

SEPTIEMBRE 2022

ROAD of ADVENTURE

NUMERO 5



CONOZCA A LOS AUTORES

POZNAŃSKI SZWENDACZ



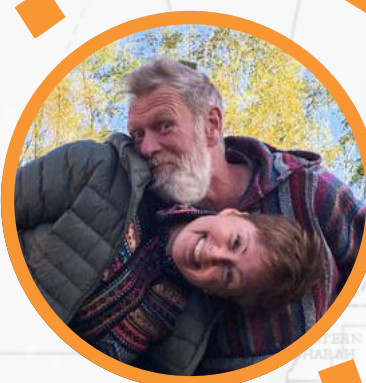
MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



DOMIADV



ADV HOPPERS



LIFE ON MOTO



¿QUIERE UNIRSE A LOS AUTORES DE
ESTA REVISTA? ¡NADA MÁS FÁCIL!
ESCRIBENOS UN MENSAJE PRIVADO A
TRAVÉS NUESTRA FANPAGE EN FB O
ENVÍA UN CORREO ELECTRÓNICO A
ROA@ROADOFADV.COM.



DEL EDITOR

Hola!

Este es el quinto número de nuestra revista, y esta vez es diferente porque fue armado en su totalidad en un hotel de Veracruz, México. Aquí conocimos gente maravillosa que nos reafirma que la hermandad de los motociclistas está presente en todo el mundo. Un saludo especial a Jorge y Jesús del MotoClub Veracruz, a quienes podéis ver en la foto de arriba, y que en tierras mexicanas nos acogieron como si fuéramos de la familia. El próximo mes aquí mismo en la costa oeste de México habrá un rally internacional de clubes de Motorrad, si el tiempo lo permite también estaremos allí y les informaremos. Por supuesto, ¡quien tenga tiempo y ganas debería venir! Más información en <https://motoclubveracruz.com/xxv-convencion-veracruz>

En el número de septiembre os llevamos de viaje por Europa. Visitaremos Bulgaria, Rumanía e Italia, y en el Reino Unido visitaremos la mayor concentración de mujeres motoristas del mundo. En el Taller del Viajero aprenderás un poco sobre las tiendas de campaña, cómo elegir las y en qué fijarte. Pero empezamos con una entrevista a Henrietta, que lleva dos años viajando por África, probablemente conocida por ti como For The Love Of Wheels!

Conduce con seguridad,

Karolina Kowalska

INVÍTENOS A UN CAFÉ



EDITORES:

Editor Jefe - Karolina Kowalska

Maquetación y diseño gráfico - Szymon Zobniów

EDITORIAL: Road of Adventure, Smáratún 28, 230 Keflavík, Iceland, PHONE: +354 6639467, EMAIL: roa@roadofadv.com, WWW: <https://www.roadofadv.com>

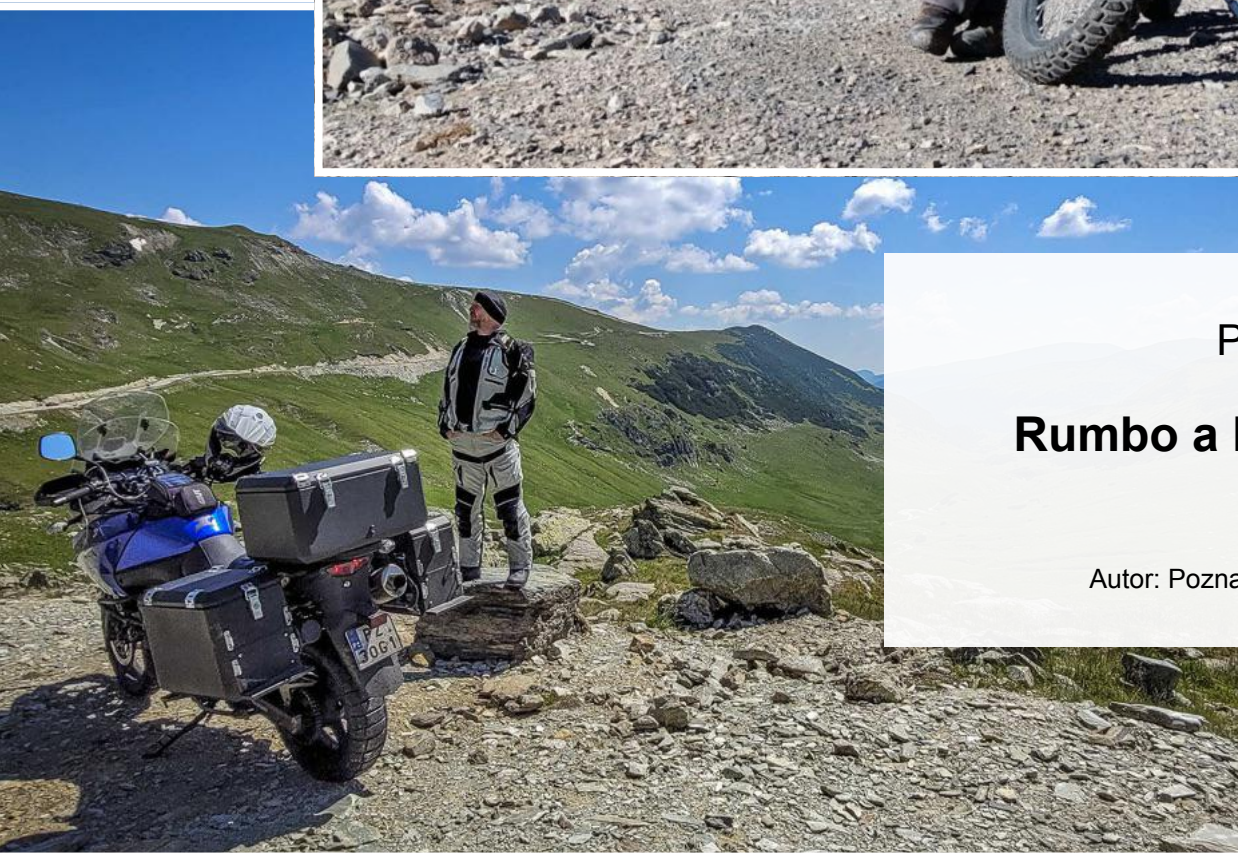
Todos los artículos, fotos y otros materiales publicados en la revista "Road of Adventure" están protegidos por derechos de autor. La reproducción, copia, reimpresión o cualquier otro uso de todo o parte del material aquí publicado requiere la autorización previa de los propietarios de los derechos de autor. ¿Desea obtenerla? Ponte en contacto con nosotros escribiendo a roa@roadofadv.com.
Foto de portada: Henriette Thiim

PÁGINA 6

¿Qué hay de malo en...? FOR THE LOVE OF WHEELS

EXCLUSIVA

Autor: Szymon Zobniów



PÁGINA 16

Rumbo a Rumanía

RUMANÍA

Autor: Poznański Szwendacz



PÁGINA 28

Un país donde su "no" significa nuestro "sí"

BULGARIA

Autor: Mała i Duży w Podróży





PÁGINA 42

Bajo el sol de la Toscana

ITALIA

Autor: DomiADV

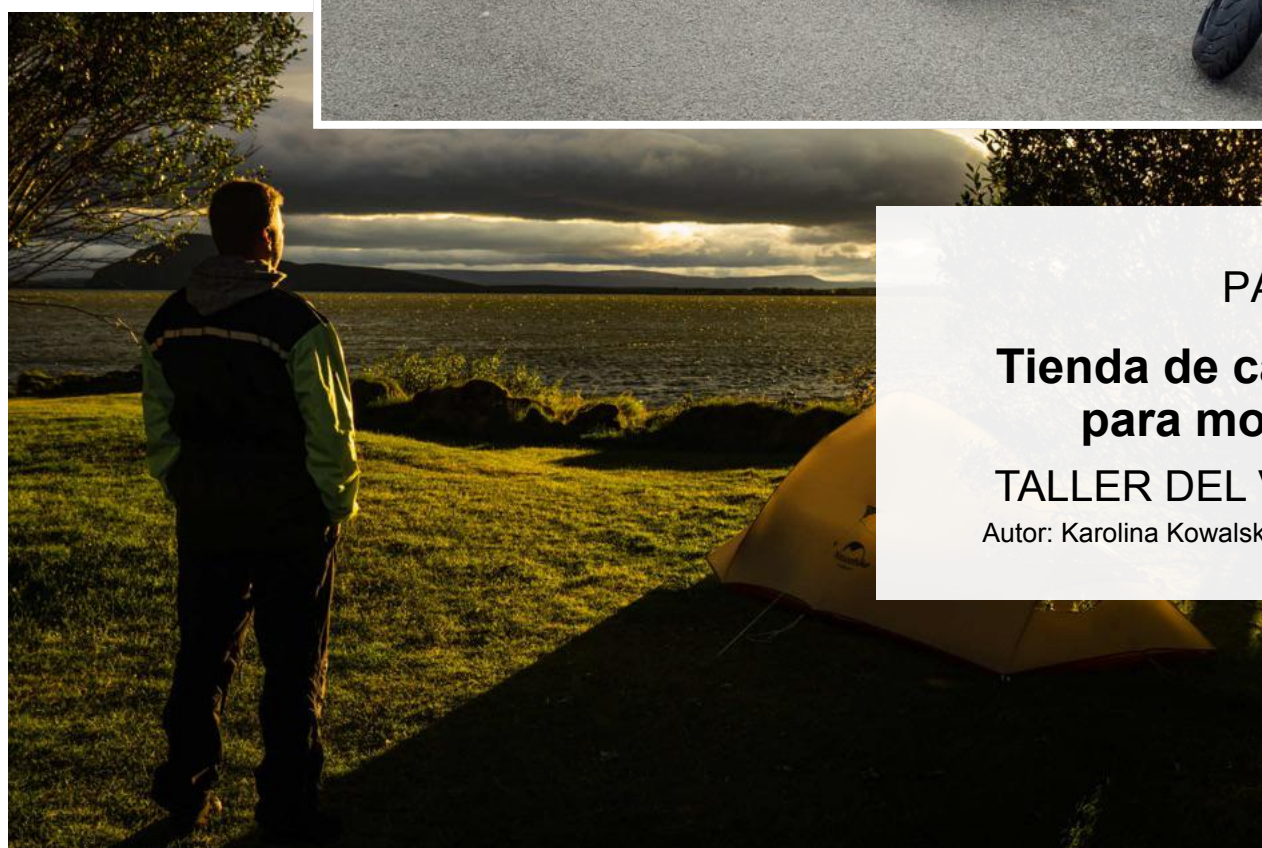


PÁGINA 58

World's Largest Female Biker Meet 2022

Reino Unido

Autor: ADV Hoppers



PÁGINA 68

Tienda de campaña para motoristas

TALLER DEL VIAJERO

Autor: Karolina Kowalska / LifeOnMoto

FOR THE LOVE OF WHEELS

HENRIETTE, MÁS CONOCIDA EN LAS REDES SOCIALES COMO FOR THE LOVE OF WHEELS (POR AMOR A LAS RUEDAS), LLEVA MÁS DE DOS AÑOS VIAJANDO POR LOS PARAJES SALVAJES DE ÁFRICA, DESCUBRIENDO LA CULTURA Y LAS TRADICIONES DE LA POBLACIÓN LOCAL. LEA CÓMO EMPEZÓ SU AVENTURA.

Fotos: HENRIETTE AKA FOR THE LOVE OF WHEELS La entrevista fue realizada por SZYMON ZOBNIÓW





En primer lugar, nuestra pregunta tradicional, ¿cuáles fueron sus comienzos? ¿Dónde comenzó tu aventura con las motos?

