



## Moto Norwegia 2009

Na jednym, z rozgrywanych w Gdyni turniejów w squash, nagrodą główną było zatankowane pod korek BMW, na weekend. Miałem motywację do gry, bowiem perspektywa przetestowania przez kilka dni nowego pojazdu zmobilizowała mnie w 100%. W ostatnim okresie raczej bardziej interesowałem się motocyklami, a jednym z marzeń było odbyć prawdziwą motocyklową wyprawę. Dzięki uprzejmości dealera BMW, sponsora turnieju, moje marzenie mogło zostać zrealizowane. Do weekendowej dyspozycji otrzymałem, zamiast samochodu, nowiutkie BMW F800 GS w wersji enduro. Przedstawiciel salonu wykazał się miłą elastycznością w moim przypadku oraz sporą dawką rzetelnej i przydatnej wiedzy. Miło jest rozmawiać z profesjonalistą i pasjonatem w jednej osobie. Po uzgodnieniu szczegółów zabrałem się do przygotowań mojej pierwszej motocyklowej wyprawy. Szybkie internetowe zakupy w postaci spodni, rękawiczek, kominiarki do kasku enduro, grzałki oraz niezbędnych troków do mocowania bagażu pozwoliły mi skompletować część ekwipunku. Wraz z towarzyszami eskapady został ustalony cel: norweskie fiordy i tamtejsza atrakcja turystyczna, 597 metrowej wysokości skała w miejscowości Prekestolen, zwana także jako Pulpit Rock

[http://www.youtube.com/watch?v=YP\\_AyRFI25iU&feature=related](http://www.youtube.com/watch?v=YP_AyRFI25iU&feature=related)

Wyruszyliśmy z Gdyni we wtorek, poprzedzający czwartkowe Boże Ciało. Punktem zbornym był terminal promowy Stena Line. Objuczone cztery motocykle i trzej moi kompani stanęli na pobliskim parkingu. Towarzyszyły mi trzy damy, trzy „Suzanny” (Suzuki Bandit pod Huberetem, Suzuki Bandit pod Jackiem oraz Suzuki Vstrom pod Witkiem). Ja, na udostępnionym mi BMW F800 GS, potocznie zwanym „Benkiem”, z początku czułem się nieco wyalienowany, jednak pewien sympatyczny incydent znacznie poprawił moje samopoczucie. Otóż odprowadzająca jednego z nas, atrakcyjna studentka wzornictwa przemysłowego, niezwykle się ożywiła dostrzegając żółto-czarne BMW, które dane mi było dosiadać. Odrobinę tego

zainteresowania przeniosło się i na mnie (przynajmniej tak mi się zdawało :-). Moja motocyklowa odmiennosc okazała się zaletą i poczułem, że grono moich znajomych łatwo i szybko wzrosło podczas tej wyprawy. Kolejne tego dowody miały już miejsce na promie do Karlskrony, gdzie dopytywano się o prowadzącego żółto-czarne enduro.



Po wjechaniu na prom pieczęlowanie motocykla do pokładu. Oprócz standardowego pasa biegnącego przez siodło, dwoma ściągaczami uwiązałem także ramę i podłożyłem gumowy klin pod tylne koło. Trochę byłem przewrażliwiony na tym punkcie, ale chciałem być pewien, na 102%, że gdy rano zejdę, motocykl będzie stał w tym samym miejscu. Rejs upłynął spokojnie, a wczesne, promowe śniadanie dostarczyło niezbędnej energii do jazdy pierwszego dnia wyprawy.

