

SERBIA • ARMENIA • AUSTRALIA • ESLOVENIA • HUNGRÍA
AUSTRIA • ITALIA • TALLER DEL VIAJERO

¿QUÉ HAY DE MALO EN...
SCREW IT, LETS RIDE!

DICIEMBRE 2022

ROAD of ADVENTURE

NUMERO 6



CONOZCA A LOS AUTORES

FREEBIRD RIDER



MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



GARY WOOD



ADV HOPPERS



YET ANOTHER BIKERS

¿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.

Mientras preparábamos el último número de diciembre de nuestra revista, nos dimos cuenta de que en realidad está a punto de cumplirse un año desde que se nos ocurrió la idea de hacerla, y el número que estás leyendo ahora mismo es un número aniversario. Durante este tiempo hemos publicado 6 revistas, casi regularmente, cada dos meses. El número de lectores tampoco ha sido pequeño, ya que casi 30.000 personas de todo el mundo leyeron el último número. Ya podemos decir sin temor a equivocarnos que Road of Adventure es una revista de viajes internacional, lo que nos hace muy felices y nos llena de orgullo. Queremos daros las gracias a vosotros -queridos lectores- por habernos acompañado durante este tiempo y esperamos que sigáis con nosotros. Gracias también a todos los Autores - porque sin ellos no seríamos capaces de hacerlo nosotros mismos. Gracias a todos.

Este número es también un número de vacaciones, así que nos gustaría aprovechar esta oportunidad para desearos a todos una Feliz Navidad en un ambiente cálido y familiar, muchos regalos de viajes en moto bajo el árbol de Navidad, ¡así como que cumpláis vuestros sueños en el próximo 2023!

¡Conducid con cuidado!

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: Screw it, lets ride!

PÁGINA 6

¿Qué hay de malo en...? SCREW IT, LETS RIDE!

EXCLUSIVA

Autor: Szymon Zobniów



PÁGINA 16

Esta vez no sólo de paso

SERBIA

Autor: Freebird Rider



PÁGINA 26

Una aventura en el Cabo York

AUSTRALIA

Autor: Gary Wood





PÁGINA 48

Armenia, tierra de las 1001 iglesias

ARMENIA

Autor: Mała i Duży w Podróży



PÁGINA 64

En una V-Strom por Europa Central

AUSTRIA, ITALIA, ESLOVENIA, HUNGRÍA

Autor: Yet Another Bikers



PÁGINA 74

Herramientas - que debe llevar de viaje

TALLER DEL VIAJERO

Autor: Joris de Poortere / ADV HOPPERS

¿QUÉ HAY DE MALO EN...

SCREW IT, LETS RIDE?

GRÉGORY Y ÉLA, FIELES A LA MARCA HARLEY-DAVIDSON DESDE HACE AÑOS, HAN VIAJADO POR TODO EL MUNDO COMPARTIENDO LAS DESCRIPCIONES DE SUS VIAJES CON LOS LECTORES DEL BLOG, YOUTUBE Y LAS REDES SOCIALES. AHORA MISMO ESTÁN RECORRIENDO JUNTOS SUDAMÉRICA. LEE LO QUE PASA CON ELLOS....

Fotos: SCREW IT, LETS RIDE
La entrevista de SZYMON ZOBNIÓW





¿Cómo empezó todo? ¿Quién reclutó a quién para viajar en moto? ¿Cuál fue su primera moto?

Empezó incluso antes de conocernos. La primera moto de Grzesiek fue una Harley-Davidson Softail Custom del 98 que compró en 2007, por supuesto, y así ha seguido hasta hoy. Con ella inició sus primeros viajes por las Islas Británicas, donde vivía y trabajaba en aquel momento. Más tarde, tras regresar a Polonia, comenzaron los viajes por Europa, un viaje en solitario a Turquía, también se suponía que iba a ser Georgia, pero desafortunadamente el viaje terminó con una tarjeta de crédito perdida en algún lugar de una gasolinera... Ella, por su parte, no tenía ninguna inclinación previa a conducir una motocicleta, pero desde una edad temprana le gustaba montar con amigos como pasajero. Nos conocimos en 2013 y nuestro primer viaje juntos fue un viaje a Austria para la Semana Europea de la Moto, en una Softail por aquel entonces. Fue como un viaje de prueba para nosotros (bromea Ela) y supimos inmediatamente después de ese viaje que montar juntos en una motocicleta, climas de tiendas de campaña, era algo para nosotros. Así que en 2014 planeamos un viaje más largo, de un mes, a la Península Ibérica - este fue nuestro primer viaje juntos en una Electra Ultra Limited de 2014. Más tarde recorrimos el sureste de Europa y, de alguna manera, las cosas continuaron. En 2017 fuimos juntos al extranjero por primera vez, recorrimos Estados Unidos en una Harley Electra Glide de 1997 que compramos allí, la moto se quedó allí después de este viaje, y volvimos a Estados Unidos después de un tiempo para navegar con ella hasta Cuba y rodar por la isla con la que

habíamos soñado durante mucho tiempo. Después de ese viaje, la Electra se convirtió en como un miembro de la familia para nosotros, así que la cortejamos para viajar a Polonia para reformarla generalmente aquí en el lugar y adaptarla para una conducción más "aventurera", si es que eso se puede hacer. En 2019 volvimos a Estados Unidos con ella, esta vez para hacer un viaje por Centroamérica. El plan era que después de este viaje regresaríamos a Polonia durante seis meses y luego continuaríamos nuestro viaje más allá - a través de América del Sur, pero desafortunadamente, llegaron tiempos de covacaciones y nos quedamos atrapados en nuestro país. Como nuestra Elektra se quedó en Panamá, por cortesía de Liberator H-D Varsovia, en 2021 se puso a nuestra disposición una recién llegada del establo HD, la Pan America, y en esta motocicleta completamos una expedición de 5 semanas por Escandinavia. Esta motocicleta funcionó muy bien, nos encariñamos tanto con la Pan America que decidimos continuar nuestro recorrido por Sudamérica en este modelo HD.

Así es, cambiaron la motocicleta por la Panamericana. Después de, se podría decir, bastante tiempo utilizándola, ¿qué puedes decir sobre las diferencias de conducción en comparación con tus anteriores modelos HD? ¿Cómo se comporta? ¿Cómo es con la disponibilidad de accesorios?

Bueno, hay una gran diferencia. Aparte del logotipo, esta moto tiene poco en común con las motos a las que la marca nos ha acostumbrado a lo largo de los años. La posición al volante es diferente, te sientas completamente erguido, el

manejo es diferente, suena diferente, es un motor completamente diferente. Los dos nos lo pasamos muy bien con ella y estamos muy contentos con la moto. Para viajes de expedición, ofrece muchas posibilidades nuevas en comparación con la Electra y, al mismo tiempo, es muy divertida de conducir. En cuanto a los accesorios, cada vez aparecen más en el mercado. Cada vez son más las empresas que empiezan a fabricar accesorios para este modelo, como Touratech y Wunderlich. Nosotros utilizamos más de una docena de accesorios que, sin duda, aumentan la comodidad del viaje y, además, protegen la moto de diversos tipos de daños.

Tus lectores habituales saben que tuviste una aventura con la bomba de combustible en Sudamérica, probablemente debido a la mala calidad y las impurezas del combustible en esa región. ¿Qué tal la disponibilidad de piezas HD? ¿Ocurrieron también otras averías?

Aquí en Sudamérica (pero también en todo el mundo post-pandémico) hay problemas con la disponibilidad de piezas no sólo para Harley sino también para otras marcas de la industria automotriz. Tuvimos suerte y gracias a la ayuda de, se podría decir, 3 concesionarios HD, logramos enviar esta bomba desde los EE.UU. en sólo una semana, lo que para las condiciones de aquí es algo aparentemente imposible. Desgraciadamente, la calidad del combustible aquí varía, y si te equivocas, seguro que tienes problemas, así que es mejor equiparse con filtros de combustible adicionales por adelantado, antes del viaje. Cuando partimos, aún no había ningún producto de este tipo en el mercado, pero en Santiago de Chile, donde estaremos pronto, esperamos que nos lleguen. Por ahora, esta avería en la bomba de combustible fue la única que nos pasó, y esperamos que siga así :)

¿Qué tipo de medio de transporte utiliza a diario? ¿Conduce todos los días? ¿O organiza paradas más largas?

Esto ha cambiado con nosotros a lo largo de los años. Nuestro viaje por Estados Unidos lo planificamos con bastante cuidado, quizá no con el alojamiento, pero debido al tiempo limitado y al deseo de ver muchos lugares, tuvimos que pensarlo bien. Teníamos los billetes de vuelta ya comprados de antemano, y también necesitábamos disponer de unos días por si surgían imprevistos o emergencias. Luego nos las arreglamos bien y todo salió bien, pero ahora sabemos que hubo mucha suerte, con la que no siempre se puede contar. Después de Centroamérica, que fueron dos meses trepidantes, empezó a germinar en nuestras cabezas la idea de un viaje de tan larga duración, haciendo turismo sin prisas, saboreando la conducción y las visitas turísticas. Así que ahora, el actual viaje por Sudamérica sólo tiene un marco temporal general (se supone que durará alrededor de un

año), para que podamos dedicar más tiempo a cada país que visitemos. Pensábamos que sería mucho, pero ahora sabemos que en realidad sólo lo pensábamos. No es posible conducir todos los días, es decir, si es posible, durante un tiempo, pero al final uno simplemente se cansa y necesita hacer una parada para recuperarse. Ahora conducimos 2-3 días como mucho, y a veces incluso un día, y el mismo tiempo descansamos en un lugar, exploramos los alrededores, nos ponemos al día subiendo información y fotos para la gente que nos sigue en las redes sociales. Y creemos que este tipo de viaje es el mejor: nada a la fuerza, a gusto.



¿Planea lo que quiere ver con antelación? ¿O vas improvisando sobre la marcha? ¿Hay chinchetas en el mapa?

Tenemos un montón de chinchetas y siempre las hemos tenido. Planeamos lo que queremos ver, pero aun así, es sobre todo improvisación. Cuando pensamos adónde vamos, pensamos en las regiones o barrios que queremos ver, más que en lugares concretos. De todas formas, a veces esta planificación resulta inútil, porque tenemos que cambiar nuestra ruta y su calendario sobre la marcha, queriendo adaptarnos a las circunstancias. Como, por ejemplo, en Perú, en Lima, donde se suponía que íbamos a parar para una revisión rápida de la moto, cambio de líquidos, etc., y resultó que una semana después de nuestra visita programada se iba a celebrar una concentración de propietarios de motos HD en Cuzco. Bueno,





después de todo, no podíamos perdernos semejante oportunidad de conocer a otros amantes de la marca, así que nos fuimos con el equipo del Club Harley Davidson Perú a Cusco para poder participar en este evento, y luego tuvimos que inventar e improvisar para ver lo que teníamos planeado en ese momento. Todo cambió, pero valió la pena, un gran evento, gente sensacional, grandes amistades hechas, y después de todo, esto es importante, incluso lo más importante al viajar. Y así es en la mayoría de los países, a menudo nos quedamos en algún sitio precisamente por la gente que conocimos, con la que nos gustaría quedarnos más tiempo. Así que es difícil planificar de algún modo tu itinerario con más cuidado, porque a menudo cambia debido a las circunstancias.

Conoce a mucha gente por el camino. ¿Mantienes después una relación más estrecha con ellos? ¿Cómo es eso de llevarse bien, qué tal el español, después de todo el idioma principal en Sudamérica?

Aprendimos español antes del viaje, aunque no se puede negar que estamos lejos de ser perfectos. En cuestiones básicas nos llevamos bien, por lo que también contamos algo sobre nosotros, de dónde somos y a dónde vamos, pero para llevar a cabo disputas filosóficas no bajamos. :) Sin embargo, la mayoría de las personas con las que establecemos relaciones más largas son gente de la comunidad motera que conocemos en nuestro camino..... Con estas personas pasamos necesariamente más tiempo y tenemos un hilo común de entendimiento, temas comunes. No sabemos lo

cerrado de mente que hay que ser para no entrar en contacto con la gente a diario en Sudamérica, aunque sólo sea en la calle. Son muy abiertos y amistosos, de modo que la conversación transcurre con total naturalidad, sin problemas. Tuvimos la oportunidad de conocer a algunos de nuestros compatriotas de Polonia, que viven aquí en Sudamérica - en Colombia, Ecuador o Bolivia. Siempre recordamos esos encuentros con mucho cariño, porque, al fin y al cabo, escuchar nuestra lengua materna al otro lado del mundo no es cosa de todos los días.

Usted ya ha viajado bastante. Si tuviera que nombrar un país del que guarde los peores recuerdos y otro del que guarde los mejores, ¿cuál elegiría?