Cuando tenía 23 años me saqué el carné de moto y me compré una vieja Yamaha DT250MX que se utilizaba en el ejército danés en los años 70. En aquella época, estaba sola con mi pasión, no tenía amigos moteros y no pertenecía a ningún club. Más adelante, a mis treinta años, mi novio también empezó a soñar con las dos ruedas. Le apoyé y empecé a montar con él en una Honda CBR1000. Un día, mientras veíamos la serie de televisión "The Long Way Round" sobre el viaje en moto de Ewan McGregor y Charley Boorman alrededor del mundo. Le pregunté a mi novio: "Oye, ¿qué tal si hacemos algo así también?". Y para mi sorpresa, porque no era de esas personas que toman decisiones rápidamente, su respuesta fue un breve y convincente "Sí" :) Así que acordamos una fecha y empezamos a mirar mapas del mundo y tomamos la decisión de viajar desde Alaska hasta Argentina en moto. Los tres años siguientes nos preparamos para la aventura. Ahorramos dinero, compramos material de acampada y equipo para la moto. Aprendimos a arreglar un pinchazo y realizamos cursos de off-road. Finalmente en 2011 volamos a Alaska para recoger dos motos en Fairbanks y comenzamos nuestro viaje de 8 meses por las Américas y recorrimos 40.000 km's a través de 15 países. Fue una aventura increíble y al volver a casa, aunque feliz, también estaba agotado. Cansada de la vida en la carretera

y de montar todos los días. Mi novio, por el contrario, tenía ganas de más aventuras. Nos separamos entonces y aunque seguimos siendo mejores amigos, cada uno siguió su corazón. Yo quería volver a trabajar y comprar una casa.

Entonces, ¿cómo fue que volviste a la carretera?

No fue hasta hace unos 5 años que la carretera empezó a llamarme de nuevo. Esta vez no tenía a nadie con quien ir, y la verdad es que estaba contento de ir solo. Cuando empecé a buscar posibles destinos y a navegar por los mapas del mundo, mis ojos volvían a un continente: África. No tenía experiencia en viajar por África y me daba miedo, pero tuve que asumir mis propios miedos y acepté el destino. Decidí viajar desde Copenhague hasta Cabo Norte, luego bajar por la costa occidental de África hasta Sudáfrica, y después volver a Europa por la costa oriental de África. Empecé a prepararme, pero llegó el año 2020 y, de repente, el mundo entero se apagó por la pandemia. Me dije: "¡Henriette! Tienes que moverte ahora, ¡no esperes a que sea demasiado tarde! No te arrepentirás". Así que el 1 de agosto me subí a mi Honda CRF250L y me puse en marcha, sabiendo que pasara lo que pasara seguiría siendo una gran aventura. Puede que me quede atascado en algún sitio y que tenga que cambiar mi ruta, pero ¿y qué? Se pueden encontrar rutas en moto geniales en todas partes. La primera etapa del viaje fue subir por la costa de Noruega hasta Cabo Norte, una experiencia muy solitaria. La primera

semana no hablé con una sola persona. Pasé las noches principalmente en la naturaleza, visitando ocasionalmente sólo los supermercados para reponer mis provisiones. Las restricciones covícolas frenaron el deseo de la gente de acercarse a un viajero. A mí no me molestó, porque hasta cierto punto también tenía miedo de enfermar y evitaba el contacto con otras personas. Llegué a Cabo Norte y, como estaba previsto, me dirigí al sur, hacia África. Aunque había normas estrictas de Covid en todos los países, no me pararon en ninguna frontera. Vi cómo paraban y controlaban a los coches, pero nadie quiso controlar a una mujer sola en una moto. Sólo me preguntaba cómo me las arreglaría para llegar a África con las fronteras cerradas, pero cuando llegué a Italia me enteré de que había un ferry a Marruecos desde Génova. Y casi lo conseguí.... casi, porque, por desgracia, no fue posible conseguir una prueba de PCR, y antes de que me diera cuenta, Génova entró en un bloqueo total. Tuve que "escapar" al sur de Italia y luego a Cerdeña, donde todavía era posible moverse sin restricciones. Al cabo de tres semanas volví a intentar subir al ferry de Génova a Marruecos, y esta vez lo conseguí. No sé si fue suerte o desgracia que llegara a Marruecos, porque dos semanas después ese país cerró sus fronteras y ahora estaba atrapado allí con mi moto. Nadie sabía cuánto iba a durar, y acabé pasando 6 meses en Marruecos y el Sahara Occidental antes de poder salir del país de nuevo.... Pero bueno, estar atrapado en Marruecos con una moto de aventura, ¡no es lo peor que me podía pasar! Tenía libertad para moverme por el país y decidí aprovecharla al máximo.

Como has mencionado que ahora conduces una Honda CRF250L, ¿preparaste tú mismo la moto para este viaje?

Sí, a excepción de una suspensión mejorada, lo preparé todo yo mismo. Como iba a viajar solo, era importante para mí conocer la moto lo mejor posible. Quería ser capaz de solucionar yo mismo las averías. Por supuesto, hay cosas que no puedo hacer yo mismo, pero siempre intento aprender lo máximo posible de los mecánicos e insisto en estar allí en el taller con ellos. Hago todos los servicios básicos yo mismo, incluyendo el cambio de cadena y piñones, el cambio de aceite, el filtro de aire, las pastillas de freno, el cambio de neumáticos, etc. Esto significa que conozco la moto y las herramientas. Esto me hace sentirme seguro, sabiendo cómo hacer la mayoría de las reparaciones en la moto. Especialmente en lugares, donde los mecánicos pueden ser un poco brutos y

desmontar y montar la moto en el polvo y la arena. Entonces estaré allí para asegurarme de que limpiamos y engrasamos antes de montar y de que cuidamos bien de mi Honda. :) Además, me gusta bastante ensuciarme las manos y disfruto mucho de la parte mecánica.

¿Y el resto de los preparativos? En retrospectiva, ahora que estás en la carretera, ¿te habrías preparado mejor? ¿Hizo algo diferente?

No, creo que todo es como debe ser, en mi opinión estoy muy bien preparado para este viaje. El primer gran viaje de Alaska a Argentina me enseñó muchas cosas, quizá



la más importante sea confiar en que las cosas saldrán bien. Es imposible planificar todo y prepararse para todo, y más aún durante Covid. Es importante ser capaz de adaptarse a las circunstancias siempre cambiantes. Por ejemplo, en Zambia, donde llegué durante la temporada de lluvias, era difícil hacer planes. Las carreteras podían quedar arrasadas e intransitables por la lluvia, así que hay que ser flexible y estar abierto a cambiar los planes de un día para otro. Pero supongo que toda mi expedición es así, obligándome a esta flexibilidad. Covid y viajar durante ella hace imposible planificar nada, nunca sabes si vas a





quedarte atrapado en algún lugar durante un largo periodo de tiempo, como me ocurrió en Marruecos. Pero a veces estos cambios resultan ser mejores. No planeé un viaje tan largo, pensé que viajaría mucho más rápido, y ahora este viaje lento me viene mucho mejor. Estar con la gente durante un tiempo, conocerla, aprender sobre su cultura, sus costumbres y su vida cotidiana me da una satisfacción increíble. Además, es la gente local, a la que he conocido y conozco cada día más, la que me muestra las mejores carreteras o lugares que visitar que no sabía que existían y que probablemente nunca habría visto si no hubiera pasado un tiempo con ellos. Algunos días sólo hago 100 kilómetros y en ese tiempo, me detengo varias o una docena de veces, para conocer y hablar con la gente local.

¿Y cómo reacciona la gente de África ante una mujer que viaja sola en moto?

Se sorprenden mucho, pero también son muy amables y se interesan por mí. Siempre me preguntan por qué viajo sola, si no tengo miedo y si tengo hijos. Son muy curiosos, pero de una manera tan amable, y a menudo se preocupan por mí, que no me siento amenazada de ninguna manera. Y al mismo tiempo también hablan mucho de sí

mismos, de sus vidas, de sus tradiciones. Y a veces no pueden entender las diferencias entre su cultura y la mía. Especialmente en África, la gente se sorprende mucho de que no tenga hijos, no pueden comprenderlo, porque es impensable en su sociedad.

En el primer viaje viajaste con tu novio, ahora viajas sola. ¿Prefiere viajar sola o acompañada?

Las dos cosas. Me gusta mucho viajar sola, pero también viajo mucho en compañía de motociclistas locales. En África, la comunidad motera está muy abierta a los viajeros. Y en algunos países he sido completamente adoptado por la comunidad motera local al ir de casa de un motero a otra. En todas partes me reciben con gran amabilidad. Lo de los motociclistas en Angola fue totalmente sorprendente. Angola es un país al que muy pocos viajan. Hay muy pocos campamentos o instalaciones para los viajeros. Pero hay clubes de motociclistas en las ciudades más grandes, con gente maravillosa que me acogió en sus casas y me mostró su país de una manera que nunca vería como un turista normal. Pero siempre me encuentro con gente así en mi camino y estoy muy contento de viajar con ellos. Hace poco conocí a Sonja, de Sudáfrica, en Livingston, Zambia. Ella y yo



nos fuimos juntos a algunas zonas muy remotas de Zambia. En Marruecos me invitaron a una boda, y al volver de ella me encontré con grandes carreteras de montaña, pero me daba miedo ir solo, así que hablé con los chicos locales que conocí, por si querían acompañarme. Así que se fueron conmigo en coche y durante 5 días recorrimos estas hermosas y remotas zonas de Marruecos. Por lo tanto, es difícil responder a su pregunta. Me gusta viajar sola para tener la libertad de elegir mi destino, la próxima parada en mi camino, pero también me gusta viajar con otros de vez en cuando y disfrutar realmente de la compañía.

**¿Y cuando viaja solo no tiene miedo?
¿Es un accidente o un encuentro con
animales salvajes?**

La verdad es que no. También te puede ocurrir un accidente en casa, puedes morir en tu jardín. Siempre intento viajar al 80%, no viajo de noche. Además, siempre cuido mucho mi moto, porque mi seguridad depende de su estado. Tengo un localizador por satélite con función SOS, lo que significa que puedo recibir ayuda en

cualquier parte del mundo. Y mi familia puede ver dónde estoy en todo momento. En cuanto a los animales salvajes, por supuesto hay que tener cuidado, siempre puede pasar algo, no hace mucho en el lugar donde me alojé anoche un hipopótamo mató a un pescador. Pero lo más peligroso en África es contraer la malaria. Por eso siempre llevo pruebas de malaria y pastillas antipalúdicas. Si tienes signos de fiebre y estás lejos de una clínica es mejor usarlas, porque tu vida puede depender de ello.

¿Planifica las rutas diarias mientras viaja?

La mayoría de las veces no. Soy espontáneo y, en mi opinión, hay demasiados lugares hermosos que puedes perderte si vas de punto en punto. Si tengo un mapa con los lugares que me gustaría visitar, uno de ellos es el lago Turkana, en el norte de Kenia. Es un lugar donde confluyen tres países: Kenia, Sudán del Sur y Etiopía. Conduciendo alrededor del lago Turkana se pasa por los tres, pero no hay cruces fronterizos entre ellos. Cuando conduzco en un país nuevo, pregunto a los motoristas locales o a los habitantes de la zona si hay lugares que merezcan la pena visitar y







carreteras que merezcan la pena conducir o lugares de interés que merezcan la pena ver en la zona. De este modo, se ven lugares que no se describen en las guías o en Internet. A veces hay que planificar y entonces sí. Cuando atravesamos el Parque Nacional de Kafue, en Zambia, tuve que planificar la ruta porque había que obtener permisos para entrar en el parque, lleno de elefantes, leones, búfalos y otros animales salvajes.

¿Va todos los días? ¿O se toma días libres?

Tengo muchos días libres :) Y probablemente por eso no me canso de viajar. A veces conduzco unos cientos de kilómetros para quedarme en una zona durante 6 o 7 días. Luego conduzco otros 300 kilómetros para hacer una escala de 3 o 4 días, y así sucesivamente. Durante esas paradas, hago viajes cortos, normalmente con motociclistas locales que he conocido, visitando las atracciones cercanas. Por eso mi viaje dura tanto, después de un tiempo, este viaje se convirtió en mi vida actual. De vez en cuando, hay que parar, lavar las cosas, ocuparse del papeleo, así que esto ya no es una expedición, es la vida en la carretera, y una vida así puede no ser rápida, pero es hermosa. :)

¿Alguna aventura agradable o desagradable que hayas vivido durante tus viajes?

