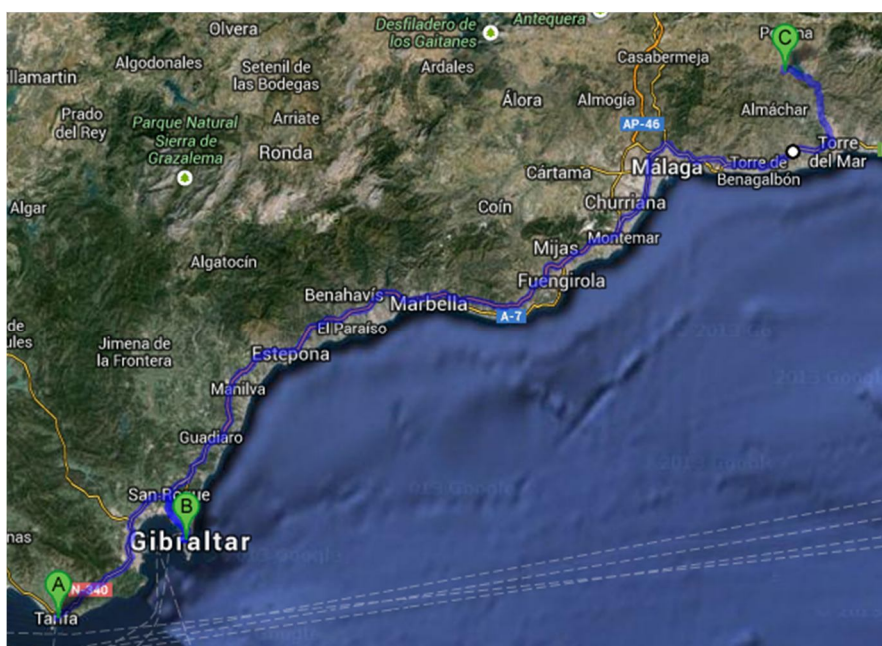


Podróż tego dnia była dość męcząca, ponieważ dogorywający łańcuch zaczynał wydawać z siebie coraz to głośniejsze odgłosy. Dodatkowo nawigacja GPS ostatecznie odmówiła posłuszeństwa wyświetlając „błąd pamięci”. Na szczęście mieliśmy ze sobą klasyczną mapę, na której zawsze można polegać. Im bliżej Tarify, tym zmagaliśmy się z większym wiatrem, co skutecznie zachęciło mój motocykl to picia bez opamiętania wielkich ilości paliwa. W miarę zbliżania do celu na horyzoncie wyrastało coraz to więcej elektrowni wiatrowych. Ostatecznie w okolicach Tarify trzeba by było je liczyć w tysiącach.



Po przyjeździe na kemping zrezygnowaliśmy z wieczornego zwiedzania Tarify, ponieważ chcieliśmy odpocząć przed wycieczką na Gibraltar. Dodatkowo kilka lat wstecz mieliśmy już okazję odwiedzić to miejsce, więc nie chcieliśmy marnować czasu.

Dzień 18 Tarifa – Gibraltar – Los Castillejos (233km)



Po porannej pobudce i szybkim śniadaniu udaliśmy się w kierunku Gibraltar. Po drodze udało nam się zaliczyć kilka fajnych zakrętów i po chwili byliśmy już na miejscu. Góra Gibraltarska jest widoczna z daleka, więc łatwo był tam trafić, nawet bez GPS'a.



Przed granicą był dość długi korek samochodów, który na szczęście udało się ominąć. Samo przejście posiadało oddzielny przejazd wyłącznie dla jednośladów. Nie omieszkaliśmy z niego skorzystać. Stojąc w kolejce zauważyliśmy, że skutery przejeżdżające przez granicę są dość skrupulatnie kontrolowane. Strażnicy zaglądali we wszystkie schowki i zakamarki. Obawiałem się tego i u mnie, ponieważ mogło by to być dość kłopotliwe przy takiej ilości

bagażu. Na szczęście pan strażnik pomyślał podobnie i po zobaczeniu paszportów i rejestracji puścił nas bez kontroli :D.

Ku naszemu zaskoczeniu, okazało się konieczne przejechanie przez pas startowy lotniska w celu dojechania do samego miasta. Przejazd posiadał szlabany podobnie jak przejazd kolejowy, które w momencie pojawienia się samolotu były opuszczane. Swoją drogą ciekaw jestem, czy gdzieś w Europie można spotkać podobne rozwiązanie.

