

VILDGGD MEITEM, MDJO JÖVÖK!

2.
rész



GERI 2019 ÉV ELEJÉ-
ŐTA TARTÓ KALAND-
JAIT AZ ELŐZŐ
RÉSZBEN UKRAJNÁ-
VAL FEJEZTÜK BE.
EZÜTTAL AZONBAN
TELJESEN MÁS JEL-
LEGŐ ORSZÁGOK
KÖVETKEZNEK.
JOGOS TEHÁT AZ
AKTUALIS RÉSZ
„NOMÁDKODÁS
NYUGAT-
EURÓPÁBAN”
ALCÍME.



Szöveg és kép
VASAS GERGŐ

TIPIKUS
SKANDINÁV
ÉLETKÉP

TÚRA



NIVEL VÍZUMENGEDÉLYEK NÉLKÜL NEM TUDTAM EGYENES ÚTON KIJEVBŐL FEHÉRSZORSZÁGON ÁT FELJUTNI A BALTIKUMBA, tettem egy kerülőt Lengyelország felé, egyúttal Varsót is megcélozva. Az ukrán-lengyel határon nagyon komoly ellenőrzés folyik, Kétszer is kipakoltattak cigi, vodka stb. után kutatva. Még azt is nyilvántartásba vették, hogy hány literes a tankom és abban mennyi ukrán benzint menekíték át. Mondtam is: nekem az a tré nafta nem kell, ne aggódjanak... Az Erdélyben útravalónak kapott házipalinkát meg amúgy sem vallom be elvámolni való terméknek.

Bár az árak nem kényszerítettek volna rá, úgy döntöttem, hogy Északkelet-Lengyelországban vadkempingezni fogok, mert gyönyörű, erdős tájakon vezetett keresztül az út. Igen ám, de nagyon rám esteledett, mire végre felállítottam a sátramat egy megfelelőnek látszó helyen. Reggel aztán egy pőfékelő traktor zakatolására ébredtem, amelynek tulajdonosa, egy helyi gazda kíváncsian nyújtogatta a nyakát, hogy ugyan ki az, aki a legelője közepén volt képes letáborozni. Szedtem is gyorsan a sátorfámat.

Ahogy észak felé haladtam a Baltikumban, úgy kezdett egyre hűvösebb lenni a nyeregben még napos időben is. Nem valami sokan jönnek el erre, pedig hangulatos, tavakkal és mocsarakkal teli, takaros, gyönyörű, virágos udvarokban álló házakkal teleszórt vidék ez.

Van persze néhány helyi furcsaság, amit jó, ha tud az utazó: Litvániában például este 8 után már a szupermarketben sem szolgálnak ki senkit alkohollal. A Baltikum nagy előnye a szépség és a viszonylagos érintetlenség mellett az, hogy fílingre és színvonalra már-már Skandinávia – a magas skandináv árak nélkül. A városok közül kiemelném az igen komoly történelmi múlttal rendelkező, lenyűgöző atmoszférájú Rigát, amely rendkívül igényes hely benyomását kelti. A lett fővárosban amúgy egész éjjel sportmotorok és tuningautók sprintjeinek hangját hallottam – ez is szimpatikus lehet azoknak, akiknek az ereiben benzín csörgedez.

ITT, RIGÁBAN VÁLT ÉGETŐEN SZÜKSÉGESSÉ A MÁR RÉGÓTA ESEDÉKES GYERTYACSERE. Célszerszám híján betértem egy nagyobb motoros boltba, hogy vegyek egyet. Mivel ilyesmit történetesen nem árúsítottak, a bolthoz tartozó, amúgy éppen zárva lévő szervizből adtak kölcsön szerszámot, amelynek segítségével ott helyben, az út szélén lezavartam a műveletet. Utóbbi azért nem volt olyan egyszerű, mert a komplett első tankrendszert és az útban lévő légszűrőházat is meg kell kellett bontani... De legalább a csere így nem járt pluszkiadással.

Lettországból elindulva az észti fővárost, Tallinn vettem célba, ahol két napig szándékoztam maradni, hogy befejezzem nyitott mun-

káimat, valamint, hogy feltöltsem elektromos eszközeimet. Mindez sikerült, sőt belefért még egy saját kezűleg elvégzett olaj- és szűrőcsere is – ha már úgyis olyan jól belejöttem a szerezésbe. Amúgy muszáj is volt mindezt még Észtországban abszolválni, mivel Skandináviába mentem tovább, ahol olyan szállás- és szervizárak vannak, amelyek egyszerűen nem férnek bele a költségvetésembbe. A nomád életvitelhez pedig nemigen jár wifi, anélkül pedig aligha tudok dolgozni.

Következett Finnország. Itt az ember szinte bárhol vadkempingezhet, további lehetőségként pedig ott vannak az erdőkben, illetve a tavak mellett található menedékházak, a „laavu”-k. Az egyszerűbbek a szó szoros értelmében csak arra jók, hogy tető legyen az ember feje felett, de azért léteznek luxus kivitűek is – ami annyit jelent, hogy a menedékháznak oldalfalai vannak, esetleg még tűzrakóhely és wc is akad. A puritán stílus mindenestre jól passzol az erdőségekkel borított, milliónyi tóval pettyezett tájhoz, amelynek élvezetét egyedül a hatalmas szűnyogfelhők árnyékolják be.