### **Dzień pierwszy: Karskrona-Camping Thorrud nad jeziorem Eikeren. 680 km.**

Ruszyliśmy w miłych nastrojach i z ogromną chęcią przeżycia czegoś niezwykłego. Usatysfakcjonowani dobrą jakością dróg, kulturą i szacunkiem szwedzkich kierowców aut, przemierzaliśmy kilometr po kilometrze. Warunki meteo pogarszały się z godziny na godzinę i w efekcie doświadczyliśmy deszczu, którego, jak stwierdziliśmy, nie da się uniknąć w tej podróży. Pierwszy raz dane było mi mknąć autostradą w strugach deszczu. Nie byłoby tu nic nadzwyczajnego, gdybym miał ubiór na tzw. tip top, ale... kupione przez internet spodnie okazały się za krótkie (w pozycji siedzącej oczywiście, bo na stojąco były ok.),



zaimpregnowane buty trekkingowe przemokły po 30 minutach, a kask typu enduro nadaje się do jazdy w deszczu tak samo jak kabriolet. Jednym słowem „rura mi zmięła”. Ale upadłe i przemoczone morale podniosły mi... no właśnie zgadnijcie co? Otóż odkryłem przełącznik podgrzewanych manetek. Oczywiście byłem o nim informowany, jednak mój brak motocyklowego doświadczenia kazał mi je totalnie zignorować i uważać za jakiś niepotrzebny gadżet dla podtatusiałych motocyklistów. Po załączeniu grzania manetek wiara w udaną wyprawę powracała z każdą falą ciepła rozchodzącą się od palców rąk aż po same stopy. Przyznam, że dzięki nim łagodnie zniosłem przemoczone stopy i nos. Drugą atrakcją w tym dniu było tankowanie BMW. Okazało się, że za każdym razem jak tankujemy, mój dystrybutor najszybciej odcinał podaż paliwa ze względu na osiągnięcie stanu „pod korek”. Miałem najniższe zużycie paliwa ze wszystkich



czterech motocykli. To duża niespodzianka. Powoli uczyłem się tego motocykla i wiedziałem, że jeszcze nie raz pozytywnie mnie zaskoczy. Niespodzianką z innej beczki było to, że motocykle w Norwegii nie płacą za jazdę po autostradach płatnych.

W drodze na fiordy omijamy Oslo i przeprawiamy się pierwszym promem w Norwegii. Płyniemy z Moss do Horten. Oszczędzamy czas i paliwo, skracamy sobie drogę i możemy trochę odpocząć kojąc wzrok krajobrazem. Bilet na prom dla motocykla kosztował 50 koron tj. ok. 25 zł. Po zejściu na ląd w Horten zaczynamy kierować się w stronę kempingu, tak, aby przed godz. 21 znaleźć jakiś nocleg. Docieramy nad Jez. Eikeren i tam bierzemy uroczy drewniany domek z kuchnią i salonem. Oczywiście wszystko w agroturystycznym norweskim

stylu, urzekające prostotą i harmonią z otaczającą przyrodą. Pomimo braku motocyklowej zaprawy nie odczuwam



większego zmęczenia. Rozgrzany przez manetki zastanawiam się jak nie dopuścić do kolejnego przemoczenia butów. Po kolacji wyciągam z bagażu gumowany kombinezon OP-1, stosowany niegdyś w LWP w formacjach przeciwchemicznych. Oczywiście wzbudza to salwę śmiechu i natychmiastowy pomysł, aby od razu wypróbować jego szczelność w pobliskim jeziorze. Test wypadł pozytywnie.

