

RUMUNIA • BUŁGARIA • WŁOCHY
WIELKA BRYTANIA • WARSZTAT PODRÓŻNIKA

CO JEST NIE TAK Z...
FOR THE LOVE OF WHEELS



WRZESIEŃ 2022

ROAD of ADVENTURE

NUMER 5



PISZĄ DZIŚ DLA WAS

Poznański Szwendacz



Mała i Duży w Podróży



DomiADV



ADV Hoppers



Life on Moto



CHCESZ DOŁĄCZYĆ DO GRONA OSÓB
WSPÓŁTWORZĄCYCH TEN MAGAZYN?
NIC PROSZESZ! NAPISZ DO NAS
PRYWATNĄ WIADOMOŚĆ NA NASZYM
FANPAGE NA FB LUB MAILA NA ADRES
ROA@ROADOFADV.COM



OD REDAKCJI

Hola!

To już piąte wydanie naszego magazynu, tym razem inne, bo w całości złożone w hotelu w meksykańskim Veracruz. Poznaliśmy tu wspaniałych ludzi, którzy upewniają nas w tym, że braterstwo motocyklistów jest obecne na całym świecie. Szczególne pozdrowienia dla Jorge i Jesusa z MotoClub Veracruz, których możecie zobaczyć na zdjęciu powyżej, a którzy na meksykańskiej ziemi przyjęli nas, jakbyśmy byli rodziną. W przyszłym miesiącu właśnie tutaj, na zachodnim wybrzeżu Meksyku odbędzie się międzynarodowy zlot klubów Motorrad, jeżeli czas nam pozwoli także tam będziemy i zdamy Wam z niego relację. Oczywiście kto ma czas i ochotę niech przyjeżdża! Więcej informacji znajdziecie pod adresem <https://motoclubveracruz.com/xxv-convencion-veracruz>

We wrześniowym numerze zabieramy Was w objazd po Europie. Zwiedzimy Bułgarię, Rumunię i Włochy, a także w Wielkiej Brytanii odwiedzimy największy zlot motocyklistek na świecie. W Warsztacie Podróżnika dowiecie się co nieco o namiotach, jak je wybierać, na co zwracać uwagę. Ale zaczynamy od wywiadu z podróżującą od dwóch lat po Afryce Henriettą, znaną przez Was zapewne jako For The Love Of Wheels!

Lewa w górę!

Karolina Kowalska

ZOSTAŃ PATRONEM
ROAD OF ADVENTURE



REDAKCJA:

Redaktorka naczelna - Karolina Kowalska

Skład i opracowanie graficzne - Szymon Zobniów

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

Wszystkie artykuły, zdjęcia i inne materiały publikowane w magazynie "Road of Adventure" chronione są prawami autorskimi. Powielanie, kopiowanie, przedruk lub inne użycie całości, bądź też części publikowanych tutaj materiałów, wymaga wcześniejszej zgody właścicieli praw autorskich. Chcesz ją uzyskać? Skontaktuj się z nami pisząc na adres roa@roadofadv.com

Zdjęcie na okładce: Henriette Thim

STRONA 6

Co jest nie tak z... FOR THE LOVE OF WHEELS

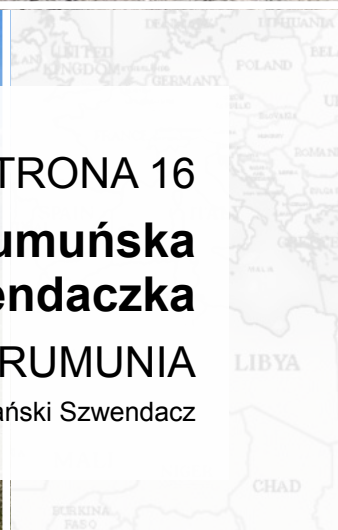
WYWIAD

Autor: Szymon Zobniów



STRONA 16
Rumuńska
Szwendaczka
RUMUNIA

Autor: Poznański Szwendacz



STRONA 28

Kraj, gdzie ich “nie” oznacza nasze “tak”

BUŁGARIA

Autorzy: Mała i Duży w Podróży





STRONA 42

Pod słońcem Toskanii

WŁOCHY

Autor: DomiADV



STRONA 58

World's Largest Female Biker Meet 2022

Wielka Brytania

Autor: ADV Hoppers



STRONA 68

Namiet dla motocyklisty

WARSZTAT PODRÓŻNIKA

Autor: Karolina Kowalska / LifeOnMoto

NEW
ZELAND

FOR THE LOVE OF WHEELS

HENRIETTE, W MEDIACH SPOŁECZNOŚCIOWYCH BARDZIEJ ZNANA JAKO FOR THE LOVE OF WHEELS OD PONAD DWÓCH LAT PRZEMIERZA BEZDROŻA AFRYKI, ODKRYWAJĄC KULTURĘ I TRADYCJE MIEJSCOWEJ LUDNOŚCI. PRZECZYTAJcie JAK ZACZEŁA SIĘ JEJ PRZYGODA.

Zdjęcia: HENRIETTE AKA FOR THE LOVE OF WHEELS
Wywiad przeprowadził SZYMON ZOBNIÓW





Pierwsze, nasze tradycyjne pytanie, jakie były Twoje początki? Od czego się Twoja przygoda z motocyklami zaczęła?

Gdy miałam 23 lata zrobiłam prawo jazdy na motocykl i kupiłam starą Yamahę DT250MX, to takie typowo wojskowy motocykl. Byłam wtedy sama w swojej pasji, nie miałam przyjaciół motocyklistów, nie należałam do żadnych klubów. Może 2-3 lata później mój chłopak także zaczął marzyć o dwóch kółkach. Bardzo go wspierałam i wtedy zaczęłam z nim jeździć na Hondzie CBR1000. Pewnego dnia zobaczyliśmy serial "Long Way Round" o wyprawie motocyklowej Ewana McGregora i Charleya Boormana dookoła świata i pierwsze moje pytanie do mojego chłopaka brzmiało: "Hej, a może też coś zrobimy? Może gdzieś pojedziemy?". I ku mojemu zaskoczeniu, bo nie należał do osób szybko podejmujących takie decyzje, jego odpowiedź była krótka - „Tak”. :) Zaczęliśmy oglądać mapy świata i podjęliśmy decyzję o przejechaniu motocyklem trasy z Alaski do Argentyny. Trzy lata zajęły nam przygotowania do tej przygody, zbieraliśmy przez ten czas finanse, sprzęt kempingowy, inwestowaliśmy w motocykl i w samych siebie. W tym czasie nauczyliśmy się jak naprawić motocykl w trasie, czy choćby zmienić przebitą oponę, odbyliśmy kursy jazdy off-road, staraliśmy się przygotować na każdą ewentualność, na każde zdarzenie w czasie jazdy. I w końcu w 2011 roku odbyliśmy naszą 8-miesięczną podróż, która była wspaniałym epizodem w moim życiu, wiele odwiedzonych krajów, tysiące przejechanych kilometrów, setki poznanych osób. Po powrocie do domu, choć szczęśliwa, byłam także bardzo zmęczona. Zmęczona życiem w podróży, codzienną jazdą.