Észak felé haladotmban egyszer csak egy lezárt erdőséli útszakaszra bukkantram, amelynek bejáratánál számtalan tuning- és veteránautó állt. Az utánam érkező, 525 lóerős Tesla P85D-ből kiszálló férfi aztán felvilágosított, hogy egy drag racing versenyre gyülekezik a nézőközönség. A több napja tartó folyamatos út után jól jött nekem is ez a kis felüdülés.

INNEN HAMAROSAN ELÉRTEM AZ ÉSZAKI-SARKKÖRT, AZUTÁN A NORVÉG HATÁRT. Egyre „sportosabbra” váltott az időjárás, amely így nézett ki a gyakorlatban: a nappali hőmérséklet 5 és 8 fok között ingadozott, az egyik pillanatban szakadt az eső, fél órával később pedig kisütött a nap, de úgy, hogy szinte égetett. A hőmérő ezzel együtt persze egyszámjegyű értékeket mutatott. Lassanként az összes nálam lévő ruhát felvettem, de ez sem igazán segített. A felsőtestemet hétreteg vékony semmi borította, így aztán még a száraz idő ellenére is magamra húztam az esőruhát hőszigetelés gyanánt. A rövid szárú krosszkesztyű sem nyújtott valami hatékony védelmet, de a nyitott, erősen széljárta krosszsisakba se izzadt bele a fejem. Hát igen: eredetileg Görögországba indultam...

A Nordkapp felé tartva a Facebook-blogom egyik olvasójától fülest kaptam, miszerint van ott egy hotel, ahol magyarok dolgoznak, akik kedvezőbb áron tudnának nekem szobát kiadni. Persze, ez a kedvező ár is 70 eurót jelentett – az én napi büdzsém benzinnel, szállással, étkezéssel és egyéb kiadásokkal is jóval kevesebb volt ennél. Akkor hát maradok a jól bevált sátornál. Ezzel együtt azért elmentem a száll-

POLIGNANO
A MARE



MERT KORZIKA
NEM CSAK A TENGER-
PARTOKRÓL SZÓL

lodába, ahol újdonsült magyar barátaim meghívtak vacsorára. Végre, hosszú idő után a termoszat is feltölthettem forró vízzel, ami jól jön majd a teához. Másnap reggel, ahogy kitudtam az orromat a sátorból, egy nagy csapat rénszarvas figyelte kíváncsian a domboldalról, hogy kiféle-miféle vagyok. És ott volt a forró tea is. Euforikus érzés töltött el.

NORDKAPP FELKERESÉSE UTÁN DÉL-NYUGATNAK VETTEM AZ IRÁNYT. Fjordok végeláthatatlan során haladtam keresztül, szó, ami szó, elég lassan, pedig egész nap húztam a gázt. Akármennyire is szép volt az út, azért nem bántam volna, ha belátható időn belül a végére érek. Amikor azután alaposabban is megnéztem a térképet, kiderült, hogy annyit mentem, mintha hosszában átmotoroztam volna Franciaországon. Nagy tempót diktálni itt több okból sem lehet. Egyrészt, mert olyan gyönyörű a táj, hogy az ember ötpercenként megáll bámulni, fotózni a természet alkotta bizzar kompozíciókat. Másrészt pedig a megengedett sebesség 80, de inkább csak 60 km/óra. A szabályszegőket pedig nagyon durván megbüntetik: két olyan

turistával is találkoztam, akik gyorshajtás vétsége miatt 750, illetve 1000 euróval szegényebben távozhattak a rendőrökkel való találkozóról. Szóval nem is nagyon hajt senki – őszintén, nem mindegy, hogy Norvégián belül négy vagy öt nap alatt ér haza az ember? Norvégiában sajnos nemcsak a pénzbírságok horrorisztikusak: egy szelet pizzáért 7, egy liter benzinért 1,80 eurót kérnek, de kényelmesebb szállás se nagyon van 60 euró alatt. A nagyobb városokban működő hostelekben jellemzően 40–45 eurót kérnek egy éjszakáért, a kempingekben pedig átlagosan 33 euró körül van a sátorhely ára. A fentiek ellenére a norvégiai tartózkodás semmivel se volt drágább, mintha máshol lettem volna, hiszen Észtországból feltankoltam konzervekkel és szalámmal, így csak kenyeret és zabkását kellett vennem. Ásványvízre se kellett pénzt kiadni, hiszen a helyiek elmondása szerint a hegyi patakok-folyócskák vize kristálytiszt (csak ott nem, ahol a parton birkákat tartanak). A szállásköltséget pedig nullára hoztam ki. A hideg nem zavart, a tisztálkodást pedig az errefelé bőséges számban található patakokban oldottam meg. A csapadékokat, illetve