En cuanto a los peores, no hay ninguno. No podemos señalar inequívocamente ningún país que no nos guste. Ni siquiera podemos pensar en ninguna situación que recordemos de algún modo desagradable. Cualquier mal recuerdo se desvanece junto a los buenos, y realmente hay muchos. Por eso, el país que mejor recordamos en este momento es Perú. Es realmente un paraíso, sobre todo para los motoristas. Cada día en Perú estaba saturado de emociones positivas hasta el punto de que a veces estábamos cansados de ellas. Día tras día, estímulos positivos de la mañana a la noche. Cuando sales de una carretera preciosa y piensas "ha sido una gran experiencia", en un momento te metes en otra que te parece aún más bonita, siempre hay algo que te sorprende. Además, la gente y la comida, porque no se puede negar, una parte importante de viajar son





ENTREVISTA

SCREW IT, LETS RIDE

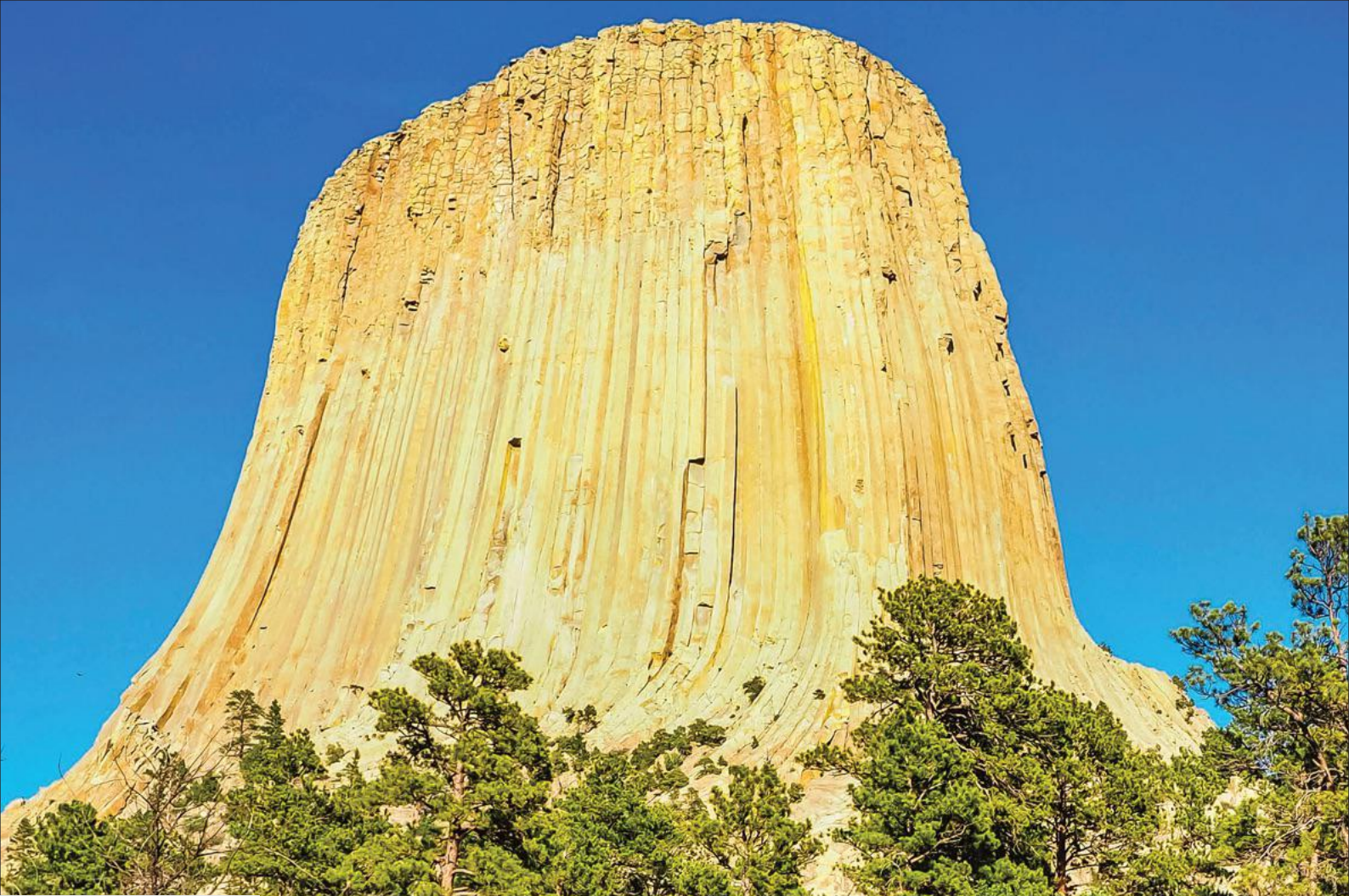
también los sabores que llegas a conocer, y que se quedan en tu memoria durante mucho tiempo. Como México, que lamentablemente recorrimos con poco tiempo de anticipación, pero que nos sorprendió y encantó, además de los sabores de su cocina, con sus tradiciones y cultura, evidentes a cada paso. Algún día esperamos volver allí por más tiempo.

Bueno, ya que hemos tocado el tema de la comida, cuéntenos algo más al respecto. ¿Cocina usted mismo cuando viaja, o intenta explorar los sabores locales? ¿Algún plato favorito?

Es difícil responder así de forma inequívoca, todo depende del país en el que estemos. Sin duda, México, que ya hemos mencionado, nos cautivó con sus platos, y allí intentamos comer todo lo posible en pequeños puestos callejeros. Siempre intentamos probar platos locales, normalmente en bares locales, menos a menudo en restaurantes, porque conocer las especialidades locales es también la mejor manera de conocer un país. Sí, también cocinamos por nuestra cuenta si dormimos en algún lugar salvaje, lejos de cualquier pueblo, pero muy a menudo es mucho más barato

comer en un pequeño bar local. Sobre todo porque, en principio, de Colombia a Bolivia se puede comprar muy barato el llamado "almuerzo del día", compuesto por 3-4 platos a elegir. Por otra parte, tal vez sólo en nuestra opinión, pero parece que en algún lugar su potencial se escapa aquí. Los platos son muy a menudo homogéneos, lo que resulta extraño con semejante plétora de ingredientes locales disponibles. Muy escasos de verduras sudamericanas, por ejemplo, tenemos la impresión de que se tratan sólo como guarnición y no como parte de la comida. Nos sorprendió, por ejemplo, Colombia, donde las verduras y frutas abundan por doquier y no se ven en los platos. Perú, en cambio, nos sorprendió gratamente, con una cocina bastante rica en la que sentimos una fuerte influencia de los sabores asiáticos. Un plato que nos gustó mucho fueron los anticuchos. Este plato se puede hacer con cualquier tipo de carne, pero nos gustó más cuando se hace con corazón de ternera a la parrilla, un trozo de carne realmente bueno. O la pachamanca, un plato que comimos en la sierra peruana, preparado en hoyos en la tierra rodeados de piedras calientes, un poco como los asados polacos. Y luego están los zumos, esos recién exprimidos de fruta fresca,







que podemos beber por litros.

No hay mucho espacio en una moto. ¿Cómo se las arregló para hacer la maleta para un viaje tan largo y qué se llevó en absoluto?

Puede que no siempre se vea, pero nuestra moto va muy bien cargada. A veces, cuando hacemos viajes por pistas offroad de mayor dificultad técnica, dejamos parte del equipo en el lugar donde pasamos la noche y al que volvemos por la tarde, por lo que en nuestras fotos y vídeos parecería que no llevamos muchas cosas, pero no es así. De hecho, nuestro equipaje es el tercer pasajero de la moto, ya que pesa unos 80 kg. Antes de salir, hicimos un gran esfuerzo para prepararnos para lo que podríamos encontrarnos, lo que podríamos necesitar durante el viaje, y creemos, por el momento, que no llevamos cosas innecesarias que no utilicemos. Algunas de las cosas que decidimos durante el viaje que no necesitaríamos, simplemente las enviamos a casa desde Perú a Polonia en un paquete, pero en su mayoría eran recuerdos que habíamos recogido hasta ese momento. Por supuesto, llevamos equipo de acampada, una tienda, un hornillo, sacos de dormir. Tenemos un botiquín de primeros auxilios, herramientas de moto y posibles piezas de repuesto, tenemos un suministro de aceite de moto, efectos personales y ropa, ropa de moto probablemente no es necesario mencionar. Bueno, y cada vez más espacio en nuestro equipaje lo ocupan los aparatos electrónicos. Si lo miras de lado, hace que nuestra Harley sea como un vagón de gitano :)

Una pregunta que probablemente oigas muy a menudo. No te ha tocado la lotería, no has recibido una herencia, así que ¿de dónde sacas el dinero para tus viajes?

En la vida hay que priorizar de alguna manera y no se puede tener todo - esta es probablemente la máxima que mejor responde a la pregunta sobre los fondos. Trabajando, apartamos hasta el último céntimo posible pensando en viajar, no compramos cosas innecesarias, no gastamos en ocio innecesario, no nos vamos de vacaciones. Todo lo que hacemos, lo hacemos pensando en futuros viajes. Además, hay que distinguir entre los viajes de larga duración y las vacaciones ordinarias. No se pueden comparar desde el punto de vista de los costes. Mucha gente cree que un viaje de varios meses le costará el múltiplo de unas vacaciones de dos semanas, y no es así en absoluto. Lo más caro siempre es la logística, el transporte de uno mismo y de la moto hasta y desde el destino, el coste de la gasolina y las tasas de entrada a los países en cuestión. Durante el viaje en sí, ya puedes ahorrar mucho, como dormir a la intemperie en una tienda de campaña en lugar de en un hotel, comer por tu cuenta o en pubs baratos en lugar de restaurantes más caros. Muy a menudo también nos negamos algunas atracciones. Alguien puede decir "¿pero qué son esos 5 o 10 dólares por entrar en un museo o atracción local?". - De acuerdo, pero tenemos 500, si no más, de estos museos y atracciones a lo largo del camino. Si quisiéramos entrar en todos, arruinaríamos rápidamente nuestro presupuesto. A menudo tenemos que elegir lo que es importante que veamos y lo que

podemos dejar pasar. Cualquiera que tenga fijadas sus prioridades a la hora de viajar puede hacerlo, basta con que, en lugar de comprar un ordenador, un televisor o un coche nuevos, reserve ese dinero para viajar. También a la hora de preparar un viaje se puede consultar en Internet qué y cuánto cuesta un país. Así podemos hacer una estimación aproximada del coste del viaje. Nuestro presupuesto diario intentamos cerrarlo, más o menos, en la cantidad de 30 dólares y hasta ahora lo conseguimos.

Por último, si tuviera que animar a la gente a seguir sus pasos, ¿qué les diría? ¿Merece la pena?

No hay cosas imposibles. Si quieres algo en la vida, siempre encontrarás la manera de conseguirlo. ¿Y merece la pena viajar? Por supuesto que vale la pena, el mundo es hermoso, la gente es maravillosa, lo que puedes experimentar en los viajes, no lo verás en ninguna foto, en ningún material de vídeo. En vez de animar, hay que advertir más a la gente, que una vez que empieces a viajar, ¡no querrás parar!





EUROPA

SERBIA

ESTA VEZ NO SÓLO DE PASO

UNA VISITA A UN PAÍS QUE SUELE FIGURAR EN LOS MAPAS DE MUCHOS VIAJEROS, PERO QUE SE VISITA MUY POCO, PORQUE SE UTILIZA SÓLO COMO TRÁNSITO HACIA OTROS DESTINOS POPULARES. HABLAMOS DE SERBIA, QUE, ERRÓNEAMENTE IGNORADA POR LOS TURISTAS, CONSIGUE SORPRENDER CON MUCHOS ATRACTIVOS MARAVILLOSOS.

Texto y fotos: FREEBIRD RIDER







EUROPA

SERBIA





Hasta hace un año, podía contarme entre los que sólo habían estado en Serbia de paso. La cruzaba de camino a Montenegro y ni siquiera pensaba en parar allí para visitar algo. Este año, sin embargo, decidí tomar el país como destino principal del viaje, sobre todo porque me parecía el más asequible en esta época de inflación galopante. Empecé a poner en marcha mis planes a mediados de julio, cuando me dirigí al sur tras encender el motor de mi Zuzia (V-Strom 650). Aterricé en Serbia al cabo de dos días, y comencé mi exploración de sus tierras con la capital, Belgrado.

La ciudad estaba llena de

contrastes. Una y otra vez me asustó con grandes bloques de apartamentos postcomunistas (como Novi Beograd), cuyos años de esplendor pasaron con el colapso de Yugoslavia, y otras veces despertó mi interés con hermosas iglesias ortodoxas (como la de San Sava) o la fortaleza de Kalemegdan, desde cuyos enormes muros se puede admirar el río Sava atravesando la ciudad. Todas las atracciones, incluidas las plazas de aparcamiento, eran gratuitas, y sólo pagué 16 PLN por visitar el museo de Tesla, el inventor más famoso de Serbia. Además, la comida era barata. Sólo 20 PLN eran suficientes para una comida sólida en un restaurante, y un

apartamento privado me costó 120 PLN por noche. Un día entero fue suficiente para ver las principales atracciones de Belgrado.