Permítame empezar con una desagradable. En aquel momento estaba en Angola, en una pequeña y muy básica casa de huéspedes. El mismo cubo de agua se utilizaba para lavarse y como retrete. Por la mañana me dirigí al puerto para filmar imágenes para la televisión alemana. Había muchos pescadores y lugareños, lo que es típico de los puertos africanos. Me rodearon y se mostraron curiosos, como es normal. Había un joven que parecía amable al principio, quería hacerse una foto conmigo. Al cabo de un rato, se volvió insistente, empezó a preguntar por mi pasaporte, acercándose a mí de tal manera que me valló de la moto. Me sentí muy incómodo. Quise alejarme de allí lo antes posible, me acerqué a la moto y él empezó a impedirme que me pusiera el casco. Entonces empecé a asustarme de verdad, sobre todo porque podía oler el alcohol de él. Afortunadamente, finalmente pude ponerme el casco y los guantes, arrancar la moto y salir de allí, pero la situación me asustó mucho. Por otro lado, las aventuras agradables no creo que pueda contarlas, casi todos los días ocurre algo maravilloso, algo memorable, como rodar por las interminables carreteras de arena de Namibia. Peligrosas, remotas, desafiantes, hermosas y con una inyección de adrenalina. Ese día me sentí como si estuviera hecho para la conducción de motos, incluso conducir por la arena fue un verdadero placer. La conducción de esta carretera siempre permanecerá en mi memoria, un paraíso para las motos. No conducía, volaba y estaba colocado en el

viaje. :) Además, ahora cada encuentro con la gente local me trae recuerdos maravillosos, inolvidables y agradables.

Por último, ¿tiene algún consejo para nuestros lectores que, como usted, quieran emprender un largo viaje?

Confíen en el mundo, el mundo es mucho mejor que su reputación. Por supuesto, habrá gente mala en todas partes, pero mi experiencia es que se encuentra más en la civilizada Europa que en la "salvaje" África. No te preocupes, vete. Las cosas irán bien. Lo que tiene que salir mal, saldrá mal de todos modos, lo importante es aprender a adaptarse a las circunstancias cambiantes y disfrutar del viaje y de la vida en el camino. No tengas miedo de hablar con la gente que te encuentres, sé amable con ellos y te devolverán el favor.

Muchas gracias por la entrevista y te deseamos que vivas aventuras seguras, maravillosas e inolvidables en tus viajes.

Gracias :)





EUROPA
RUMANÍA





RUMBO A RUMANÍA

RUMANÍA: UN PAÍS EN EL QUE TODOS LOS MOTOVIAJEROS HAN ESTADO YA. Y SIN EMBARGO... DURANTE MÁS DE 10 AÑOS, HE EVITADO A RUMANÍA DE LEJOS. LAS EXCUSAS ERAN MUCHAS. FINANZAS, TIEMPO, FAMILIA, PEREZA. SIN EMBARGO, ESTE AÑO HE PISADO FUERTE MIRANDO CON ENVIDIA LAS FOTOS DE LOS DEMÁS. ERA IMPRESCINDIBLE TACHAR ESTE PAÍS DE MI LISTA DE DESTINOS TURÍSTICOS. Y, COMO TOMO DECISIONES RÁPIDAMENTE, LA MANIVELA SE DISPARÓ EN PRIMAVERA: ¡ME VOY!

Texto y fotos: Mikołaj Szarański



El castillo de Spiš con el equipo



Castillo de Spiš

A pesar de tener una moto de tipo aventura con buenos neumáticos, no tenía ninguna ambición de navegar por el desierto en sí. Sólo quería pasar unos días en el sillín, acumulando kilómetros. Como ya tenía un poco de experiencia en el tema de la "organización de eventos", se me ocurrió montar toda la ruta yo mismo. Los puntos de destino eran, por supuesto, la Transalpina y la Transfagaraska. Sin embargo, había que añadirle algo. Unas semanas después, apareció el esquema general de la ruta con decenas de puntos. Estaba tan feliz como un niño. Por fin podría conocer Rumanía. Sería capaz de ver un oso y clavar un peón con el Conde Drácula.

Durante los preparativos, se me ocurrió que sería divertido compartir mis impresiones del viaje con alguien de forma regular, pero no a través de las populares redes sociales, sino simplemente en persona. Gracias a un post en el grupo V-Strom Polonia, Wiesław de Gniezno y Darek de Wrocław se unieron a la expedición. Yo ya conocía a Wiesław, mientras que a Darek solo lo conocí en el viaje. Los primeros kilómetros juntos confirmaron que habíamos formado un buen equipo.

El primer día es siempre una típica ruta de paso. Desde Poznań, vía Wrocław, hasta Ružomberok, en Eslovaquia, y la primera pernoctación prevista. Además de la primera cerveza juntos. Las primeras conversaciones concretas. Y menos mal, porque resultó que mi plan era demasiado ambicioso para la duración de las vacaciones que tenía. Después de la tercera cerveza eslovaca, todo el viaje se reescribió. Algo así como que conducimos hasta que nos aburrimos. Vemos lo que está en camino. Y las pernoctaciones serán atendidas.

Próxima parada programada - Satu Mare. Por el camino, nos las arreglamos para engancharnos al castillo de Spiski. Se trata de una notable estructura encaramada en una



La mejor pizza de Satu Mare



roca que domina la ciudad. Se construyó entre los siglos XI y XII y ocupa una superficie de unas 4 hectáreas. Este gigantesco edificio, situado a 634 metros de altura, es uno de los mayores complejos de castillos de esta parte de Europa. En la actualidad, gran parte del castillo está destruido y sólo se han reconstruido partes de las murallas. En 1993, el lugar y sus alrededores fueron declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Hay un museo dentro del castillo.

A pesar de la belleza del edificio, optamos por no hacer una visita detallada a la fortaleza. La razón era mundana: 38 grados, sol abrasador, y estábamos en pleno apogeo. Nos hicimos una foto de recuerdo y continuamos hacia nuestro destino.

Hacia el atardecer, sin obstáculos ni paradas en la frontera, llegamos a Satu Mare. Teníamos que pasar la noche en un lugar céntrico, así que nos dirigimos rápidamente

al mercado. Una foto junto al que probablemente sea el edificio más alto de la ciudad - el Ayuntamiento- y hora de comer. No menciono las otras atracciones porque la velada fue eclipsada por la mejor pizza que he comido hasta ahora. La pizzería con el mágico nombre de "Ali-Baba" no invita, pero créame: no hay mejor pizza en esta parte del mundo. Aunque tal vez sólo teníamos hambre.

Rumanía no se descubrirá a sí misma. Elegimos la ruta norte hacia el dichoso cementerio. Ningún viaje por carretera al norte de Rumanía está completo sin una visita al pequeño pueblo de Sapanta. El pueblo está situado en las montañas de Mármara, a una docena de kilómetros al sur de la frontera con Ucrania. Es aquí donde se encuentra una de las necrópolis más extrañas de Europa: el llamado Cementerio Alegre. Cruces funerarias de madera de color azul, escenas talladas de la vida de los difuntos y epitafios -a menudo satíricos y que cuentan la historia de sus vidas con humor- es como se puede describir brevemente este lugar. La idea y el creador de las primeras lápidas "alegres" fue el carpintero Stan Ion Pătraş, que empezó a tallarlas de esta forma en 1935. El tallador decide el dibujo y el texto que aparecerá en la lápida, pero antes intenta consultar a la familia para que el contenido caracterice mejor al difunto. Hoy en día, hay casi 1.000 lápidas de este tipo, y la singularidad del lugar queda demostrada por el hecho de que en 1999, el Cementerio de Săpânța se inscribió en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

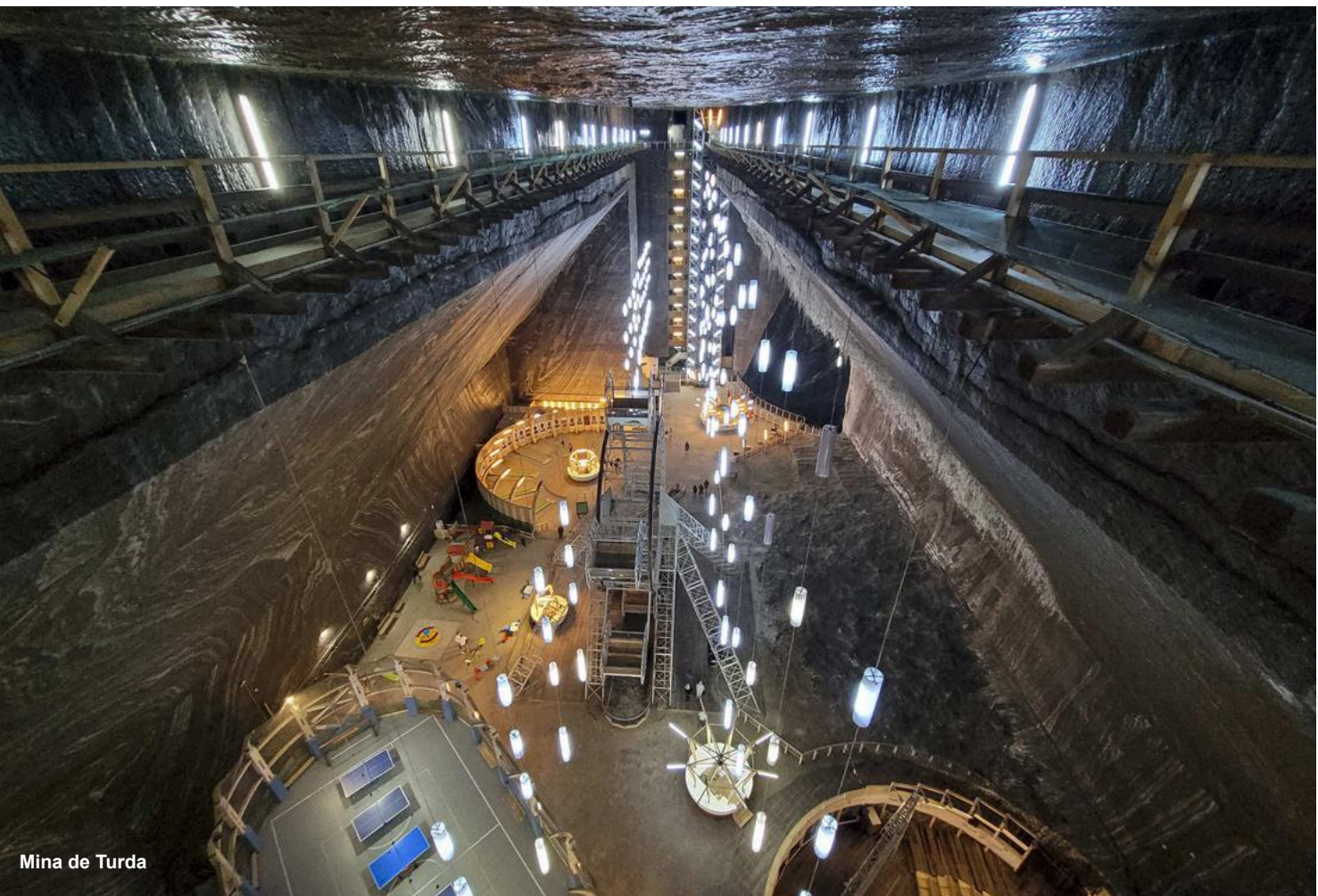
Desde el cementerio, tomamos la ruta hacia el sur. Merece la pena tomar la carretera nº 18: buen asfalto. Muchas curvas cerradas. Se puede ir a lo loco dentro de lo razonable. Y así nos acercamos poco a poco a la siguiente atracción "imprescindible" de Rumanía - La mina de sal de Turda.