azt, hogy esélyem sincs a teljes száradásra, már megszoktam... Ha egyetlen dolgot kellene kiemelnem Norvégiából, az Lofoten lenne. A motorosok általában csak elloholnak mellette a Nordkapp felé igyekezve, hogy elmondhassák, ott is jártak, de a világ egy leggyönyörűbb, fjordokkal csipkézett szigetvilágára nem szentelnek plusz napokat. Pedig bőségesen megérné, mert az látványban sokkal többet ad, mint a Nordkapp. Majd háromhetes ámuldozás után végre eljutottam Norvégia déli részére, ahol átléptem a svéd határt. Itt már lehetett relatíve elfogadható áron benzint, kaját és szállást találni. Micsoda luxusnak éreztem, amikor annyi sátrazás és bőrig ázás után végre beszabadulhattam egy hostelbe, ahol egy tizenhat ágyas hálóteremben hajthattam álomra a fejemet. A nagyobb városok közül a fancy Göteborgot, valamint Malmőt érintettem, ahonnan a 8 kilométer hosszú hídon keltem át Dániába, Koppenhágába.

DÁNIA, A VÁROSOKBAN DÖBBENETES MÉRTÉKŰ BICIKLIFORGALOM ZAJLIK, hiszen nagyjából mindenki kerékpárral jár.

Aki gyorsabb járművel közlekedik és nincs ilyesmihez szokva, annak furcsa lehet a közlekedés – de tudomásul kell venni, hogy ez az út vezet egy élhetőbb világ felé. Az egész országban, de Koppenhágában különösen amúgy is olyan érzése támad az embernek, hogy a dánok messze lehagyták Európa más országait mind a kulturális, mind pedig az infrastruktúráis fejlettség terén. A végiglátogatott fővárosok közül messze Koppenhágában szólított le a legtöbb járőkelő. Az emberek extrém módon közvetlenek és kedvesek – talán nem véletlenül van bérelt helye Koppenhágának a legélhetőbb városok top 10-es élmezőnyében. A dánok segítőkészségét pedig jól példázza a következő: amikor a semmi közepén kifogyott a benzinem, az első leintett autó megállt, amelynek tulajaja elvitt a következő benzinkútig, holott eredetileg nem is arra vezetett volna az útja. Sőt, vissza is fuvarozott a motorhoz.

Dániából Németországba átrobogva tettem egy rövid kitérőt Brémába, majd Amsterdam felé vettem az irányt. A Benelux-államokban az a jó, hogy egy csomó híres hely van egyaráson. Amszterdamból így pikk-pakk Brüsszelben

termettem, amely számomra nem is tűnt olyan rémes helynek, mint amilyennek nagyon sokan lefestik. A pingvinekkel (vagyis a zakós-fehér inges diplomata-félékkel) teli városban számtalan csodás épület található. Brüsszel azért is érdekes, mert vegyes nyelvű és lakosságú, így keveredik benne a francia, a holland és a németes jelleg. Brüsszel után Luxemburg következett. Európa egyik leghíresebb miniállama nagy szerepet játszik a politikában és adóparadicsom lévén a pénzügyvilágban is. Az ország utóbbi jellegéből én is profitáltam, hiszen mindössze egy euróért mérik a benzin literjét – micsoda felüdülés azok után, hogy északabbra 1,6–1,7 euró/liter alatt sehol nem lehetett megúszni a tankolást. Ott jártamkor a főváros szinte teljes egészében felújítás alatt állt, így sok mindent nem tudtam megnézni. Bár a miniállam hegyes-völgyes, túl sűrűn lakott ahhoz, hogy motorosként érdekes legyen.

LUXEMBURGBÓL MÉG TETTEM EGY ELŐRE EL NEM TERVEZETT, GYORS KITÉRŐT FRANCIAORSZÁGBA – és ha már így adódott, meg sem álltam Párizsig. Sajnos,

a Notre Dame-nak még csak a közelébe sem lehetett férkőzni a tűz utáni újjáépítés munkálatai miatt. Motorosként amúgy is inkább a vidéket ajánlanám – szigorúan autópályázás nélkül. Gyönyörű, stílusos és hangulatos kis települések vannak ott ugyanis, minden megtett méter igazi élvezet. Élőben is olyan minden, mint a filmekben. Ebben az idilli hangulatban jutott először eszembe, hogy már hónapok óta hibamentes a kis egyhengeres gép. Szinte már hiányoltam, hogy legyen valami kis gikszer, amelyből kerekedhet egy olyan jó kis sztori, mint amilyenek az utazásom kezdetén voltak. De semmi. Svájcban aztán megejtettem az ötödik olajcserét. Svájc-ról röviden annyit: eszébe ne jusson senkinek a megengedettnél gyorsabban hajtani, mert simán a nyakába sóznak akár egy többezer frankos bírságot is. Liechtensteinbe átérve gyakorlatilag semmilyen változást nem tapasztalt az ember – Svájc kicsiben, hiszen a fővárosban is alig hatezren laknak.