## **Dzień drugi: Camp Thorrud-Kinsarvik Camping. 330 km.**

Wyspany, spakowany i zapakowany w OP-1, z uśmiechem na twarzy dosiadam awangardowe BMW F800 GS. Buty udało się całkowicie wysuszyć. Trochę się męczę w tym bojowym kombinezonie, bowiem jest za mały i mam dyskomfort w prowadzeniu motocykla. Na pierwszym postoju podejmuję szybką chirurgiczną decyzję o odcięciu nogawek w okolicy kolan. Zdobywam swobodę. Pogoda się klaruje i na kolejnym postoju zdejmuję górę, zostawiając sobie tylko ochraniacze na buty. Przelotny deszcz nie stanowi zagrożenia. Wiem, że będę miał suche buty. Pora delektować się jazdą. Jedziemy przez płaskowyż Hardanger Vida. Wokół księżycowy krajobraz, temperatura spada do 5 st. C. Po drodze zatrzymujemy się przy wodospadzie Voring. Oczywiście zdjęcia, ciepła herbata lub kawa z termosu i toaleta. Ruszamy dalej. Krajobraz się zmienia na zimowy. Dookoła lód, śnieg i coraz częściej wyglądające słońce. Po chwili zauważam, że wskaźnik temperatury zewnętrznej zaczyna migać. Odczytuję



wartość i zdumiony głośno mówię „dwa stopnie powyżej zera”. Każdy, kto miał do



czynienia z samochodami BMW wie, że migający wskaźnik temp. oznacza „Uwaga! Ślisko! Przygruntowe przymrozki”. Byłem zaskoczony, że pomyślano o tym także przy motocyklach. Sam komputer pokładowy oprócz temp. dostarcza nam informacji o średnim i chwilowym zużyciu paliwa, ilości kilometrów do przejechania przed koniecznością ponownego tankowania. Można także uruchomić zegar zliczający czas jazdy. Mamy również informację, na którym biegu aktualnie jedziemy. Przydaje się to w sytuacji, kiedy mamy już 6 i chcielibyśmy „wrzucić” wyższy bieg. Wystarczy rzut oka i powstrzymujemy się przed tym zamiarem. Jednym słowem komputer pokładowy, niedostępny w innych motocyklach, pozwalał na ciekawą analizę podróży. Czasami dobrze jest wiedzieć więcej.

Zjeżdżając ze strefy zimna przebijamy się tunelami przez monumentalne skały. Droga pnąca się niczym serpentyna w tunelu wydrążonym w skale robi wrażenie. Nie jest rzadkością jazda przez 2-2,5 km dyskretnie oświetlonym tunelem. Nie zmieniający się widok czasami powoduje trans, w którym następuje mikrosekundowa utrata równowagi. Trzeba na to uważać. Niebezpieczne też mogą być, zwłaszcza przy słonecznej pogodzie, momenty częstego, naprzemiennego wjazdu i wyjazdu z tunelu. Nagła, duża zmiana ilości otaczającego nas światła wymaga koncentracji i sprawnego wzroku. Czasami źrenice nie nadążają z otwieraniem i zmykaniem się. Napotykamy pierwsze roboty drogowe na naszej trasie. Rozbudowują fragment jezdnii wysadzając skały, przez co dwu kilometrowy odcinek pokonujemy po szutrze. Wreszcie mam możliwość jechania po

nawierzchni, która świetnie pasuje do BMW F800 GS. Pracujący przedni teleskop nie ukrywa swego zadowolenia i zachłannie wybiera każdą nierówność. Szkoda, że tylko 2 km były w remoncie :-)

Dojeżdżamy do Kinsarvik. Naszą uwagę przykuwa pięknie usytuowany camping



nad rzeką wpadającą do fiordu. Mamy do wyboru mały prosty domek jednoizbowy za 350 koron oraz większy wyposażony w dwie sypialnie, kuchnię i łazienkę za 1190 koron. Różnica spora, jednak po krótkiej naradzie bierzemy droższy i nie żałujemy koron. Był to najlepszy nocleg, zaś poprzedzający go wieczór mocno nadwyrężył nasze zapasy pierśiówek. Przy okazji przekonaliśmy się jak drogo może smakować szklanka norweskiego piwa zakupionego w miejscowym campingowym barze. Wypiwszy dwa dobrze schłodzone browary dowiadujemy się, że należy uiścić zapłatę w wysokości 59



koron...”per person” dodał po chwili uśmiechnięty barman. Dodam jeszcze, że przed pierśiówkowym piknikiem razem z Witkiem skorzystaliśmy z możliwości



popływania w miejscowym basenie, z wodą podgrzewaną do 22 st. C. Polecam ten camping, nie tylko ze względu na dobrze podane schłodzone piwo.