Mój chłopak wprost przeciwnie, wciąż chciał więcej. Rozstaliśmy się wtedy, choć dalej jesteśmy najlepszymi przyjaciółmi, każde z nas poszło za swoim głosem serca. Ja chciałam odpocząć, on jechać w kolejną podróż w stronę Australii.

To jak to się stało, że znów jesteś w podróży?

Dopiero jakieś 5 lat temu wróciła do mnie tęsknota za życiem na szlaku, za kolejnymi motocyklowymi podróżami. Tym razem nie miałam z kim jechać, więc stwierdziłam, że pojedę sama. Zaczęłam szukać możliwych destynacji, przeglądać mapy świata i byłam przerażona, bo gdziekolwiek bym nie spojrzała wciąż w moje oczy rzucał się jeden kontynent - Afryka. W końcu musiałam pogodzić się z własnymi obawami i zaakceptowałam ten kierunek. Na początku chciałam jechać na Nordkapp, a następnie w dół, na południe, zachodnim wybrzeżem Afryki, aż do Cape Town, a później powrót do Europy przez wschodnią część Afryki. Zaczęłam się przygotowywać lecz nadszedł rok 2020 i nagle cały świat opanował Covid. Pomyślałam sobie "Henriette! Musisz ruszać teraz, nie czekaj nim będzie za późno! Nie będziesz tego żałować!". 1 sierpnia wsiadłam na swoją Hondę CRF250L i ruszyłam w drogę, z założeniem, że nieważne, co się stanie i tak będzie to świetna przygoda. Jak będę musiała dłużej zostać w jakimś kraju to co z tego? Wszędzie można znaleźć fajne trasy motocyklowe. Jak sobie zaplanowałam, skierowałam się w stronę Norwegii i to była naprawdę samotna podróż. Bywało tak, że nie miałam się do kogo odezwać przez kilka dni, nocowałam głównie na dziko, czasami tylko

odwiedzałam supermarkety, aby uzupełnić zapasy jedzenia, bo obostrzenia covidowe zabraniały spotykania się z innymi ludźmi. Dotarłam do Nordkapp i zgodnie z wcześniejszymi założeniami ruszyłam na południe. Mimo, że był Covid, to nie zatrzymywali mnie na żadnej granicy, widziałam, jak były sprawdzane samochody, ale nikt nie chciał sprawdzać samotnej kobiety na motocyklu. Mnie to nie przeszkadzało, bo w jakimś tam stopniu też obawiałam się zachorowania i unikałam kontaktu z innymi ludźmi. Zastanawiałam się tylko jak przy zamkniętych granicach uda mi się dotrzeć do Afryki, ale kiedy dojechałam do Włoch okazało się, że z Genui kursuje prom do Maroka. I prawie mi się udało... prawie, bo niestety na najbliższy prom nie było już miejsc, a przed wypłynięciem następnego, Genua miała stać się czerwoną strefą, w której zabronione zostało jakiegokolwiek podróżowanie. Musiałam "uciekać" na południe Włoch, a następnie na Sycylię, gdzie można było jeszcze się spokojnie przemieszczać. Po trzech tygodniach ponowiłam próbę dostania się na prom z Genui do Maroka i tym razem mi się udało. Nie wiem czy to było szczęście, czy nieszczęście, że dostałam się do Maroka, bo dwa tygodnie później ten kraj także zamknął swoje granice i utknęłam tam z motocyklem na 6 miesięcy... No ale przecież zawsze to nowy kraj, nowe miejsca do zwiedzenia, nowe drogi do przejechania.

Jak wspominałaś jeździsz teraz na Hondzie CRF250L, sama przygotowywałaś motocykl do tej podróży?

Tak, zawsze sama przygotowuję swój motocykl, chcę go poznać jak najlepiej, tak aby nie być niemiłe zaskoczona w czasie podróży z powodu awarii, które nie będę w stanie sama usunąć. Oczywiście są pewne rzeczy, które sprawdza dla mnie mechanik, bo nie na wszystkim można się znać, ale zawsze staram się podglądać jego pracę, aby nauczyć się czegoś nowego. Znam swój motocykl, znam jego dobre i słabe strony, znam wszystkie potrzebne mi w podróży narzędzia do jego naprawy. To wszystko sprawia, że czuję się o wiele pewniej. Znajomość tego, jak powinno się przeprowadzać pewne naprawy w motocyklu niejednokrotnie mi pomogła. Szczególnie tutaj w Afryce, kiedy musisz oddać motocykl do warsztatu, a mechanicy wszystko robią w pośpiechu, rozkładają i składają motocykl w kurzu i piachu, co niekoniecznie jest dla niego dobre. Wtedy trzeba ich czasami poprawić, pokazać co mają wyczyścić przed złożeniem, gdzie posmarować dodatkowo, jak powinni traktować moją Hondę. :) Nie boję się sama ubrudzić rąk, a nawet można powiedzieć, że to czasami lubię.

A co z pozostałymi przygotowaniem? Czy teraz z perspektywy czasu, jak już jesteś w drodze, przygotowałaś się lepiej? Zrobiła coś inaczej?

Nie, wydaje mi się, że wszystko jest tak jak być powinno, moim zdaniem jestem bardzo dobrze przygotowana na taką wyprawę. Pierwsza podróż od Alaski do Argentyny dużo mnie nauczyła, z czego najważniejszą rzeczą jest poznanie własnego motocykla. Drugą sprawą jest to, że każda podróż jest inna, nie da się wszystkiego zaplanować i na wszystko przygotować, ważna jest umiejętność zaadaptowania się do zmieniających okoliczności. Na przykład w Zambii, do której przyjechałam w czasie pory deszczowej, ciężko było robić jakiegokolwiek plany. Drogi mogły być w każdej chwili rozmyte i nieprzejezdne, więc trzeba być elastycznym i otwartym na zmianę swoich planów z dnia na dzień. Ale cała moja wyprawa chyba taka jest, że wymusza na mnie tę elastyczność. Covid i podróżowanie w czasie jego trwania uniemożliwia planowanie



czegokolwiek, nigdy nie wiesz, czy gdzieś nie utknieś na dłuższy czas, jak ja wcześniej w Maroku. Ale też z drugiej strony, te zmiany czasami wychodzą na lepsze. Nie planowałam tak długiej podróży, myślałam, że będę podróżowała o wiele szybciej, a jednak teraz właśnie taka jazda pasuje mi najbardziej. Pozostawianie przez jakiś czas z ludźmi, poznawanie ich, poznawanie ich kultury, zwyczajów i życia codziennego daje mi niesamowitą satysfakcję. Poza tym, to lokalni ludzie, których poznałam i poznaję na codzien coraz więcej, pokazują mi najlepsze drogi czy





miejsca do odwiedzenia, o których istnieniu nie miałam pojęcia i których pewnie bym nigdy nimi nie zobaczyła. Teraz czasami robię dziennie 100 kilometrów i w tym czasie zatrzymuję kilka lub kilkanaście razy, po to tylko, aby spotkać okolicznych mieszkańców, porozmawiać z nimi, dowiedzieć się czegoś więcej o nich i ich życiu codziennym.

A jak ludzie w Afryce reagują na Ciebie jako na kobietę samotnie podróżującą na motocyklu?