GYŰJTEM, HOGY TÖBB IDŐT KELLETT VOLNA ELTÖLTENEM SVÁJCBAN, AHHOZ, HOGY RÁM RAGADJON VALAMI



AZÉRT A NORVÉGOKNAK IS VANNAK HOMOKOS TENGERPARTJAI



TÚRA

A SZICÍLIAI CASTELLAMMARE DEL GOLFO MADÁRTÁVLATBÓL

az ottaniak precízségéből, ugyanis alaposan benéztem a tervezést. Úgy gondoltam, hogy amint áthaladtam a 2500 méter magasan lévő Umbrail-hágón, majd lecsorgom a túloldalon és keresek valami szállást. Igen ám, de a túloldalon nem más várt, mint a Stelvio-hágó. Naná, hogy rám sötétedett, az út pedig csak tekergőzött fel, egészen a 2800 méterig. Életemben nem voltam ilyen magasan – de talán nem este 9-kor, korom sötétben kellett volna megdöntennem a saját rekordomat. Ahogy várható volt, egyetlen motorossal sem találkoztam. A nagy sötétségben egyszer csak éreztem, hogy a motor elejének csapódik valami. Amikor elértem a következő benzinkúthoz, kiderült, hogy egy denevérral ütköztem. Motoros denevérgázolás – valószínűleg elég ritka az ilyesmi. Este 11 körül már eléggé ki voltam merülve egy olyan nap után, amelynek során Svájc mellett Németországot és Liechtensteint is érintettem. Beletörődve konstatáltam, hogy itt már megfizethető szállást nem kapok, a kempingek pedig már bezártak. Mivel Olaszországban elég keményen büntetik a vadkempingezést, úgy döntöttem, hogy a fáradtságomat legyűrve inkább továbbmegyek Bolzano felé. A meredek déltiroli alma- és szőlőültetvények között vezető kis utakon egészen 1300 méteres magasságig kapaszkodtam fel, ahonnan gyönyörű kilátást nyílt a völgyben fekvő Meranóra. Gondoltam, itt sátrat verek, mivel reggel 6-ig a medve se jár erre. Mire megvirrad, már híremhamvam se lesz. Szerencsére így is lett. Lefelé ereszkedve aztán nem győztem ámuldozni, hogy milyen szép helyek mellett mentem el az éjjel.



PITIGLIANO – AZ ETRUSZK TÖRTÉNELEM NYOMÁBAN

Ha esetleg előző nap nem lett volna éppen elég az alpesi motorozásból, a 2000 méternél is magasabban lévő Stalle-hágón át keltem át második hazámba, Ausztriába, ahol a 3800 méter magas Großglockner felé gurultam tovább. Út közben újra megállapítottam, hogy Ausztria nem véletlenül vált az európai motorosok paradicsomává. Ausztriából hazaugrottam, ugyanis a 2019-es Kaland- és Túramotorosok Országos Találkozóján, a MAKOT 4.0-n lehetőséget kaptam arra, hogy tartsak egy beszámolót már jó ideje folytatott motoros nomád életstílusomról. Naná, hogy örömmel eleget tettem a felkérésnek, és büszkén hirdettem is hitvallásomat a résztvevők között: merjen nyugodtan belevágni mindenki, aki ilyesmire vágyik!

A PEDIG MÁR MAGYARORSZÁGON JÁRTAM, AKKOR CSAK EGY UGRÁS A TÁTRA.

Végig mentem hát a gyönyörű, hegyes-domboz, természeti parkokkal teli Felvidéken. A Tátra persze úgy az igazi, ha a lengyel oldalát is megnézi az ember, különös tekintettel Zakopanéra. A Tátra után Csehország jött, majd ismét Ausztria, hogy beszerezzek pár cuccot a mediterrán kalandozáshoz. Hamarosan kiderült, hogy kár volt valami kis hiba után sóvárogni: Bécsben, mikor továbbindulási szándékkal a motoromhoz közeledtem, észrevettem, hogy egy kisebb olajtócsa éktelenkedik alatta. Az olajszűrő fedelén elengedte magát a menet, mert egy korábbi alkalommal túl lett húzva a csavar, amely szépen kijárta magát. Mit volt mit tenni, eltoltam a gépet az onnan kétsaroknyira lévő Jaguar-Land Rover szervizbe. Egy kicsit izgultam az áron, de végül 30 euróból megúsztam a soron kívüli menet-hónolást.

A tél közeledte miatt Szlovénián keresztül délnek vettem az irányt. Szlovénia ugyan egy kis ország, de telis-tele van az ausztriaiakhoz hasonló, gyönyörű helyekkel. Ráadásul az árak jóval barátságosabbak. Temérdek turistával találkoztam, akik kajakozni, raftingolni vagy egyéb extrém vízisportokat űzni jöttek ide. Az első motorszerviz, ahová betértem, Bledben volt. Másnapra intéztek nekem új hátsó gumit, amely persze kevesebbe került, mint Bécsben. Ráadásul 15 euróért fel is rakták. Ilyen egy jó deal!