### **Dzień trzeci: Kinsarvik-Camping w okolicy Sand. 410 km.**

Ruszamy o 9.00. Zamieniam się z Witkiem, jadącym V-Stromem, na motocykle. Ja dosiadam Suzuki, a Witek testuje GSa. Po 40 km tankujemy w miejscowości Odda i powracamy do swoich maszyn. Witkowi „Benek” przypada do gustu i przekonuje go do zastosowanych rozwiązań technicznych. Zwłaszcza odpowiada mu wysokość siedziska ze względu na posiadane 195 cm wzrostu. W dalszej drodze mijamy dwa piękne wodospady, a uderzająca z impetem woda o skały pozwala nam poczuć na twarzy tzw. Aqua fresh. Spacerujemy wzdłuż wodnego aerozolu niczym pensjonariusze z Ciechocinka wokół grzybka inhalacyjnego. Notabene jeden z nas, Hubert mianowicie, mieszka w Ciechocinku i mógłby coś więcej na ten temat powiedzieć, oddając istotę rzeczy. Dojeżdżamy do przystani promowej, którym przepłyniemy do Stavanger. Wyczuwa się



lekkie znużenie. Do promu mamy 20 min.

Podejmuję szybką decyzję, aby koniecznie zjeść ciepłą zupę w pobliskiej restauracji. Decyzja wydaje się trafiona. Ja i następnie Witek pochłaniamy, nazwałbym to, motocyklową kartoflankę na kiełbasie i czujemy błogość rozchodzącą się promieniście od żołądka. Po kilku minutach pakujemy się na prom i podziwiamy szeroki, niczym pas startowy, kilwater za rufą. Zaraz po zejściu na ląd kierujemy się do Stavanger wjeżdżając w 7 kilometrowy Underjolsk Tunnel. Niesamowite wrażenie, bowiem tunel schodzi poniżej poziomu morza i jedziemy pod wodą. Jazda tym tunelem i wyprzedzające nas pojazdy kojarzą mi się z pędzącymi plemnikami w jajowodzie. Ot takie skojarzenie „ni stąd ni zowąd”. W mieście spotykają nas korki i sznur samochodów wyjeżdżających poza miasto. Decydujemy się na jazdę pomiędzy samochodami. Po nudnej, prostej jeździe należy wykazać się sprawnością manewrową, nie rysując nikomu lakieru. Włączam długie światła i przebijam się między autami. BMW prowadzi się świetnie i po kilkunastu minutach kawalkada samochodów pozostaje z tyłu. Jedziemy do Prekestolen korzystając z kolejnej przeprawy promowej. Miejscowy motocyklista przywołuje nas ręką abyśmy jechali za nim, omijając czekające do promu samochody. Wjeżdżamy na parking u podnóża skał. Dowiadujemy się, że wejście na górę zajmuje 2 godz. a zejście nieco dłużej. Dochodzi 18.00 i musimy podjąć szybką decyzję czy wspinamy się, czy rezygnujemy z celu naszej wyprawy. Biorąc na poważnie miejscową informację wróciłibyśmy przed 23.00, a jeszcze musimy znaleźć nocleg. Stawiamy śmiałą tezę, że zdobędziemy szczyt w 1 godz. i zejdziemy jeszcze szybciej. Jacek i Witek przebierają się w lżejsze rzeczy, Hubert jedzie do miasteczka Jorpeland po chleb, ja zdejmuję jedynie kurtkę. Ruszamy w trójkę ostro pod górę. Po 15 min. dostaję zadyszki. Zwalniam, reguluję tętno i łapię swój rytm. Witek i Jacek cały czas przede mną. W pewnym momencie schodzą nieco ze szlaku i udaje mi się ich wyprzedzić. Na szczyt dochodzę jako pierwszy. Czas 55 minut. Moje najgorsze buty na motor okazały się najlepszymi butami do wspinaczki po skałach, o czym przekonałem się także podczas schodzenia. Przez chwilę kontemplowaliśmy zapierające dech w piersiach widoki, wykonaliśmy pamiątkowe zdjęcia i najedliśmy się nieco strachu