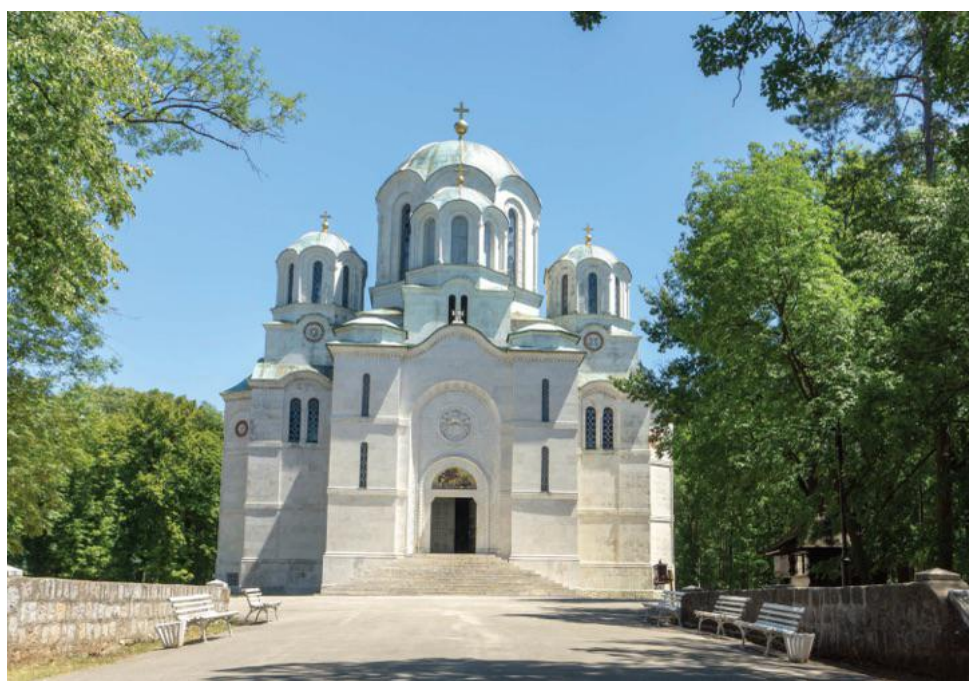
Tras dejar la capital, me dirigí al sur del país. Los siguientes días de vagabundeo me hicieron darme cuenta de lo poco popular que es este país para los motoristas (y los turistas en general), pues durante tres días y más de mil kilómetros de conducción no me encontré con ningún motorista. Un cambio interesante respecto a, por ejemplo, Rumanía, donde la mano izquierda se levantaba de vez en cuando para saludar al siguiente conductor de una sola vía. No es de





EUROPA

SERBIA



extrañar que en cada ciudad los ojos de los lugareños se dirigieran en mi dirección. Sin embargo, ser el único motorista proporcionaba más diversión a la hora de descubrir el país y una sensación de singularidad que ciertamente no se experimenta siendo uno de los cientos de pilotos de rally en las carreteras de Rumanía, Croacia o Montenegro.

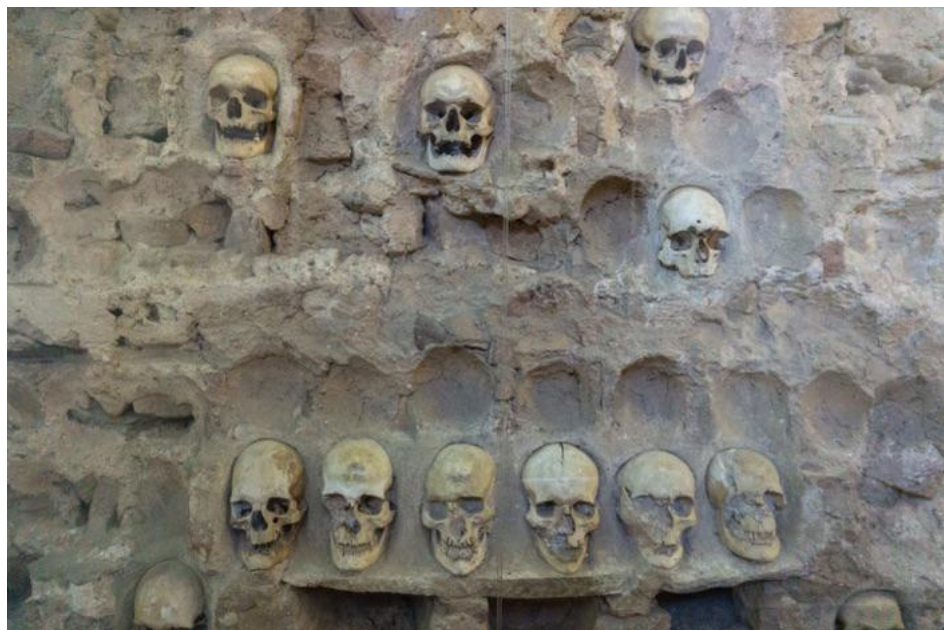
Serbia ofrecía cientos de kilómetros de carreteras extremadamente sinuosas. Encontrar incluso un kilómetro de tramo recto de asfalto aquí rozaba lo milagroso y podría experimentarse como mucho en una autopista o autovía. Este tipo de carreteras también ofrecían una calidad de pavimento normal, ya que todas las rutas fuera de ellas están llenas de interminables agujeros, surcos y baches que ponen a prueba la suspensión de cualquier vehículo. Afortunadamente, el tráfico en la mayoría de las carreteras es muy tranquilo y llegué a cada uno de los puntos señalados en el mapa sin ninguna presión.

En el sur de Serbia, visité la asombrosa iglesia ortodoxa de San Jorge, en Oplenac, decorada enteramente con mosaicos de colores, la ciudad de Niš, con su

fortaleza y los restos de una torre construida con cráneos humanos, un cruel símbolo de la guerra serbio-turca. También me dejé caer por el mirador de Sicevo, desde donde había una magnífica vista del desfiladero del mismo nombre, y después de conducir por muchos kilómetros de serpentinadas cerca del lago Zavoj, me dirigí a una salvaje pernoctación bajo la montaña Besna Kobilica. Llegar hasta allí fue todo un reto. 25 kilómetros de subida empinada y sinuosa, y al final otros 4 kilómetros de subida por un camino arenoso y

pedregoso, que considero uno de mis mayores éxitos, porque no teniendo mucha experiencia en la conducción fuera de la carretera, con una moto cargada sobre neumáticos de carretera, el hecho de que ni siquiera me haya ensuciado allí, puedo anotarlo con seguridad al rango de los milagros. Mis penurias se vieron recompensadas con creces, porque en la cima de la montaña conseguí uno de los mejores alojamientos en la naturaleza que he tenido nunca. Sólo yo, la moto y el magnífico paisaje montañoso que nos rodea. Lejos de la gente y del ajetreo de las ciudades.

En los siguientes días del viaje, visité la ciudad más musulmana de Serbia, Novi Pazar, que parecía bullir de vida mucho más que la capital del país. Por el camino también me dejé caer por una atracción muy conocida: la "Ciudad del Diablo", una inusual formación rocosa formada por unos 200 pilares cónicos de entre 2 y 15 metros de altura. Este fue el único lugar que resultó ser una pequeña decepción del viaje, ya que no me impresionó en persona, en contraste con el mirador de Molitva, desde donde se veían los fabulosos y hermosos meandros verdes del cañón de Uvac. Allí nos encontramos con otra desafiante subida de







6 kilómetros por terreno de grava, pero mereció la pena el esfuerzo por tan extraordinaria maravilla de la naturaleza.

Una peculiaridad interesante de las atracciones serbias es que normalmente hay que conducir varios kilómetros hasta ellas (a menudo por una carretera de grava en mal estado), y luego regresar por la misma ruta. La infraestructura de carreteras para facilitar el acceso a los lugares turísticos es prácticamente inexistente, por lo que cada vez hay que dar

marcha atrás para encontrar una carretera con la que seguir explorando el país. Las grandes ventajas incluyen el hecho de que (a excepción de la "Ciudad del Diablo", cuya entrada costaba 14 PLN) todas las atracciones naturales, miradores, etc. eran completamente gratuitas, a veces incluso faltaban los puestos de souvenirs, por lo que la mayoría de los lugares están lejos de la comercialización turística. Curiosamente, este fue el primer viaje en el que no tuve que pagar ni una sola vez por una plaza de aparcamiento.

En general, fue la primera vez que sentí que aquí nadie quería desplumarme hasta el último céntimo, sólo por ser turista.

Durante los dos días siguientes deambulé por la parte occidental del país, cerca de la frontera con Bosnia y Herzegovina. Aquí, rodeado por el bello paisaje verde de la cordillera de Zlatibor, conseguí otra gran pernoctación en la naturaleza, y más tarde me detuve en la cercana Zlatibor, una ciudad que parecía ser el único lugar orientado al turismo que



encontré en Serbia. A pesar del enfoque algo comercial, incluso aquí era barato y pagué 115zl por una habitación grande con desayuno incluido.

Pasé mis últimos días en Serbia recorriendo las zonas del ya mencionado Zlatibor y el Parque Nacional de Tara. Atravesando cientos de kilómetros de carreteras sinuosas y llenas de baches, visité el mirador de la Puerta de Podrinje y Banjska Stena, desde donde tuve una magnífica vista del Parque de Tara y del río Drina. También hay una de las atracciones más famosas de este río, que es una pequeña casa construida sobre una roca en medio de la corriente del río. Aunque Serbia tiene muchos más lugares interesantes, la vista de esta casita fue la más concurrida que vi en el país, probablemente sólo porque estaba situada en una autopista muy transitada. También me anoté un bucle





EUROPA

SERBIA

alrededor del lago Zaovine, lleno de grandes vistas, como despedida de Serbia.

Serbia me hizo disfrutar mucho y me dio un respiro del típico ajetreo turístico que encontré en los viajes por otros países. Este país, tan injustamente olvidado por los motoristas, para mí resultó ser un acierto para el viaje de este año.

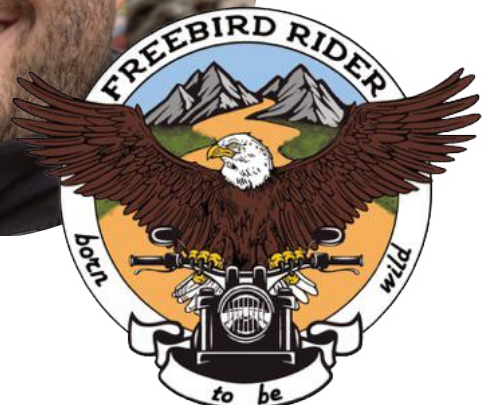
Precios bajos, magnífica fauna y flora, gente amable, atracciones gratuitas con escasos turistas, cientos de kilómetros de carreteras sinuosas casi vacías que hacían de cada kilómetro de conducción una aventura, y ni siquiera el desastroso asfalto pudo estropear las impresiones positivas. Valió la pena dar una oportunidad a Serbia, porque nos devolvió el favor con creces.





FREEBIRD RIDER

Bajo este seudónimo se esconde Paweł Nowak, un apasionado viajero en solitario de 29 años. En su blog, comparte de buen grado los relatos de sus viajes por Polonia y Europa.





AUSTRALIA

CAPE YORK

UNA AVENTURA EN EL CABO YORK

EMPRENDER UNA AVENTURA EN MOTO DE OCHO DÍAS EN UNO DE LOS LUGARES MÁS REMOTOS DE AUSTRALIA REQUIERE CIERTA PLANIFICACION Y UN POCO DE FE. SEIS ECLECTICOS AVENTUREROS SE LANZARON A CONQUISTAR EL CALOR, LA HUMEDAD Y LAS ONDULACIONES DE LA PENINSULAR DEVELOPMENT ROAD (PDR).

Texto y fotos: GARY WOOD





AUSTRALIA

CAPE YORK

Comenzó en Facebook. "¿Alguien quiere ir a Cape York?" "Por supuesto que sí" - Le contesté. Ese nombre estaba en lo alto de mi lista de lugares a visitar. En una semana, otros cinco aventureros también se habían apuntado. El viaje a Cabo York es un viaje tan remoto y desafiante para mí que lo esperaba con ansias. También sentí un poco de ansiedad, después de todo, un viaje a la "punta" no es para los débiles de corazón. El Cabo York es el punto más septentrional del continente australiano. En el lado oriental está el Mar del Coral, a poco más de 100 kilómetros al norte está Papúa Nueva Guinea, y en el lado occidental el Mar de Aradura y el Golfo de Carpentaria.

Se trata de un lugar importante en la historia de Australia porque justo al lado de la costa, en el istmo de Endeavour, hay una pequeña isla llamada Possession. Fue aquí donde el teniente James Cook de la Marina Real en 1770 declaró Terra Australis (Tierra del Sur) propiedad de Su Majestad el Rey Jorge III de Inglaterra y plantó la bandera británica.



Tardamos tres días en llegar al Cabo York, atravesando algunos de los terrenos más remotos e inhóspitos de Australia. Lo hacíamos con temperaturas superiores a los 35 grados centígrados y con una humedad de hasta el 85%. Nuestro grupo estaba formado por Nick, su hija Shayla, Quentin, Rob, Flemming y yo.