Są bardzo zaskoczeni, ale też bardzo mili i zainteresowani moją osobą. Wciąż pytają mnie dlaczego podróżuję sama, czy się nie boję, jak zrobiłam to czy tamto, jak przejechałam tą czy tamtą drogę. Są bardzo ciekawi, ale w taki miły sposób, jakby się o mnie martwili, w żaden sposób nie czuję się zagrożona. I jednocześnie też bardzo dużo mówią o sobie, o swoim życiu, o swoich tradycjach. I czasami nie mogą zrozumieć różnic między ich kulturą, a naszą, europejską. Szczególnie w Afryce ludzi dziwi bardzo to, że nie mam dzieci, nie mogą tego pojąć, bo to jest nie do pomyślenia w ich społeczeństwie.

Na początku podróżowałaś z chłopakiem, teraz podróżujesz sama. Wolisz samotnie jeździć czy też z kimś?

I tak i tak. Lubię jeździć sama, ale też bardzo dużo podróżuję w towarzystwie lokalnych motocyklistów. W Afryce społeczeństwo motocyklistów jest bardzo otwarte na podróżników. Mnie, można powiedzieć, że już zaadoptowali do swojej "rodziny", bo ostatnio jeżdżę od jednego domu motocyklistów do drugiego. Wszędzie jestem przyjmowana z ogromną życzliwością. Na przykład motocykliści z Angoli byli totalnie niesamowici. Angola to kraj, do którego nikt nie podróżuje, tam nie ma campingów, nie ma niczego. Ale w większych miastach są kluby motocyklowe, zrzeszające wspaniałych ludzi, którzy przyjęli mnie w swoich domach i pokazali mi swój kraj w sposób, w jaki nigdy bym go nie zobaczyła jako normalna turystka. Takie osoby spotykam na swojej drodze cały czas i bardzo chętnie z nimi jeżdżę, jak chociażby ostatnio poznana Sonia z Livingston, z którą spędziłam kilka dni zwiedzając Zambię. W Maroko byłam zaproszona na wesele, a później wracając z niego znalazłam świetne górskie drogi, obawiałam się trochę jechać tam sama, więc porozmawiałam ze spotkanymi miejscowymi



chłopakami, czy nie chcieliby mi towarzyszyć na motocyklach. Na motocyklach nie chcieli, ale pojechali ze mną samochodem i przez 5 dni włączyliśmy się po tych przepięknych zakątkach Maroka. Dlatego też ciężko odpowiedzieć na twoje pytanie. Lubię podróżować sama, aby mieć wolność wyboru celu, kolejnego przystanku na swojej drodze, ale lubię też podróżować w grupie, bo ciekawe i wspaniałe osoby można spotkać w każdym kraju, w każdym mieście czy każdej wiosce.

A jak jeździsz sama nie boisz się? Czy to wypadku, czy spotkania z dziki zwierzętami?

Nie. Wypadek może też ci się przydarzyć w domu, zginać możesz w swoim ogrodzie. Zawsze staram się jechać na 80%, nie jeździć po nocy, ani nie zapuszczać się w rejony, które mogą być niebezpieczne. Do tego zawsze dbam o swój motocykl, bo od jego stanu technicznego zależy moje bezpieczeństwo. Miałam lokalizator satelitalny i to była bardzo fajna rzecz, choćby dlatego, że w czasie wypadku zawsze mogłam wezwać pomoc, czy też moi rodzice mogli być spokojniejsi na bieżąco śledząc moją pozycję na mapie. Niestety kilka dni temu go zgubiłam, gdzieś mi pewnie wypadł. Jeżeli zaś chodzi o

dzikie zwierzęta, to oczywiście trzeba być ostrożnym, zawsze może coś się stać, nie tak dawno w miejscu w którym ostatnio nocowałam hipopotam zabił rybaka. Ale i tak uważam, że o wiele bardziej niebezpieczne w Afryce są komary roznoszące malarię niż duże, dzikie zwierzęta żyjące na wolności. Dlatego też zawsze mam przy sobie testy na malarię i tabletki antymalaryczne. Jeżeli masz oznaki gorączki i jesteś daleko od kliniki to lepiej je użyć, bo od tego może zależeć twoje życie.

Planujesz codzienne trasy jak podróżujesz?

Nie, jestem spontaniczna i moim zdaniem jest za dużo pięknych miejsc, które można pominąć, jeżeli jedziesz od punktu do punktu. Owszem mam mapę z pozaznaczanymi miejscami, które chciałabym odwiedzić, jednak robię to po prostu będąc w okolicy. Jednym z takich miejsc, które bardzo chcę odwiedzić jest Jezioro Turkana w północnej Kenii. Jest to miejsce gdzie stykają się trzy kraje: Kenia, Południowy Sudan i Etiopia. Jadąc dookoła jeziora Turkana przejeżdżasz przez wszystkie trzy, ale nie ma pomiędzy nimi żadnych przejść granicznych. Jadąc do nowego miejsca, pytam się lokalnych motocyklistów lub mieszkańców, czy w okolicy







znajdują się miejsca warte odwiedzenia, drogi warte przejechania lub widoki warte zobaczenia. To jest najlepszy sposób. Dowiadujesz się wtedy o miejscach nieopisanych w przewodnikach, na mapach czy w internecie. Owszem, czasami trzeba planować i wtedy to robię, jak na przykład teraz, kiedy jechaliśmy przez Kafue National Park w Zambii musiałam zaplanować całą trasę ponieważ wiązało się to z pozwoleniami na wjazd do parku, pełnego słoni, lwów, bizonów i innej dzikiej zwierzyny.

Jeździsz codziennie? Czy też robisz sobie dni wolne?

Wiele dni wolnych. :) I zapewne dlatego nie męczy mnie podróżowanie. Czasami jadę kilkadziesiąt kilometrów, żeby zostać w jakiejś okolicy przez 6 czy 7 dni. Po czym jadę kolejne, na przykład, 200 kilometrów, żeby zrobić postój na 3-4 dni, i tak dalej. Oczywiście, podczas tych postojów, robię sobie krótkie wycieczki, zazwyczaj z poznanymi miejscowymi motocyklistami, zwiedzając pobliskie atrakcje. Dlatego też moja podróż tak długo trwa, bo odbywa się bardzo powoli. Po jakimś czasie ta podróż stała się tak naprawdę moim życiem. Co jakiś czas musisz się zatrzymać, wypraczyć rzeczy, ogarnąć papierkową robotę, to już nie jest wyprawa, to już jest życie w drodze, a takie życie nie może być szybkie, ale za to jest piękne. :)

Jakieś przyjemne lub nieprzyjemne przygody jakich doświadczyłaś w czasie swoich podróży?