podchodząc do krawędzi prawie 600 metrowej przepaści. Zejście zajęło nam też poniżej godziny i w efekcie byliśmy z powrotem na dole o 20.45. Szybko ruszyliśmy w poszukiwaniu noclegu. Jechaliśmy aż do północy będąc mocno zmęczeni. Tu podróż ponownie umilały mi podgrzewane manetki gdyż temp. powietrza spadła do 7 st. powyżej zera. Uważam je za istotny element wyposażenia, podnoszący komfort podróżowania w tak nieoczekiwanych momentach. Pomimo jazdy tak późną porą było jasno ze względu na występujące o tej porze roku tzw. „Białe noce”. Bardzo późna kolacja jak zwykle bazowała na chińskich zupkach i gorących kubkach z norweskim akcentem w postaci wędzonego łososa na grzankach. Łosoś przywieziony oczywiście z Polski z Tesco.

## **Dzień czwarty: Sand camping-Saltviks Camping. 480 km.**

Startujemy o 10.00. Codziennie godzinę później. Nie jest to żadną przeszkodą w pokonywaniu założonych dystansów. W



końcu jesteśmy na urlopie. Pogoda bajeczna. Ponownie nasza trasa przebiega przez tereny pokryte śniegiem. Chyba najlepszy dzień od strony motocyklowych wrażeń. Bezchmurne niebo, różnorodny krajobraz, wspaniałe serpentyny po półkach skalnych nad fiordami. Ten odcinek dominował w liczne zakręty i sporo było jazdy w tunelach skalnych. Poznawszy bliżej możliwości, wiozącego moje cztery litery, BMW F800 GS zacząłem nisko składać się w zakręty. Czerpałem coraz więcej satysfakcji z niskich pozycji na łukach. Raz w lewo, raz w prawo i prosta. Po prostu miałem tzw. „parcie na manetkę”. Czasami miałem wrażenie, że motocykl sam się kładzie i

wstaje. Poczułem się jak w transie i nie posiadając kufrów bocznych pozwalałem sobie na coraz niższą i szybszą jazdę. Motocykl ujawnił tu swój szeroki zakres możliwości, jeśli chodzi o jego uniwersalność. W końcu to klasa enduro i trudno od niego oczekiwać zalet zarezerwowanych dla innych motocykli. A jednak i tutaj pozytywnie mnie zaskoczył. Monitując komputer pokładowy dostrzegłem wzrost temp. powietrza do max. 24 st. C, co pozwoliło wyłączyć grzane manetki, zdjąć kominiarkę i kalesony, oraz spadek średniego zużycia paliwa na całym dotychczas pokonanym dystansie do wartości 4,1 litra/100km. Po prostu ciepło i oszczędnie. Z radości odkręcałem chwilami manetkę do 140 km/h. W pełni popieram ich slogan reklamowy, bo rzeczywiście gwarantują „Radość z jazdy”

Ostania lokalna przeprawa promowa z Horten do Moss dostarcza nam informacji, iż te wspaniałe promy kursujące po fiordach są budowane w Polsce, w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Poczuliśmy wyraźny wzrost dumy narodowej. Ciekawe czy taki prom ruszy kiedyś pomiędzy Gdynią a Helem? Do campingu dojeżdżamy około 19.00. Uroczysta kolacja dominuje w norweskie parówki zakupione na trasie oraz lokalny browar.