Salimos de Atherton y nos dirigimos al norte por la

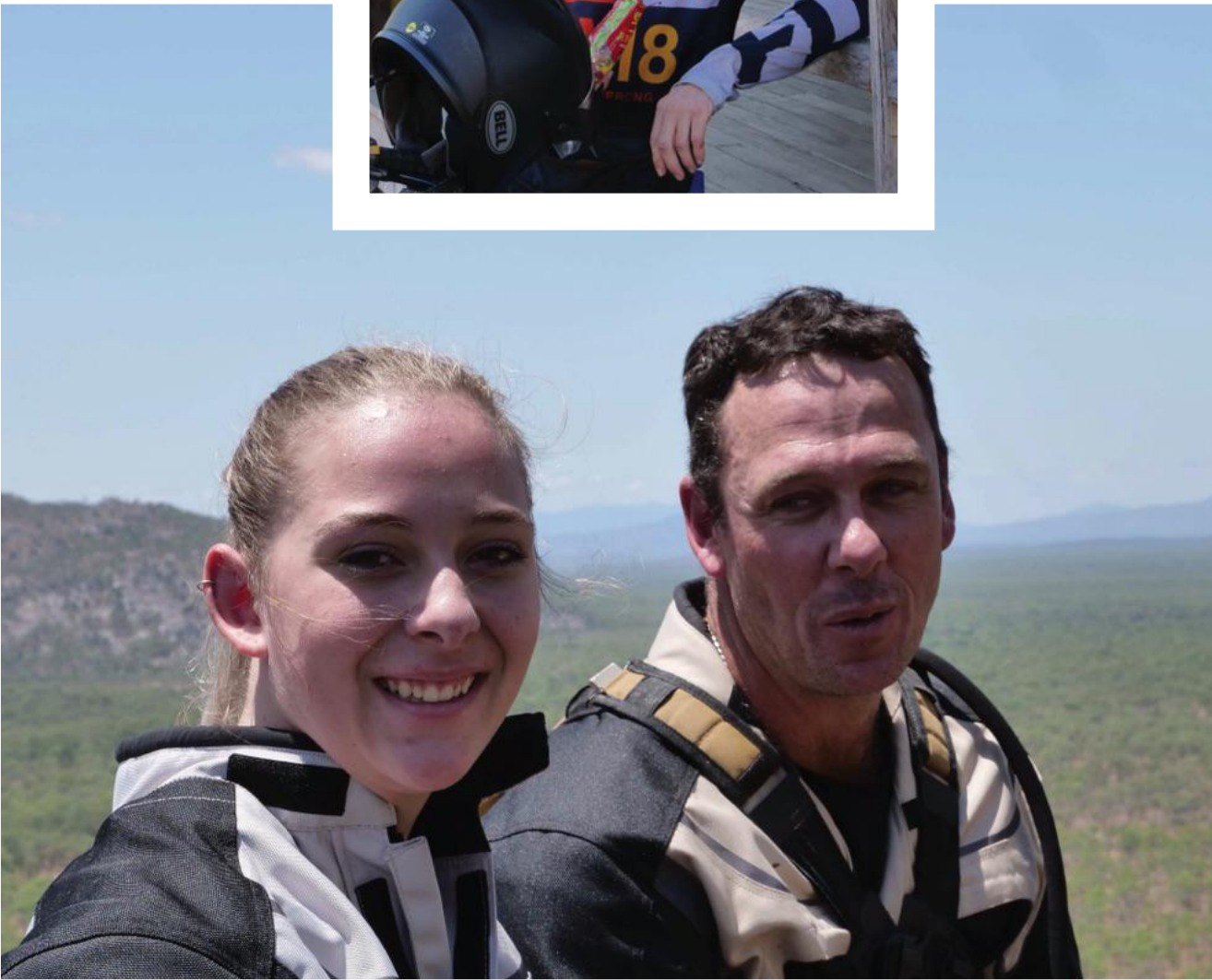
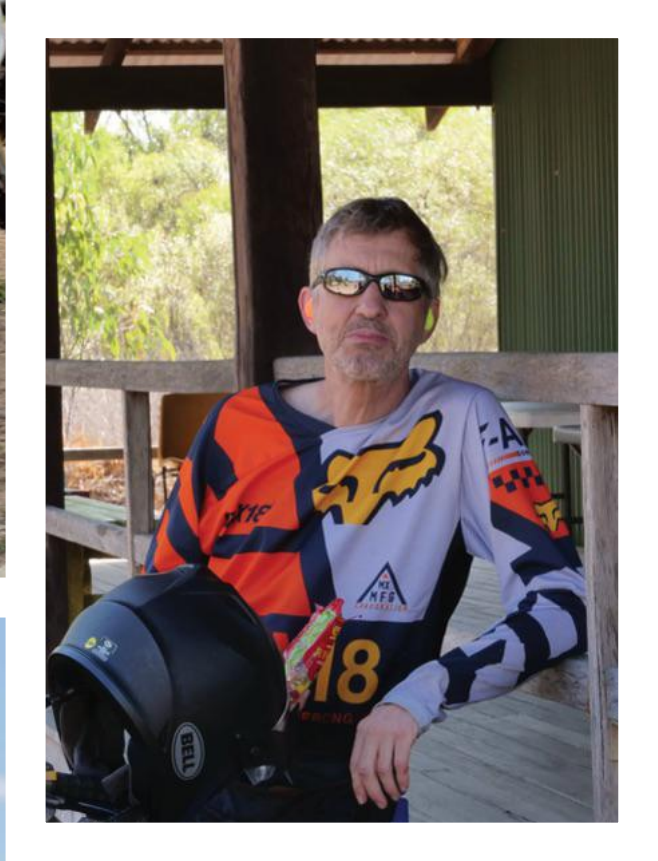
carretera de Mulligan. Nuestra primera parada oficial fue en Lakeland, donde íbamos a repostar antes de iniciar nuestro viaje hacia el norte por la Carretera de Desarrollo Peninsular (PDR).

A lo largo del camino pasamos por una serie de pequeños pueblos que en su día fueron importantes centros de servicios, pero que ahora son simples pueblos fantasma en decadencia.

La moto de Quentin se arrastraba y anunciaba a todo el mundo que estaba fallando, y cuando llegamos a un pequeño parque en las afueras de Mount Malloy, se había apagado por completo. Pero, afortunadamente, no era nada que las mentes colectivas de Quentin, Nick y Flemming no pudieran arreglar y en una hora la moto estaba funcionando de nuevo. De vuelta a la carretera,

Nick y Shayla pilotaron la DRZ400E, Flemming y Quentin la DR650. Rob tenía una Africa Twin y yo montaba la 'Emu' con mi KLR650.







AUSTRALIA
CAIRNS





atravesamos pastos llanos. Durante una hora subimos la Gran Cordillera Divisoria hasta el "Mirador de Bob". La Gran Cordillera Divisoria se extiende de sur a norte a lo largo de unos 3.000 kilómetros. Es una línea continua de colinas que forman la espina dorsal de la costa este de Australia. Comienza en Victoria y continúa hasta la punta del Cabo York.

Llegamos a Bob's Scenic Point, que ofrece unas vistas

magníficas del Parque Nacional del Monte Windsor al este y del terreno llano y seco del lado oeste del Cabo York.

Al pasar por el Palmer River Roadhouse, subimos y bajamos la cordillera, disfrutando de las amplias curvas y las pequeñas colinas. El oro tuvo un gran impacto en el desarrollo de Cape York.

En 1872, dos hermanos victorianos, William y Frank Hann, exploraron la zona y

bautizaron el río Palmer con el nombre del gobernador de Queensland que patrocinó la exploración. Durante la expedición descubrieron oro. Los yacimientos mineros fueron descubiertos posteriormente por otro topógrafo, James Mulligan, que dio nombre a la autopista Mulligan. Se calcula que durante esta fiebre se extrajeron más de 100 toneladas de valioso mineral del río y sus alrededores.

La Mulligan Highway continúa





AUSTRALIA
CAPE YORK





hacia el noreste hasta Cooktown, pero nosotros nos dirigimos al norte por la Peninsular Development Road (PDR). En sus inicios, el Cabo York era probablemente el lugar más duro y hostil de Australia. Hoy en día se sigue percibiendo como tal. Aunque los viajes son mucho más fáciles y hay menos posibilidades de ser mordido por lanzas de grupos aborígenes hostiles, sigue siendo una de las zonas más aisladas de Australia, llena de cocodrilos, serpientes, arañas peligrosas y temperaturas que pueden causar agotamiento por calor y la muerte.

Continuamos hacia el norte y después de una hora de conducción rápida llegamos a la ciudad de Laura. Nos tomamos un descanso para refrescarnos y luego nos dirigimos al Hann River Roadhouse para pasar la noche.

Laura fue una ciudad creada específicamente para apoyar la fiebre del oro. La zona que rodea a la ciudad es culturalmente importante para los aborígenes locales, con

muchos lugares sagrados y galerías de pinturas rupestres situadas en la zona del Parque Nacional de Lakeland.

Al día siguiente seguimos adelante. Nuestro primer tramo de carretera de tierra estaba a 20 kilómetros del río Hunn y consistía en polvo profundo y ondulaciones. Era un pequeño anticipo de lo que pronto iba a suceder.

Si no has montado en polvo antes, puede ser todo un reto. Es como la arena, sólo que mucho más fina y tiende a depositarse en zanjas profundas que no se ven. Si golpeas o conduces en estas zanjas, puedes salir despedido de tu moto. Al rellenar todos los recovecos del terreno, el polvo dificulta la elección de la pista. También llena el aire con un polvo fino que permanece durante algún tiempo, creando una suspensión sofocante con visibilidad cero.

Me concentré en el polvo mientras intentaba estar atento a los canguros. Los canguros son unos

australianos que se lanzan a la carretera sin tener en cuenta el tráfico y se convierten en la causa de muchos accidentes peligrosos, especialmente para los motociclistas. Un joven motorista fue asesinado por un canguro justo dos días antes de que dejáramos Atherton. Se estrelló contra él en la cima de una colina perdiendo el control de su moto y luego chocó contra un árbol.

El canguro apareció frente a mí de repente. Sólo lo vi cuando casi lo golpeé. "Mierda", grité por el intercomunicador, al mismo tiempo que presionaba con fuerza el freno trasero. Me las arreglé para mantener el frente recto, perdiéndolo por apenas un metro. Fue entonces cuando me alegré de no tener ABS en mi moto, que a veces es problemático en los caminos de tierra.

Después de cabalgar en una nube de polvo durante 45 minutos, llegamos a nuestro destino en Hann River Roadhouse. Montamos nuestras tiendas y nos



AUSTRALIA

CAPE YORK



dirigimos al bar para conseguir algunos stubbies (cerveza) para saciar nuestra sed y lavar el polvo rojo de nuestras caras. Al día siguiente nos levantamos temprano y nos preparamos para el largo viaje de 450 km.

La carretera desde Hann River hasta el Roadhouse de Bramwell Junction es una combinación de barro y grava. Cuanto más al norte, menos grava y más barro y surcos.

La ruta hasta la punta de Australia se llamaba originalmente Cape York Telegraph Track, la RDP sustituyó la antigua carretera añadiendo algunos puentes para mejorar la transitabilidad durante la temporada de lluvias. Los restos de esta vía se conocen como Old Telegraph Track (OTT). El OTT es un destino popular para los grupos de motociclistas y los aficionados a los vehículos de cuatro ruedas.

Llegamos a Coen para tomar un refrigerio y repostar. A diferencia de Laura, Coen se fundó como un fuerte defensivo para los colonos blancos y más tarde se convirtió en una ciudad para apoyar las operaciones mineras. Por el camino, nos detuvimos para admirar el tamaño de los termiteros que parecen prosperar en este entorno cálido y húmedo.

En la época de los primeros colonos australianos, el Cabo York fue escenario de numerosas batallas entre europeos y aborígenes. Afortunadamente, esto ha cambiado. Durante nuestra parada en Coen conocimos a un joven camionero aborigen que fue muy amable y nos contó algunos datos interesantes sobre sus tierras tribales. Nos dijo lo que debíamos tener en cuenta en la carretera y nos dio la bienvenida a su país.

Continuamos por el PDR hasta llegar a un cruce: izquierda Weipa, derecha Bamaga. Fuimos a la derecha e inmediatamente el camino empeoró. Era media tarde, el sol era implacable y la temperatura alcanzaba los 30 grados.

Mientras conducíamos, el viento nos mantenía frescos, pero cuando nos deteníamos, el calor se volvía agobiante. Después de luchar contra el polvo y las roderas durante varias horas, finalmente llegamos al Roadhouse de Bramwell Junction, justo a tiempo para comprar unos cuantos "stubbies" antes de que la tienda cerrara. Los campamentos estaban bastante bien ubicados y, a 10 dólares la noche, eran de bastante buena calidad. Estaban rodeados de algunos de los mayores termiteros que he visto en Australia. Eran incluso más grandes que los que estaban cerca de Coen.



La casa de la carretera de Bramwell Junction es el inicio oficial del OTT, pero hay tramos de la carretera de Bamaga que lo circunvalan. Se conocen como las circunvalaciones sur y norte. La Antigua Pista del Telégrafo se utiliza hoy en día básicamente como ruta para vehículos de cuatro ruedas y motos. Muchas veces hay que cruzar arroyos, y la dificultad de cruzarlos queda patente en algunos de sus nombres, como "Gun Shot" y "Mistake Creek".

La carretera no está reparada ni tiene ningún tipo de mantenimiento y se puede decir que es más un camino que una carretera.

Llegamos al primer cruce del arroyo "Palm Creek". El cruce del arroyo es una caída vertical de unos tres metros y medio, manejable en una moto pero difícil y exigente para una máquina totalmente cargada.

Rob se cayó dos veces con su Africa Twin en la arena profunda que lleva al primer arroyo. Nos rendimos... Con







AUSTRALIA
CAPE YORK





temperaturas que alcanzaban los 30 grados, una humedad galopante y ninguna corriente de aire para refrescarnos, decidimos tomar la circunvalación de Bamaga.

La circunvalación sur termina en la entrada del Parque Nacional de Jardine, en la cascada del Murciélago de la Fruta.

Desde aquí, el OTT continúa

hacia el norte hasta el río Jardine.

Las cataratas Fruit Bat están situadas en el río Elliot y son una parte emblemática del Cabo York. Ninguna aventura en el Cabo está completa sin un baño aquí. El arroyo tiene agua dulce y muchas cascadas pequeñas y secciones poco profundas que mantienen alejados a los cocodrilos, por lo que es





AUSTRALIA

CAPE YORK



completamente seguro para nadar.

El agua era fresca y refrescante, y nos turnamos para escondernos bajo las cascadas y dejar que la corriente nos arrastre río abajo. Sin embargo, al final tuvimos que volver a la carretera.

El transbordador del río Jardine funciona hasta las 17:00, ya eran las 15:30 y aún nos quedaban 60 kilómetros por recorrer entre arena y baches.

No muy lejos de las cataratas Fruit Bat nos adentramos en la carretera más cansada, dura y llena de baches que he visto nunca. No había una

línea de recorrido segura y el polvo profundo me hizo concentrarme en mantener la rueda delantera recta. Los últimos 40 kilómetros fueron la peor carretera que había recorrido.

