

Fietstocht Lissabon-Malaga-Barcelona, 1 juni tot 4 juli 2023

Maarten Blokland

Hieronder het verslag van mijn fietstocht van Lissabon via Malaga naar Barcelona, als volgt ingedeeld: 1. Samenvatting; 2. Waarom eigenlijk; 3. Route en navigatie; 4. Uitrusting; 5. Ervaringen; 6. Kosten; 7. Hoogtepunten en anecdotes; 8. Lessen en wat volgt. Een uitgebreid, dagelijks verslag met veel meer foto's kun je terugkijken op mijn Strava en Facebook pagina's.

1. Samenvatting

Start vanuit Lissabon op 1 juni (foto 1), aankomst in Barcelona op 4 juli 2023: 34 dagen waarvan 27 op de fiets. Van de fietsdagen waren er acht met Jan Berings en door omstandigheden maar één met Jay Libove. De overige 18 fietsdagen waren solo. Niet op de fiets maar wel erbij waren mijn vrouw Jos, in Sevilla, Cordoba en Malaga, en mijn vrienden Jay en Yoshiko voor een hele week vanaf Cuenca.

De route (foto 2) heb ik samengesteld uit de boekjes van Paul Benjaminse. De gefietste afstand was 2,214 km en 26,360 hm; de rijtijd was 120u. De gemiddelden: 82km en 976 hm per fietsdag; per dag 4.5 uur op de fiets en een gemiddelde van 18.4 kpu. In de bijlage vind je de dagelijkse details.



Foto 1. Lissabon, 1 juni

Ik fietste met m'n Cannondale, maar wel met een nieuw trapstel en met nieuwe Topeak fietstassen (foto 3). Overnachtingen waren in hotels en B&Bs. Ook dit jaar had ik prachtig fietsweer met de temperatuur veelal rond de 20-25 graden, met gedeeltelijk bewolkte ochtenden, weinig wind, wat motregen en één fikse stortbui compleet met donder en bliksem. Ik weet nog steeds te weinig over Portugal en Spanje, maar tijdens deze reis heb ik de geschiedenis, landschappen, steden, dorpen en inwoners wel beter leren kennen.

Ik ben na twee ervaringen aan dit soort lange fietstochten verslingerd geraakt en ben vast van plan dit door te zetten zolang m'n gezondheid dat toelaat. Wel steeds een andere route, maar alleen waar er een grote kans op mooi fietsweer is, op de racefiets met 28mm banden, met een minimum aan bagage, een fietsplan, GPX navigatie en tevoren geboekte overnachtingen. Qua afstand mik ik op 2000+ kilometers, per dag 80 tot 85 km en 4.5 uur op de fiets. Met 1 of 2 rustdagen per week gaat zo'n tocht dan een ruime maand duren.



Foto 2 Route

2. Waarom eigenlijk wéér zo'n lange tocht?

Eigenlijk vooral omdat ik het fysiek (nog) kan en er nu ook de tijd voor heb. Bovendien ken ik geen andere bezigheid waar ik zo lang en onafgebroken met veel plezier mee bezig kan zijn, en mijn hoofd zo mee kan leegmaken. Ik ben tijdens de tocht alleen maar bezig met: de route van de dag bekijken, de stops inplannen, ontspannen fietsen, genieten van wat ik om me heen zie, foto's maken, zorgen dat ik genoeg eet en drink, en op de bestemming van de dag uitpakken, douchen, een biertje pakken, een wandelingetje maken, lekker eten, slapen en 's ochtends weer klaarmaken voor vertrek. Heerlijk, en op deze manier een uiterst relaxte bezigheid.

En waarom Lissabon naar Barcelona via Málaga, in juni? Lissabon omdat mijn vriend Ernst daar woont, Málaga omdat Annette, een nichtje van mijn vrouw, en haar man daar sinds kort een huis hebben, en Barcelona omdat we daar zelf een appartement hebben. In juni omdat de weersomstandigheden dan perfect zijn: droog en nog niet te warm. En omdat fietsmaatje Jan niet eerder kon.