Następnie udaliśmy się pod kolejkę linową wjeżdżającą na Skałę Gibraltarską. Po zapoznaniu się z ofertą kolejki i lokalnych przewodników wybraliśmy samodzielny wjazd motocyklem. Opcja taka jest dwukrotnie tańsza od dwóch poprzednich wariantów, a dodatkowo można się przejechać po rezerwacie małą własnym motocyklem. Zanim jednak udało nam się trafić do wjazdu do parku pomyliliśmy drogę i okrążyliśmy całą wyspę. Nie było to jednak wielką uciążliwością, ponieważ trwało około 20 minut i pozwoliło nam zrobić kilka fajnych zdjęć.





Po wjeździe do parku udaliśmy się drogą w stronę szczytu. Pierwsze co rzuciło nam się w oczy to duża liczba małp łączących swobodnie między ludźmi. W sumie to fajnie było popatrzeć na ich wygłupy i zabawy. Szkoda tylko, że nie poświęciliśmy na to więcej czasu, ponieważ to chyba jest jedną z główniejszych atrakcji tego miejsca. Dobrze, że nie przyszło nam do głowy dokarmiać tych małp, ponieważ, jak się potem okazało, grozi za to kara 20000zł!





FILM: <http://youtu.be/1WsdnR7COdI>

Następnie udaliśmy się w kierunku jaskini, która okazała się mało atrakcyjnym miejscem. Wprawdzie była fajnie oświetlona i przygotowana do zwiedzania, ale jej rozmiary wypadają najzwyczajniej blado w porównaniu do takich znanych miejsc jak na przykład Postojanska Jama w Słowenii. Po wyjściu z jaskini przemieściliśmy się bezpośrednio do tuneli z czasów oblężenia Gibraltaru oraz II Wojny Światowej. Pominęliśmy wejście na punkt widokowy na szczycie, które jak doradził nam ochroniarz, nie miało sensu przy takiej pogodzie. Tunele te okazały się czymś w rodzaju ścieżki historycznej, w której wraz z zagłębianiem się można było zapoznać się z historią konfliktów wojskowych na Gibraltarze. Myślę, że to

miejsce mogłoby zaciekać wielu fanów historii. Dodatkowo w środku znajdują się ciekawe rekwizyty w postaci armat i innych urządzeń wykorzystywanych w tamtym czasie.