Finalmente, para mi gran alivio, vi a Jardine Ferry. Una pequeña tienda en la parte superior de la carretera tenía









un dispensador de gasolina que no funcionaba y no mucho más. Después de pagar 50 dólares por un billete de ida y vuelta, volví y arranqué la moto. Otros ya habían llegado antes que yo y estaban deseando llegar por fin a Bamaga. Rodar a más de 35 grados constantes y con mucha humedad empezaba a cansarnos. Cuanto antes lleguemos a nuestro campamento en la playa, mejor para todos.

El viejo transbordador de automóviles tenía los laterales oxidados y una chapa de

madera irregular. Bajamos por una empinada pendiente de hormigón, pero mientras miraba el río, tuve la sensación de que si el transbordador fuera sólo cuatro metros más largo en cada extremo, no tendría que moverse. Bastaría con bajar la barrera y podríamos pasar por encima como un puente flotante.

El transbordador crujió y gimió mientras se deslizaba por el río Jardine. Los tabloncillos se balanceaban y rozaban entre sí. Estaba de pie en la parte trasera del Emu cuando

ocurrió lo impensable: mi moto volcó. Tuve suerte de que hubiera chocado con un poste, de lo contrario podría haberse deslizado hacia el agua llena de cocodrilos.

El alivio que sentí al llegar al ferry de Jardine River fue como si me quitara un gran peso de encima, pero duró poco. La carretera de Jardine a Bamaga era aún peor que los 40 kilómetros anteriores. No había ni un solo árbol alto que diera sombra, sólo matorrales costeros, arena, surcos y, por supuesto, polvo hasta donde alcanzaban mis ojos.

Por primera vez en este viaje me sentí desanimado, mirando la interminable carretera de polvo rojo y las enormes roderas.

Me detuve a mitad de camino y tomé una foto de las roderas; tenían al menos 200 mm de altura y parecían baches en un mar de olas en constante movimiento. Pero incluso este pequeño descanso no me dio mucho respiro, no había final a la vista y el calor era agobiante.

Tenía que seguir adelante. Pero al fin y al cabo fue una aventura, y de eso se trata un viaje como éste.



AUSTRALIA

CAPE YORK

Finalmente llegamos a Bamaga, donde repostamos antes de llegar al campamento de Punsand Bay. Punsand Bay es un espectacular paraíso tropical, con una de las mejores playas de Queensland. Paseamos por la playa de arena, disfrutando de la brisa marina y relajándonos con unos "Stubbies" y vinos tintos. El trauma de los últimos días fue desapareciendo poco a poco, como la marea que baja.

Al día siguiente sacamos todo nuestro equipo de las alforjas.







AUSTRALIA
CAPE YORK





Me puse la única ropa seca que encontré, que era una camiseta vieja, tomada no como ropa sino como trapo para limpiar la cadena.

Luego partimos hacia el extremo norte de Australia.

El camino hacia ella era ancho, rojo y arcilloso. Nos encontramos en una selva tropical.

La falta de peso de las motos hizo que pudiéramos maniobrarlas con facilidad. Después de dos días agotadores, recuperamos la alegría de conducir fuera de la carretera.

No tardó en aparecer ante nuestros ojos un pequeño aparcamiento de arena. Desde allí, tuvimos que caminar por una colina y luego bajar a una meseta rocosa donde nos esperaba

una pequeña señal.

Detrás de la señal, un profundo canal turbulento formaba remolinos cuando la marea arrastraba grandes volúmenes de agua a través de un estrecho pasaje. Más allá de ellas había dos pequeñas islas, y aún más lejos el "Paso del Endeavour".

Una inscripción en un pequeño trozo de roca decía:





AUSTRALIA

CAPE YORK



"Está usted en el punto más septentrional del continente australiano". Tuve una tremenda sensación de logro, y dos días agotadores lo hicieron aún más significativo. Lo había conseguido.

Ahora sólo queda recoger la camiseta y volver a casa, pero esa es otra historia. Si quieres leer más sobre nuestro viaje, puedes encontrar una serie de cinco partes de esta historia en inglés en mi blog <https://digitalswaggie.com.au>

Busca allí por la frase "Cape York".

Buen viaje.

GARY WOOD

Gary es educador, aventurero y escritor de viajes. Es el creador y autor del popular blog de viajes de aventura Digital Swaggie. Vive en el norte de Queensland (Australia) y recorre con regularidad lugares apartados de Australia en su Kawasaki KLR 650, "Emu".







EUROPA
ARMENIA





ARMENIA, TIERRA DE LAS 1001 IGLESIAS

EL VIAJE A ARMENIA FUE PROBABLEMENTE NUESTRO VIAJE MÁS ESPONTÁNEO HASTA LA FECHA. Y RESULTÓ SER TAMBIÉN UNA MUY BUENA IDEA.

Texto y fotos: MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



El avión de LOT aterriza en Ereván antes de las 5 de la mañana. Demasiado pronto para hacer turismo, demasiado tarde para dormir. Un taxi reservado con antelación nos lleva a un hotel reservado y nuestro anfitrión nos ofrece una habitación enseguida, a mitad de precio. Dormimos la mona del vuelo nocturno y nos disponemos a explorar la ciudad.

Armenia es un país muy pequeño, del tamaño de nuestra provincia de Gran Polonia. De una población de 3 millones de habitantes, 1,5 millones viven en la capital, y más de 100.000 en la segunda ciudad más grande, Giumri. El resto está disperso por pueblos más pequeños o más grandes. Un dato importante sobre Armenia es que es el país cristiano más antiguo. Ya en el año 301, por causa de Gregorio el Iluminador, el país fue bautizado. Una cosa que se deduce de esto es que hay muchas iglesias antiguas en el país. Y éstas queríamos ver.

Pasamos el primer día en Ereván, la capital. Quizá la

atracción más famosa sea la hermosa Escalera en Cascada, situada en pleno centro de la ciudad. 572 escalones de 50 m de ancho hechos de piedra blanca, en 5 niveles parecen extremadamente dignos. Ya estamos fuera de temporada, por lo que las fuentes están apagadas. Al pie de la escalinata hay esculturas de diversos materiales. Lo que más nos gustó fue el león hecho de neumáticos cortados y los caballos hechos de herraduras viejas.

Subimos las escaleras hasta la colina, que ofrece una vista de la ciudad. En los días soleados se puede ver desde allí el Ararat, la montaña más importante para los armenios. Fue en esta montaña donde se asentó el Arca de la Nueva. Para los cristianos, la montaña es un signo del cumplimiento de la promesa de Dios. Para los armenios, es un símbolo de una Armenia grande e independiente. Bajo esta montaña tuvo lugar en 1915 un asesinato masivo de armenios a manos de los turcos. Una vez Ararat estuvo en el territorio de Armenia. Hoy ni siquiera existe una

frontera terrestre entre los vecinos.

En la cima de la colina se alza un monumento al 50 aniversario de la República Soviética Armenia. Subimos aún más para ver una obra del urbanismo socialista: característicos bloques de pisos que se expanden hacia arriba.

Descendemos hacia el centro y entramos en el Parque de la Victoria. Al final de la amplia avenida se alza el Monumento a la Madre de Armenia con una espada en las manos. Hasta 1962 el propio Stalin estuvo en el pedestal, después el monumento permaneció vacío durante 5 años hasta 1967, cuando se erigió la estatua actual. Delante del monumento arde un fuego eterno en alabanza de los héroes y bajo la estatua, en el edificio, se puede ver una exposición sobre la II Guerra Mundial.

Hace algún tiempo conocimos a Darek, un polaco que vive en Ereván desde hace dos años y es guía turístico en Armenia, Georgia y Egipto. Le pedimos que nos enseñara la





EUROPA

ARMENIA

ciudad. Nos citamos al día siguiente para recorrer un poco la capital y comenzar nuestra aventura armenia.

Al planificar Armenia, queríamos recorrerla en un emblemático coche Lada Niwa. Encontramos una empresa de alquiler que disponía de un coche así. Como no podíamos cogerlo enseguida, condujimos un turismo normal durante un día.

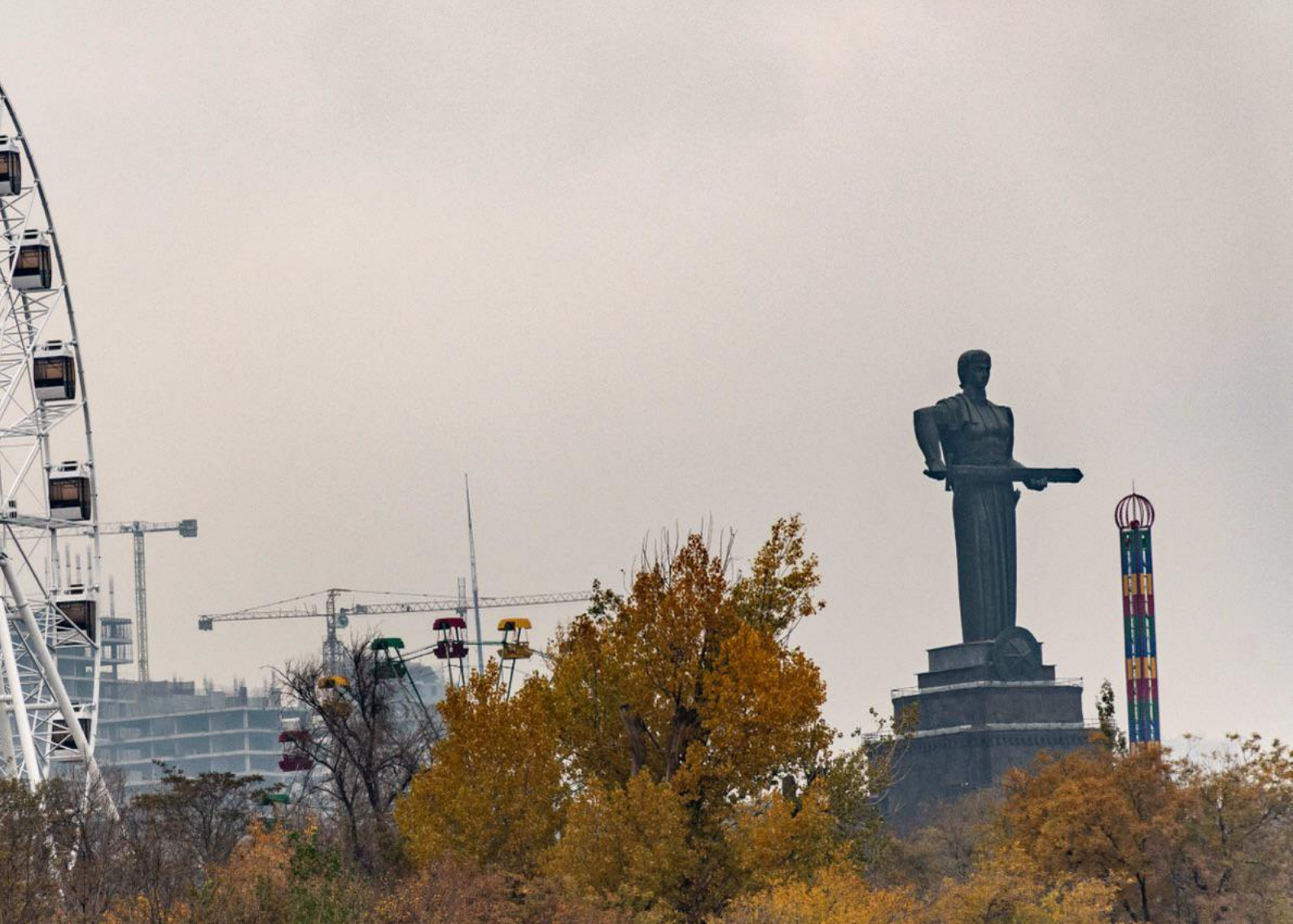
Rodamos los primeros kilómetros no muy lejos, a unos 60 km de la ciudad. En el pueblo de Garni vimos uno de los templos más antiguos. Construido en época romana, conservaba un aspecto que recordaba engañosamente al destinado a Atenea en la Acrópolis. Destruído por un terremoto, fue reconstruido con esmero. Un hecho tan interesante - durante el rodaje de la película "Academia del Sr. Kleks" - la película con

Piotr Fronczewski se grabaron aquí varias escenas.

Debajo del templo, en el cañón del río Goght, podemos ver enormes columnas de basalto de 5 y 6 caras, formadas por procesos volcánicos. Se elevan casi 50 metros de altura y su forma se asemeja a la de un órgano, de ahí su nombre de "Órgano de Basalto".

El complejo del monasterio de Geghard, tercer punto de nuestro recorrido, se construyó de forma que algunos de los edificios están empotrados en las rocas y las habitaciones son casi un laberinto con estancias secretas y oscuras. La iluminación la proporcionan las escasas aberturas de las paredes, por las que se filtran los rayos del sol. En una de las salas brota de la roca un manantial sagrado, del que los fieles beben agua. Se dice que tiene el poder









mágico de aportar sabiduría. Bebimos unos sorbos, veremos si algo cambia en nosotros . Esta iglesia es un lugar de culto muy importante para los armenios. Aquí es donde se colocó originalmente la Lanza del Destino, que se utilizó para atravesar el costado de Jesús en la cruz. El nombre Geghard significa simplemente lanza. Fuera de la puerta de la iglesia nos detenemos un momento. En la repisa de roca, a unos 3 metros de altura, hay pequeñas hendiduras. Turistas y creyentes intentan lanzar un pequeño guijarro para que se quede en la cuenca. Si no cae, el sueño que pensaban se hará realidad. No lo conseguimos, buscamos la felicidad más allá.