3. Route en navigatie

De route heb ik uit de boekjes 'Ruta Ibérica' en 'Andalusië' van Paul Benjaminse gehaald. De eerste beschrijft westelijke fietsroutes van Pau (F) via Madrid naar Lissabon en Sevilla en de tweede oostelijke routes van Girona naar Sevilla. In de boekjes staan heel nuttige routekaartjes (plattegrond en profiel) en wat historische en toeristische informatie en tips voor af te leggen bezoeken. De uitgangspunten van Benjaminse passen goed bij mij: een aantrekkelijke route, geen drukke wegen en liefst niet te steil (tot 8%). Als het steiler is dan 5% wordt dat in het profiel bij het kaartje aangegeven zodat je daar rekening mee kunt houden. De dagafstanden en overnachtingsplekken moet je uiteraard zelf bepalen, maar de gidsen geven wel tips voor overnachtingen, restaurants en fietsmakers. De consequentie van de uitgangspunten is dat je niet de kortste route fietst maar wel de mooiste, van dorp naar dorp, langs riviertjes, door prachtige landschappen, beschermde parken en natuurgebieden. De route is bijna altijd over rustige wegen en je hoeft maar zelden uit het zadel.



Foto 3. Uitrusting

4. Uitrusting

De fiets is een aluminium Cannondale Caad9 die in Barcelona staat. De wielen zijn Fulcrum Racing 5. Om iets beter op slechte en gravel wegen te kunnen rijden heb ik er dit jaar 28mm Continental GP5000 banden opgezet. Die kostten me €130 voor 3 stuks. Ook is de aandrijving (Shimano) dit jaar vervangen: trapstel (30/39/50), trapas, ketting, kransjes (10-speed 12/30) en derailleurwieltjes, samen €320 aan onderdelen.

Voor de bagage had ik vorig jaar een bagagekarretje en (te)veel bagage waaronder een tent, slaapzak en luchtbed. Dit jaar zou er van kamperen niet veel komen omdat er langs de uitgezette route weinig campings zijn en ook omdat mijn fietsmaatjes weinig met kamperen hebben. Met het vooruitzicht op minder bagage heb ik in het voorjaar wat fietskennissen bevraagd en van één van hen zijn spullen geleend voor een meerdaagse fietstocht rond het IJsselmeer. Daarop heb ik voor €200 aan Topeak spullen gekocht, waaronder een 4.5 liter 'Midloader', een 22 liter 'MTZ Trunk Bag DXP' en de 'MTX Rack' bagagedrager met 'side frames' die aan de zadelpen wordt vastgeklit.



Foto 4. São Cristóvão, 2 juni

Ik had 3 bidons, 1 buitenband, 3 binnenbanden, pompje, kettingolie, een spuitbusje WD40, bandenwippers en een multitool bij me en dat bleek (gelukkig) weer toereikend. Ik heb één lekke band gehad toen ik ergens op een pleintje mijn fiets op een punaise parkeerde. De enige echte pech was een gebroken spaak in het achterwiel net voor Elvas, aan het eind van de rit op een zaterdagmiddag. Dat was dubbele pech want de fietswinkels waren al dicht en ik zou daar tot maandag moeten wachten om een nieuwe spaak in het wiel te krijgen. In plaats daarvan reizen we op zondag per OV i.p.v. per

fiets naar Mérida, de volgende stopplaats, en gaan daar maandag naar de fietsenmaker. Zodoende verliezen we geen tijd en blijft het fiets- en overnachtingsplan overeind.

Voor de overige bagage ben ik begonnen met mijn paklijst uit 2022 en wat ik me herinnerde over de spullen die ik toen onderweg wegens overcompleet al aan passanten had meegegeven. De afgeslankte lijst paste met gemak in de Topeak tassen, maar ook deze keer heb ik onderweg toch weer het één en ander meegegeven zodat de Midloader uiteindelijk niet meer nodig was.

5. Ervaringen

De route: De wegen uit de Benjaminse boekjes waren in het algemeen weer rustig (foto's 4 en 5), met een goed wegdek en niet te moeilijk. De kaartjes met profiel - elk kaartje beslaat zo'n 20 km - zijn erg gedetailleerd maar ik had vorig jaar al gemerkt dat de aanwijzingen, wegnummers en andere informatie die erbij staat niet altijd even duidelijk of up-to-date zijn, waardoor ik er af en toe 'Google maps' bij moest aanzetten. Maar vervelender is eigenlijk dat de informatie over de kwaliteit van het wegdek niet altijd klopt, waardoor je als racefietser soms op weggetjes terecht komt waar je niet wilt zijn. Dit jaar moest ik één keer afstappen omdat ik in het zand kwam stil te staan; een andere keer moest ik terugrijden omdat het wegdek te slecht werd en ik een andere route moest zoeken.