To może zacznę od nieprzyjemnej. Byłam wtedy w Angoli, w hostelu o naprawdę niskim standardzie, a nawet mniej niż niskim. To samo wiadro z wodą służyło do mycia i jako toaleta. Ale nie o tym, rano podjechałam do portu, żeby nakręcić materiał filmowy dla niemieckiej telewizji. Było tam dużo rybaków i mieszkańców, co jest typowe dla afrykańskich portów. Otoczyli mnie i zaczęli zadawać pytania, jak to normalnie bywało. Był tam jeden młody mężczyzna, który na początku wydawał się miły, chciał ze mną zrobić sobie zdjęcie. Po chwili zrobił się natarczywy, zaczął wypytywać o mój paszport, podchodzić do mnie tak, żeby odgrodzić mnie od motocykla. Poczułam się bardzo nieprzyjemnie. Chciałam stamtąd jak najszybciej uciec, przecisnęłam się do motocykla, a on zaczął przeszkadzać mi we włożeniu kasku. Wtedy naprawdę zaczęłam się bać, tym bardziej, że czuć było od niego alkohol. Na szczęście udało mi się w końcu ubrać kask, rękawiczki, odpalić motocykl i odjechać stamtąd, ale sytuacja ta bardzo mnie przestraszyła. Natomiast przyjemnych przygód chyba nie zliczę, prawie każdego dnia działo się coś wspaniałego, coś co zapada w pamięć, jak na przykład jazda po niekończącej się piaszczystej drodze w Namibii. Niebezpieczna, wymagająca, ale z drugiej strony piękna, dająca zastrzyk adrenaliny. Tego dnia czułam się jakby stworzona do jazdy na motocyklu, nawet jazda po piasku była dla mnie prawdziwą przyjemnością. Przejazd tą drogą na zawsze pozostanie w mojej pamięci, bo było to przeżycie, które zapamiętałby każdy motocyklista, takie motocyklowe niebo. Ja nie jechałam, ja tam leciałam i to była ogromna zabawa. :) Poza tym każde spotkanie z

miejscową ludnością przywołuje teraz na myśl wspaniałe, niezapomniane, przyjemne chwile. Poznawanie otwartych, dobrych ludzi w czasie podróży powoduje, że każda chwila przeżyta w ich towarzystwie staje się wspaniałym wspomnieniem.

Na koniec może masz jakieś rady dla naszych czytelników, którzy, jak Ty, chcieliby ruszyć w daleką podróż?

Ufajcie światu, świat jest o wiele lepszy niż wskazuje na to jego reputacja. Oczywiście wszędzie znajdują się jacyś źli ludzie, ale więcej ich znajdziecie w cywilizowanej Europie niż w "dzikiej" Afryce. Nie przejmujcie się niczym, bierzcie swoje motocykle, ubrania, namioty i ruszajcie ku przygodzie. Co ma się zepsuć i tak się zepsuje, co ma pójść źle i tak pójdzie źle, ważne żeby nauczyć się przystosowywać do zmieniających się okoliczności i cieszyć się podróżą i życiem na szlaku. Nie bójcie się rozmawiać ze spotkanymi ludźmi, bądźcie dla nich mili, a oni odwdzięczą się tym samym.

Dziękuję bardzo za wywiad i życzymy Ci bezpiecznych, wspaniałych i niezapomnianych przygód w czasie Twoich podróży.

Dziękuję :)





EUROPA
RUMUNIA



RUMUŃSKA SZWENDACZKA

RUMUNIA - KRAJ, W KTÓRYM WSZYSCY MOTO-
PODRÓŻNICY JUŻ BYLI. A JEDNAK... PRZEZ PONAD 10 LAT
W SIODLE RUMUNIĘ OMIJAŁEM Z DALEKA. WYMÓWEK
BYŁO WIELE. FINANSE, CZAS, RODZINA, LENISTWO.
JEDNAK W TYM ROKU TUPNAŁEM NOGĄ PATRZĄC Z
ZAZDROŚCIĄ NA ZDJĘCIA INNYCH. TRZEBA BYŁO
KONIECZNIE ODHACZYĆ TEN KRAJ ZE SWOJEJ LISTY
DESTYNACJI PODRÓŻNICZYCH. A, ŻE DECYZJE
PODEJMUJĘ SZYBKO, NA WIOSNĘ ZAPADŁA KLAMKA -
JADE!

Tekst i zdjęcia: Mikołaj Szarafiński

EUROPA
RUMUNIA



Zamek Spiski z ekipą



Zamek Spiski

Mimo posiadania moto typu adventure z niezłymi oponami, nie miałem ambicji poruszać się po samych bezdrożach. Chciałem po prostu spędzić kilka dni w siodle, nawijając kilometry. Ponieważ liźnąłem troszkę w życiu zawodowym tematu „organizacja imprez”, doszedłem do wniosku, że sam ułożę całą trasę. Punktami docelowymi były oczywiście Transalpina i Transfagaraska. Trzeba było jednak coś do tego dorzucić. Kilka tygodni później pojawił się ogólny zarys trasy z kilkudziesięcioma punktami. Cieszyłem się jak dziecko. W końcu zobaczę Rumunię. Będę mógł zobaczyć niedźwiadka i przybić pionę z hrabią Draculą.

Podczas przygotowań doszedłem do wniosku, że fajnie będzie się dzielić wrażeniami z wyjazdu z kimś na bieżąco, ale nie poprzez popularne strony social'owe, tylko po prostu na żywo. Dzięki postowi na grupie V-Strom Polska do wyprawy dołączyli Wiesław z Gniezna oraz Darek z Wrocławia. Z Wiesiem znałem się wcześniej, natomiast Darka poznałem dopiero na wyjeździe. Już pierwsze wspólne kilometry potwierdziły, że utworzyliśmy zgraną ekipę.

Pierwszy dzień to zawsze typowa trasa przelotowa. Z Poznania przez Wrocław do Rużomberk na Słowacji i pierwszy zaplanowany nocleg. Do tego pierwsze wspólne piwo. Pierwsze konkretne pogaduchy. I dobrze, bo okazało się, że mój plan był zbyt ambitny na długość posiadanego urlopu. Po trzecim słowackim browcu, cała wycieczka była na nowo rozpisana. Coś w stylu jedziemy, aż się nam nie znudzi. Oglądamy, co jest po drodze. A noclegi się ogarnie.

Następny planowy postój - Satu Mare. Po drodze udało się nam zahaczyć o zamek Spiski. To niezwykła budowla umiejscowiona na skale górującej nad miastem. Powstał na przełomie XI i XII wieku i zajmuje obszar około 4 hektarów. Olbrzymia budowla leży 634 metrów n.p.m. To



Najlepsza pizza w Satu Mare



jeden z największych kompleksów zamkowych w tej części Europy. Obecnie znaczna część zamku jest zniszczona, a jedynie fragmenty murów zostały odbudowane. W 1993 roku obiekt wraz ze swoją okolicą znalazł się na liście światowego dziedzictwa UNESCO. Wewnątrz zamku znajduje się muzeum.

Mimo pięknego obiektu zrezygnowaliśmy ze szczegółowego zwiedzania warowni. Powód prozaiczny -

38 stopni, prażące słońce, a my w pełnym rynsztunku. Pamiątkowa foto i dalej ku wyznaczonemu celowi.

Pod wieczór bez żadnych przeszkód i postojów na granicy dotarliśmy do Satu Mare. Nocleg mieliśmy w centralnym punkcie miasta, więc szybko dotarliśmy na rynek. Zdjęcie przy chyba najwyższym budynku miasta - Ratuszu i czas na jedzenie. Nie wspominać o innych atrakcjach, bo wieczór przyćmiła najlepsza pizza, jaką

do teraz kiedykolwiek jadłem. Pizzeria o magicznej nazwie "Ali-Baba" nie zachęca, ale wierzcie mi - nie ma lepszej pizzy w tej części świata. Choć może po prostu byliśmy głodni.