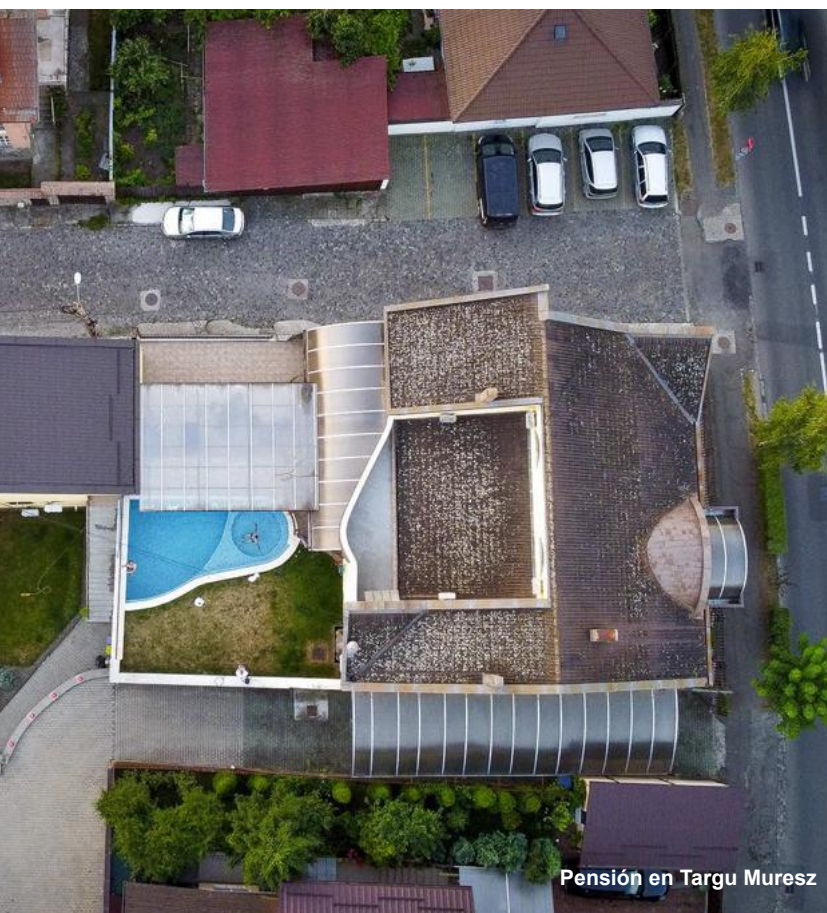
Cementerio Feliz en Sapanta



Cementerio Feliz en Sapanta



Mina de Turda





Turda es un punto importante en el mapa de Rumanía, ya que alberga dos de las atracciones más famosas del país. Una de ellas es la mina de sal de Salina Turda, una de las más antiguas y grandes de Europa. La extracción de sal se remonta a la época del Imperio Romano, y la minería cesó en 1932. Desde 1992 la mina está abierta al público. Hoy en día se pueden admirar las excavaciones y las máquinas mineras bien conservadas, pero el lugar también es conocido por su increíble parque de atracciones, que se encuentra en la enorme cámara principal de la mina. Hay una noria, un minigolf, un lago subterráneo donde se puede navegar, un anfiteatro y muchas otras atracciones. Una visita obligada. Aunque la mina en sí no es una de las más grandes, es impresionante. Sugiero buscar la antigua entrada, de la que parte un largo pasillo muy bien iluminado. Terminamos el día en el mercado de Muresz.

Conseguimos reservar una bonita casa de huéspedes. Habitaciones grandes, aparcamiento cerrado, pero desayunos mediocres. Sin embargo, lo más destacado fue la piscina. A este precio de habitación (120 zlotys por persona) -revelación. Después de todo un día de calor en la moto, este momento de relajación no tiene precio.

Desde Targ Muresz seguimos en dirección a Brasov. Teníamos la intención de pasar una temporada más larga allí. A menos de 30 km al suroeste de Brasov se encuentra la pequeña ciudad de Bran. Probablemente no lo visitaría mucha gente si no fuera por el castillo que allí se encuentra. El castillo se construyó en el siglo XIV y ganó su popularidad gracias a las historias de que Vlad el Empalador, el prototipo del Conde Drácula, vivió allí. Aunque se dice que permaneció en la fortaleza sólo unos días, su leyenda se convirtió en un elemento





promocional de Bran y atrajo a un gran número de turistas. Sí, el pueblo es bastante pintoresco, pero las multitudes y las entradas terriblemente caras al castillo (más de 40 PLN por persona) pueden ser un poco disuasorias. Sin embargo, vale la pena señalar este punto.

Llegar a Brasov es un paso obligado por la ruta 1E. Una maravillosa ruta con vistas a la ciudad. Asfalto de la mejor calidad. Curvas hermosas, bien situadas y rápidas. ¿El inconveniente? La ruta es tan buena que hay bastante tráfico de motos. Sin embargo, antes de llegar a Brasov, merece la pena detenerse un rato en Rasnov. Allí encontrará una ciudadela del siglo XIII. Construida originalmente por los Caballeros Teutónicos, la fortaleza estaba destinada a proteger la zona inmediata de las incursiones tártaras y turcas. Tras la expulsión de la Orden de Rumanía, la ciudadela fue ampliada sistemáticamente por campesinos y burgueses, hasta convertirse en un castillo campesino de pleno derecho. Cumplió su función hasta alrededor del siglo XVIII, cuando las armas de fuego dominaron la industria bélica. Hoy en día, desde hace varios años, la ciudadela está en reconstrucción (restauración), y sólo es posible recorrer las murallas por un lado, posiblemente admirando el

panorama de la ciudad.

La propia Brasov es sorprendente. Una ciudad rumana simplemente hermosa. La vida principal de Brasov se centra en la Plaza del Mercado, donde también logramos encontrar alojamiento. Como es habitual en la Plaza del Mercado, el ayuntamiento con su torre de 58 metros de altura (su otro nombre es la Torre de los Trompeteros) es también aquí el protagonista. A su alrededor hay hermosas casas adosadas del siglo XIX con azulejos de color naranja, que acentúan su carácter único. No en vano se le llama una de las ciudades antiguas más bellas del país de Drácula. Es una ciudad en la que se pueden pasar fácilmente varios días. Sólo teníamos una docena de horas.

Después de Brasov, comenzamos el punto principal del viaje: la ruta de la Transfogaraska. Esta es una de las carreteras más populares y pintorescas de Rumanía. Tiene algo más de 150 km de longitud y atraviesa la cordillera de Fogarasso. En su punto más alto, alcanza los 2.042 metros sobre el nivel del mar. Cerca del lago Balea Lac hay un túnel por el que la carretera cruza al otro lado de las montañas. Numerosas serpentinadas y vistas espectaculares hacen que la conducción de la Ruta



Vista de la carretera de Transfogaraska

Transfogaraska sea una experiencia inolvidable. Aquí es también donde nos encontramos con los estados de borde del asfalto. Desde el norte, una hermosa subida. En el lado sur, un descenso de trágica calidad de la carretera. Para justificar esto, este fue el único tramo que encontramos con un estado de la carretera de menor calidad.

Después de un día increíble con las hermosas carreteras de Transfogaraska, no pudimos dormir durante mucho tiempo. ¡Una experiencia increíble! Y al día siguiente, nos esperaba una ruta igualmente hermosa (para mí mucho más hermosa): la Transalpina (67C). Es la carretera circular más alta de Rumanía. Antes de la Primera Guerra Mundial, los alemanes decidieron ampliar la carretera por motivos militares, y luego el rey de Rumanía decidió continuar la obra de los alemanes. Esto facilitó el transporte, el movimiento del ejército y el acceso del rey a





Parada en la ruta de la Transfogaraska



Vista de la ruta Transfogaras con el equipo



EUROPA
RUMANÍA





su residencia de verano. El Transalpino fue nombrado camino real. Más tarde, con el paso de los años, la carretera sufrió graves daños y algunas partes fueron robadas. En 2008, se reanudó la mejora de la ruta. Se colocó asfalto a lo largo de toda la carretera y se instalaron barandillas en los tramos peligrosos. Los trabajos finales se completaron con éxito en 2012. Gracias a ello, ahora es posible viajar a un ritmo maravillosamente lento por las magníficas y sinuosas carreteras mientras se disfruta de las increíbles vistas. Todo el día terminó en el pueblo de Deva.

Aquí hay que mencionar el castillo de Hunedoara. Este edificio está considerado como el más bello ejemplo de arquitectura gótica de Europa central. El patio principal está rodeado de varias estructuras: un palacio gótico, una capilla y cuartos de servicio. El conjunto está rodeado de murallas con numerosas torres y baluartes. El conjunto, aunque visualmente bello, no ofrece nada más. La gama de exposiciones es insignificante. El edificio es sólo una "foto del exterior" y seguimos nuestro camino.

El tiempo pasó inexorablemente. Finalmente tuvimos que tomar la dirección de Polonia. Tomamos una ruta similar de vuelta, pero esta vez queríamos darnos un chapuzón en Miskolc, Hungría.



Desgraciadamente, la temperatura, que alcanzó más de 40-41 grados, acabó con nosotros. Al llegar a Miskolc, nos quedamos sin energía para otras actividades. A la mañana siguiente, decidimos que cada uno iría por su cuenta, directamente a casa. Esta decisión se tradujo en más de 850 km sobre el sillín en un día.

Una hermosa aventura, maravillosos compañeros de viaje, 3616 km en moto. Muchas fotos y vídeos. Conocí a gente nueva, adquirí nuevas experiencias. Este viaje me ha hecho ver que tengo que dedicar más tiempo a este

país. En términos de turismo, realmente tiene mucho que ofrecer. Además, todavía no hay demasiados turistas y, por lo tanto, es tranquilo, lo que me permite disfrutar plenamente de la belleza de los lugares que visito. Gracias al hecho de que Rumanía es relativamente barata, una estancia allí puede ser realmente económica (para todo el viaje con todos los gastos fueron unos 3000 PLN).

Rumanía es un país que aún guarda muchos secretos. Tengo docenas de nuevos puntos que visitar. Merece la pena viajar, explorar, experimentar.

POZNAŃSKI SZWENDACZ



Bajo este apodo se esconde Mikotaj Szarański. Sale aquí y allá solo o con un equipo. En moto, a pie, en un 4x4 o en cualquier otra cosa. En su página de fans, comparte relatos de sus pequeños y grandes viajes por Polonia y el mundo.



EUROPA
BULGARIA



UN PAÍS DONDE SU "NO" SIGNIFICA NUESTRO "SÍ"

BULGARIA NO ES SÓLO LAS PLAYAS DE ARENA DEL MAR NEGRO. LAS ZONAS MONTAÑOSAS Y DE ALTITUD CUBREN EL 60% DEL PAÍS. NUESTRO PLAN ERA ATRAVESAR SU PARTE CENTRAL Y SEPTENTRIONAL, QUE INCLUYE LAS MONTAÑAS DE STARA PLONINA JUNTO CON LA CORDILLERA DE LA CUENCA DE ZABALKAN.