Foto 5. Calera de Leon, 6 juni

Benjaminse heeft ook een voorkeur voor 'Via Verdes' langs kanalen en over voormalige spoorwegen. Via Verdes zijn altijd rustig en makkelijk, maar ze gaan ook wel vervelen. Vaak mijden ze de dorpskernen en ook mis je de vergezichten die horen bij het klimmen en dalen door het landschap. Bovendien zijn ze vaak wel verhard maar niet geasfalteerd. Op een paar korte stukken na heb ik dit jaar de 'Via Verdes' vermeden, ook omdat die volgens andere fietsers na nachtelijke regenbuien waren veranderd in modderpaden die zelfs voor hun 'gewone' fietsen moeilijk begaanbaar waren.

Navigatie met GPX: Vorig jaar had ik de routekaartjes uitgeknipt en die stopte ik dan in een fietskaarthouder. Ik moest die kaartjes dan steeds wisselen. Dit jaar heb ik de routes, die als GPX files met de Benjaminse boekjes meekomen gedownload, waar nodig de rijrichting omgedraaid, opgeknipt en aan elkaar geplakt. Zodoende had ik de hele tocht in negen GPX files op de telefoon, die in een telefoonhouder op het stuur zat. Dat maakt de navigatie wel supermakkelijk. Maar soms zit je op een slechte weg of is de weg afgesloten. Omdat ik de routeboekjes meeneem, kan ik op de gedetailleerde kaartjes vrij makkelijk een vervangende route vinden. Lukt dat niet dan is er Google Maps nog. Maar daarvan weet ik nu uit ervaring dat dat verkeerd kan uitpakken want, hoewel Google bijna alles letterlijk in beeld heeft, neemt die software de kwaliteit van het wegdek niet mee als ze een 'beste route' adviseert. Tenslotte, met GPX navigatie en Strava aan en soms Google Maps erbij, is mijn telefoon wel voor het eind van de dag leeg. Omdat je onderweg niet overal je telefoon aan het net kunt opladen is een standby powerbank dus een must.



Foto 6. Elvas, 3 juni

Fiets en fietstassen: De fiets was in topvorm door het regelmatige onderhoud door Gibril, mijn fietsenmaker in Barcelona en door de nieuwe onderdelen. Het enige probleem was de spaakbreuk, maar dat was gewoon pech want de wielen zijn net een jaar oud. Een ander probleem was de geïntegreerde ANWB koplamp+telefoonhouder+oplaadbare batterij. Die was thuis al een keer kapot gegaan en ook het nieuwe exemplaar begaf het onderweg (ander mankement). Waardeloos product dus, maar wel tof dat ik m'n geld terugkreeg bij de ANWB winkel, en ook dat ik voor de zekerheid een reserve telefoonhouder van een andere leverancier bij me had. Zonder dat ding op je stuur is het lastig navigeren. Door de geslonken hoeveelheid bagage kon ik makkelijk toe met de Topeak fietstassen. Het fietsen ermee beviel me prima, en beter dan verwacht. Het geheel, met tassen aan de stuurbuis en de zadelpen bleek erg stabiel. Ik ben nooit gaan slingeren hoewel de daalsnelheid, meestal rond de 50kpu, in een paar gevallen volgens Strava meer dan 70kpu is geweest.



Foto 7. Santa Susana, 3 juni

Een fietsdag: Met de planning voor dit jaar mikte ik op een wat lagere dagafstand van rond de 80 km en 4.5 uur op de fiets. Verder heb ik bewust gekozen voor drie langere stops i.p.v. twee, en om vroeger op weg te gaan. Op een typische fietsdag was ik dit jaar om 8:00u onderweg en na 7 uur, om 15:00u binnen. De drie stops zijn samen goed voor 2 uur, de eerste twee voor koffie of cola en zondig wat te eten en de laatste voor een stevige lunch. Dan blijft er nog een half uur over voor korte stops om de omgeving wat beter te bekijken, foto's te maken, iets te vragen en om uit te hijgen en water te drinken. Behalve op de paar dagen door erg dunbevolkte gebieden werkte dat schema prima en zat ik nooit doorheen, ook niet op de dagen met meer dan de gemiddelde kilometers of hoogtemeters.