Rumunia się sama nie odkryje. Wybraliśmy północną trasę w kierunku wesołego cmentarza. Żadna z wycieczek objazdowych do północnej Rumunii nie może odbyć się bez odwiedzenia małej miejscowości Sapanta. Wioska położona jest w górach Marmaroskich, około kilkunastu kilometrów na południe od granicy z Ukrainą. To w niej znajduje się jedna z najdziwniejszych nekropoli Europy - tzw. Wesoły Cmentarz. Drewniane krzyże nagrobne w niebieskim kolorze, wyrzeźbione sceny z życia zmarłego oraz epitafia - często satyryczne i z humorem opowiadają o jego życiu, tak krótko można opisać to miejsce. Pomysłodawcą i twórcą pierwszych „wesołych” nagrobków był cieśla - Stan Ion Pătraș, który zaczął rzeźbić je w takiej formie w 1935 r. O rysunku i tekście, który pojawi się na nagrobku decyduje rzeźbiarz, ale wcześniej stara się on skonsultować z rodziną, by treść jak najlepiej charakteryzowała zmarłego. Dziś takich nagrobków jest tu prawie 1000, a o wyjątkowości miejsca świadczy fakt, że w 1999 roku Wesoły Cmentarz w Săpânța został wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Z cmentarza obraliśmy trasę na południe. Warto wybrać drogę nr 18. Dobry asfalt. Sporo winkli. Można się w granicach rozsądku wyszaleć. I tak powoli zbliżyliśmy się do następnej atrakcji Rumunii z gatunku "must see" - Kopalni soli w Turdzie.

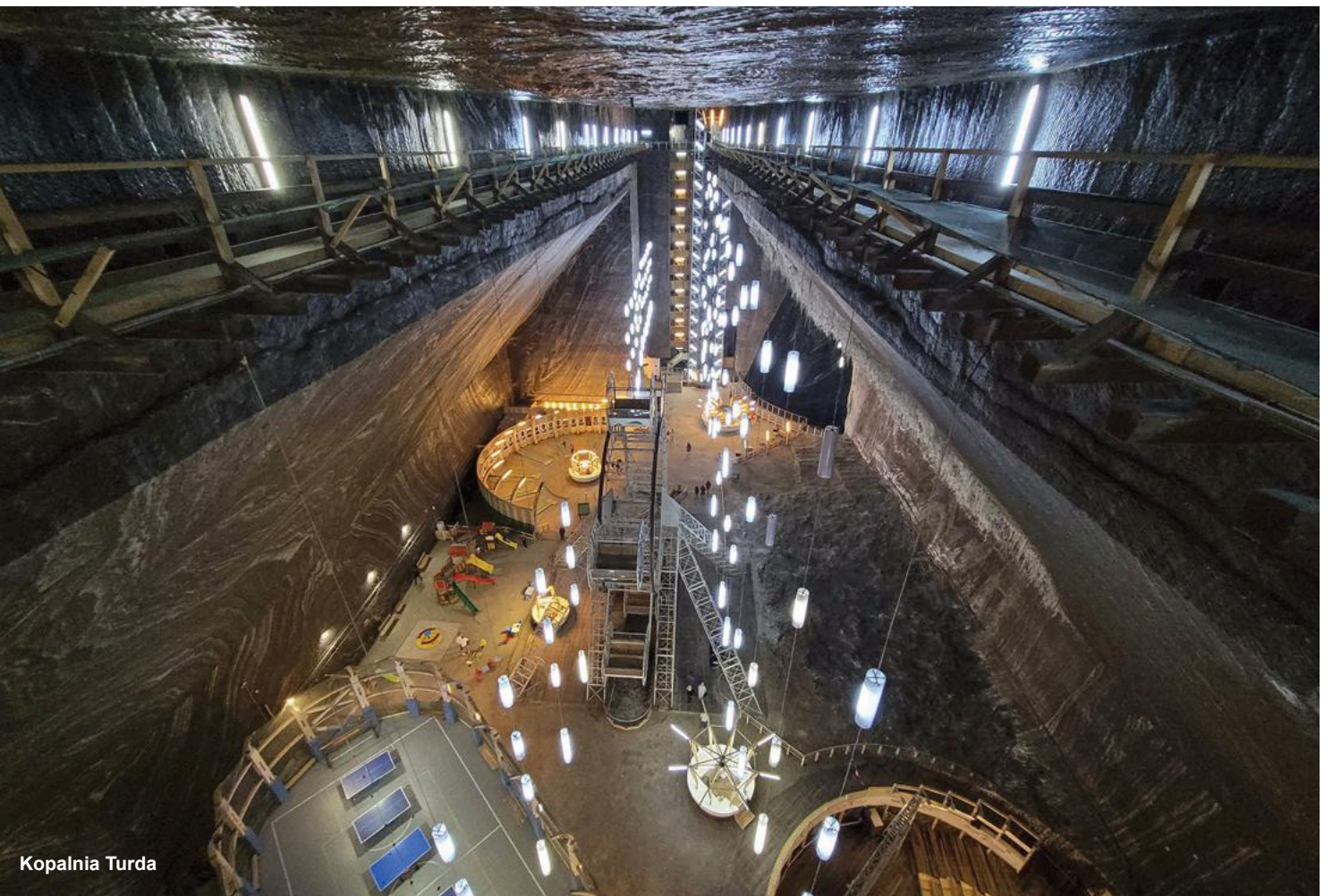
Turda to ważny punkt na mapie Rumunii, ponieważ to właśnie w niej kryją się dwie bardzo znane atrakcje tego kraju. Jedną z nich jest kopalnia soli Salina Turda,



Wesoły Cmentarz w Sapancie



Wesoły Cmentarz w Sapancie



Kopalnia Turda



EUROPA
RUMUNIA





Satu MAre

która jest jedną z najstarszych oraz największych tego typu kopalni w Europie. Sól była tu pozyskiwana już za czasów cesarstwa rzymskiego, a wydobycie zakończono w 1932 roku. Od 1992 roku kopalnia udostępniona jest turystom. Dziś można podziwiać w niej świetnie zachowane wyrobiska i maszyny górnicze, ale miejsce znane jest też z niesamowitego parku rozrywki, który mieści się w ogromnej, głównej komnacie kopalni. Znajduje się tu diabelski młyn, pole do minigolfa, podziemne jezioro, po którym można pływać łódką, amfiteatr oraz wiele innych atrakcji. Pozycja obowiązkowa. Mimo iż sama kopalnia do największych nie należy - robi wrażenie. Proponuję poszukać starego wejścia, od którego biegnie długi, ładnie oświetlony korytarz. Dzień kończymy w Targu Muresz. Udało się nam zabookować fajny pensjonat. Duże pokoje, zamknięty parking, ale takie sobie śniadania. Jednak najważniejszy był basen! W tej

cenie pokoju (120 zł od osoby)- rewelacja. Po całym upalnym dniu na moto ta chwila relaksu była bezcenna.

Z Targu Muresz pociągnęliśmy dalej w kierunku Braszowa. Zamierzaliśmy tam spędzić dłuższą chwilę. Niecałe 30 km na południowy-zachód od Braszowa leży niewielka miejscowość Bran. Pewnie mało kto by do niej zaglądał, gdyby nie znajdujący się tam zamek. Zamek powstał w XIV w., a swą popularność zyskał opowieściami o tym, że mieszkał tam Wład Palownik, który był pierwowzorem hrabiego Draculi. I choć ten miał w warowni przebywać tylko przez kilka dni, to legenda o nim stała się elementem promującym Bran i przyciągającym ogromną liczbę turystów. Owszem, miejscowość jest całkiem malownicza, ale tłumy i strasznie drogie bilety wstępu na zamek (ponad 40 zł za osobę) mogą trochę odstraszać. Mimo wszystko warto odhaczyć ten punkt.