Texto y fotos: MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY





EUROPA

BULGARIA

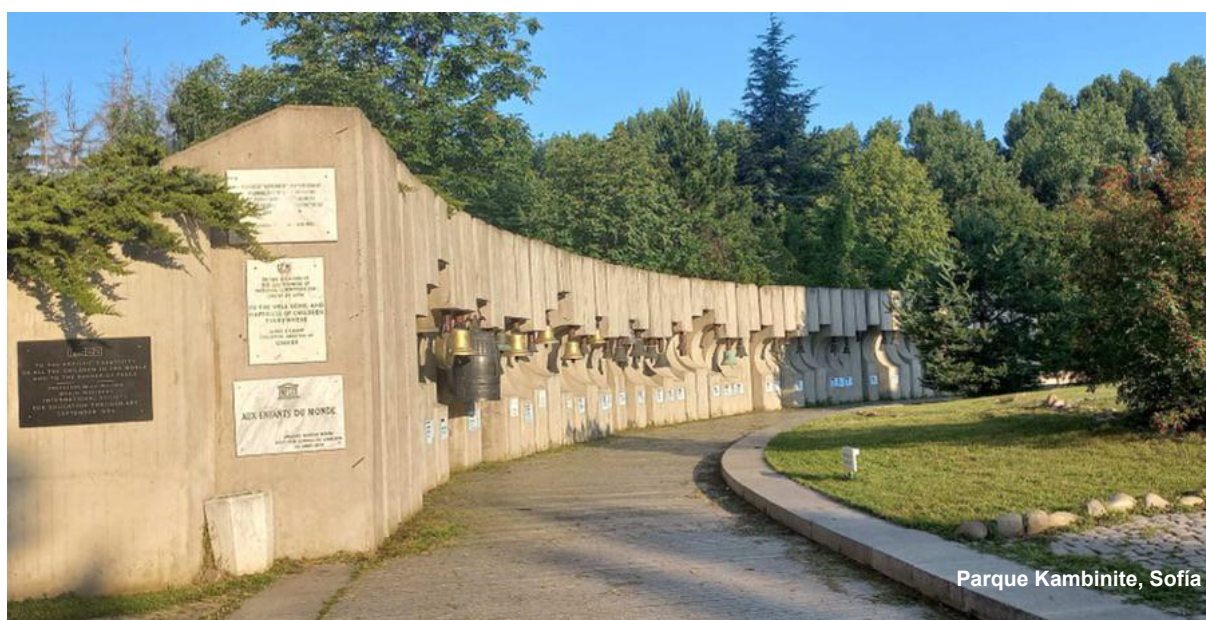


Fortaleza de Belogradchik

Variamos nuestro viaje por Rumanía con un recorrido por la Ruta 66A desde Lupeni hasta Cerna Sat, pasando por el lago Acumulea Cerna. Por desgracia, las condiciones de la carretera nos obligaron a cambiar de ruta y llegamos al pueblo de Cloșani. Para planificar nuestras rutas utilizamos google maps o maps.cz. En google maps, la carretera 66a está marcada en amarillo, en map.cz no aparece en absoluto. De hecho, es un camino rocoso que atraviesa el bosque con tramos embarrados. Al principio, era bonito: una pista forestal, un camino pedregoso. Incluso algunos

motociclistas se cruzaron con nosotros, por lo que la carretera fue vista por algo más que nosotros. En un momento dado, los que nos adelantaron se volvieron. Resultó que había "un poco" de barro y sus KTM y GS no querían especialmente el barro en sus neumáticos de carretera. Teníamos que tomar una decisión: barro o regreso. El camino de vuelta habría sido horrible, así que estaba descartado. Resultó que había tal vez 150 metros de barro, pero 150 metros de contenido. Ni siquiera intenté atravesarlo, así que Duży tuvo que tirar de las dos motos. Se las arregló para hacerlo sin volcarse, pero ambos

parecíamos bastante sucios. Más tarde todavía había algunos charcos del tamaño del lago Balaton. En el lado serbio, atravesamos la Puerta del Danubio y llegamos a un antiguo viñedo llamado Pivnice Radosavljević -Ljubina pivnica- en una soleada colina con una docena de casitas que hacen las veces de bodegas. El microclima específico hace que, incluso en las horas centrales del día, las bodegas tengan una temperatura agradable. La anfitriona nos agasajó con una cena compuesta por productos caseros y celebramos la velada con vino de la zona. Entramos en Bulgaria por un pequeño paso



Parque Kambinite, Sofía



Pivnica Radosavljević, Serbia



EUROPA
BULGARIA



Entrada a la presa de Kalim, la más alta de Bulgaria



Monasterio de Rylski, Bulgaria

fronterizo en el pueblo de Bregovo.

El primer lugar que vimos en Bulgaria fue la fortaleza de Belogradchik. La fortaleza fue construida en las rocas, que se convirtieron en una fortificación natural de la fortaleza. Pasó por manos de búlgaros y turcos y en 1885 se utilizó por última vez durante el conflicto entre Serbia y Bulgaria. Todo el complejo tiene más de 10.000 metros cuadrados y las formaciones rocosas de color rojo teñidas de mineral de hierro se extienden durante mucho tiempo a lo largo de la ruta hacia Sofía, donde está previsto que pasemos la noche. La carretera atraviesa el paso de Petrohan. Como no hemos encontrado ningún restaurante, decidimos montar la cocina de nuestra excursión en la orilla de un embalse, que se encuentra en la cima a 1410 m de altitud. Calentamos

el agua y observamos cómo una espesa niebla blanca comienza a extenderse sobre nosotros desde lo alto del bosque. Una imagen sacada de una película de terror. Nunca he visto nubes que se precipiten a tal velocidad. Antes de que tengamos tiempo de prepararnos el té, las nubes empiezan a gotear. En unos momentos empieza a llover con fuerza. Nos abrigamos y subimos a nuestras motos, con la esperanza de escapar de la lluvia. ¡Oh, qué ingenuos somos! Lluve a cántaros durante otras dos horas y llegamos al hotel completamente empapados. La recepcionista, sorprendida, al ver los charcos que habíamos hecho, dice que en su casa sólo ha llovido durante unos minutos y ya está.

Por la mañana, incluso antes de desayunar, nos dirigimos al



Arco de la Libertad en el Paso de Troya, Bulgaria



EUROPA
BULGARIA



Paso de Šipka, Bulgaria



Fortaleza de Veliko Tarnovo



parque de Kambinite, donde se pueden ver más de 100 campanas de diversos tamaños. El complejo se construyó para celebrar el Año Internacional del Niño, establecido en 1979. Para celebrar el acontecimiento, se construyó un monumento en forma de círculo en el parque y se colocaron campanas de todos los países cuyos niños participaron en el evento. En el centro del parque se alza un pilón de casi 40 metros de altura con 7 campanas que tocan una melodía a determinadas horas. El pilón está considerado como el mayor instrumento de percusión de Europa. La mayor es una campana búlgara que pesa 1.300 kg y la más antigua data del siglo IX. Puedes tocar en algunas de las campanas.

Nos despedimos de Sofía y nos dirigimos al Monasterio de Rila. Se trata del mayor monasterio búlgaro, fundado en el siglo X por un monje, taumaturgo y sanador llamado Rylski. El centro del lugar es un templo con hermosos

dorados que representan escenas bíblicas y figuras de santos. Después de visitar el monasterio, dejamos el equipaje en el hotel y nos dirigimos a la presa de Kalim. Es la presa más alta de Bulgaria, a 2.400 metros sobre el nivel del mar. El camino pedregoso atraviesa el bosque y la subida increíblemente empinada fue muy difícil. No conseguimos llegar a nuestro destino: las manchas de nieve no nos permitieron continuar. Pero teníamos un nuevo amigo búlgaro, que quería subir la montaña por segunda vez y tuvo que abandonar un poco antes de la cumbre. Se le atascó la moto en el barro y no pudo salir de él. Tuvo mucha suerte de que acabáramos allí. La carretera no es muy transitada y el chico podría haber esperado mucho tiempo para recibir ayuda. Más tarde nos reunimos con él una vez más en Varna.

Nos dirigimos hacia el Paso de Troya para ver el Arco de la Libertad, un monumento



ro, Bulgaria





erigido en 1980 para honrar a todos los que lucharon por la libertad de Bulgaria entre 1878 y 1944. Tiene 37 metros de altura y hay que subir 1.630 metros para situarse bajo él. Pasamos por Kazanlyk, conocido como el Valle de las Rosas. Durante tres semanas de mayo, el valle se convierte en una enorme plantación de rosas. Las flores extraídas de los arbustos se transforman en aceites de rosa, utilizados como base de productos cosméticos. Se necesitan 3,5 toneladas de pétalos para hacer un litro de aceite. Lamentablemente, llegamos un poco tarde y las rosas ya habían sido cosechadas. Por otro lado, la lavanda crecía por todas partes y el aroma era vertiginoso. Desde Kazanlyk, no está lejos el paso de Shipka y el de Buzludzha, que visitamos por segunda vez. En el siglo XIX tuvieron lugar cuatro grandes batallas en el paso de Shipka,

en las que murieron más de 10.000 soldados. Para conmemorar estos acontecimientos, se erigió un Monumento a la Libertad en la cima. Desde el monumento hay una fantástica vista de todo el puerto. Bajamos la montaña y en un momento subimos otra. Se trata de Buzludzha, un pico que alcanza los 1441 m. En 1891, se convocó una reunión secreta al pie de la montaña, donde se lanzó el movimiento socialista en Bulgaria. Para conmemorar este acontecimiento, se erigió un monumento en la cima, que se ha convertido en un símbolo del socialismo. El edificio se asemeja a un OVNI y junto a él se levanta un pilón de 75 metros de altura con una estrella roja en la parte superior. En la década de 1980, era posible tomar un ascensor hasta la cima. La estrella roja iluminada fue visible en Rumanía y en las costas del Mar Egeo en

Grecia. El edificio tardó 7 años en construirse, con más de 6.000 trabajadores y luego 20 de los mejores artistas búlgaros decorando los interiores durante 18 meses. Estuvimos aquí hace unos años de camino a Turquía. Por aquel entonces sólo había un guardia que vigilaba el edificio durante el día. En la actualidad, el edificio sigue cerrado por seguridad con grandes candados, pero en su interior se protegen los frescos y las pinturas. Continuamos hacia el Mar Negro, a través de Veliko Tarnovo - una ciudad sobre 4 colinas, cuya historia se remonta al tercer milenio antes de Cristo. En Shumen vamos al monumento al Fundador del Estado búlgaro. Las estatuas monumentales representan a las figuras más importantes de la historia del Estado, empezando por el Khan Asparuch. Hay 1.300 escaleras que conducen al monumento. Exactamente



Entrada a la cueva de Lalomitei



Península de Kaliakra



esos años separan el momento de la fundación del Estado búlgaro y el día en que el monumento se abrió al público. Nos acercamos desde el aparcamiento, por lo que las escaleras, afortunadamente, no fueron necesarias para nosotros. El monumento consta de 8 bloques de 70 metros de altura y 140 metros de ancho. La siguiente parada fue en Varna, donde nos dirigimos al Monumento a la Amistad Búlgaro-Soviética, construido en 1979. El monumento se construyó en 1979, estaba bellamente iluminado y los activistas depositaron flores bajo él. A partir de 1989 se deterioró, todos los elementos de bronce fueron robados y el monumento cayó en el olvido. En 2001 la ciudad se ocupó de ella y puede que no sea hermosa, pero es un recuerdo de la historia. El siguiente punto es el Jinete de Madara, un relieve rupestre del siglo VII, catalogado por la UNESCO. Seguimos hasta Aladzha, donde vemos un monasterio medieval





EUROPA
BULGARIA





excavado en una roca caliza de 40 metros de altura. Se pueden ver las celdas de los monjes, las capillas o las salas donde se guardaban los animales.

El último punto es la península de Kaliakra, con su acantilado de 70 metros y su misteriosa puerta de piedra. Según la leyenda, 40 vírgenes se reunieron en la península durante la invasión de los turcos. Las chicas, defendiendo su dignidad, prefirieron arrojar por el acantilado antes que ser capturadas en el harén. En la pequeña capilla de San Nicolás, situada justo al lado de la puerta de piedra, encendemos una vela por nuestras intenciones permanentes.

Dejamos Bulgaria, haciendo una parada en Vama Veche. Volvemos a casa, pero por el camino nos adentramos en las montañas de Bucegi para ver la cueva de Lalomitei y la pequeña iglesia construida en ella. La entrada a la cueva se encuentra a una altitud de 1.530 m. El recorrido abierto al público es de 400 metros. En algunos lugares el techo es tan bajo que incluso yo tengo que agacharme. Encontramos nuestro último alojamiento en Oradea y por la tarde exploramos su casco

antiguo.

Muchas veces nos dejamos engañar por las diferencias resultantes de las distintas expresiones de aprobación o desaprobación. Preguntamos a la gente que pasa por la calle cómo llegar, les mostramos el mapa y señalamos con el dedo a dónde queremos ir. Preguntamos si es posible. Asienten y entendemos que "no", otra ruta y otro "no". Sólo después de unos cuantos asentimientos recordamos que en Bulgaria asentir con la cabeza es todo lo contrario a lo que estamos acostumbrados.