Rustdagen: Van de 34 reisdagen waren er zes rustdagen, in Sevilla, Córdoba, Málaga, Granada, Cuenca en Herbés, en een gedwongen rustdag in Mérida door de spaakbreuk. De fiets bleef op zo'n dag staan, maar van rusten kwam nooit veel omdat er op elke plek zoveel moois te zien is en je daar dan ook de tijd voor hebt.

Medefietsers en anderen: Gedurende de tocht fietste ik zeven dagen (van Lissabon naar Córdoba) met oud-huisgenoot Jan Berings. Mijn vrouw Jos was erbij in Sevilla, Córdoba en Málaga, en later was ik nog een week samen met Jay Libove en Yoshiko Yamabe, een bevriend stel uit Barcelona. Jay zou vijf dagen meefietsen maar zijn gezondheid liet dat uiteindelijk niet toe. Zij maakten per auto hun eigen dagtochten terwijl we 's avonds en de twee rustdagen in Cuenca en Herbés samen dingen deden. Het samen fietsen was heel leuk maar de dagen dat ik alleen fietste waren dat ook. Behalve de medefietsers heb ik ook twee keer wat langer met groepjes lange-afstand fietsers uit Nederland gesproken die met een begeleidende kampeerbus op stap waren, en een keer met een Duitse fietster die op haar ééntje uit Duitsland onderweg was naar haar dochter in Malaga. Natuurlijk wel meer fietsers gezien maar niet gesproken.



Foto 8. Cordoba, 11 juni

Eten en drinken: Dat moet allebei veel, met de nadruk op moeten. Met dagelijks zo'n 2,000 kcal aan fietsinspanning (Strava) moet ik per fietsdag dus ongeveer 4,000 kcal naar binnen werken. En met tot 6 fietsuren per dag in warm zomerweer moeten er ook flink wat bidons doorheen. Zelfs met een stevig

ontbijt kan het eten niet wachten tot de avond. Er moet tussendoor wat gesnackt en zeker één keer flink gegeten worden. En ook de bidons moeten twee of drie keer nagevuld worden. Op het hier en daar dunbevolkte platteland van Portugal en Spanje kun je het soms slecht treffen met winkels, bars en restaurants. Er zijn dan weliswaar dorpjes op de route, ook aangegeven op de Benjaminse kaartjes, maar als je er aankomt blijken er bij navraag geen winkels en horeca (meer) te zijn. Deze keer was dat tijdens drie van de 27 fietsdagen het geval.

Overnachten: Na iedere fietsdag, dus 27x, overnachtte ik op een nieuwe plek. De overnachtingen had ik begin maart al geboekt, de meeste via Booking.com (gebruik ik vaak, vind ik heel prettig, nooit gezeur), een enkele via Hotels.com of direct. De reserveringen kan je in de meeste gevallen tot ongeveer een week van tevoren annuleren of wijzigen, een enkele moest bij het boeken al afgerekend worden. De B&B's worden vaak door de boekingsites afgerekend; de hotels over het algemeen ter plekke en dat kon altijd met de betaalpas. Dit verliep overal vlekkeloos.



Foto 9. Ardales, 13 juni

6. Kosten

De totale kosten komen uit op €104 per dag, waarvan een deel kosten vooraf en de rest tijdens de tocht. Van de vooraf gemaakte kosten waren die voor de uitrusting behoorlijk: de bredere banden, de fietstassen en de vernieuwde aandrijving kostten samen ruim €650. Van die kosten reken ik maar een deel toe aan deze tocht want de spullen gaan tussen de twee en tien jaar mee. Verder waren er nog éénmalige reis- en fietstransportkosten van €260. De kosten vooraf reken ik terug naar €12 per dag. De kosten tijdens de reis kwamen uit op €92 per dag. De accommodatie in hotels en B&Bs kostte gemiddeld €40. Daar kwam €52 bovenop aan overige kosten, vooral eten en drinken. Ondanks de gierende inflatie was het totaal toch wat minder dan in juli/augustus 2022, wellicht omdat Frankrijk toch wat duurder is en/of omdat het in juni nog geen hoogseizoen is.

7. Hoogtepunten en anecdotes

De tocht was heel gevarieerd met grotere steden als Merida, Cordoba, Granada en Cuenca, talloze kleinere vestingstadjes zoals Elvas (foto 6), Albaraccin, Alcaraz (stadsnamen die met 'Al' beginnen duiden op een Moorse oorsprong), armoedige dorpen zonder winkels of horeca, het verlaten landschap van het eindeloos voortgaande Extremadura, de vlakten van La Mancha, de bergketens van de Sierra Morena, de Sierra Nevada en het Iberisch Randgebergte, de brede vallei van de Guadalquivir, het nauwe ravijn van de Guadalhorce, de vele stuwmuren en irrigatiesystemen, de zich over kilometers uitstrekkende plantages met olijven, druiven, zonnebloemen, amandelen, sinaasappels en graan, en niet te vergeten de uitgestrekte windmolen- en zonneparken. Hieronder daarvan een paar indrukken met de bijbehorende foto's.