A Mangart-hágón átkelve immár második alkalommal léptem be Olaszországba. Igazság szerint ez sem szerepelt az eredeti tervekben, de ha már így alakult, akkor pár hetet eltöltöttem ott a fontosabb látnivalók végigjárásával. A északi részeken már össze is nagyon hideg volt, 7-8 fokban motoroztam. Végül ott volt

NYUGAT-EURÓPA

TOSCANA ÖRÖK ÉS MEGUNHATATLAN



HAZT MONDTÁK NORDKAPPON
LEHEGETLEN SATRAZNI.
TÉNYLEG?

az ámulatba ejtő mészkő-hegységrend-
szer, a Dolomitok látványa. Nehéz elkép-
zelni, hogy ezen a tájon egykor tenger
hullámozott, amelynek kiemelkedett ko-
rallzátonyaiból keletkeztek a ma is lát-
ható, 3000 méternél is magasabbra törő
hegycsúcsok, amelyek minden napszak-
ban más-más színben tündökölnek. E je-
lenség a hegységet alkotó kőzet magas
magnéziumtartalmának köszönhető. A
Dolomitokat tehát mindenki gyorsan írja
fel a bakancslistára!

**AZ ÖRÖM NEM TARTOTT SOKÁIG,
UGYANIS A DOLOMITOKBÓL LE-
FELE BRESZKEDVE A MOTOR MEG-
ADTA MAGÁT** – talán nem akart ilyen
hamar búcsút inteni ennek a fantasz-
tikus vidéknek. A legszebb az volt az
egészben, hogy délidő és szieszta lévén
még csak segítségért sem tudtam for-
dulni. Gondoltam, minimum három órát
várhatok, mire bárkit is rá tudok venni
arra, hogy akármit is megmozdítson.
Mivel időmből kitellett, az út szélén ne-
kiálltam szétszedni a motort, hátha rá-
jövök a hiba okára. Közben felhívtam
a KTM Adventure Crowd Hungary-t,
amelynek szakijai készségesen elláttak
instrukciókkal. Távsegítséggel, lépésről-
lépésre végül megeltem a hibát, amelyet
csodák-csodájára ott helyben orvosolni
tudtam. A gond ugyanaz volt, mint anno
a Transzalpinán: kábelszakadás a tra-
fónál. Az akkori javítás ugyanis a sok
rezgés hatására elengedte magát. Nos,
akkor ez kipíálva. A felszabadult mosolyt
azonban hamarosan lemosta az arcom-
ról az a monszunszerű eső, amely egé-
szen Veronáig kísért, ahová csak éjfél-
tájt sikerült bevergődnöm. A nyári Nordkapp
túrán összeismerkedtem ott egy olasz
hölgyeménnyel, aki igen befolyásos sze-
mély Veronában. Az ő vendégszeretetét
élvezhettem egy héten keresztül. A vá-
rosközpontban, az arénától 100 méterre
kaptam egy irodával kiegészített stúdió-
lakást, így profi körülmények között tud-
tam magamat újra belevetni a munkába.
Cinque Terre, Massa, Carrara, Pisa vagy
Firenze – pont, ebben a sorrendben jöt-
tek. Pazar természeti és kulturális lát-
nivalók ezek. A Titán-hegyen lévő mese-
ország, San Marino sem maradhatott
ki. Az 1700 éves múlra tekintő miniál-
lam a világ legrégebbi köztársasága,
amely parádés bravúrral volt képes meg-
őrizni függetlenségét mindenféle király-
ságtól és köztársaságtól. Még Napóleon
sem gyúrta maga alá, sőt, a második vi-
lágháborúban is semleges tudott ma-

SATURNIA INGYENES TERMÁLFÜRDŐJÉVEL KENYEZTETI AZ ODALÁTOGATÓKAT

A SZICÍLIAI AGRIGENTO TEMPLOMMARADVÁNYAINAK EGYIKE

KÖZELI ÉS ELKÉPEZTŐ HEGYVIDÉKRE VÁGYSZ? A KULCSSZÓ: MANGART!

radni a parányi, ma 33 000 fős lélekszámú ország. A kis kitérő után újra alámerültem a csodák világába: Toscana, Bagno Vignoni, Saturnia, Sorano, Pitigliano, Cascata delle Marmore, a Vezúv, Montechiaro, Sorrento... Maga a tömör gyönyör. Nápoly is kihagyhatatlan – hozzátéve, hogy aki nem bírja idegekkel a károsos nagyvárosi közlekedést, az azért ne nagyon erőltesse a dolgot – vagy legalábbis ne motorral-autóval jöjjön ide. Minden második autó össze van törve, ami önmagában is elég

riasztó lehet egyesek számára. Jómagam igyekeztem felvenni a ritmust és a helyi stílust, ám oldaldobozos motorral folyamatosan a dugóban ügyeskedni nem volt túl egyszerű mutatvány. Meg aztán a környékbeli, pocskék hegyi utak... Kicsit újra Albániában és Törökországban éreztem magamat. De Olaszország úgy összességében valami hihetetlen – és én még ki akartam hagyni a második körből. Nagy hiba lett volna, annyi biztos. Mondjuk az indokok, amelyek miatt ezt akartam tenni, nagyon is helytállóak: még télen is nagyon sok a turista, ráadásul az ország – főleg északabbra – ki-mondottan drága. Ha ez még nem lenne elég, vadkempingezni sem szabad (én azért titokban megtettem).