DURING THE 20TH CENTURY

The date shown is the approximate date of their arrival

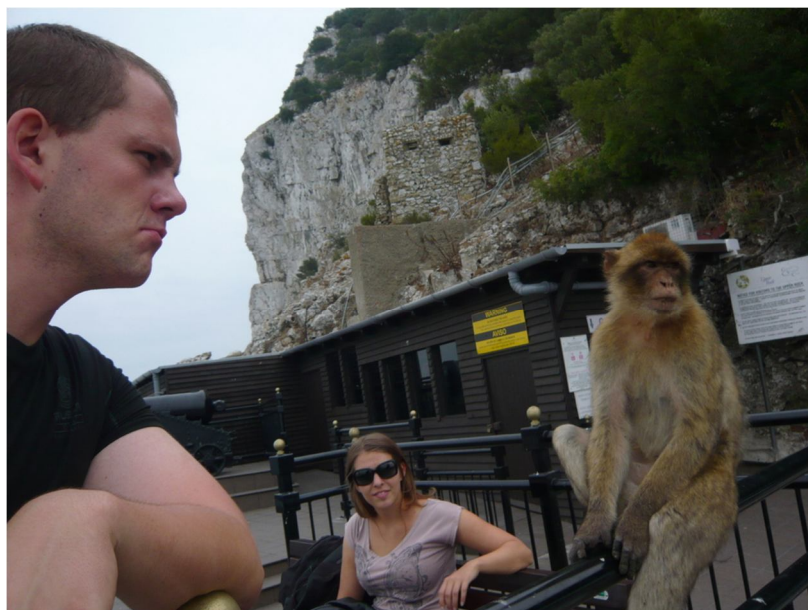
1900	1st Bn Royal Berkshire Regt.	1943	2nd Bn Royal Scots.
1902	2nd Bn North Lancashire Regt. (Loyal)		1st Bn Hertfordshire Regt.
	1st Bn Lancashire Fusiliers.	1944	30th Bn Dorset Regt.
1904	3rd Bn Royal Warwickshire Regt.		31st Bn Suffolk Regt.
	2nd Bn Royal Munster Fusiliers.	1946	1st Bn Liverpool Scottish.
1905	1st Bn King's Own Yorkshire LI.		5th Bn Royal West Kent.
	2nd Bn Duke of Cornwall's LI.	1947	2nd Bn Royal Northumberland Fusiliers.
1906	1st Bn Border Regt.		2nd Bn Cameronians (Scottish Rifles).
1907	2nd Bn Bedfordshire Regt.	1948	1st Bn Cameronians (Scottish Rifles)
1908	2nd Bn Royal Norfolk Regt.	1949	1st Bn Royal Northumberland Fusiliers.
1911	1st Bn South Staffordshire Regt.	1950	1st Bn Royal Irish Fusiliers.
1912	2nd Bn Royal Lincolnshire Regt.	1952	78th Heavy Anti-Aircraft Regt.
1913	2nd Bn Wiltshire Regt.	1953	1st Bn Duke of Wellington Regt.
1914	2nd Bn Royal Scots Fusiliers.	1955	1st Bn Seaforth Highlanders.
	7th Bn The Middlesex Regt.	1957	1st Bn Royal Sussex Regt.
	8th Bn The Middlesex Regt.	1959	1st Bn POW Own Regt. Of Yorkshire.
1915	2/7th Bn The Middlesex Regt.	1961	1st Bn Somerset & Cornwall LI.
	2/8th The Middlesex Regt.	1963	1st Bn Middlesex Regt.
	1st Bn Cheshire Regt.	1965	1st Bn Worcestershire Regt.
	1st Bn Royal Welsh Fusiliers.	1967	The Royal Ulster Rifles.
1919	4th Bn Middlesex Regt.		(Became 2nd Bn The Royal Irish Rangers whilst in Gibraltar).
1921	1st Bn North Staffordshire Regt.	1968	The Royal Highland Fusiliers.
	4th Bn Rifle Brigade.	1969	2nd Bn Royal Anglian Regt.
1922	1st Bn Duke of Wellington's Regt.		3rd Bn Royal Regt. of Fusiliers.
	1st Bn The Buffs (Royal East Kent Regt.)	1970	The Black Watch.
1924	1st Bn Suffolk Regt.	1971	1st Bn Royal Regt. of Fusiliers.
1926	2nd Bn Suffolk Regt.	1973	3rd Bn Queen's Regt.
1927	2nd Bn East Surrey Regt.	1975	2nd Bn Royal Green Jackets.
1929	1st Bn Lancashire Fusiliers.	1977	2nd Bn Queen's Regt.
1930	2nd Bn North Staffordshire Regt.	1979	2nd Bn Light Infantry.
	1st Bn Royal Lincolnshire Regt.	1981	1st Bn Staffordshire Regt.
1931	2nd Bn Royal Welsh Fusiliers.	1983	1st Bn The Duke of Wellington's Regt.
1932	2nd Bn Duke of Cornwall's LI.	1985	1st Bn Queen's Regt.
1934	2nd Bn Gordon Highlanders.	1987	1st Bn Royal Anglian Regt.
1935	1st Bn King's Own Yorkshire LI.	1989	1st Bn Royal Green Jackets.
1937	2nd Bn Royal Norfolk Regt.		<i>Locally Raised Regiments</i>
1938	2nd Bn The King's Regt.	1915-1920	Gibraltar Volunteer Corps.
1939	2nd Bn Somerset LI.	1938-1958	Gibraltar Defence Force.
1940	4th Bn Devonshire Regt.	1958-1999	The Gibraltar Regiment.
1941	4th Bn Black Watch (RHR).	1999	The Royal Gibraltar Regiment.
	1st Bn Lancashire Fusiliers.		



Nie zabrakło także tablicy upamiętniającej tragiczną śmierć generała Władysława Sikorskiego, który zginął podczas katastrofy lotniczej w 1943 właśnie na Gibraltarze.



Po wyjściu z jaskini kolejny raz przywitały nas małpy. Z jedną z nich próbowałem się nawet zaprzyjaźnić, ale widocznie nie miała na to chęci, ponieważ zrobiła groźną minę i chciała się na mnie rzucić. Lepiej więc chyba trzymać się od nich z daleka.





Z tarasu widokowego udało się uchwycić część pasa startowego oraz rzeczone szlabany. Przy wyjeździe udało nam się nawet zobaczyć jak to funkcjonuje w praktyce, ale o tym za chwilę. Dalej udaliśmy się do wioski demonstrującej warunki życia na skale Gibraltarskiej w okresie oblężenia, które jak łatwo się domyśleć były bardzo ciężkie. Była to ostatnia atrakcja na naszej drodze w rezerwacie, więc postanowiliśmy wyjechać z Gibraltaru w kierunku Malagi.