Foto 10. Granada, 18 juni

Santa Suzana (foto 7): Eén van de vele armoedige en doodstille dorpjes onderweg waar (bijna) geen voorzieningen zijn. Op zoek naar koffie en iets eetbaars worden we verwezen naar een propvol

winkeltje dat zowel postkantoor, kruidenier als café is. We worden er bediend door een tussen de koopwaar bijna onzichtbaar grijs mevrouwtje (zoekplaatje).

Córdoba (foto 8): Het meest indrukwekkende stadsbezoek was voor mij dat aan Córdoba. Het stadsgezicht is al overweldigend als je aan komt fietsen, en vervolgens over de Romeinse brug naar een prachtige stadspoort rijdt. Na een wandeling door de ommuurde stad volgt het bezoek aan de Mezquita/Catedral. Córdoba werd in 711 door de Moren veroverd, en Abd ar-Rahman I kocht de eigenaren van de bestaande kerk uit, liet die slopen en bouwde er een moskee. Zijn opvolgers breidden die in de eeuwen daarna nog uit. Na de christelijke herovering in 1236 werden de minaretten en 400 van de 1200 zuilen gesloopt om er een kathedraal van te maken, of eigenlijk in te bouwen. Het resultaat is verbluffend want op de binnenplaats waan je je in een kloostertuin, vervolgens loop je een onmiskenbare moskee in, daar sla verderop in het gebouw een hoek om en sta je ineens in een middeleeuwse kerk. En dat alles allemaal heel groot en tot in de details afgewerkt.



Foto 11. La Mancha, 23 juni

Ardales (foto 9): Ardales, de laatste stop voor Málaga, ligt hoog in het stroomgebied van de Guadalhorce rivier. Het is een prachtig natuurgebied met bossen, ravijnen en stuwweren. Ik logeer aan de rand van het stuwmeer in een mooi hotel-restaurant. Minpuntje: bar service pas vanaf 19u. Voor mijn dagelijkse na-het-fietsen biertje moet ik naar een uitspanning/busstop verderop, aan het begin van de Caminito del Rey. Dat is een aan de rotswand hangend 7 km lang en 1m breed wandelpad dat ruim 100 jaar geleden werd gebouwd voor de bevoorrading en het onderhoud van twee afgelegen waterkrachtcentrales.

Granada (foto 10): Ik had een rustdag in Granada met een bezoek aan het 14 ha grote Alhambra complex dat dateert uit de 13^{de} eeuw, met moorse gebouwen, prachtige tuinen en overal stromend water. Vanuit het Alhambra bestuurdde de Nazrid dynastie ruim twee eeuwen lang het Emiraat van Granada dat zich uitstreckte over het hele zuidoosten van Spanje. Ik overnachtte bij 'Lola' op de 3^{de} etage van een woongebouw in het centrum van de stad. Ik had daar een piepklein kamertje waar ook de fiets in moest worden geparkeerd. En net als in mijn studententijd bij mw. Halvé (op z'n Delfts uitgesproken als 'de Halleve'), mijn hospita op de Singelstraat, moest ik door de woonkamer van Lola om naar de badkamer te gaan. En net als mw. Halvé lag Lola meestal onderuit gezakt op de bank te snoepen en TV te kijken of zat ze spelletjes te doen op haar iPad. Niets ten nadele van Lola want ze was uiterst aardig en deed ook mijn was (voor €5), maar het was wel een bijzondere, 50+ jaar 'terug-in-de-tijd' ervaring.