## **Dzień piąty: Saltviks-Karlskrona. 514 km**

Wyspani i stęsknieni za domami wyruszamy o 10.30. Przed nami nużąca jazda po autostradzie, aby zdążyć na wieczorny prom do Gdyni. Po 203 km robimy pierwszy postój na wyprostowanie kości. Ten ostatni dzień nie niesie w sobie już tak pięknych widoków, jakie dane nam było podziwiać podczas 3 poprzednich dni. Kolejne 111 kilometrów upływa mi na analizowaniu deski rozdzielczej. Przyglądam się zegarom i próbuję dociec, co skłoniło inżynierów z BMW do usytuowania prędkościomierza nad obrotomierzem, wbrew tradycji jeden obok drugiego. Na pierwszy rzut oka wydaje się to niefortunne rozwiązanie, jednak z czasem zalety takiej konfiguracji są dla mnie oczywiste. Otóż łatwiej i wygodniej jest skoncentrować wzrok w osi pionowej i albo go podnieść albo opuścić aniżeli wychwycić dwie informacje na osi poziomej błędząc oczami w lewo lub prawo. W poziomie wymaga to kilka milisekund więcej. Sprawdziłem to próbując jednym spojrzeniem odczytywać wartość



prędkości i obrotów silnika. Efekt był pozytywnie zaskakujący. W przypadku chęci odczytu np. prędkości i czegokolwiek z komputera pokładowego umieszczonego z prawej strony, trwało to nieco dłużej i wymagało dodatkowej stabilizacji wzroku na obranym do odczytu parametrze. Dla motocyklisty jest to bardzo ważne, bowiem oderwanie wzroku od drogi na ćwierć czy pół sekundy, przy sporej prędkości, może okazać się niebezpieczne.

Oprócz analizy uzasadniającej konfigurację zegarów nie kryłem zadowolenia z ukształtowania siedziska. Prosta forma pozwalała podczas jazdy przesuwając cztery litery o kilka centymetrów zarówno do przodu jak i do tyłu. Dzięki temu uciążliwość podróżowania na długich dystansach może być zminimalizowana, a my nie szukamy dodatkowych rozwiązań w postaci poduszek lub/i kocyków poprawiających wygodę



siedzenia. Po 5 dniach jazdy i przejechaniu 2,5 tys. kilometrów nie czułem się jakoś specjalnie zmęczony. Pomimo braku zaprawy motocyklowej, wyrażanej w ilości przejechanych kilometrów, mogłem cieszyć się z wyjątkowości mojej pierwszej wyprawy na motorze. Do Karlskrony dotarliśmy około 18.00 wypijając po drodze jeszcze kawę na podmiejskim campingu. Ten ostatni dzień, był jedynym moim dniem jazdy bez małego plecaka. Plecak przytroczyłem na torbę motocyklową w taki sposób, aby mieć swobodny dostęp do jego zawartości, zwłaszcza termosu, kanapek i kosmetyczki. Rano, po dobiegu do nabrzeża w Gdyni, zasiadałem na BMW F800 GS nadal czując radość z jazdy. Wiem na pewno, że nie była to moja ostatnia wyprawa, a zdobyte doświadczenie będzie procentować na

kolejnych wyjazdach. Użyczony mi motocykl spisał się na medal i po pozytywnych wrażeniach trudno jest mi sobie wyobrazić rozwój nowego hobby na motorze innej marki.

### Podsumowanie w liczbach i nie tylko:

Czas trwania:	5 dni
Dystans:	2470 km
Czas jazdy:	39h 27'
Max wysokość:	1560 m n.p.m.
Min temp.:	2 st. C
Śr zużycie paliwa:	4,1 l/100km
Pojemność silnika:	798 cm sześć.
Moc:	85 KM
Masa bez obciążenia:	207 kg
Prom Stena Line:	547 zł/os
Promy inne:	140 zł
Noclegi:	460 zł
Paliwo:	550 zł/103 litry
Zakupy inne:	170 zł (piwo 30zł)

Andrzej Gołębiowski