NÁPOLY OKOZTA KULTÚRSOKK TELJESSÉ TÉTELÉHEZ ELÉG VOLT ÁTUGRANI SZICÍLIÁBA. Az az igazság, hogy már korábban is nagyon ellentmondó véleményeket hallottam a szigetről. A skála a „hú, az nagyon szép hely”-től a „na, ott majd nagyon vigyázzál”-on keresztül az „én ugyan olasz vagyok, de semmi

okot nem látok rá, hogy betegyem oda a lábamat”-ig terjedt. Persze, az igazi a személyes tapasztalat. Most kapaszkodjatok meg: a látottak birtokában én sem látom okát annak, hogy egy jó darabig visszatérjek oda. Sziciliának kétségtelvéül előnye, hogy jóval olcsóbb Olaszország többi részénél. A benzin literje például nem 1,8, hanem csak 1,5 euró, de a narancs és a pizza is nagyjából feleannyiba kerül, mint az „olasz csizma” más vidékein. Viszont, ha az ember elhagyja a turistáknak kidekorált tengerparti kikapartelepüléseket és bemerészkedik a sziget belsejébe, a nevenincs kis falvakba-városkába, szembesülhet azzal, hogy milyen szegénységben, kilátástalanságban élnek ott az emberek. Olyannyira, hogy nem is Olaszországban érezzük magunkat. Ezek után nem csoda, hogy egy-egy normálisabb motor is ritkaság számba megy. Amikor például egy iskola előtt parkoltam le, a gyerekek az ablakokból kihasználva, a kerítésre felcsimpaszkodva bámultak, mint valami marslakót. Meg aztán a vagyonbiztonság sem az igazi. Egyik nap hallottam, hogy két faluval arrébb ellopták egy mexikói világjáró gépét, egy rallysra átépített KTM 690 Endurót. Vagyis egy pont olyan motort, mint az enyém. Gondolom, ennek fényében érthető, hogy miért fizettem meg inkább a drágább, belső parkolás szállásokat. Úgy voltam vele: inkább erre költsöm a pénzt, mint buszjegyre. Persze, máshol sem ártott résen lenni. Előfordult, hogy az egyik történelmi nevezetesség bejáratánál felügyelő biztonsági őr külön figyelmeztetett: semmit ne hagyjak lezáratlanul a motoron. A vadkempingezés nemcsak a biztonság erősen hiányos mivolta miatt nem fordult meg a fejemben, hanem azért sem, mert amerre csak jártam, szeméthalmok, kihajított, törött piásüvegek kísérték az utamat. Összefoglalva: iszonyatosan nagy a kontraszt a kétségkívül gyönyörű tájak és a rajta élő emberek életmódja között. Gondoltam, mielőtt végképp besokallok, áthajózok Máltára. Szicília azonban vonakodott engedni: olyan szél támadt, hogy kénytelen voltam egy kétnapos kényszerpihenőt tartani miatta. Mint utólag kiderült, még a komp- és hajóközlekedést is felfüggesztették Szicília és Málta között. Olvastam, hogy a máltai LIDL áruházak polcai üresen álltak az áruszállítás ellehetetlenülése miatt. Aztán csak sikerült az átkelés.

ÉSŐ ÉJSZAKA ÉRKEZEM MEG MÁLTA FŐVÁROSÁBA, VALLETTÁBA. A kompról megérkeve döbbentem rá arra, hogy itt Nagy-Britanniához hasonlóan bal oldali közlekedés van. Ilyenben pedig én még nem vettem részt – pláne nem tök egyedül, éjfél tájt, vaksötétben, fáradtan. A kezdet tehát nem tűnt túl biztatónak, de a folytatás annál fantasztikusabb volt. Bár eredetileg négynaposra ter-



**BMW
MOTORRAD**

EGY JÓ BARÁTTAL MINDEN ÚT ÉLMÉNY. BMW F850 GS.