Foto 12. Cuenca, 25 juni

La Mancha (foto 11): Het kost een paar dagen om door dit betrekkelijk vlakke en dunbevolkte gebied te fietsen; de naam is bekend door het boek 'Don Quixote de la Mancha' van Cervantes uit de 17^{de} eeuw. Het gebied ligt op zo'n 500-600m boven de zeespiegel en is de grootste hoogvlakte van Spanje. De grond is er vruchtbaar maar het klimaat is er weerbarstig met grote temperatuurschommelingen, weinig neerslag en veel wind. In La Roda was ik nog even bij de fietsenmaker om de bandenspanning

te controleren en om iets te vragen over de route van de volgende dag. Toen hij hoorde waar ik vandaan kom, vergeleek hij 'La Mancha' met Nederland: koud, vlak en winderig. Nou was het die dag windstil dus had ik die vergelijking nog niet gemaakt, maar ik had wel veel windmolens gezien en wist ook dat Don Quixota al met windmolens vocht.

Cuenca (foto 12): De stad is bovenop een kale, tientallen meters hoge, bijna verticale rots gebouwd. Aan weerszijden van de rots stromen door diepe ravijnen de Júcar en Huécar, die direct beneden de stad samenvloeien. De grotendeels autovrije binnenstad staat in zijn geheel op de UNESCO werelderfgoedlijst en trekt veel bezoekers. Ik vergaap me aan het stadsplein met z'n bogen, kathedraal en bisschoppelijk paleis, de kleurrijke huizen, en vooral aan de 'hangende' huizen die op en zelfs over de rand van de rots zijn gebouwd.

Puerta de Villaroya (foto 13): in de 75km van Teruel naar Fortaneta (fietsdag 22) zitten vier beklimmingen, samen goed voor 1700hm. De laatste klim is die over de Puerto de Villaroya op 1700mASL, het hoogste punt van deze reis. Op de foto ook de nieuwe helm die ik in Sevilla kocht nadat de oude tijdens het koffiedrinken in het plaatsje Almadén de la Plata van mijn stuur werd gejat. Het hele café was in rep en roer toen de helm gestolen bleek, maar op de videobeelden bleven mijn fiets en dus ook de dief helaas net buiten beeld.



Foto 13. Puerto de Villaroya, 28 juni

Terra Alta (foto 14): De wijnstreek met deze naam ligt aan de noordoostelijke grens van het Iberisch Randgebergte, net voor de vallei van de Ebro, de langste rivier van Spanje die vanuit het Baskenland naar de Middellandse Zee stroomt. De eerste 25km fiets ik samen met Jay. In Vallderobes neem ik afscheid van hem en Yoshiko, die met de auto naar Barcelona gaan. De route is tamelijk vlak, maar hier en daar steken imposante rotsformaties de lucht in zoals bij het wijndorp Horta de Sant Juan.

Poblet (foto 15): Na het oversteken van de Ebro is de Prades het laatste gebergte waar ik over moet op weg naar Barcelona. Hoewel de route beneden de 800m blijft is de rit van Mora d'Ebre naar Poblet die met de meeste (1836hm) hoogtemeters. In deze ruige, dunbevolkte streek, de Priorat, wordt al eeuwen veel wijn verbouwd. Na een flink ontbijt moet ik later veel moeite doen om eten en drinken te krijgen. Na twee dorpjes waar niks open is, kan ik in Margalef een paar broodjes bestellen en krijg ik flessenwater mee want het lokale kraanwater is volgens de waardin niet te vertrouwen. Aan het eind van de rit check ik in bij de



Foto 14. Horta de Sant Juan, 1 juli

Hostatgeria de Poblet, op het terrein van het 'Reial Monestir de Santa Maria de Poblet'. Het complex werd in de 12^{de} eeuw gebouwd in opdracht van Franse Cisterciënzers. Er woonden ooit 300 monniken, nu nog 24. Aan het eind van de middag bezoek ik het klooster waar vooral de fontein (verplicht handen wassen voor het eten), de immense slaapzaal (foto 15) en de kerk met z'n pantheon met middeleeuwse koningen indruk op me maken. 's Avonds ben ik samen met een paar andere bezoekers terug in de nu halfduistere, enorme en verder lege kerk en luister geroerd naar de antifonaal uitgevoerde gregoriaanse gezangen door een kleine groep in witte pijen geklede monniken.

Capellades (foto 16): Na een solide ontbijt in Poblet passeer ik al snel het mooie vestingstadje Montblanc. Na 23km drink ik koffie in Cabra, maar daarna vind ik pas na 76km in Torre de Claramunt iets te eten. De rit is vrij gemakkelijk vergeleken met die van de dag ervoor. Bij Santa Maria de Miralles zie ik voor 't eerst de markante Montserrat bergketen, niet ver van Barcelona, waarmee het eind van de tocht ook letterlijk in zicht komt. In Capellades heb ik een heel ruim en leuk ingericht appartement met een balkon met uitzicht op mooie tuinen met daarachter heuvels. Ik denk het rijk alleen te hebben, maar als ik al in bed lig komen er nog 3 mensen slapen waaronder de eigenaresse. Niet alleen slaapt de laatste op een bank in de woonkamer maar ze snurkt er ook flink op los. Waarschijnlijk was me dat bij aankomst verteld, maar was mijn Spaans onvoldoende om dat te begrijpen.