Hicimos 4.000 km en 12 días, pero lo que nos preocupa no es el número de kilómetros recorridos, sino lo que vemos por el camino y a quiénes podemos encontrar por el camino. Y esta vez también pudimos hacer amistades que pueden ser efímeras, pero que también pueden permanecer por más tiempo con beneficio mutuo. Las vistas, los monumentos y los sabores de la comida se quedarán con nosotros hasta nuestro próximo viaje. Y para esto tenemos muchas ideas.



Montes Bucegi

MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



Mała i Duży w Podróży (Pequeño y grande en el viaje) - desde hace 5 años disfrutan de cada día que pasan juntos en moto. Sufren constantemente de notrofobia - el miedo al momento en que no tendrán otro viaje planeado. Trabajan juntos: él da las indicaciones y planifica las rutas, ella se encarga de los visados y el alojamiento. Para ellos, la ruta es menos importante que la gente que conocen en ella.





EUROPA

WŁOCHY





BAJO EL SOL DE LA TOSCANA

LA IDEA DE LA TOSCANA YA ESTABA EN NUESTRAS CABEZAS HACE UNOS AÑOS, EN EL CASO DE CAROLINA IBA A SER UN VIAJE SENTIMENTAL AL PASADO, EN MI CASO OTRO LUGAR DEL MAPA DE EUROPA QUE SOÑABA CON VISITAR EN MOTO. LA DECISIÓN ESTÁ TOMADA: 2022 NOS VAMOS.

Texto y fotos: DOMIADV



EUROPA

WŁOCHY



El plan era viajar a través de Alemania y Austria hasta Italia.

Comenzamos nuestro viaje el 9 de junio.

Después de desayunar, nos dirigimos a Múnich, Fussen (castillo de Neuschweinstein) y seguimos pasando por Austria hasta llegar a Italia. Para no poner las cosas demasiado bonitas, ya el segundo día hubo problemas. Cerca de Múnich notamos una fuga de combustible. Teniendo en cuenta que habíamos repostado un rato antes, decidimos que la moto iba sobrada y seguimos adelante. Cerca de Fussen, después de visitar el primer centro de servicio, ya sabíamos lo que pasaba, era un fallo en la bomba de combustible, donde había aparecido una microgrieta. Desgraciadamente, no recibimos ayuda en Alemania, así que seguimos adelante. Llegamos a Prato allo Stelvio cansados y nerviosos. Se planteó la inquietud de qué hacer a continuación. A la



mañana siguiente tomamos la decisión de dirigirnos al Stelvio y luego ver.... El Stelvio es el puerto más alto de los Alpes orientales italianos, ¡el recorrido de la SS38 es un puro placer! Todo el recorrido es de unos 50 km, mientras que su tramo más difícil es de 25 km y contiene 48 emocionantes curvas. Las vistas son increíbles, siempre memorables y podemos dar fe de ello. Es un lugar con el que todo motorista sueña. Sin embargo, una avería en la bomba nos mantuvo ocupados y decidimos buscar un servicio que pudiera ayudarnos. Los centros de servicio informaron de que el tiempo de espera para una nueva pieza era de 5 días. Estábamos preocupados, ya que teníamos que conducir otros 700 km ese día. Y entonces dimos con un servicio en Bolzano... y ocurrió un milagro, resultó que había una moto similar en el sitio y el dueño decidió



EUROPA

WŁOCHY

vendernos la bomba. Toda la visita duró aproximadamente una hora, el personal fue increíblemente servicial. Después de una hora, la moto estaba lista para circular. Una piedra del corazón.... ¡ya nada podía estropear nuestros planes, increíble alegría y emoción! Sigamos :) Nuestro punto de descanso ese día fue Riva del Garda, donde llegamos por la tarde.

Al día siguiente salimos por la

hermosa SS45bis, para luego descender a la Strada della Forra, la carretera SP38. Esta carretera se encuentra en Lombardía, en la provincia de Brescia, a la izquierda del lago de Garda, y conecta Tremosine con Pieve di Tremosine. Fue nombrada la octava maravilla del mundo por Winston Churchill. Tiene 10 km de longitud, es sinuoso, estrecho, encantador, muy exigente, y conduce a través

de barrancos, laderas empinadas y túneles de roca. Garantiza una experiencia maravillosa, vistas pintorescas y recuerdos inolvidables. Marc Foster, director de "007 Quantum of Solace", eligió este mismo lugar para rodar un segmento de la película con el famoso agente Bond.

Los siguientes kilómetros fueron en dirección a la Toscana. Nuestra base estaba en la ciudad de

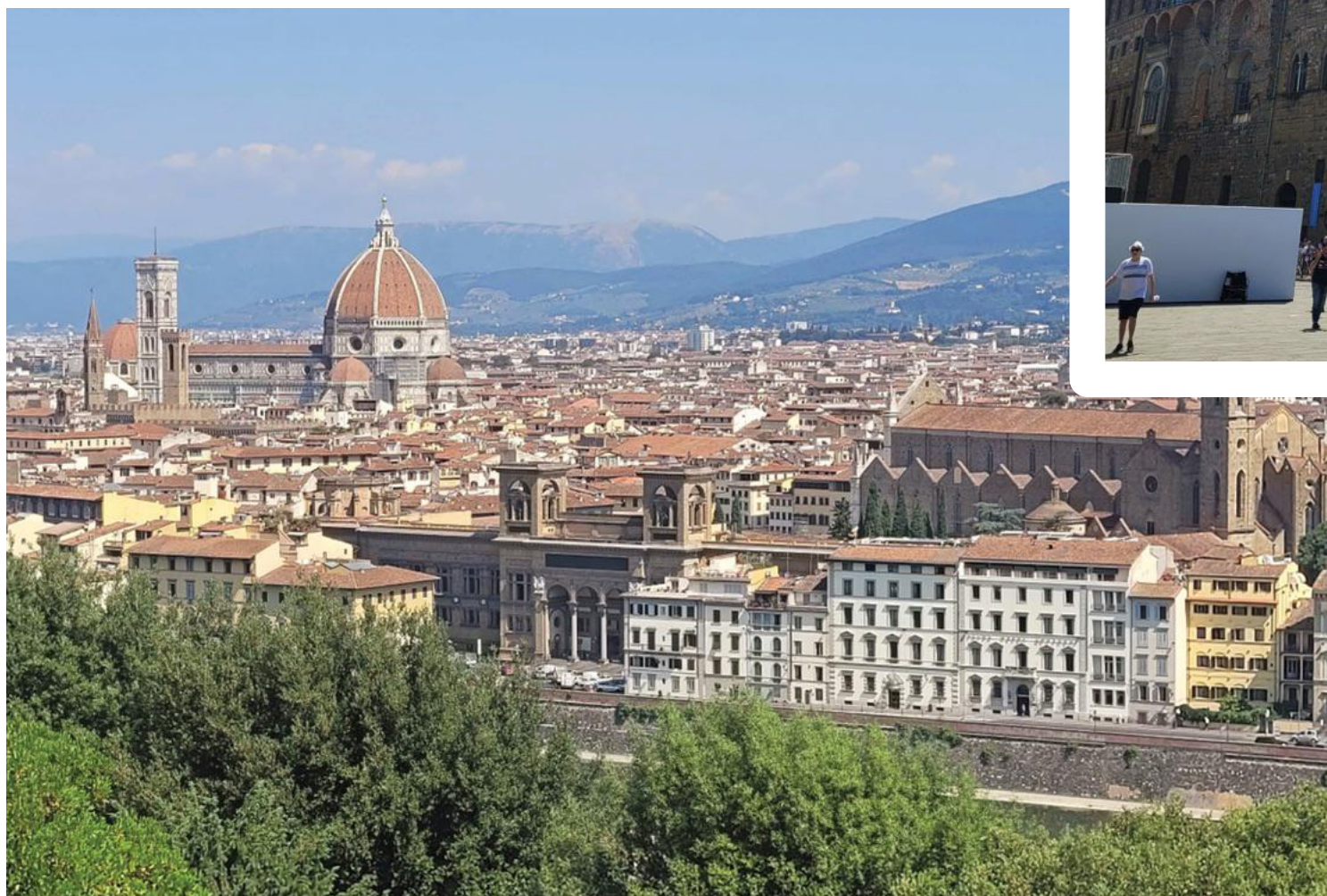
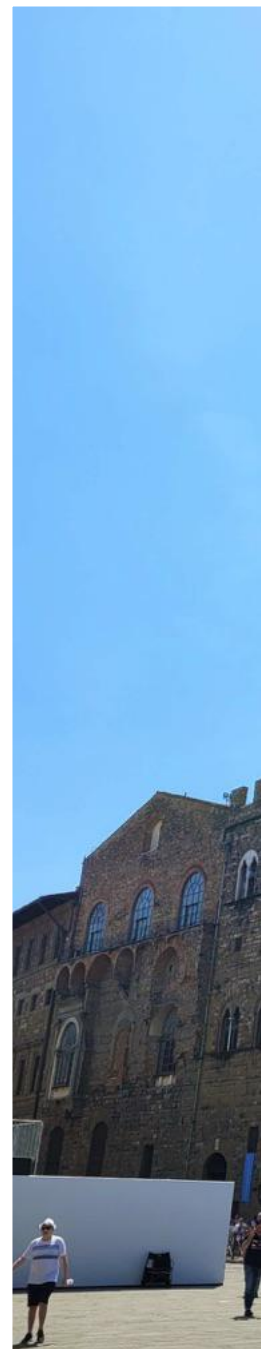


Quercegrossa, por cierto un lugar muy bueno teniendo en cuenta que todas las atracciones que habíamos decidido ver estaban en un radio de 80 km. Y, por decir algo, fue amor a primera vista. Nos encantaron las verdes colinas de los alrededores, con sus viñedos y olivares, las solitarias casas de piedra con contraventanas de madera, los pueblos medievales a la vuelta de cada esquina, las fabulosas carreteras sinuosas

y las famosas hileras de cipreses. Pero vayamos por partes... Habíamos planeado nuestro primer día en la Toscana para relajarnos, pero por la tarde sentimos un tufillo de aburrimiento y nos lanzamos a hacer nuestra primera excursión... decidimos ver un sitio poco conocido, la Abadía de San Galgano. Un poco alejado de las rutas habituales, el lugar merece sin duda un momento de atención. Llegamos por la

carretera SP441. Tras dejar la moto en el aparcamiento y dar un breve paseo, nos recibió una larga hilera de cipreses cubiertos de rocío que conducían a la iglesia abandonada y sin techo. La historia del lugar se remonta a 1148, cuando nació Galgano Guidotti, un caballero declarado santo tras su muerte. La abadía, construida en estilo gótico, fue un importante centro religioso, pero empezó a decaer en







Valle de Orcia (incluido en la lista de la UNESCO), en particular para visitar los lugares de rodaje de la película de culto *Gladiator*, de Ridley Scott. El valle se extiende al sur de Siena y su paisaje se caracteriza por suaves colinas atravesadas por numerosas carreteras plantadas con esbeltos cipreses. Nuestro primer punto de interés fue Podere Belvedere, situado en la carretera SP146, un lugar muy reconocible, sobre todo gracias a los numerosos cuadros y postales en los que aparece. El camino nos llevó a la Capella della Madonna di Vitaleta, una característica capilla solitaria del siglo XVI en medio de un campo. Había una vista realmente idílica alrededor, incluso del extinto volcán Monte Amiata (1734 m). Luego nos dirigimos a la zona de Pienza para ver la famosa carretera de los Gladiadores. El emplazamiento se encuentra a unos cientos de metros, bajando por el valle, de la iglesia románica de piedra del siglo XII. Pieve dei Santi Vito e Modesto a Corsignano. El bautismo de los papas Pío II y



1329 debido a una hambruna. Finalmente, en el siglo XV, como consecuencia de numerosos robos, fue completamente abandonado y cayó en el abandono. En el siglo XVIII, la torre de la iglesia fue alcanzada por un rayo, a consecuencia del cual la caída de una campana dañó completamente el tejado del edificio. Situado en un campo abierto, el edificio, cuyo único techo es el cielo, es increíblemente impresionante.

El día siguiente, el lunes, lo dedicamos a explorar el valle más bello de la Toscana, el





EUROPA

WŁOCHY

Pío III tuvo lugar en esta pequeña y discreta iglesia.