De camino, nos detenemos en una casita con una gran terraza y vemos a dos señoras hornear pasteles de lavash hechos de harina y agua, que aquí se comen como nuestro pan. El lavash es patrimonio inmaterial de la UNESCO.

Nos despedimos de Darek, que pronto emprenderá otro viaje, y esperamos un nuevo día.

Recogemos el Lada, blanco y limpio, y nos dirigimos al sur.

Ya he mencionado la adopción del cristianismo y a Gregorio el Iluminador. Este erudito fue arrojado a una mazmorra durante 15 años por su rey. El rey enfermó y gracias al sabio se recuperó y en agradecimiento fue bautizado en el año 301. En la iglesia de Chor Wirap se puede subir por una estrecha escalera a la mazmorra, que fue la prisión de Gregorio. No lo conseguimos. Una excursión de jóvenes exploradores había llegado antes que nosotros, y todos los niños querían descender al calabozo. El nombre Chor Wirap en armenio significa "calabozo profundo".

Continuamos hacia Noravank. Nuestra carga se resistía a subir altas colinas y curvas cerradas perfectas para ir en moto. Aquí no tenemos tanta





suerte como antes. La boda acaba de terminar y los invitados esperan a que la joven pareja termine su sesión de fotos. Me fijé en una decoración inusual para nosotros del coche de los recién casados. Pegada al capó por sus cuatro patas había una liebre o un zorro muertos. No me fijé demasiado en esta peculiar decoración para no parecer demasiado curioso.

Jermuk, adonde iremos al día siguiente, es una especie de nuestra Ciechocinek. La ciudad atendía antaño a miles de visitantes. Tras el colapso de la URSS empezó a decaer y la situación empeoró con la crisis económica. Hoy en día, los hoteles y sanatorios rondan con las ventanas rotas y los interiores devastados. Debido a su ubicación, en invierno la ciudad ofrecía a los esquiadores experiencias deportivas en las pistas durante el día y entretenimiento en las piscinas termales por la noche. Hoy atrae con una hermosa cascada que baja de

la montaña, sobre la que se construyó el hotel Gladzor, en ruinas pero que aún recibe huéspedes.

Dos rutas conducen de Jermuk a la carretera principal. Una es cómoda, asfaltada. La segunda la navegación no nos dejó pasar. Nos acercamos a un guardia que vigilaba unas instalaciones y le preguntamos si podíamos pasar. Nos miró, al coche, asintió y dijo "con este coche daréis". Después de unos cientos de metros supimos de dónde venía la sonrisa de su cara. Los siguientes 30 km eran una carretera llena de baches y piedras, que solo podía superar un coche todoterreno. Terrible carretera, ¡¡¡pero qué vistas!!! Nos parábamos de vez en cuando para hacer una foto y luego, en la siguiente curva otra. En algún lugar en medio de estos baches se encuentra la iglesia de Gndevank, construida en 936 a instancias de una princesa. Dañada por un terremoto, fue reconstruida en la década de 1960. La iglesia

parece aislada del resto del mundo, con sólo el sonido de los árboles y el zumbido de las abejas a su alrededor.

Continuamos nuestro camino. A una altitud de 1.770 metros sobre el nivel del mar, cerca del pueblo de Sisian vemos el Stonehenge armenio - círculos de piedra construidos hace más de 7.500 años aquí llamados Zorak Karer, o "piedras verticales". El círculo, del que parten dos brazos, consta de más de 200 piedras. En algunas de ellas se perforaron agujeros. Lo más probable es que fueran importantes para observaciones astronómicas hace cientos de años. A través de los agujeros, el viento que sopla emite extraños sonidos cantarines, por lo que el lugar recibe el nombre de Carahunge, que puede traducirse como "piedras cantoras". Sin embargo, las investigaciones actuales aún no han dado una respuesta definitiva sobre el significado real de esta estructura.

Armenia es un país muy







montañoso. Las carreteras de buena calidad favorecen la circulación de motocicletas. Nosotros, sin embargo, sólo vimos dos o tres a la vez durante toda nuestra estancia. Conduciendo hasta el siguiente lugar, cubrimos una ruta que la Transalpina podría comerse de un bocado. Primero era cuesta abajo, luego cuesta arriba con más de una docena de horquillas y una subida empinada. Los grandes camiones que recorrían la ruta tocaban fuerte el claxon antes de la curva para no encontrarse con nadie durante la maniobra. Se puede ver muy bien toda la ruta desde el tren llamado "Alas de Tatev", en el que monté.

Tatev -otra iglesia a la que fuimos en coche durante mucho tiempo- era un objeto difícil de alcanzar. En 2010 se construyó un teleférico que, por sus dimensiones, entró en el Libro Guinness de los Récords. La longitud del recorrido es de 5.752 metros, en su punto más alto el teleférico viaja a 320 metros

sobre el suelo y todo ello sobre una cuerda suspendida en un solo vano. Fuimos a la iglesia en coche. De vuelta Edward condujo solo, yo me subí al tren y al cabo de 12 minutos nos encontramos en la estación de salida. Aceleró como un loco por las curvas.

Nos dirigimos más al sur, al pueblo de Khyndzoresk, donde hay un puente colgante de 14 toneladas de peso y 160 metros de largo. Conecta las partes nueva y vieja del pueblo. El guía que conocimos nos contó la historia del puente y del pueblo antiguo. El viejo Chyndzoresk es un asentamiento excavado por el hombre en rocas de toba blanda. Hasta mediados del siglo XX, vivían aquí hasta 15.000 personas, había 3 templos y 7 escuelas. En las cuevas vivían, criaban animales y almacenaban provisiones para el invierno. En la cima de la montaña cultivaban sus campos. En los años 50 empezaron a recoger sus casas y posesiones para trasladarse a otros lugares más fáciles para vivir. Nuestro guía es uno de los niños que nacieron precisamente en esa cueva. También es uno de los siete hombres que construyeron el puente.

Continuamos hacia el lago Sevan. Es el lago más grande del Cáucaso. Como consecuencia de la política destructiva de la URSS en los años 30, las aguas del lago bajaron más de 20 metros. Afortunadamente, 20 años después, se empezaron a corregir los errores de los predecesores, y ahora el nivel del agua sube lenta pero constantemente. En la orilla del lago, antes en una isla, ahora en un promontorio, se construyó la iglesia de Sevanavank. Los muros de la iglesia se levantaron con toba volcánica negra, por lo que a veces se le llama el Monasterio Negro.

Se dice que durante algún tiempo el monasterio fue un lugar de exilio para los monjes que se comportaban incorrectamente y tenían que "recapacitar" sobre su conducta. De todo el complejo sólo quedan dos templos, pero también impresionan al visitante. Como pasamos la noche casi en la misma iglesia, nos levantamos con el sol y sin turistas pudimos admirar el paisaje Armenia tiene muchos lugares incluidos en la lista de la UNESCO. Nos dirigimos al pueblo de Noratus. Más de 800 khachkars, procedentes





EUROPA
ARMENIA





de diversos lugares de Armenia, estaban depositados en la pequeña aldea. Los khachkars son placas de piedra hechas en forma de bajorrelieves. Estas placas son una forma de acabado de las lápidas y se colocaban en cruces de caminos, manantiales o como agradecimiento por la construcción de una iglesia o un puente. La cruz tallada en la placa era un vínculo entre el mundo material y el espiritual, por lo que el terreno en el que se colocaban debía estar consagrado. La colección figura en la lista del patrimonio desde 2010.

Iglesia tras iglesia. Se puede

ver lo profundamente arraigado que está el cristianismo en este país. Hochpat y Sanachin son dos templos del siglo XX muy próximos entre sí. Y de nuevo somos casi las únicas personas, Terminamos lentamente el recorrido por las iglesias y salimos a 2300 m. La fortaleza de Amberd, construida en el siglo X, era un castillo fortificado. Amberd significa "fortaleza en las nubes" De hecho, de vez en cuando unas nubes densas y oscuras impiden ver los restos del castillo. Cerca se agazapaba la pequeña iglesia de Vahramashen , donde una vez más encendimos una

vela, por todos los que ya no están entre nosotros. Esta es la tradición que nos hemos hecho.

Más y más nieve comienza a aparecer a nuestro alrededor, hace bastante frío. Queremos subir aún más alto para ver el punto de ruptura de la gravedad. La botella en vez de bajar, sube. Alcanzamos una altitud de 2749 metros sobre el nivel del mar y sabemos que más allá no irá nuestra carga. La nieve fresca y húmeda verifica nuestros planes. No queremos pasar aquí la noche y la carretera principal está lejos.

Nuestra aventura armenia con





EUROPA
ARMENIA





el Niva Lada llega a su fin. Volvemos al lugar de alquiler dispuestos a pagar por su lavado. Resulta que si estamos satisfechos y escribimos un buen comentario sobre el coche y el servicio entonces ... no tenemos que pagar. Como realmente el servicio fue correcto y los dos coches hicieron un buen trabajo, en conciencia damos la crítica más positiva posible.

Nos queda un día, que dedicamos a explorar el resto de Ereván. Allí está la única mezquita de Armenia que queremos ver. Resulta que la entrada principal para hombres está cerrada por reformas, así que sólo entro yo, cubriéndome la cabeza, por supuesto, y quitándome los zapatos.

Ya he mencionado la gran masacre de armenios en 1915. Para honrar a todos los asesinados, en la década de 1960 se construyó en la colina de Cernakaberd un monumento conmemorativo formado por 12 bloques de hormigón entre los que arde un fuego eterno. Junto a él se alza un pilón de 44 metros. El Complejo Conmemorativo del

Genocidio Armenio incluye el monumento, un museo interactivo y un parque en el que figuras importantes cortejan los árboles. Vi un abeto plantado por Angela Merkel o el Papa Francisco. De los nombres polacos, me fijé en Radoslaw Sikorski.

Un aspecto importante de todos los viajes, sin duda, es la comida. Aquí es excelente. Comimos en un restaurante exquisito, en un bar de carretera, en varios lugares donde dormimos. Todo estaba siempre recién preparado y bien servido. Y siempre nos preguntaban si queríamos lavash.

Armenia nos causó una impresión realmente favorable. Nos encantó. Y como dijo Dariusz, el guía: "Volveréis aquí otra vez".

Probablemente tenga razón. Agradecemos sinceramente a Dariusz la introducción al ambiente armenio. Si quieres visitar este país, te recomendamos a Darek. Echa un vistazo a su página web <https://venividitravel.pl/> Y la empresa de alquiler es **Car&Van Rent a Car** - la recomendamos, porque

nuestra cooperación fue muy exitosa.

MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



Mała i Duży w Podróży: desde hace años disfrutan juntos de cada día que pasan en moto. Sufren constantemente de notrofobia - el miedo a ese momento en que no tendrán otro viaje planeado. Trabajan juntos: él idea la dirección del viaje y planifica las rutas, ella se encarga de los visados y el alojamiento. Para ellos, la ruta es menos importante que la gente que van a conocer en ella.





EUROPA

AUSTRIA, ITALIA, ESLOVENIA, HUNGRÍA

EN UNA V-STROM POR EUROPA CENTRAL

LOS VIAJES CORTOS Y CERCANOS TIENEN ALGO. A PRINCIPIOS DE VERANO, SALIMOS CON NUESTRA V-STROM POR AUSTRIA, ITALIA, ESLOVENIA Y HUNGRÍA. ¿EL RESULTADO? SIETE DÍAS, CUATRO PAÍSES Y 2.500 KILOMETROS.

Texto y fotos: YET ANOTHER BIKERS





EUROPA

AUSTRIA, ITALIA, ESLOVENIA, HUNGRÍA

Partimos de Praga hacia la ciudad austriaca de Vöcklabruck. La carretera a České Budějovice está atascada como de costumbre, y el precio del combustible... mejor no decirlo. Por la noche todos estos disgustos nos recompensarán con una Weissbier fría con una espuma decente.

Al día siguiente conducimos hacia los lagos. Pasamos el lago Attersee y luego giramos por la carretera 153 en dirección a Bad Ischl. Vemos una señal de tráfico que nos informa de que nos esperan 13 kilómetros llenos de curvas. En alemán, kurvenreich. Pasamos por la ciudad de Hallstatt, inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Como era de esperar, pasamos aquí toda la tarde.

Exploramos la ciudad y hacemos fotos. Habríamos sido felices si no hubiéramos caído en la trampa del turismo. Compramos una entrada al mirador, combinada con una visita a la mina de sal de Hallstatu. Pensamos que con esto nos ahorraríamos un viaje a Hallein, pero nos llevamos una gran decepción. En Salzwelten Hallstatt, la



mina de sal en activo más antigua del mundo, en realidad no hay nada interesante que ver. Hay que evitar este lugar de lejos.

Por la tarde llegamos a Vorfusch para pasar la noche. El Grossglockner ya está al alcance de la mano.