Foto 15. Poblet, 2 juli

8. Lessen en wat volgt

Hieronder kijk ik vanuit mijn ervaringen vooruit. Misschien nuttig als je erover denkt ook een fietstocht van tenminste een paar weken te gaan doen.

Nog een keer?: Zeker, weer zo'n 2000+km en het liefst in mei/juni want dan ontloop ik zowel de vakantiedrukke als de hoge zomertemperaturen. Ik zou graag weer een 'Benjaminse' route kiezen omdat zijn uitgangspunten goed bij mij passen. Met Benjaminse kan je vanuit Delft naar de Riviera, Venetië en Rome, of rondreizen op locatie, bv. in Griekenland, Ierland, etc. Daarnaast zijn er genoeg andere opties, zoals te zien is op eurovelo.com en europafietzers.nl. Ook een 2^{de} tocht van Lissabon naar Barcelona lijkt me wel wat, maar dan via Santiago de Compostela en de Pyreneeën.

Uitrusting: Ik zou weer kiezen voor de racefiets met de 28mm banden, de Topeak fietstassen en voor een flink uitgedunde paklijst. Alleen als ik ga kamperen en er dus meer bagage mee moet, zou ik de bagagekar weer gebruiken. En, na deze keer, altijd fietsen met GPX navigatie, met daarnaast een routebeschrijving op papier.

Medefietzers: Ja, ontzettend leuk, met als opties dat je de hele tocht met hetzelfde gezelschap doet, of, zoals in mijn geval dat er een paar keer iemand een aantal dagen meefietst. De formule van de tochten van 2022 en 2023 met dagen samen en andere dagen alleen is voor mij ideaal. Omdat de medefietzers wel moeten kunnen in- en uitstromen (waar en wanneer?) moet er wel een fietsplan zijn. Zo'n plan is 'verplichtend', maar heeft ook een heel positieve kant: een goed doordacht fietsplan, zeker met vooraf geboekte accommodatie, geeft veel rust.

Eten en drinken: Eten en drinken en vooral bidons bijvullen waar en wanneer het kan, en/of genoeg meenemen voor een hele dag. Dat genoeg meenemen gaat natuurlijk niet op voor het drinkwater en bidons bijvullen is dus eigenlijk het meest kritisch. En je moet ervoor zorgen dat je 4000+ kcal per fietsdag naar binnen krijgt, liefst gedoseerd, dus meerdere maaltijden per dag.



Foto 16. Capellades, 3 juli

Fietsdagen en rustdagen: Dit is erg persoonlijk (ambitie, conditie, etc.) maar voor mij werkt de 80km per fietsdag met 4.5 uur op de fiets en drie stops om te ravitailleren uitstekend. Rond 8u weg en op tijd binnen om de overnachtingslocatie nog te verkennen. Met één of twee rustdagen per week houd

je het langer vol denk ik: je lichaam kan beter herstellen en heb je meer tijd om grote/mooie locaties goed te bekijken. Bovendien voelt de afwisseling heel relaxed aan.

Overnachtingen: Ik heb dit jaar niet gekampeerd, maar alleen overnacht in hotels en B&Bs. De ene keer eenvoudig, de andere keer met toeters en bellen; soms zag ik dat terug in de prijs, maar lang niet altijd. Af en toe in een hotelzwembad of op een goede matras in de koelte van de 'airco' liggen is natuurlijk heerlijk. Door ruim tevoren te boeken heb je genoeg keuze en de kwaliteit/prijs verhouding in eigen hand.

Kosten: De kosten tijdens de tocht waren €92pp per dag en dat kan goedkoper, maar dan moet je wel bereid zijn wat 'luxe' (hotels/B&Bs, buitenshuis eten/drinken) in te leveren. Als je met een groepje gaat, kampeert én zelf de maaltijden inkoopt en klaarmaakt, schat ik dat je de kosten wel tot 1/3^{de} kunt terugbrengen. Duurder maar wel relaxter is die laatste optie maar dan met een kampeerwagen erbij (foto 17) die niet alleen de bagage meeneemt maar ook alle logistiek en verzorging voor z'n rekening neemt.