Zanim jednak dotarliśmy z powrotem do granicy musieliśmy przekroczyć pas startowy. Zaraz po jego przejechaniu zamknęły się za nami szlabany, więc szybko zdecydowaliśmy się zatrzymać. Po chwili oczekiwania wylądował samolot British Airways zagłuszając wszystko w okolicy, łącznie z festiwalem muzycznym odbywającym się nieopodal.

FILM: <http://youtu.be/DFdvqrxobII>

Dalsza część podróży przebiegła bez zakłóceń. Pomimo braku sprawnej nawigacji nie potrzebowałem mapy, ponieważ jechaliśmy tą samo trasą co kilka lat wcześniej samochodem. Fajnie było wracać na „stare śmiecie”, czyli tam gdzie zrodził się pomysł całej wyprawy! W końcu w godzinach popołudniowych dojechaliśmy do Los Castillejos.



Dzień 19, 20, 21 Los Castillejos (0km)

Pobyt w tej urokliwej Hiszpańskiej wiosce miał na celu odpoczęcie przed drogą powrotną do domu. Sprzyjała ku temu atmosfera oraz urokliwe położenie tego miejsca. Fajne były też same kwatery, które imitowały klasyczne Andaluzyjskie domostwa.

W tych dniach w głównej mierze zajęliśmy się wylegiwaniem nad basenem i nie robieniem niczego konkretnego. Trzeba przyznać, że plan został zrealizowany w 110%. Wolne chwile poświęcaliśmy na kontemplację z przyrodą oraz spacerach do restauracji :D. Raz nawet udało nam się sfilmować kameleona, którego do tej pory widywaliśmy jedynie w ZOO.

FILM: <http://youtu.be/3tcByqPE8Oc>

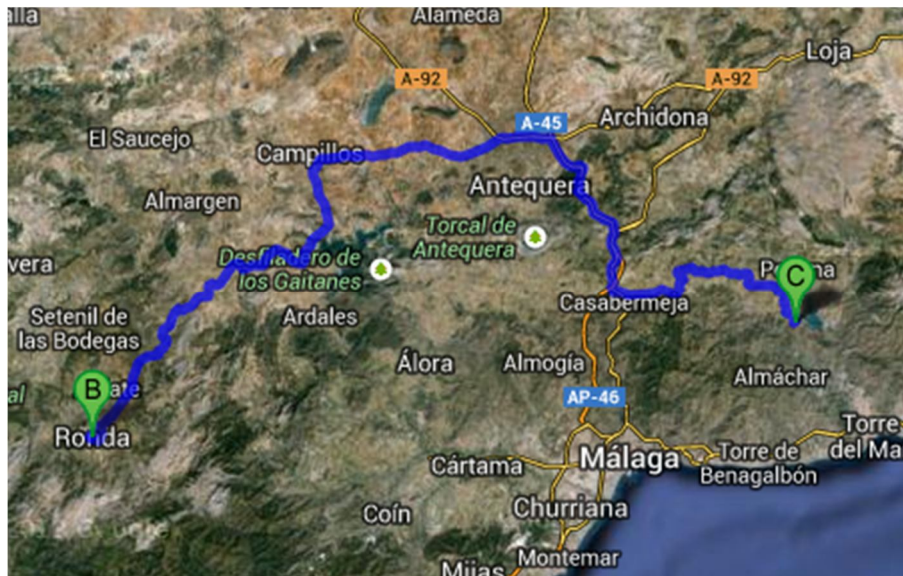
W międzyczasie został także rozwiązany problem układu napędowego mojego motocykla, który został wymieniony w zaprzyjaźnionym warsztacie na nowy wysłany z Polski. Takie rozwiązanie okazało się zdecydowanie tańsze od zakupu na miejscu.

Dodatkowo udało się zreanimować GPS przy pomocy komputera z internetem za pomocą aktualizacji mapy.





Dzień 22 Los Castillejos – Ronda - Los Castillejos (285km)



Jak łatwo się domyśleć po tylu dniach podróży nie wytrzymaliśmy zbyt długo na miejscu. Postanowiliśmy nadrobić braki z naszego wyjazdu z 2010 roku i odwiedzić miasto położone na skale, czyli Rondę. Zmęczeni autostradami zdecydowaliśmy się na trasę po drogach lokalnych i to był trafny wybór. Piękny asfalt i wiele zakrętów zachęcało do sprawdzania możliwości opon i zawieszenia. Dodatkowo podróż umilały widoki gajów oliwnych, które pokrywały wielkie połacie terenu.

Po dotarciu na miejsce udaliśmy się podziwiać widoki, czyli wielką skarpe okalającą miasto. Widok był całkiem imponujący.