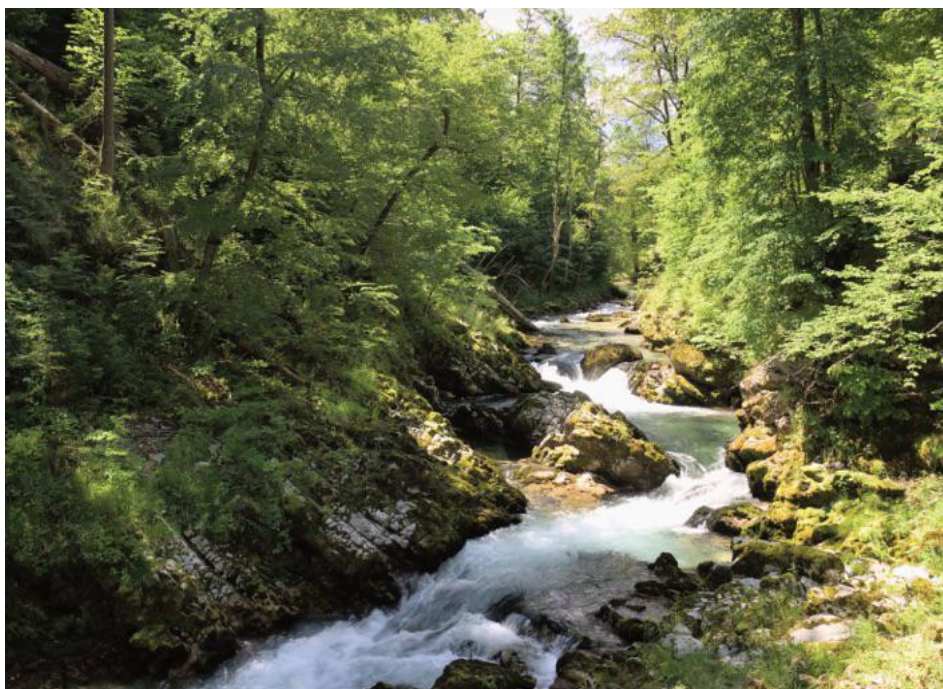
La previsión meteorológica,

poco optimista, nos quita las ganas. Se supone que lloverá en el Grossglockner. Salimos por la mañana temprano, cuando aún brilla el sol y se ven pequeñas nubes en el cielo. Pagamos 28 EUR por la subida al Grossglockner Hochalpenstrasse. Por delante tenemos 48 kilómetros llenos de hermosas vistas e innumerables curvas. No hay nada de lo que quejarse en el asfalto, seguimos una vez una curva, luego otra. ¡Un cuento de hadas!

Llegamos al aparcamiento de Fuschertörl 1, donde admiramos las vistas alpinas. El tiempo nos favorece, pero al cabo de unos instantes las cimas de las montañas empiezan a estar envueltas en una espesa niebla. Huimos de la lluvia hacia el sol.

Pasamos por Lienz. Desde aquí nos queda una corta distancia hasta Italia.

El país de la pizza nos recibe con lluvia. Es cierto que llevamos trajes antilluvia, pero paramos a comer de todos modos. Al poco rato llega una violenta tormenta con lluvias







EUROPA

AUSTRIA, ITALIA, ESLOVENIA, HUNGRÍA





torrenciales.

Finalmente, la lluvia amaina un poco y nos ponemos en camino a través de Cortina d'Ampezzo hacia Longarone. Lástima que siga lloviendo. Los Dolomitas se esconden en algún lugar entre la niebla y la lluvia. Pasamos por pequeños pueblos donde el diablo da las buenas noches. Parece que el tiempo se ha detenido aquí.

A medida que nos acercamos a Longarone, las nubes se

alejan lentamente. Nos ponemos el equipo antilluvia. En Longarone podemos ver la presa de Vajont a lo lejos. Unas cuantas serpentinas más y llegamos a la presa. Fue aquí donde se produjo parte del desprendimiento de Monte Toc en 1963. El desprendimiento creó una ola de 200 metros, que desbordó la presa e inundó el pueblo de Longarone.

La tranquila carretera SR251 nos lleva a la pequeña localidad de Maniago, donde

pernoctamos. Pasamos por pueblos pintorescos, a veces abandonados, con casas medio derruidas. Admiramos la vista única de los Dolomitas italianos.

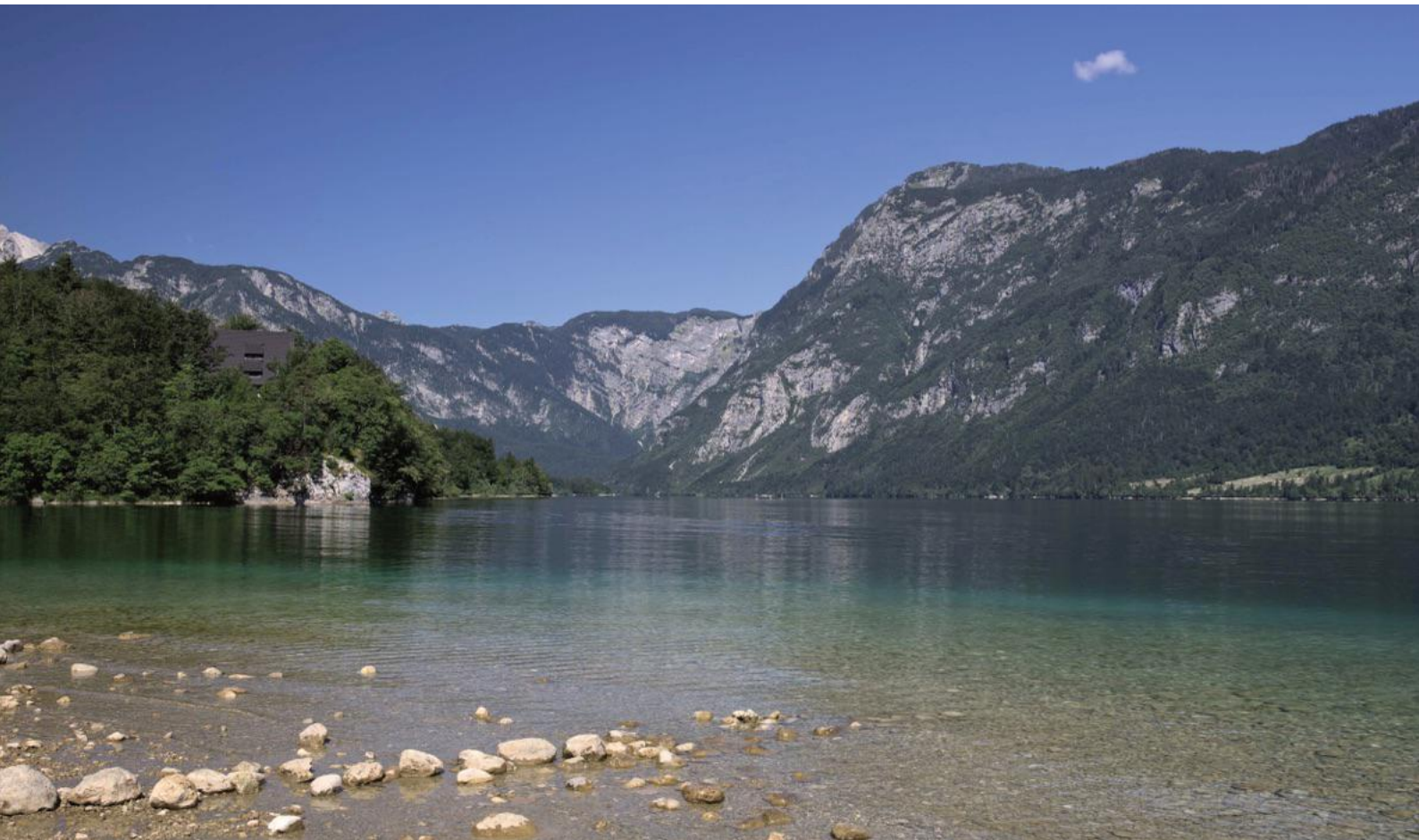
Por la mañana nos despertamos con la sensación de haber sido atropellados por una apisonadora. La noche ha sido calurosa, con los lugareños de fiesta en un bar cercano hasta las tres de la madrugada y haciéndoselo saber a todos los que nos rodean. Hoy vamos a





EUROPA

AUSTRIA, ITALIA, ESLOVENIA, HUNGRÍA





Mangart. Este pensamiento nos hace sentir mejor.

Rápidamente escapamos de la ciudad y parpadeamos hacia Eslovenia. De repente, un lago esmeralda llama nuestra atención. Nos gustan estas sorpresas. Nos enteramos de que es el Lago di Cornino, que debe su color al sulfato de calcio.

Desde el lago, nos guste o no, tenemos que tomar la carretera SS13, más frecuentada. Luego nos desviamos por la SP76, interesante para los motoristas, una carretera solitaria hacia Sella Nevea. Aquí hay muchas curvas. Lástima que sea imposible parar aquí para fotografiar la impresionante vista del valle que desaparece a nuestras espaldas.

En cuanto pasamos Sella Nevea, la carretera, de la que no podíamos quejarnos hasta ahora, se vuelve más o menos bacheada en algunos tramos. De todos modos, nos detenemos cada 500 metros,

porque hay algo que fotografiar. Queramos o no, decimos adiós a Italia. ¡Hola Eslovenia!

Apenas pasamos el paso fronterizo y el destino principal de nuestro viaje -Mangartsko Sedlo (2055 metros sobre el nivel del mar)- se cierne ante nosotros. Ya ha empezado a oscurecer sobre los Alpes Julianos, así que avanzamos a toda velocidad.

Pagamos 10 EUR por la subida a Mangart. Esta carretera, la más alta de Eslovenia, se construyó en 1938 gracias al ejército italiano. La carretera es de asfalto, en buen estado, pero es bastante estrecha. Se merece todo nuestro respeto. Para ser más precisos, Ondra siente respeto, y Marta está a tope. Aquí no hay guardarraíles. El truco consiste en esquivar los vehículos que vienen en sentido contrario.

Al principio nos enredamos en el bosque en numerosas serpentinatas, luego el bosque

desaparece de repente y comienza la siguiente parte de la ruta, más interesante, con vistas a los Alpes Julianos y Mangart. El camino tiene 12 kilómetros, pero para nosotros la diversión termina después de 9 kilómetros en un gran aparcamiento. Es imposible seguir conduciendo. La prohibición de entrada y la barrera nos lo dicen todo. Pero aun así no tenemos nada que lamentar. Las vistas son impresionantes.

Además de Mangartsky Saddle, no podíamos perdernos un paseo por la carretera 206 en dirección a Kranjske Gory. La guinda del pastel tiene que ser el Paso de Vršič (1611 metros sobre el nivel del mar), hasta el que hay probablemente 40 curvas.

Damos un gran paseo. De vez en cuando nos encontramos con algún coche o moto. A partir de la ciudad de Trenta el tráfico se espesa de repente. Hasta el puerto nos arrastramos, como caracoles, en la cola de los coches checos. Aquí es imposible



EUROPA

AUSTRIA, ITALIA, ESLOVENIA, HUNGRÍA

adelantar.

Desde el puerto nos dirigimos por la carretera rusa a Kranjska Gora. Aquí hay tantas serpentinas que rápidamente perdimos la cuenta. La carretera está bastante destrozada en este lado. Las curvas forman adoquines. Las impresionantes vistas de los Alpes Julianos son miel para nuestros doloridos traseros. No se puede describir con palabras, hay que verlo por uno mismo.

Llegamos al lago Bohinj, donde hemos reservado para pasar la noche, acompañados de una lluvia pasajera.

Al día siguiente vamos a ver el desfiladero de Vintgar, al que llevamos tiempo sacándole punta. En su página web pone que hay desvíos por la zona. No se nos ocurrió pensar que aquí habría tanto caos.

Llegamos al aparcamiento P3. Allí nos enteramos de que el aparcamiento para motos está justo a la entrada del desfiladero. La broma es que es imposible llegar hasta allí sin infringir las normas de tráfico. Desvíos por todas

partes, calles zanjadas, ninguna señal que dirija a Vintgar.

Con el corazón encogido, rompemos varias prohibiciones de entrada y conducimos por las calles zanjadas. Al menos el desfiladero está a nuestro alcance.

Vintgar es un desfiladero de 1,6 kilómetros de largo, en medio del cual fluye el río Radovna. Es un lugar tan conocido como turístico. Pagamos 10 EUR por persona por la entrada. Para aparcar hay que pagar 2 EUR más.

El camino a través del desfiladero es de una sola dirección. De vuelta al aparcamiento es posible regresar por una de las dos rutas: verde (más larga y fácil) o roja (más difícil). Nosotros elegimos esta última.

Podemos marcar Vintgar en nuestra lista. Por la tarde llegamos a la pequeña pero encantadora ciudad de Celje. Paseamos, nos desviamos por algunas calles, pero lo más importante es parar a tomar un helado. Sin él no volveríamos a casa :)

Al día siguiente salimos hacia Budapest. Seguimos queriendo parar en el lago Balaton. Salimos de la autopista por la carretera 7, que pasa por los pueblos que bordean el lago. Desde la carretera el lago no es muy visible. Paramos en Varosi Strand y en Panorama Lookout, desde donde podemos ver el lago Balaton como en la palma de la mano.

Por la tarde llegamos a la capital de Hungría, donde pasamos dos noches. Recomendamos visitar el mercado de Nagy Vásárcsarnok y ver el Castillo Real de Buda. Desde aquí se tiene una interesante vista del río Danubio y del edificio del Parlamento húngaro. Al otro lado del río, en la zona de Pest, merece la pena acercarse a la Basílica de San Esteban y a la Gran Sinagoga, la más grande de Europa.

El viaje toca a su fin. Sólo nos espera el camino de vuelta a Praga.

YET ANOTHER BIKERS

Ondrej (Ondra) y Marta son una pareja checo-polaca de Praga. Él dirige y fotografía, ella inventa y planifica futuras expediciones. Desde 2018, realizan juntos excursiones en moto. Entre otras cosas, tienen a sus espaldas viajes a los Balcanes y Marruecos. Ambos creen que la mejor inversión es una inversión en sueños.