Foto 17. Optie met kampeerwagen

Tenslotte: ik raad iedereen die zin heeft in een verre fietstocht en een goede gezondheid heeft, aan om daar niet over te blijven dromen maar het gewoon te doen. Tweeduizend twee honderd kilometer en zesentwintigduizend hoogtemeters lijkt misschien heel wat en dat is het ook, maar als je het klein houdt, per dag, of tot het volgende dorp, of het eind van de klim of 'nu nog van Overschie naar huis' houd je het overzichtelijk. En ... er zit veel plezier in het voorbereiden en in het nagenieten. Zoals bij het maken van een fotoalbum en het schrijven van een stukje voor je fietsmaatjes.

Bijlage. Lissabon-Malaga-Barcelona: route, afstanden, hoogtemeters, rijtijden en overnachtingen

datum	dag	plaats van vertrek	overnachting	km	hm up	hm down	elev (mASL)	rijtijd	gem	accommodatie
wk	trip	fiets					start	eind	snel	
01-Jun	do	1	1	Lissabon	Lissabon					Boa Nova Guesthouse (3 nachten)
02-Jun	vr	2	2	Alcacer do Sal	Evora					Hotel a Cehonha
03-Jun	za	3	3	Evora	Elvas					Hotel Dom Fernando
04-Jun	zo	4	4	Merida	Merida					Alcamim Guesthouse
05-Jun	ma	5	4	Merida	Zafra					Hostal Aquaforum
06-Jun	di	6	5	Zafra	Santa Olalla del Cala					Hotel la Muralla
07-Jun	wo	7	6	Santa Olalla del Cala	Sevilla					Agradable casa rural con suelos de madera
08-Jun do 8 rustdag Sevilla										
09-Jun	vr	9	7	Sevilla	Lora del Rio					Ritual Alameda Suites (2 nachten)
10-Jun	za	10	8	Lora del Rio	Cordoba					
11-Jun zo 11 rustdag Cordoba										
12-Jun	ma	12	9	Cordoba	Lucena					El Torrion 3
13-Jun	di	13	10	Lucena	Ardales					Alogamiento de Remedios (2 nachten)
14-Jun	wo	14	11	Ardales	Malaga					
15-Jun do 15 rustdag Malaga										
16-Jun	vr	16	12	Colmenar	Zafarraya					
17-Jun	za	17	13	Zafarraya	Granada					Casa de la Abuela Pepa
18-Jun zo 18 rustdag Granada										
19-Jun	ma	19	14	Granada	Jodar					Lola (2 nachten)
20-Jun	di	20	15	Jodar	Arroyo Frio					
21-Jun	wo	21	16	Arroyo Frio	Alcaraz					Hotel Ciudad de Jódar
22-Jun	do	22	17	Alcaraz	La Roda					Hotel Rural Convento Santa Maria de la Sierra
23-Jun	vr	23	18	La Roda	Omedilla de Alarcon					Hostal Los Rosales
24-Jun	za	24	19	Omedilla de Alarcon	Cuenca					Hostal Los Amigos
25-Jun zo 25 rustdag Cuenca										
26-Jun	ma	26	20	Cuenca	Huelamo					La Villa del Pantano
27-Jun	di	27	21	Huelamo	Teruel					Cuencalofth Noheda (2 nachten)
28-Jun	wo	28	22	Teruel	Fortanete					
29-Jun	do	29	23	Fortanete	Herbes					Casa Rural Castellano
30-Jun vr 30 rustdag Herbes										
01-Jul	za	31	24	Herbes	Mora d'Ebre					Apartamentos El Canonigo de Teruel
02-Jul	zo	32	25	Mora d'Ebre	Poblet					El Casal de Nicolás
03-Jul	ma	33	26	Poblet	Capellades					Antigua Casa Pepo y Casa Marieta (2 nachten)
04-Jul	di	34	27	Capellades	Barceloneta					
				totaal Lissabon naar Barcelona			2,214	26,360	27,092	
				gemiddelden per fietsdag			82	976	1,003	
				dag met de meeste kilometers: Arroyo Frio - Alcaraz			123	1,372	1,164	
				dag met de meeste hoogtemeters: Mora d'Ebre - Poblet			89	1,836	1,387	