Uliczki w Braszowie



Dojazd do Braszowa trzeba koniecznie zaliczyć drogą 1E. Cudowna trasa z widokiem na miasto. Asfalt najlepszego gatunku. Piękne, dobrze ułożone i szybkie winkle. Minus? Trasa jest tak dobra, że jest tam spory ruch motocyklowy. Jednak zanim dotrzecie do Braszowa warto zatrzymać się na chwilę w Rasnov. Znajduje się tam XIII wieczna cytadela. Początkowo, zbudowana przez Krzyżaków warownia miała chronić najbliższą okolicę przed najazdami Tatarów i Turków. Po tym, jak Zakon został wygnany z Rumunii, cytadela była systematycznie rozbudowywana przez chłopów i mieszczan, ostatecznie stając się pełnoprawnym zamkiem chłopskim. Swoją rolę pełniła do ok. XVIII wieku, kiedy to broń palna zdominowała przemysł wojenny. Obecnie, od kilku lat, cytadela jest w przebudowie (odnowieniu), można tylko obejść mury z jednej strony, ewentualnie podziwiać panoramę miasta.

Sam Braszów zaskakuje. Rumuńskie miasto, które jest po prostu piękne. Główne życie Braszowa skupia się na Rynku, przy którym również udało się nam znaleźć nocleg. Jak to na rynku bywa, także i tu, centralne miejsce zajmuje ratusz z wysoką, 58 metrową wieżą (jego inna nazwa to Wieża Trębaczy). Dookoła piękne XIX wieczne kamienice

z pomarańczowymi dachówkami, które podkreślają jej unikatowy charakter. Nie bez kozery nazywana jest jedną z najpiękniejszych starówek w kraju Drakuli. Jest to miasto, na które spokojnie można poświęcić kilka dni. My mieliśmy raptem kilkanaście godzin.

Po Braszowie rozpoczęliśmy główny punkt wycieczki - trasę Transfogaraską. Jest to jedna z popularniejszych, widokowych dróg w Rumunii. Ma nieco ponad 150 km długości i przebiega przez górskie pasmo Fogarasz. W najwyższym punkcie osiąga 2042 m n.p.m.. Nieopodal jeziora Balea Lac znajduje się tunel, którym droga ta przechodzi na drugą stronę gór. Liczne serpentynty i spektakularne widoki sprawiają, że przejazd Trasą Transfogaraską jest niezapomnianym doświadczeniem. Tutaj też natrafiliśmy na brzegowe stany asfaltu. Od strony północnej piękny wjazd na górę. Od strony południowej zjazd tragicznej jakości drogą. Dla usprawiedliwienia - była to jedyna napotkana część z niższym gatunkowo stanem drogi.

Po niesamowitym dniu z pięknymi drogami Transfogaraskiej dość długo nie mogliśmy zasnąć. Niesamowite wrażenia! A następnego dnia czekała nas



Widok na trasę Transfogaraską

równie piękna (dla mnie o wiele piękniejsza) trasa - Transalpina (67C). Jest ona najwyższą położoną drogą kołową w Rumunii. Przed I wojną światową Niemcy zdecydowali się na rozbudowę drogi ze względów militarnych, następnie król Rumunii postanowił kontynuować prace Niemców. Ułatwiło to transport, przemieszczanie się wojska oraz dotarcie króla do swojej letniej rezydencji. Transalpine nazwano drogą królewską. Później przez lata droga została mocno zniszczona, a jej fragmenty były rozkradane. W 2008 roku powrócono do modernizacji trasy. Na całej długości drogi położono asfalt, a w niebezpiecznych fragmentach ustawiono bariery ochronne. Końcowe prace pomyślnie zakończyły się w 2012 roku. Dzięki temu można w cudownie wolnym tempie pokonywać wspaniałe winkle, jednocześnie rozkoszując się niesamowitymi widokami. Cały dzień zakończył się w miejscowości Deva.







EUROPA
RUMUNIA





Tutaj należy wspomnieć o zamku w Hunedoarze. Obiekt ten uchodzi za najpiękniejszy przykład gotyckiej architektury w środkowej części Europy. Główny dziedziniec jest otoczony kilkoma obiektami - gotyckim pałacem, kaplicą i pomieszczeniami gospodarczymi. Całość okalają mury z licznymi wieżami i bastionami. Całość, mimo, że piękna od strony wizualnej, nie proponuje nic ponadto. Zakres wystaw jest znikomy. Obiekt na zasadzie "fota z zewnątrz" i dalej w trasę.

Czas płynął nieubłaganie. Trzeba było w końcu obrać kierunek na Polskę. Wróciliśmy podobną trasą, ale tym razem chcieliśmy skosztować jeszcze kąpieli w węgierskim Miskolcu. Niestety, temperatura sięgająca powyżej 40-41 stopni skutecznie na wykończyła. Po przybyciu do Miskolca brakowało nam sił na dalsze atrakcje. Następnego ranka stwierdziliśmy, że każdy już pomknie niezależnie, prosto do domu. Skutkiem tej decyzji było ponad 850 km w siodle w ciągu 1 dnia.

Piękna przygoda, wspaniali towarzysze podróży, 3616 km na moto. Mnóstwo zdjęć, filmów. Poznałem nowych ludzi, zyskałem nowe doświadczenia. Wyjazd ten uzmysłowił mi, że muszę poświęcić temu krajowi więcej czasu. Pod kątem turystyki ma on naprawdę wiele do



zaoferowania. Dodatkowo wciąż nie ma tam zbyt wielu turystów, w efekcie panuje tam spokój, pozwalający w pełni cieszyć się pięknem odwiedzanych miejsc. Dzięki temu, że Rumunia jest relatywnie tania, pobyt w niej może być naprawdę ekonomiczny (na cały wyjazd

ze wszystkimi wydatkami poszło ok. 3000 zł).

Rumunia to kraj, który kryje jeszcze wiele tajemnic. Nowych punktów do odwiedzenia mam kilkadziesiąt. Warto podróżować, zwiedzać, doświadczać.



POZNAŃSKI SZWENDACZ

Pod tym nickiem kryje się Mikołaj Szarański. Szwenda się tu i tam samotnie lub z ekipą. Na moto, pieszo, 4x4 lub czymkolwiek innym. Na swoim fanpage'u dzieli się relacjami ze swoich podróży małych i większych po Polsce i świecie.





EUROPA
BULGARIA



KRAJ, GDZIE ICH „NIE” OZNACZA NASZE „TAK”

BULGARIA TO NIE TYLKO PIASZCZYSTE PLAŻE MORZA CZARNEGO. TERENY WYZYNNIE I GORSKIE ZAJMUJĄ 60 % KRAJU. NASZYM PLANEM BYŁO PRZEJECHANIE PRZEZ JEJ ŚRODKOWĄ I POŁNOCNĄ CZĘŚĆ, NA KTÓREJ LEŻĄ GÓRY STARA PŁONINA RAZEM Z PASMEM KOTLIN ZABAŁKANSKICH.