Następnie udaliśmy się na arenę gdzie corocznie odbywa się korrida. Niestety przegapiliśmy ten termin i pozostało nam zwiedzanie jedynie wnętrza oraz pobliskiego muzeum. Dodam, że

fajnie wyglądało zaplecze w którym trzymane są byki. Wszędzie na ścianach były widoczne ślady ich poroża. Działa to na wyobraźnię, co taka bestia może zrobić z człowiekiem.



Dalej obejrzelismy most łączący dwie części miasta, którego wysokość robiła wrażenie. Najfajniej było to widzieć stojąc na moście i patrząc w dół. Nie polecam tej atrakcji dla ludzi z lękiem wysokości ;).



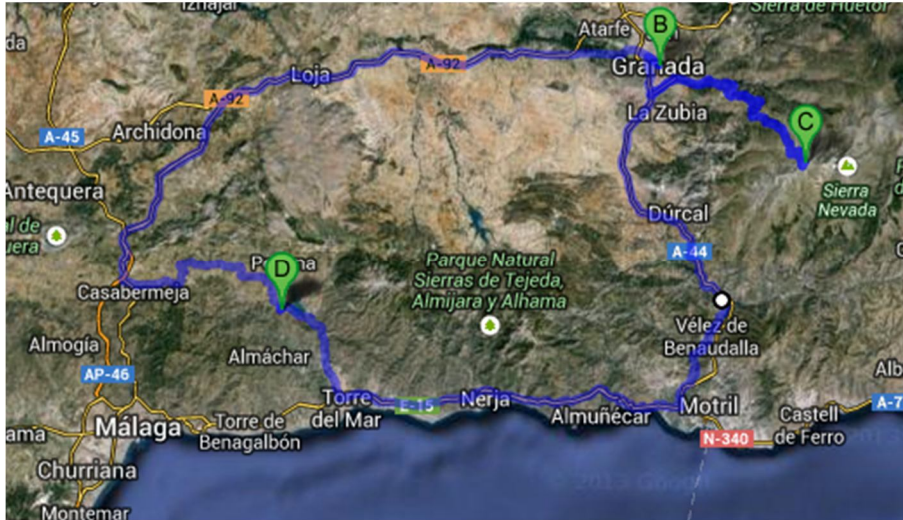
Pozostała część miasta też robi pozytywne wrażenie. Wąskie uliczki i grube bielone mury domów charakterystyczne dla południowej Hiszpanii dają wytchnienie podczas letnich upałów. Ciekawa jest także roślinność, która jest już całkiem egzotyczna w tych rejonach kraju.



Dzień 23 Los Castillejos (0km)

Ten dzień podobnie poświęciliśmy na odpoczynek.

Dzień 24 Los Castillejos – Granada – Pico Veleta - Los Castillejos (360km)



Tego dnia zaplanowaliśmy sobie odwiedzić najwyższą drogę w Europie (3500m n.p.m.), czyli A-395 prowadzącą na szczyt Pico Velta w górach Sierra Nevada. Jak zwykle widoki po drodze nas nie zawiodły. Przejazd po krętych górskich drogach to w końcu to co motocykliści lubią najbardziej.



Po minięciu Granady zatankowaliśmy motocykl i udaliśmy się w góry. Droga na szczyt wiała się w nieskończoność zaskakując co chwile nowymi widokami. Niestety z przykrością muszę stwierdzić, że góry Sierra Nevada nie są aż tak okazałe jak Alpy czy Pireneje. Tutaj nie ma takich ogromnych różnic wysokości przez co nie czuje się tego. Jedyнным znakiem informującym o przekroczeniu 2000m n.p.m. było wyraźne słabnięcie motocykla na niskich

obrotach połączone z delikatnym szarpaniem. Konieczne więc było utrzymywanie obrotów silnika na poziomie powyżej 3000obr/min.

Co ciekawe drogę tę najprawdopodobniej upodobał sobie producenci samochodów. Po drodze minęliśmy około czterech nowych modeli samochodów zaklejonych foliami maskującymi, które były całkiem żwawo testowane na tamtych zakrętach.