ROAD
of
ADVENTURE

TALLER DEL VIAJERO
HERRAMIENTAS



Texto y fotos: Joris de Poortere / ADV HOPPERS

TALLER DEL VIAJERO





Lo primero y más importante, asegúrate de que tus herramientas están siempre en la moto, independientes del resto de tu equipaje, ya verás como en el momento que no las lleves contigo... las necesitarás, Murphy se encargará de ello. Intenta que sean lo más accesibles posible, hacer una reparación en carretera y tener que desmontar la mitad de tu montaje junto a la carretera puede ser imposible. Antes de salir de viaje, intenta hacer todas las reparaciones y el mantenimiento en casa con tus herramientas de viaje, así sabrás de antemano lo que necesitas para desmontar tu moto, y no te faltará esa llave para sacar la rueda, o por el contrario, cargar con herramientas durante el viaje que nunca utilizarás. Si viaja más de uno, compruebe lo que llevan los demás, de nada sirve tener 5 juegos de llaves iguales.

La parte más vulnerable de tu bicicleta son los neumáticos, por lo que en nuestra opinión, las herramientas más importantes a llevar, un set de reparación para un pinchazo y una bomba. Si llevas cámaras de aire, algunos parches e incluso una cámara de repuesto. Si se trata de neumáticos sin cámara, un juego de reparación con tapones será suficiente. Nosotros llevamos las dos cosas, ya que nos puede venir bien para ayudar a un

compañero de ruta, o parchear un colchón. Para la parte de la bomba, llevamos un compresor muy pequeño, que puede dar suficiente presión para "reventar" un

neumático en su llanta. Como no tenemos indicación de presión en el compresor, tenemos un manómetro mecánico para comprobar el aire de los neumáticos.

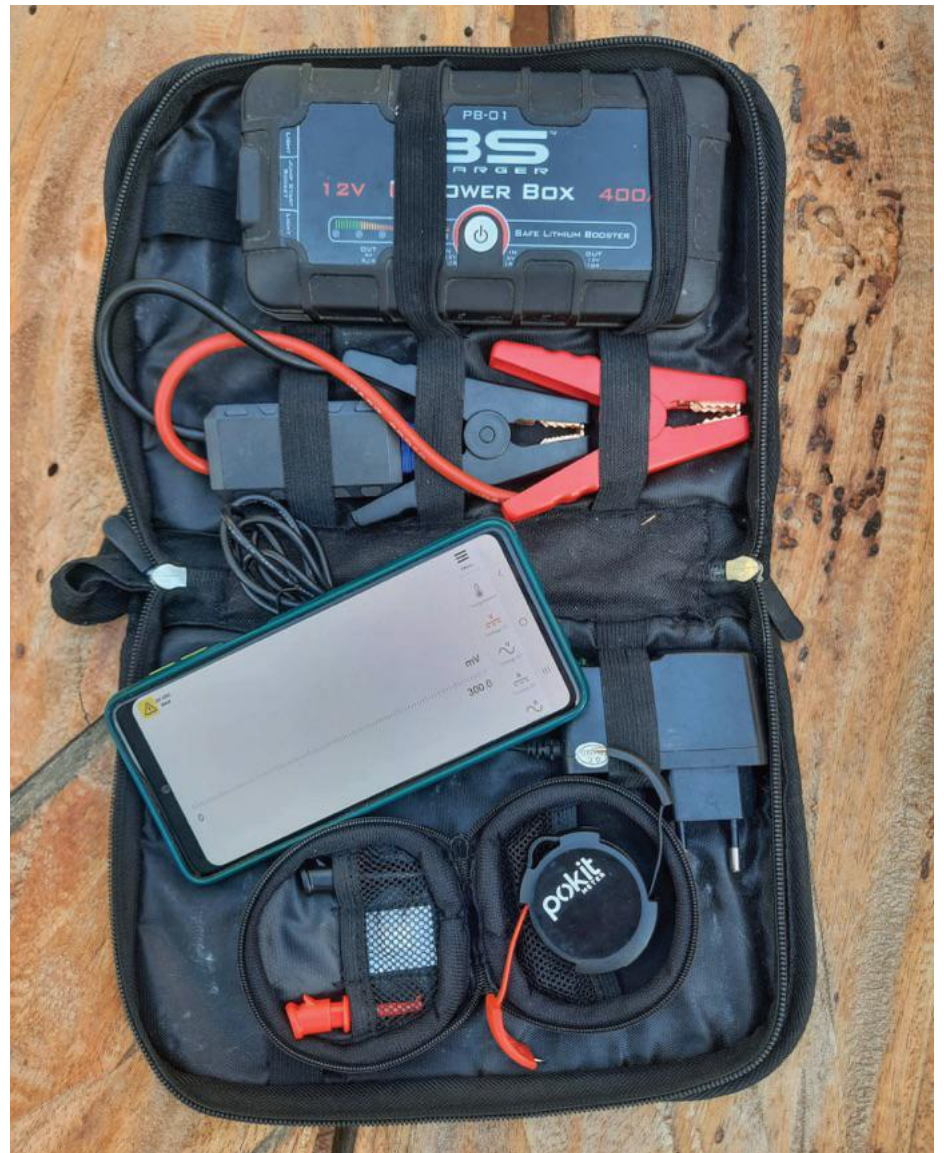


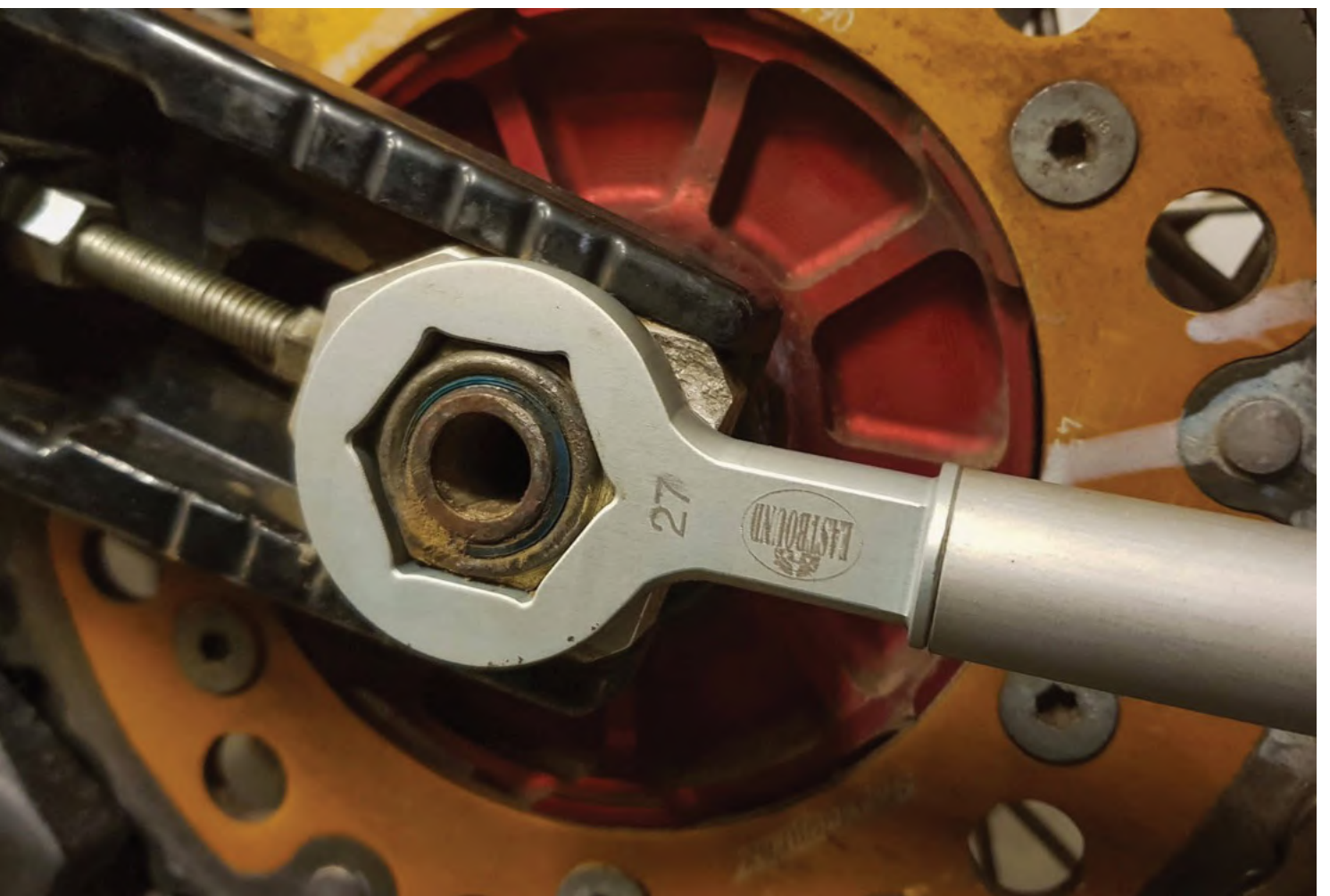
HERRAMIENTAS

Cucharas para levantar el neumático de la llanta, sobre todo si se circula con cámaras de aire, son imprescindibles, y preferiblemente 3. También las llevamos, en caso de ayudar a una mano, o incluso cuando tenemos un daño mayor en los neumáticos. Utilizamos cucharas ligeras de aluminio que se pueden desmontar y hacer pequeñas. Al tener un soporte medio, nuestras bicis son estables y podemos sacar una rueda fácilmente si es necesario y no necesitamos un soporte extra.

A partir de las llaves, sólo llevamos las que son necesarias en nuestras motos específicas. La mayoría de las veces se necesita un número muy limitado de llaves, incluso para hacer trabajos mayores en la moto. También en este caso, hay que ser ligero y pequeño, ya que el peso y el espacio son importantes en una moto. Pequeña observación adicional sobre la llave de bujías, pruébala antes de salir, mira si es posible sacarla sin desmontar media moto. Una llave inglesa también es útil, ya que las reparaciones quizá no se limiten sólo a la moto. En la bolsa de herramientas no puede faltar un alicate para llaves, por si uno de tus tornillos decide dar vueltas y se niega a salir. Un alicate pequeño y fino, si tus dedos son demasiado gruesos para alcanzar esa pequeña tuerca. Un pequeño martillo que utilizamos a diario, aunque sea para montar la tienda. En el mismo set llevamos un simple destornillador con 2 puntas, hizo el trabajo hasta ahora. Una simple regla para medir distancias puede ser útil en muchos casos. Por último, también tenemos un juego de manómetros para medir la holgura de las válvulas, de nuevo, útil si viajas a lugares más remotos o a países donde los buenos garajes son limitados.

No te olvides de la parte eléctrica de la moto. Lleva algunos cables eléctricos al azar, fusibles, bujías, conectores de cables como piezas de repuesto o para









reparación de neumáticos y el compresor se quedan bajo el sillín, así que siempre en la moto. El resto va en la bolsa trasera, de fácil acceso y para mantener el orden. Las piezas más pequeñas y las llaves se guardan en unos estuches de lápices, baratos y eficaces. Las "herramientas diarias" se guardan en un rollo de herramientas, bueno para tener una visión general de lo que sacaste y necesitas volver a poner.

Sigue siendo una elección personal de lo que se lleva, pero hasta ahora no hemos echado nada en falta, hemos utilizado la mayor parte y esperamos seguir así.

ADV HOPPERS JORIS DE POORTERE

algún arreglo temporal. También hay que llevar cinta aislante eléctrica, que sirve para todo. Una herramienta útil es nuestro multímetro, una versión que se conecta a una aplicación en el teléfono, por lo que es muy ligero y pequeño. Otro elemento es nuestro arrancador, pequeño y potente, utilizado muchas veces, incluso para ayudar a un coche eléctrico que se quedó sin energía.

Líquidos, una sustancia importante presente en toda la moto. Asegúrate de llevar aceite de motor de repuesto, especialmente si vas a lugares más remotos del mundo. Un poco de líquido de frenos de repuesto, nunca se sabe lo que se pierde por el camino. Un tubo de grasa de silicona, mantiene las piezas en movimiento en condiciones difíciles. Y por supuesto, WD40, nunca salgas de casa sin él. Como hacemos cambios de aceite en el camino, el embudo plegable que llevamos, nos vino bien más de una vez y es pequeño y ligero. Tal vez no sea líquido, pero lo marcamos en esta categoría es la pasta líquida para metales. Si algo se "agrieta" puede llevarle a la

siguiente posibilidad de tener una reparación definitiva.

Algunos otros artículos que llevamos y no son realmente para poner bajo una categoría. Algunos cables de repuesto para el acelerador o el embrague, con conectores universales para que se puedan utilizar en cualquier moto. Hilo dental, fuerte como un caballo y útil para mantener las piezas juntas, para hacer algún mantenimiento quirúrgico o simplemente para mantener los dientes limpios. Un poco de alambre de acero fino, lo he usado para reparar mis gafas, por ejemplo. Cinta adhesiva, por supuesto, para la ingeniería artesanal de los arbustos, y junto con las bridas de cremallera, podrás hacer esa distancia extra hasta el siguiente garaje. Las correas también son útiles, pueden servir para que no se caigan las piezas, o para remolcar otra moto, incluso como tendedero puede ser útil.

En general esto es lo que llevamos para hacer reparaciones en la carretera o tener mantenimiento en las motos. Nuestro set de



ADV Hoppers es una pareja internacional de motociclistas y amantes de la aventura: Agata Dudek y Joris De Poortere. Actualmente están dando la vuelta al mundo, cuyo progreso puede seguirse en el blog y en las redes sociales.



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