Tekst i zdjęcia: MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY





EUROPA

BULGARIA



Twierdza Belogradczik

Podróż przez Rumunię urozmaiciliśmy sobie przejazdem drogą 66A z Lupeni do Cerna Sat objeżdżając jezioro Acumularea Cerna. Niestety warunki drogowe zmusiły nas do zmiany trasy i dojechaliśmy do miejscowości Cloșani. Planując nasze trasy korzystamy z map google lub mapy.cz. Na gogle maps droga 66a zaznaczona jest na żółto, na mapy.cz w ogóle jej nie ma. W rzeczywistości to

kamienista droga przez las z błotnymi odcinkami. Najpierw było miło- leśny trakt, kamienista dróżka. Minęło nas nawet kilku motocyklistów, więc droga była wypatrzona nie tylko przez nas. W pewnym momencie ci, którzy nas mijali zawrócili. Okazało się, że jest "trochę" błota i ich KTM i GS niespecjalnie tego błota pragną na szosowych oponach. Musieliśmy podjąć decyzję- błoto lub powrót. Droga powrotna byłaby

okropna więc nie wchodziła w grę. A błota jak się okazało było może ze 150 metrów. Za to treściwie 150. Nie próbowałam nawet próbować przejechać więc obydwa motocykle przeciągnąć musiał Duży. Udało mu się bez żadnej przewrotki, ale obydwoje wyglądaliśmy na konkretnych brudasów. Później było jeszcze trochę kałuż wielkości Bałatonu. Na serbską stronę przejechaliśmy Bramą Dunaju i dotarliśmy do



Park Kambinite, Sofia



Pivnica Radosavljević, Serbia

EUROPA
BULGARIA



Wjazd na Kalim Dam, najwyższej położoną zaporę w Bułgarii





Monastyr Ryiski, Bułgaria

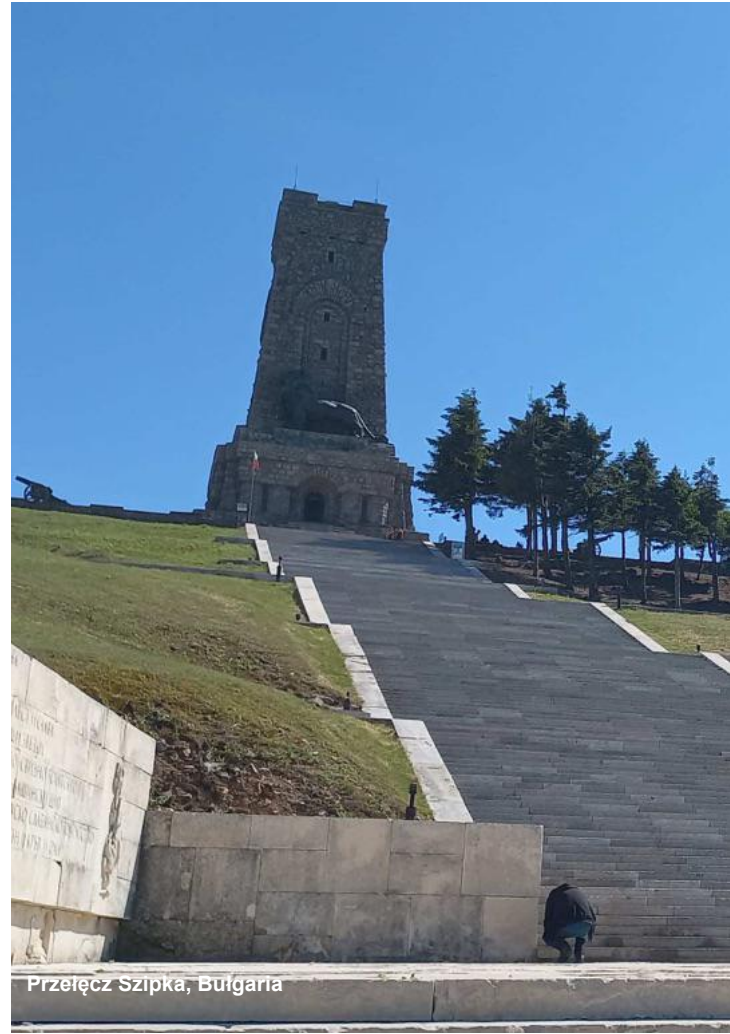
starej winnicy o nazwie Pivnice Radosavljević - Ljubina pivnica- na słonecznym wzgórzu ulokowano kilkanaście domków pełniących rolę piwnic na wino. Specyficzny mikroklimat sprawia, że nawet w środku dnia w piwnicach była przyjemna temperatura. Gospodyni poczęstowała nas kolacją złożoną z domowych produktów a wieczór uczciliśmy tutejszym winem. Do Bułgarii wjechaliśmy na małym przejściu w miejscowości Bregowo.

Pierwsze miejsce, które zobaczyliśmy w Bułgarii to Twierdza Belogradczik. Twierdza została wkomponowana w skały, które stały się naturalnym umocnieniem fortecy. Przechodziła ona przez ręce Bułgarów i Turków a w 1885 została ostatni raz wykorzystana w trakcie konfliktu pomiędzy Serbią i

Bułgarią. Cały kompleks ma ponad 10 tys. metrów kwadratowych a formacje skalne o czerwonym kolorze zabarwione rudą żelaza ciągną się jeszcze długo wzdłuż trasy do Sofii, w której mamy zaplanowany nocleg. Droga prowadzi przez Przełęcz Petrohan. Ponieważ nie znaleźliśmy żadnej restauracji, postanawiamy rozbić naszą wycieczkową kuchnię na brzegu zbiornika wodnego, który znajduje się na szczycie na wysokości 1410m n.p.m. Grzejemy wodę i patrzymy jak z nad lasu zaczyna sunąć na nas gęsta, biała mgła. Obraz rodem z horroru. Nie widziałam jeszcze chmur pędzących z taką prędkością. Zanim zdążyliśmy zaparzyć herbatę, z chmur zaczyna pokapywać. W ciągu kilku chwil zaczyna mocno lać. Pakujemy się byle jak i wsiadamy na motocykle z nadzieją, że wyprzedzimy deszcz. O naiwni my ! Leje



Luk Wolności na Przełęczy Trojańskiej, Bułgaria



Przełęcz Szipka, Bułgaria



Twierdza Wielkie Tynowo



nam przed dwie kolejne godziny a do hotelu docieramy kompletnie przemoczeni. Zdziwiony recepcjonista patrząc na kałuże, które robiliśmy mówi, że u nich pokropiło kilkanaście minut i to wszystko.

Rano, jeszcze przed śniadaniem jedziemy do parku Kambinite, w którym można obejrzeć ponad 100 dzwonów różnej wielkości. Kompleks powstał z okazji Międzynarodowego Roku Dziecka, który był ustanowiony w 1979 roku. Aby uczcić to wydarzenie w parku zbudowano pomnik w kształcie okręgu i umieszczono w nim dzwony z wszystkich państw, których dzieci brały udział w wydarzeniu. Na środku parku stoi prawie 40 metrowy pylon z 7 dzwonami, które w określonych godzinach grają melodię. Pylon uważany jest za największy instrument perkusyjny w Europie. Największy jest dzwon bułgarski ważący 1300 kg a najstarszy pochodzi z 9 wieku. Na niektórych dzwonach

można zagrać.