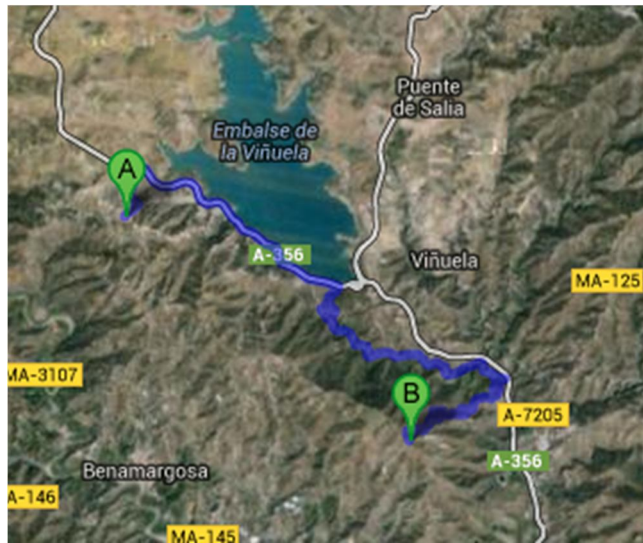
Po jakimś czasie dojechaliśmy na 2500m n.p.m. i okazało się, że dalej jest zakaz wjazdu. Podobno można było się dostać wyżej ale tylko specjalnym autobusem. Niestety nie mogliśmy na niego czekać ponad 1,5 godziny więc zjechaliśmy do Granady.



FILM: <http://youtu.be/Wuakjp0i7Gk>

Ponieważ kolejny raz nie udało nam się zarezerwować biletów do kompleksu pałacowego Alhambra (warto to zrobić nawet miesiąc wcześniej) postanowiliśmy podjechać na miejsce i tam spróbować szczęścia z kupnem biletów. Oczywiście bilety były, ale dopiero na godzinę 22.30. Niestety kolejny raz zmuszeni byliśmy opuścić wizytę w tym miejscu. W ramach samopocieszenia udaliśmy się do naszej kwatery w celu zjedzenia bardzo dobrej lokalnej pizzy. Postanowiliśmy także, że przy trzeciej wizycie w Andaluzji zwiedzanie Alhambry nam się w końcu uda.

Dzień 25 Los Castillejos – Karma Guen (30km)

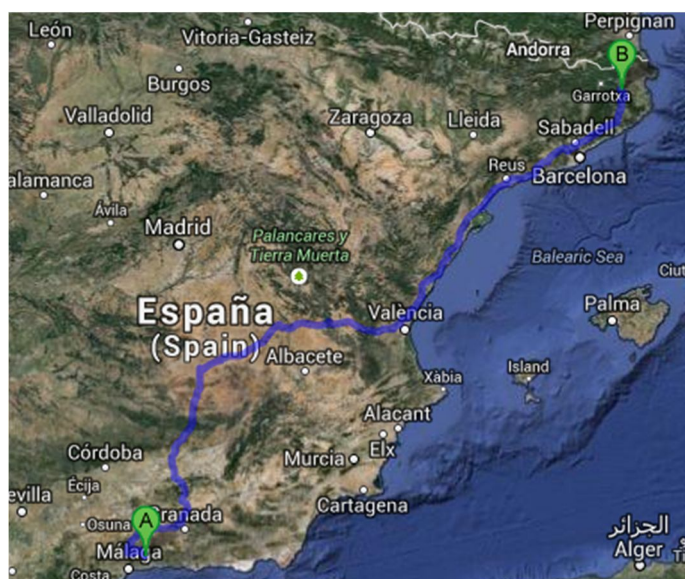


W dniu tym poza leniuchowaniem nad basenem udaliśmy się do jednego z bardziej znanych w południowej Europie ośrodków buddyjskich - Karma Guen. Jest to ciekawe miejsce dla ludzi zainteresowanych tematem. Ja niestety do nich nie należę. Natomiast nie da się ukryć, że z tego miejsca bije jakaś taka dziwna energia z którą wcześniej nie miałem nigdy styczności.



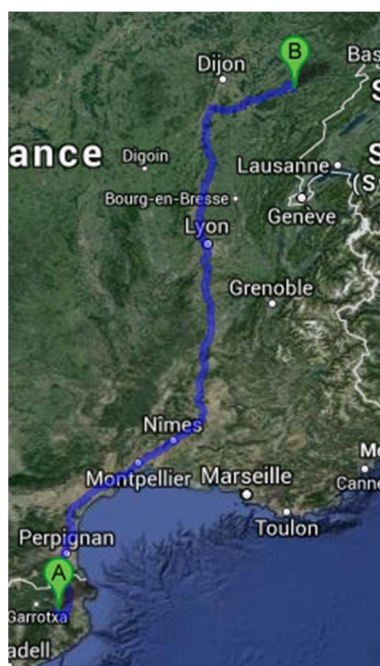
Wieczór spędziliśmy na miłej kolacji z naszymi Polskimi sąsiadami „zza ściany”. Ciekawe jest to, że udało mi się nawet skosztować owoców morza, które do tej pory były w mojej opinii całkowicie niejadalne. Potwierdzam także, że większość tego typu „robali” faktycznie smakuje jak kurczak (no może z wyjątkiem ośmiornicy, która jest bardziej gumowata) :D. Niestety to był ostatni dzień z naszego pobytu na miejscu. Od tego momentu, pierwszy raz od wielu dni, musieliśmy się udać w kierunku północnym ☹.