El siguiente punto que realmente queríamos ver al seguir los pasos de Maximus era el camino de cipreses que lleva al Agroturismo Poggio Covili en la carretera SR2. La vista es una locura tanto de cerca como desde las colinas circundantes.

Al final del día nos quedamos con una joya, el pueblo de Pienza. Originalmente una pequeña aldea, se transformó en una ciudad perfecta hace unos seiscientos años gracias a la generosidad del entonces Papa Pío II. El Papa quería satisfacer su sensibilidad artística y para ello contrató al famoso arquitecto Bernardo Rossellini. Se creó la plaza

principal Pío II, el Palacio Piccolomini y la calle principal Corso Rosselino. La ciudad, incluida en la lista de la UNESCO en 1996.

El martes lo dedicamos a explorar Siena y San Gimignano. Siena es una ciudad compacta y agradable de visitar. Hace cientos de años rivalizaba con Florencia por el título de la ciudad más importante de la Toscana. Aparcamos la moto en un aparcamiento cubierto a las afueras del casco antiguo. Un paseo de unos minutos por estrechas calles medievales empedradas nos llevó a la Piazza del Campo, una característica plaza de ladrillo en forma de concha rodeada de densos edificios de casas históricas, cuyo suelo





desciende hacia el Palazzo Pubblico. La plaza es famosa por albergar carreras de caballos dos veces al año durante un evento llamado el Palio de Siena. Después de un delicioso café, nos dirigimos un poco más lejos para ver la Catedral de Santa María Assunta.

A continuación, partimos hacia San Gimignano. Esta ciudad, rodeada por las colinas de la Val d'Elsa, a medio camino entre Siena y Florencia, se





conoce a menudo como la "Manhattan medieval" por las numerosas torres que alberga. Es una de las ciudades medievales mejor conservadas de Europa, y originalmente había 72 de las famosas torres, pero hoy sólo quedan 14. Los primeros documentos que mencionan la ciudad datan del siglo X. Dos horas son suficientes para visitar San Gimignano,

para pasear por la calle principal, descansar un rato en la Piazza Duomo, comer el mejor helado del mundo en la Piazza della Cisterna. Tan poco y tanto para mantener este maravilloso lugar atmosférico en su memoria para siempre.

Florence no podía faltar en nuestro viaje. Elegimos Piazzale Michelangelo como punto de parada. Fue una

gran decisión elegir este lugar porque está situado en una colina y desde la misma entrada nos encantó la vista de toda la ciudad, como si fuera de la más bella postal. Dimos un paseo por el centro histórico, pasando sucesivamente por el famoso Ponte Vecchio (Puente de los Orfebres), la Piazza della Signoria con el Palazzo Vecchio, la Piazza del Duomo







EUROPA

WŁOCHY





con la Catedral de Santa Maria del Fiore y la Iglesia de Santa Croce. Como cuna del Renacimiento, la ciudad impresiona por su riqueza artística, arquitectónica e histórica.

Los últimos días de nuestra estancia decidimos visitar Monteriggioni y Volterra. La primera ciudad está situada entre Siena y Colle di Val

d'Elsa, sobre pintorescas colinas cubiertas de viñedos y olivares. Está rodeada por una espectacular muralla fortificada y sus auténticos edificios datan del siglo XIII. Merece la pena visitarlo si se está de paso, para sentir el ambiente de antaño y disfrutar del bello entorno.

Volterra, en cambio, es mucho más grande y está situada a

555 m sobre el nivel del mar. Fue construida por los etruscos ya en el siglo VII a.C. y rodeada de murallas en el siglo IV d.C. Es conocida como la ciudad del viento y del alabastro. El edificio más característico, y el ayuntamiento más antiguo de toda la Toscana, es el Palazzo dei Priori, construido en piedra. Caminando por las





EUROPA

WŁOCHY

calles de la ciudad, se puede sentir el espíritu del pasado. Durante su historia, la ciudad estuvo, entre otras cosas, bajo el dominio del Imperio Romano, y un vestigio de este periodo es el antiguo Teatro Romano. La autora Stephenie Meyer situó aquí la acción de la segunda parte de su saga de vampiros Crepúsculo.

El tiempo de nuestro viaje llegó inexorablemente a su fin... La Toscana permanecerá en nuestros corazones para siempre, nos gustaría volver aquí para ver más. Los lugares que visitamos son sólo una parte de lo que ofrece. Y tiene naturaleza, cultura, arte y, por supuesto, una deliciosa cocina....

Volviendo por casualidad, conseguimos tomar otra ruta escénica a través de un paso situado en el Tirol del Sur: el



Passo di Pennes (2211 m). La carretera SS508 es extremadamente espectacular, empinada y sinuosa, un cambio agradable respecto a la aburrida autopista.



DOMIADV



DomiAdv - es Dominik Micek, banquero, aficionado a las motos y a los viajes. Trata su blog como una especie de diario de sus viajes en moto. Últimamente, su mujer Karolina, motorista y amante de las ciudades medievales de Italia, ha sido un gran apoyo en sus viajes.





EUROPA

WIELKA BRYTANIA



WORLD'S LARGEST FEMALE BIKER MEET 2022

UN RELATO DE LA REUNIÓN DEL MAYOR GRUPO DE MUJERES MOTOCICLISTAS DEL MUNDO. VIENDO EL NÚMERO DE PARTICIPANTES Y EL AMBIENTE QUE SE RESPIRA, SEGURO QUE SE REPETIRÁ MÁS DE UNA VEZ.

Texto y fotos: ADV Hoppers





EUROPA

WIELKA BRYTANIA





Nos dijimos: no más reuniones programadas... pero ésta no podíamos dejarla pasar. Invitadas por un motorista que nos acogía como parte de la comunidad de moteros, decidimos unirnos al evento batiendo el récord mundial de mujeres motoristas en una reunión e

intentar hablar con los organizadores.

Unos días antes de la reunión, conseguimos persuadir a otro viajero en moto para que asistiera al evento que rompía récords y el día anterior nos reunimos cerca de la fábrica de Triumph en Hinckley, donde se

celebraba todo el evento. Cuando llegamos, nos sorprendió la cantidad de mujeres motociclistas que hacían cola para registrarse. Toda la calzada estaba llena de mujeres orgullosas, que esperaban pacientemente para conseguir su número y contribuir al récord.



EUROPA

WIELKA BRYTANIA



El aparcamiento se llenó de una gran variedad de motos: desde trajecs personalizadas, motos de aventura y deportivas e incluso scooters. ¡Qué espectáculo! Caminando entre las filas de máquinas, pudimos admirar una verdadera pasión por las motos, que era una de las cosas que claramente querían manifestar los organizadores.

Otro aspecto que merece la pena destacar es la gran variedad de edades de los participantes, desde adolescentes hasta mujeres de más de 70 años, lo que demuestra una vez más que la pasión por las motos no tiene edad.

Cuando terminamos de admirar todas estas fantásticas máquinas, llegó el momento de comprobar lo que ocurría en los stands instalados fuera de la fábrica. Por supuesto, el escenario principal pertenecía a Triumph, como anfitrión del evento. Pero había otros, como la policía, que respondían a preguntas sobre el tráfico, las normas y la conducción de motos. Había puestos con información sobre cursos de reciclaje, viajes o ropa para mujeres motoristas. Uno de los stands acogió a Blood Bikers, una organización de motociclistas voluntarios que hacen "señales" para transportar sangre entre hospitales y bancos de sangre. Blood





EUROPA
WIELKA BRYTANIA





Bikers fue también uno de los beneficiarios de la colecta realizada entre los participantes. La segunda organización fue Air Ambulance, también del sector de las emergencias, que desgraciadamente suele asociarse con el motociclismo. El ambiente se caldeó con música en directo, café, té y golosinas de los camiones de comida.

Por último, conseguimos alcanzar a los siempre ocupados organizadores Nimi y Sherrie, que apoyan a los motociclistas como parte del grupo Moto Advisor. Encontraron un momento para nosotros y nos explicaron de qué se trataba. Puede ver toda la conversación en el vídeo adjunto. En definitiva, su objetivo es mostrar al mundo del motociclismo que no es sólo cosa de hombres, y que las mujeres merecen atención. Y que los fabricantes deben empezar a tener en cuenta al creciente grupo de mujeres motociclistas a la hora de introducir nuevos productos en el mercado. Además, nos han revelado que no ha sido el último evento que han organizado y que seguirán participando en eventos para promover a las mujeres en el motociclismo. La edición anterior del evento atrajo a 1.332 motociclistas. Esta vez fueron 1549, y también consiguieron recaudar 9.000 libras, para Blood Bikers y Air Ambulance.

Nimi y Sherrie: ¡un gran trabajo! Le deseamos la mejor de las suertes y todas sus futuras ideas.



**ADV
HOPPERS**

Los ADV Hoppers son una pareja internacional de motociclistas y amantes de la aventura: Agata Dudek y Joris De Poortere. Actualmente se encuentra en un viaje alrededor del mundo, que puede seguirse en el blog y en las redes sociales.





EUROPA

WIELKA BRYTANIA





The background of the entire page is a photograph of a person from behind, wearing a dark motorcycle jacket with reflective stripes on the sleeves. They are standing on a grassy bank, looking out over a large body of water towards distant hills under a dramatic, cloudy sky at sunset or sunrise. The lighting is warm and golden.

TIENDA DE CAMPAÑA PARA MOTORISTAS

Texto y fotos: Karolina Kowalska / Life On Moto



TALLER DEL VIAJERO

Cuando se preparan los viajes en moto, muchos de nosotros buscamos nuevos equipos de acampada. Solemos buscar soluciones minimalistas, cuidando cada kilo de equipaje, porque, al fin y al cabo, nuestras motos no tienen la carga útil y la capacidad de un camión, una caravana o incluso un turismo. Nosotros mismos, mientras preparábamos recientemente nuestro viaje en moto por las Américas, intentamos investigar el tema de dormir en una tienda de campaña con mucho detalle.

¿QUÉ TIPOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARPAS TENEMOS?

Probablemente merezca la pena empezar con unas palabras sobre la construcción de las tiendas de campaña de turismo, porque el mero hecho de conocer los tipos de tiendas disponibles, sus ventajas y desventajas, nos facilitará en parte la elección. En cuanto a la construcción, podemos distinguir entre tiendas de túnel, de cúpula, geodésicas, 2Y, de marco externo o interno y varios diseños de vestíbulo. A continuación se describen brevemente las más populares.

Las tiendas domo son estructuras autoportantes. Esto significa que, una vez montada, la carpa se mantiene en pie por sí sola, sin necesidad de amarres ni clavijas, y se puede trasladar sin necesidad de desmontarla. Esto es muy importante si piensas acampar en zonas en las que el suelo es muy duro o poco profundo, o simplemente uno que hace imposible clavar las estacas. La construcción en forma de cúpula hace que este tipo de tiendas sean resistentes a las ráfagas de viento, que son bastante problemáticas en algunas partes del mundo. Habiendo viajado nosotros mismos por Islandia, hemos visto lo fácil que es que el viento derribe una tienda de campaña, aunque en ese momento soplaban muy decentemente. :) La desventaja indudable de las tiendas de campaña tipo cúpula es sin duda el espacio útil disponible, que se ve muy reducido por las paredes inclinadas de la tienda.

Las tiendas de los topógrafos también son estructuras en forma de cúpula, pero se han reforzado con estacas adicionales que hacen que dichas tiendas sean muy robustas y resistentes a las ráfagas de viento. Como las tiendas de campaña de



topografía son principalmente tiendas de expedición, también son bastante bajas y escalonadas, construidas para agarrarse al suelo lo mejor posible en condiciones extremas. Sin embargo, estas bandas adicionales también les añaden kilos.