Az F 850 GS mindig partner a vérpezsdítő kalandokban. Könnyű kezelhetőségének köszönhetően minden helyzetet uralni fogsz. Es ha hosszú utad során ismeretlen terepre merészkedsz, ki másra számíthatnál leginkább, mint a legjobb barátodra?
bmw-motorrad.hu/f850gs

WALLIS MOTOR PEST
1143 Budapest, Hungária krt. 95.
Tel.: (+36 20) 333 4303

MAKE LIFE A RIDE



NÉHA ELÉG BIZARR HELYEKEN SIKERÜLT CSENDES HELYET TALálni AZ ÉJSZAKÁZÁSRA

veztem a máltai tartózkodást, annyira el voltam ragadtatva a helytől, hogy plusz hét nappal meghosszabbítottam a jegyet. Tekintve, hogy a hajótársaság egy újabb vihar miatt ismét felfüggesztette a forgalmat, plusz egy napot ráhúzhattam. De még a tizenkét nap is kevésnek bizonyult arra, hogy végiglátogassam Málta nevezetességeit. De nemcsak a látnivalók miatt éreztem és érzem most is úgy, hogy ez az egyik legvárásosabb hely, ahol valaha jártam. Az ember tényleg azt érzi, hogy egy szabad országban van. A rendőrök csak ellenőriznek, nem büntetnek, szondáztatnak, vadásznak a közlekedőkre. Csak nagyobb körforgalmakban látni őket, de ott is csak azért vannak jelen, hogy a forgalom folyamatosságát biztosítsák. Egy helyi magyar motorostól, akivel együtt bejártuk Máltát és Gozo szigetét, megtudtam, hogy motorokra még műszaki vizsga sincs. A közlekedési morállal amúgy még a helyiek is ijesztgettek, mondván, hogy nem is olyan régen Máltán úgyszólván mindenkinél a kezébe nyomták a jogosítványt, hacsak nem követett el valami kirívó közlekedési vétséget. A helyzet azért nem annyira rossz, bár tény, hogy mindenki a saját feje után megy. Nekem semmilyen kellemetlenségem sem adódott, hiszen nem siettem sehová, mindenütt megvártam, hogy elsőbbséget adnak-e, avagy sem.

Málta sok mindenben eltér a mediterrán európai országoktól. Először is arab eredetű nyelvén, amely az egyetlen latin betűkkel írt sémi nyelv. A máltaiak ereiben ugyanakkor nemcsak arab (főleg föníciai) vér csörgedez, hanem görög, olasz, sőt angol is, tekintettel arra, hogy a sziget 1964-ig brit gyarmat volt. Az angol ma is hivatalos nyelv itt, amelyet úgyszólván mindenki beszél, még ha kicsit fura is az akcentusuk. Amúgy a máltaiak láthatólag nem különösebben nagyravágyó, rongyrazó emberek. Az ország fejlettsége nem éri el a nyugat-európai szintet és a fizetések is alacsonyabbak az ottaniaknál – viszont az életminőséget nem csak pénzben mérik. Valószínűleg az egyszerű, stresszmentes életmód miatt a helyiek



IAAVU: INGYENSZALLÁS FINNORSZÁGBAN

várható életkora jóval magasabb az európai átlagnál, a magyart pedig fényévekkel előzi meg. Egy máltai lány mesélte, hogy az egyik dédmamája 95, a másik pedig 102 éves. Önmagukért beszélő számok ezek. A kincses szigetről visszahajóztam Szicíliaába, majd Palermóban újra tengerre szálltam: irány Szardínia. Mivel vallo, hogy egy nomád a vízen is legyen nomád, hálózsákban aludtam a fedélzeten, egy sötét terem sarkában. Mikor reggel, a tizenkét órás út után legurultam a hajóról, egyszerűen nem hittem a szememnek: mintha nem is abban országban járnék, ahol előző nap még sötét szegénységben élő emberek, nyomoranyagdek és szeméthalmok között motoroztam. Szardínián tiszta, rendezett, szép utcák, jó állapotú utak fogadtak, amelyeken a közlekedés is sokkal kulturáltabb volt. Egykettőre világossá vált számomra, hogy miért tartják oly sokan motoros Mekkának Szardíniát. A sziget Olaszország legritkábban lakott részei közé tartozik, alig vannak települések, így a nagy kiterjedésű természeti látványosságokat nemigen zavarja meg semmi. Sok a jó minőségű, tengerparti, panorámás út, de a gyér forgalmú hegyi szerpentinnek is nagy élmény motorozni. Mondjuk, némi elővigyázatosság azért Szardínián is elkel: én például egyszer vaddisznókkal kergetőztem, amelyek a tengeri hűsölés után igyekeztek vissza a bozótbba. Hab a tortán, hogy remek lehetőségek vannak offroadozásra is.

Egy apró kőjáték azért Szardíniára is jutott. Egyszer, amikor szürkületben, kiégett első lámpával robogtam – bevallom, kicsit gyorsan –, megállított a Carabinieri. Mikor aztán meglátták az osztrák rendszámot, már engedtek is tovább. Amúgy már korábban feltűnt, hogy elég gyakori az igazoltatás. Egy helyitől megtudtam, hogy egy új drogaffia jelent meg a szigeten és erre a nagy rendőri készültség. Mivel már decemberben jártunk, a rossz idő beállta előtt szerettem volna átjutni Korzikára. Ez azonban némi késedelmet szenvedett, mert



a kedvezőtlen időjárás miatt folyamatosan törölték az odatartó kompjáratokat. Három napra letáboroztam hát a Santa Teresa Gallura-könyéki erdőben. Végül aztán csak sikerült átkelni, igaz, a hajó oldalát még így is többméteres hullámok ostromolták. Korzika! Ez a sziget merőben más, mint Szardínia: magas hegyes tájait sűrű zöld növényzet borítja. Motorozásra is ideális, csak nem télen. Ott jártamkor hideg volt, sőt havazott is. Vadkempingezni már csak ezért sem próbáltam meg, ráadásul az ilyesmi amúgy sem ajánlatos ott, hiszen a sziget területének majd' fele természetvédelem alatt áll. Az árak nagyon húzósak, ám szerencsére sikerült couchsurfinggel Ajaccio-ban megszállnom. E városból aztán csillagtúra-szerűen jártam be a szigetet az ott töltött négy nap alatt.