Dzień 26 Los Castillejos – okolice Girony (1120km)



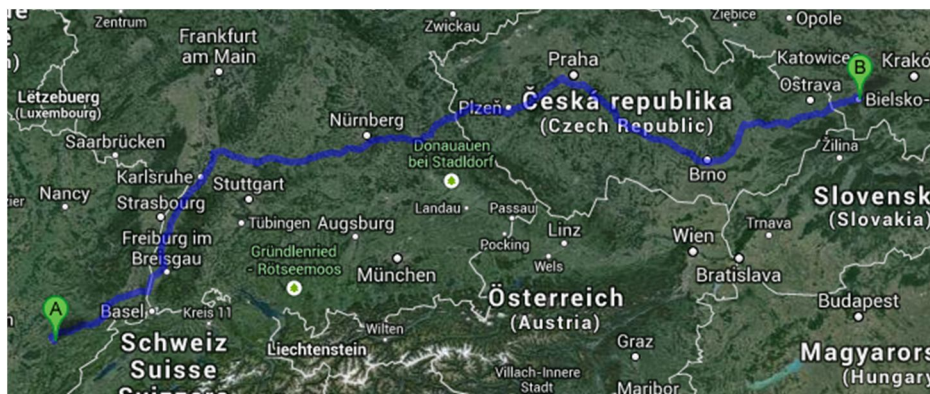
Udało nam się wyjechać około 6 rano. Z rana temperatura powietrza była dość niska, a w szczególności przed wschodem słońca. Na szczęście w okolicach południa zrobiło się dość ciepło i kilometry zaczęły się same nawijać na koła. Krajobraz centralnej części Hiszpanii okazał się być dość nudny i monotony, ale nie przeszkadzało nam to w jeździe. Oboje podświadomie chcieliśmy już wrócić do domu. Z tego też względu przejechanie ponad 1000km jednego dnia nie było dla nas żadnym problemem. Pod koniec trasy niebo się bardzo zachmurzyło i obawialiśmy się deszczu.

Dzień 27 okolice Girony – okolice Besançon (820km)



W nocy na szczęście nie padało i nie było konieczne poranne suszenie namiotu. Tego dnia niestety pogoda przestała dopisywać. Temperatura około 11C w połączeniu z silnym wiatrem nie ułatwiała drogi. Dodatkowo im bliżej Niemiec, tym pogoda stawała się coraz to gorsza. Ostatnie 300km przejechaliśmy w deszczu i ostatecznie zdecydowaliśmy się na nocleg w hotelu. Niestety spanie w takich warunkach pod namiotem w śpiworach o komforcie cieplnym przy 15C mogło się skończyć trwałym uszczerbkiem na zdrowiu, więc nie chcieliśmy ryzykować.

Dzień 28 okolice Besançon – Bielsko-Biała (1266km)



Nocleg w ciepłym hotelu sprawił, że wstaliśmy z rana w dobrych humorach. Nie byliśmy jednak pewni czy uda nam się dotrzeć tego dnia do Polski, ponieważ największą niewiadomą była pogoda. Ta z rana faktycznie nie rozpieszczała. Temperatura w okolicy 7C sprawiła, że przeprosiłem się z moimi grzanymi manetkami. Podłączyłem je do instalacji elektrycznej motocykla, co najprawdopodobniej uratowało moje dłonie od odmrożeń. W trakcie dnia pogoda się trochę polepszyła, co pozwoliło w pełni korzystać z możliwości jakie dają niemieckie autostrady :). W związku z tym przejazd przez Niemcy nie zajął nam wiele czasu i w okolicach Pragi znaleźliśmy się w porze kolacji. Pozwoliło nam to skosztować długo oczekiwanych knedliczków. Po godzinnym odpoczynku zdecydowaliśmy się dojechać do Bielska, co też uczyniliśmy. Temperatura w granicach 5-7C nie rozpieszczała, ale jakoś daliśmy radę. Miłym akcentem było spotkanie motocyklisty-podróżnika w Cieszynie na stacji benzynowej. Po dłuższej pogawędce rozjechaliśmy się w swoje strony. Na miejsce dojechaliśmy po 14 godzinach jazdy. Pomimo zmęczenia w naszych głowach była tylko jedna myśl: Szkoda tylko, że to wszystko tak szybko się skończyło ☹.