Las tiendas de campaña tipo túnel deben montarse con cuidado, ya que de ello depende su impermeabilidad y resistencia al viento. Todos los amarres deben estar bien sujetos, las clavijas deben estar firmemente clavadas, lo que lamentablemente lleva tiempo. Además, hay que elegir una buena ubicación antes de montarla, ya que cualquier traslado implicará montar la carpa desde cero. La tienda túnel tampoco se puede montar en cualquier terreno, lo que, para nosotros, es su mayor desventaja y básicamente descalifica a todas las tiendas de este diseño, a pesar de la indudable ventaja del espacio







interior. En este caso, la altura óptima de la tienda es a lo largo de toda su extensión y no se ve disminuida por las paredes inclinadas como en las tiendas de cúpula.

Las tiendas de campaña con base Y(2Y) son una combinación de una tienda de cúpula típica y una tienda de túnel, como una construcción híbrida. De este modo, se dispone de más espacio útil que en una tienda de campaña tipo cúpula, y el uso de menos postes significa que estas tiendas suelen ser muy ligeras. Este tipo de construcción se puede encontrar en las tiendas ultraligeras MSR Hubba Hubba NX o Naturehike Cloud Up.

¿INDIVIDUAL, DOBLE O TRIPLE? ¿CÓMO ELEGIR LA TALLA ADECUADA?

Cuando se trata de una tienda de campaña para un motorista, lo mejor es elegir una tienda un número mayor que el número previsto de personas que dormirán en ella. Esta persona extra será nuestro equipaje, que sería bueno guardar en algún lugar - chaqueta, pantalones, casco

o bolsa de depósito. Mientras que un casco atado a la moto para pasar la noche está bien, rellenar la ropa de la moto a la fuerza, o incluso peor, dejarla en la moto durante la noche, no es una buena solución.

Una vez intentamos probarnos a nosotros mismos que podíamos dormir en una tienda de campaña de 2 personas, que era realmente genial, pero después de un mes de dormir en ella todos los días, la tienda fue al armario y pedimos la tienda de campaña equivalente de 3 personas. Por supuesto, hay algunas personas que apuestan por el minimalismo total, a las que ni siquiera les importa dormir bajo una lona, pero por un poco de comodidad personal, sigue mereciendo la pena pensar en una tienda de campaña más grande, teniendo en mente las cosas que querrás meter en ella para pasar la noche.

ESTACIONALIDAD DE LAS CARPAS

La estacionalidad es otro criterio importante para la clasificación de las carpas. Pueden ser de todo el año, de 2 o 3 estaciones. Las tiendas de verano tienden a ser más ligeras debido al uso de más materiales de malla y,

además, más transpirables, por lo que no nos herviremos en ellas durante las calurosas noches de verano. Las de 3 estaciones son probablemente las más populares y versátiles, mientras que las de invierno serán un poco más pesadas y suelen estar equipadas con delantales de nieve adicionales, que permiten rociar la tienda con nieve, protegiéndola aún más del viento. Tener en cuenta cuándo y en qué condiciones va a acampar le facilitará la elección, porque si no piensa montar una tienda a finales de otoño o principios de primavera, no necesitará una tienda para todas las estaciones o de tres estaciones. De este modo, ahorramos dinero y no cargamos nuestra moto con kilos innecesarios.

¿CON O SIN VESTÍBULO?

Nuestra tienda de campaña soñada era tener suficiente espacio en el dormitorio, un vestíbulo con un suelo lo suficientemente amplio como para sentarse y cocinar la cena en paz y tranquilidad en los días de lluvia, y lo suficientemente espacioso como para meter nuestros

baúles y todo nuestro equipo en los días menos lluviosos. Y, además, uno autosuficiente y ligero que no arruine nuestro presupuesto. Si alguien tiene un sueño similar, se lo diremos enseguida: no se puede hacer. Todas las tiendas que tienen un gran vestíbulo no son ligeras y normalmente tampoco son autoportantes. A menudo recomendado por los motociclistas es el Fjord Nansen Corsica III. Espaciosa y con un vestíbulo realmente impresionante, pero no podíamos permitirnos la tienda, que requiere amarres y no se instala en cualquier lugar debido a su construcción en forma de túnel, además de que pesa unos considerables 5 kg. De las construcciones autoportantes, también recomendamos la tienda de campaña checa - Hannah Set 3, pero tampoco es una tienda ligera, en varias especificaciones pesa entre 4,5-4,9 kg, lo que es mucho, y además, este modelo está actualmente descatalogado.

Un vestíbulo grande es algo bonito, pero deja de serlo cuando resulta que tenerlo, por desgracia, aumenta significativamente el peso de la propia tienda y el tamaño cuando se embala. Haciendo un compromiso, nos quedan las tiendas con un pequeño vestíbulo (o dos, según el modelo). Rechazamos los que carecen completamente de vestíbulo, porque es muy agradable tener al menos un lugar donde guardar los zapatos, no necesariamente con olor a violetas después de

semanas de viaje. En algunos modelos de tiendas de campaña, por ejemplo la Naturehike P-Series o la Big Agnes Copper Spur Bikepack, encontramos una solución muy interesante que permite que el vestíbulo, mediante cuerdas o postes, haga de toldo sobre la entrada de la tienda. En general, hay mucho que elegir en lo que se refiere a tiendas de campaña con vestíbulos pequeños, lo importante es considerar si quieres un vestíbulo en absoluto y si es así, qué vestíbulo funcionará para ti.

¿CÓMO ES ESTA IMPERMEABILIZACIÓN?

Para ser sinceros, cuando pensamos en las tiendas de campaña al principio, ignoramos por completo el aspecto de su impermeabilidad, y las cifras citadas por los fabricantes no nos decían nada. Supusimos que las tiendas eran lo suficientemente impermeables para una noche de lluvia. Bien, esa suposición funciona en la mayor parte de los casos, pero ¿qué pasa si la misma carpa se mantiene bajo la lluvia día tras día? ¿Y si vas a Escandinavia, donde las lluvias pueden durar semanas? ¿Y si llegamos a la estación de los monzones, donde no sólo las lluvias son un problema, sino la humedad constante en el aire? Y en ese momento empezamos a buscar información sobre lo que significan esos números mágicos que dan los

fabricantes. :)

La resistencia al agua, o altura de la columna de agua, es un indicador que expresa la resistencia de un material a la presión del agua. Cuanto más alto sea, más podrá resistir nuestra tienda. En teoría, un tejido con una columna de agua de 1.500 mm ya es lo suficientemente resistente como para soportar una lluvia intensa. Para mantener la tienda seca en todas las condiciones, debe elegir un tejido con un rendimiento de 3000 mm. En teoría, esto se debe a que todo depende de lo bien que montemos nuestra tienda y nos aseguremos de que todas las cuerdas y amarres están correctamente tensados. Si opta por una tienda de campaña con parámetros más débiles, puede esperar que empiece a mojarse. Sin embargo, es importante recordar que el agua se filtra no sólo a través del doble techo, sino también a través del suelo, por lo que las empresas de renombre suelen equipar sus tiendas con un suelo mucho más resistente e impermeable que el doble techo, incluso hasta 10.000 mm de columna de agua. Esto también se debe al desgaste del material, que pierde sus propiedades al cabo de cierto tiempo, y el suelo es el elemento más vulnerable.

A la hora de elegir una tienda de campaña para nuestro viaje, asumimos que nos interesaba un valor no inferior a 3.000 mm de columna de agua y no superior a 5.000. ¿Por qué no más? Cuanto mayor sea la resistencia al agua del tejido, más rígido, pesado y propenso a romperse será. Una menor elasticidad del tejido implica una menor resistencia al viento, especialmente a los vientos laterales. Al comprar una tienda de campaña sólo para unas vacaciones de verano en el sur de Europa, elegiríamos entre la gama de 1500-2000mm.







¿Qué más conviene saber sobre la impermeabilización de las tiendas de campaña? Parámetros con parámetros, pero la tecnología de fabricación también es importante. Por ejemplo, las tiendas de campaña MSR, a primera vista, no tienen altos parámetros de resistencia al agua, pero la tecnología DWR (Durable Water Repellent) que se utiliza en ellas las hace mucho más resistentes al agua de lo que se podría pensar por los parámetros puros. Además, también vale la pena simplemente leer sobre el producto específico que está eligiendo antes de comprarlo.

¿A QUÉ MÁS MERECE LA PENA PRESTAR ATENCIÓN?

Seguramente habrás oído más de una vez que una buena tienda de campaña para un motorista es aquella en la que puedes montar primero el doble techo y luego colgar la habitación. Este tipo de tiendas se denominan de doble piel o de doble capa y, sin duda, apreciará su funcionalidad cuando acampe bajo la lluvia. Por lo general, es más fácil montar una tienda desde el dormitorio, pero si las condiciones son desfavorables, con una tienda de dos pieles puedes empezar con la tienda tropical y mantener secos el dormitorio y el interior de la tienda. Las tiendas de campaña de una sola capa tienen un dormitorio y un tropical integrados, lo que las hace muy ligeras y pequeñas cuando se embalan, pero se comportan mal con la lluvia y los climas más fríos. Para un viaje de verano al sur de Europa, es ideal, pero si tienes en mente Escandinavia, por ejemplo, sería mejor una sábana doble.

Número de entradas a las tiendas y su disposición. Aparentemente es una cuestión menor, pero imagina una situación en la que tú y tu

mitad viajáis juntos a una tienda que sólo tiene una entrada en el lado largo de la tienda. Es inevitable que una persona tenga que pasar por encima de la otra para salir al exterior, lo que no es necesariamente fresco en medio de la noche. Por eso, la mayoría de los diseñadores de tiendas de campaña ponen la entrada en el lado de la cabeza o en ambos lados, lo que tiene la ventaja añadida de poder abrir la cremallera y hacer una agradable brisa. La mayoría de las veces, pero no siempre, y también conviene tenerlo en cuenta.

TAMAÑO, PESO Y PRECIO

Y, por último, llegamos a lo que probablemente más interesa a todo el mundo: el tamaño, el peso y el precio. La verdad es que si quieres una tienda de campaña muy ligera y que se pueda empaquetar para un motorista, tienes que pagar más que por una tienda de campaña normal de turismo, cuyo tamaño no te importa, porque de todas formas acabará en el maletero de tu coche. Por desgracia, las tiendas ultraligeras ya utilizan tecnologías completamente diferentes, lo que significa que no se puede comprar una tienda de este tipo por muy poco dinero. Nos impresionó personalmente la tienda MSR

Hubba Hubba NX, que tuvimos la oportunidad de utilizar durante uno de nuestros viajes a los Balcanes. Ligero, fácil de montar, autoportante con un dormitorio desmontable en caso de lluvia. Todo esto está muy bien, pero el precio supone una gran carga para el presupuesto del viaje, así que buscamos otras soluciones.

Al final, tras una larga búsqueda de la tienda perfecta, nos decidimos por la NatureHike CloudUp 3. La probamos bastante bien en Islandia, donde las condiciones meteorológicas no son muy favorables, y cumplió con su cometido sin arruinar nuestro presupuesto.

Por supuesto, cada uno de nosotros tiene sus propias experiencias con las tiendas de campaña y sus propios tipos, requisitos y presupuestos diferentes. Por ello, en nuestro blog, que puede encontrar en: <https://lifeonmoto.com>, hemos hecho una comparación de tiendas de campaña recomendadas por otros motoristas. Hemos incluido el precio, el peso, el tamaño antes y después de montar y el número de vestíbulos. Esto es, realmente, todo lo que es esencial a la hora de elegir una tienda de campaña para un motorista.

KAROLINA KOWALSKA

Un motociclista con una experiencia más bien corta de unos pocos años. Aunque antes no le interesaba el motociclismo, desde que conoció a Simon viajan juntos y escriben en el blog <https://lifeonmoto.com>. Ahora está deseando que llegue la próxima temporada de motociclismo. También piensa todo el tiempo en sacarse el carné, aunque nunca tiene tiempo de terminar el curso que ha empezado. Ella es la que elige las direcciones, marca los puntos en el mapa y busca destinos cada vez más nuevos. Un introvertido y soñador que ama los gatos, el vino y la naturaleza.



ROAD of ADVENTURE



EL NÚMERO ANTERIOR SE PUEDE ENCONTRAR EN
[HTTPS://ROADOFADV.COM](https://roadofadv.com)



INVITARNOS A UN CAFÉ EN



Buy me a coffee