OLIS VÉGÉN TETTEM RÁ AZ ELSŐ KERÉKET FRANCIAORSZÁG FÖLDJÉRE.

Monaco felé vettem irányt, ám a legendás minállammal való találkozás azon még váratott magára, mivel menet közben megállt alattam a motor. Pont Nizzában. A motor maga ugyan újra beindult, ám ahogy sebességbe raktam a gépet, menten lefulladt. Anno a 950-es KTM-em is produkált ilyet, úgyhogy rögtön tudtam, hová kell nyúlni. Van egy mágneses szenzor a kitémasztó sztenderen, amely biztonsági okokból megakadályozza, hogy lehajtott sztenderrel elindulj. Nos, ez az érzékelő ment tönkre. A régebbi motorok esetében elég volt, hogy a két vezetéket rövidre kötöttem, azt' csókolom. Az én gépem esetében azonban már háromkábeles megoldást alkalmaztak, amely csak meghatározott ellenállás alatt működik. Vehettem meg az eredeti új jeladót. A boszszantó intermezzót követően végre tényleg eljutottam Monacóba. Nos: voltam már számtalan európai minállamban, de ekkora fényűzést még egyikben sem tapasztaltam! A luxus, a rongyrazás, az AMG Mercik, a Rolls Royce-ok és a Ferrarik világa ez. Külön élmény volt a városközpontban azon az úton motorozni, ahol Forma-1-es futamok is zajlanak. Gondoltam, még a végén megsajnálom azokat, akiknek ugyan luxus apartman és öcsillagos, hiper-szuper szállodai szoba jutott, viszont kénytelenek elviselni a ricsajt és a benzingőzt – miközben én egy, a világ zajától távoli erdő közepén, millió csillaggal telehintett mennyezetű szállodámban hajtom álomra a fejemet. Reggel pedig egy karnyújtásnyira ébredek fel a motoromtól, amely hűséges társam joban-rosszban a már lassan egy éve tartó kalandunkon...

Folytatása következik? :-)

ÚTRAVALÓ

MIKOR ÉS HOVÁ MENJÜNK?

Noha nincsenek előre megtervezve a napjaim, hosszabb távon azért figyelembe veszem az időjárási körülményeket. Amit semmiképpen nem ajánlok: a nyári szabadság alatt lemotorozni az olasz vagy a horvát tengerpartra. Csúcsszezonban ugyanis ezeken a helyeken mozdulni sem lehet a turistáktól, az utakon pedig óriási dugók alakulnak ki. Mindezt tetézi, hogy ilyenkor a komoly potenciális veszélyforrást hordozó hétvégi sofőrök is a nyakukba veszik fél Európát. A hektikus közlekedési viszonyok mellett a motoros túróképeségét alaposan próbára teszi a meleg is, amelytől valósággal rásül az emberre a motoros ruha.

Nyáron tehát érdemes fordítva gondolkodni, mint a többség: használjuk ki, hogy fél Európa a mediterrán térségben tolong. Vegyük az irányt inkább észak vagy a magashegységek felé, amelyeknek izgalmas, serpentinekkel teli, fantasztikus panorámájú útjain úgyszólván zavartalanul élvezhetjük a motorozás örömeit. Északon

pedig vadregényes erdők, jó levegő és kellemes hőmérséklet fogadják az arra járókat. Jómagam augusztusban jártam a Baltikumban, illetve Skandináviában, Olaszországot pedig tudatosan télire szántam. Dél-Európába leginkább a szezon meghosszabbítása gyanánt érdemes ellátogatni.

HOGYAN?

Amennyiben időszakában vagyunk, érdemes igénybe venni a vonaton való motorszállítást. Ennek előnye, hogy az ember a motorjával együtt elviteti magát a célhelyszínre, így nincs unalmas autópályázás, felesleges gumikoptatás – viszont a hálófülkében alaposan kipihenhetjük magunkat, így üdén és frissen vághatunk neki a motorral bejárni szándékozott környék felfedezésébe. Ha komppal rövidíthetünk, érdemes élni a lehetőséggel, hiszen a legtöbbször a kompozás sem drágább, mint a hosszabb szárazföldi úton megközelíteni a célt. A kompok ráadásul általában este indulnak és reggel kötnek ki, így megint csak igaz, hogy kipihenten vágatunk neki annak a kalandnak, amiért tulajdonképpen elindultunk.