Podsumowanie

Trasa podróży okazała się strzałem w dziesiątkę. Fajnie było porównać sobie różne rejony Hiszpanii oraz Portugalii do której planujemy jeszcze wrócić. Najprawdopodobniej nie będzie to także ostatnia tego typu podróż w naszym wykonaniu. Chwilowo natomiast nie mamy jeszcze pomysłu gdzie w przyszłości możemy pojechać.

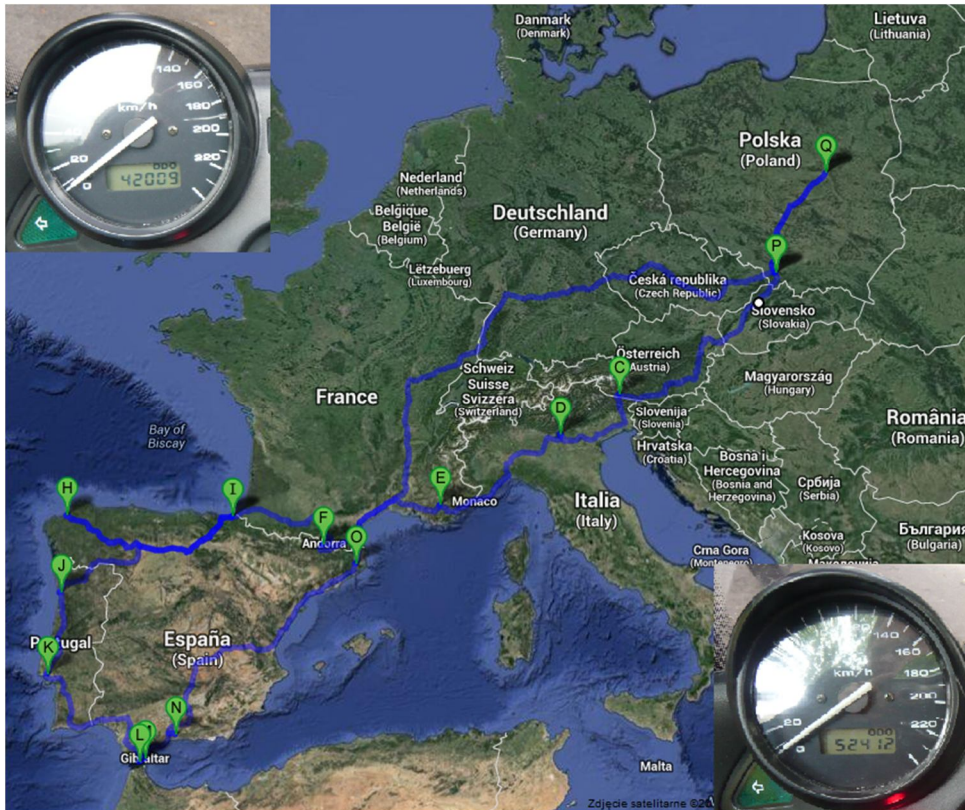
Motocykl okazał się całkiem niezawodny jak to na Hondę przystało. Awarii łańcucha można było uniknąć, gdybym lepiej przyłożył się do przeglądu przed wyjazdem. Natomiast grzane manetki akcesoryjnej firmy wylądują najprawdopodobniej w koszu. Postaram się znaleźć na ich miejsce wyrób oryginalny.

Dodatkowo postanowiłem, że następnym razem nie zostawię ciepłej odzieży motocyklowej w domu, nawet jadąc na południe Europy. Jak praktyka pokazała temperatury mogą spać do wartości bliskich zeru, co przy braku odpowiedniego przygotowania może być uciążliwe. Szczególnie ważne są tutaj ciepłe rękawice, które w wielu sytuacjach mogą znacząco podnieść komfort jazdy. Moje niestety nie zaliczały się do tej klasy przez co miałem trochę problemów.



Na koniec chciałbym także zachęcić wszystkich do upartego dążenia do celu. Jak widać marzenia czasem się spełniają! ;)

Całość trasy przedstawia mapka poniżej.



Jeżeli ktoś jest zainteresowany to zachęcamy do obejrzenia pozostałych zdjęć pod adresem:
<https://plus.google.com/photos/109380805419943146643/albums/5927598905673463201?authkey=COSA1LKpurWuiwE>

Chętnie także odpowiem na pytania związane z technicznymi aspektami takiego wyjazdu pod adresem: iberia.iberia@o2.pl

Pozdrawiamy
Jędrzej i Gosia
😊