Żegnamy Sofię i jedziemy do Rylskiego Monastyru. Jest to największy bułgarski monastyr założony w X wieku przez mnicha, cudotwórcę i uzdrowiciela o nazwisku Rylski. Centrum obiektu stanowi świątynia z przepięknymi złoconymi ukazującymi sceny biblijne i postacie świętych. Po zwiedzaniu monastyru, zostawiamy bagaż w hotelu i jedziemy na Kalim Dam. Jest to najwyższej położona zapora wodna w Bułgarii, wys. 2400 n npm. Kamienista droga wiedzie przez las a niesamowicie stromy podjazd był bardzo trudny. Nie udało nam się dotrzeć do celu - połacie śniegu nie pozwoliły na dalszą jazdę. Trafił nam się za to nowy bułgarski znajomy, który już drugi raz chciał zdobyć górę i drugi raz musiał zrezygnować kawałek przed szczytem. Utknął swoim motocyklem w błocie i nie mógł z niego wyjechać. Miał naprawdę dużo szczęścia, że się trafiliśmy. Droga nie jest zbyt uczęszczana a chłopak



o, Bulgaria





mógł naprawdę długo czekać na pomoc. Później jeszcze raz spotkaliśmy się z nim w Warnie.

Kierujemy się w stronę Przełęczy Trojańskiej obejrzeć Łuk Wolności, pomnik postawiony w 1980, aby oddać część wszystkim, którzy walczyli za wolność Bułgarii w latach 1878-1944. Ma wysokość 37 metrów a wjechać trzeba na 1630 m, aby pod nim stanąć. Przejeżdżamy przez Kazanlyk – zwany Doliną Róż. W maju przez 3 tygodnie dolina zmienia się w jedną wielką różaną plantację. Kwiaty pozyskiwane z krzaków przerabiane są na olejki różane, służące jako baza do wyrobów kosmetycznych. Aby uzyskać 1 litr olejku potrzeba 3,5 tony płatków. My niestety spóźniliśmy się chwilę i róże zostały już zebrane. Za to w ilościach hurtowych wszędzie rośla lawenda a zapach przyprawiał o zawrót głowy

Z Kazanlyku niedaleko już do Przełęczy Szipka i Buzłudzy, które odwiedzamy drugi raz. W XIX wieku na Przełęczy Szipka odbyły się 4 wielkie bitwy, w których zginęło ponad 10 tys. żołnierzy. Aby upamiętnić te wydarzenia, na szczycie ustawiono Pomnik Wolności. Spod pomnika rozpościera się fantastyczny widok na całą przełęcz. Zjeżdżamy z góry i za moment wspinamy się na kolejną. To Buzłudża- sięgający 1441 m szczyt górski. W 1891 roku u podnóża zwołano tajne zebranie, na którym zapoczątkowano ruch socjalistyczny w Bułgarii. Aby upamiętnić to wydarzenie na szczycie postawiono monument, który stał się symbolem socjalizmu. Budynek przypomina UFO a obok niego stoi pylon o wysokości 75 m z czerwoną gwiazdą na szczycie. W latach 80-tych można było wjechać windą na jego szczyt. Podświetlona czerwona

gwiazda widoczna była w Rumunii i na brzegu morza egejskiego w Grecji. Budowa obiektu trwała 7 lat, pracowało przy niej ponad 6000 robotników a później 20 największych bułgarskich artystów dekorowało przez 18 miesięcy wnętrza. Byliśmy tutaj kilka lat temu w drodze do Turcji. Wtedy był tylko strażnik, który w dzień pilnował obiektu. Dziś budynek nadal stoi zamknięty dla bezpieczeństwa na wielkie kłódki ale w środku trwa zabezpieczanie fresków i malowideł. Jedziemy dalej w stronę Morza Czarnego, przez Wielkie Tyrnowo - miasto na 4 wzgórzach, sięgające historią do trzeciego tysiąclecia przed naszą erą. W Szumen idziemy pod pomnik Twórcy Państwa Bułgarskiego. Monumentalne rzeźby przedstawiają najważniejsze postaci w historii państwa, poczynając od chana Asparucha. Do pomnika prowadzi 1300 schodów.



15 Wejscie do jaskini Lalomitei



Полуостров Калиакра



Dokładnie tyle lat dzieli moment powstania państwa Bułgarskiego i dzień, w którym udostępniono pomnik zwiedzającym. My podeszliśmy od strony parkingu więc schody na szczęście nie były nam potrzebne. Monument składa się z 8 brył o wysokości 70 i szerokości 140 metrów. Kolejny stop przypadł w Warnie, gdzie jedziemy pod pomnik Przyjaźni Bułgarsko-Sowieckiej, zbudowany w 1979 roku. Pomnik powstał w 1979 roku, był pięknie oświetlony a działacze składali pod nim kwiaty. Po 1989 roku popadł w ruinę, ukradziono wszystkie elementy z brązu a monument odszedł w zapomnienie. W 2001 miasto się nim zajęło i może nie jest piękny, ale przypomina o historii. Kolejny punkt to Jeździec z Madary, skalny relief z VII wieku, wpisany na listę UNESCO. Jedziemy dalej do Aładży, gdzie oglądamy średniowieczny monastyr wykuty w 40 metrowej skale wapiennej. Można zobaczyć cele mnichów, kaplice czy





EUROPA
BULGARIA





pomieszczenia, w których trzymano zwierzęta.

Ostatnim punktem jest półwysp Kaliakra z 70-metrowym klifem i tajemniczymi kamiennymi drzwiami. Według legendy w czasie najazdu Turków na półwyspie zgromadziło się 40 dziewczyc. Dziewczyny broniąc swojej godności wolały rzucić się ze skały niż zostać pojmane do haremu. W maleńkiej kaplicy świętego Mikołaja znajdującej się zaraz obok kamiennych drzwi, zapalamy świeczkę w naszych stałych intencjach.

Wyjeżdżamy z Bułgarii, robimy stopa w Vama Veche. Wracamy do domu, ale po drodze wjeżdżamy w góry Bucegi, aby zobaczyć jaskinię Lalomitei i wbudowany w nią maleńki kościółek. Wejście do jaskini znajduje się na wysokości 1530 m n.p.m. Trasa udostępniona do zwiedzania ma 400 metrów. W niektórych miejscach sufit jest tak nisko, że nawet ja muszę się schylać. Ostatnim nocleg znajdujemy w Oradea a wieczorem zwiedzamy jej stare miasto.

Kilkukrotnie daliśmy się nabrać na różnice wynikające z innego wyrażania aprobaty czy negacji. Pytamy mijanych ludzi o drogę, pokazujemy mapę i wskazujemy palcem, gdzie chcemy jechać. Pytamy, czy to możliwe. Kiwają głowami a my rozumiemy „nie”, kolejna trasa i kolejne „nie”. Dopiero po kilku takich potaknięciach przypomnieliśmy sobie, że w Bułgarii ludzie zgadzając się z nami kiwają głową zupełnie odwrotnie niż jesteśmy do tego przyzwyczajeni.

Zrobiliśmy 4000 km w ciągu 12 dni, ale nie o ilość przejechanych kilometrów nam chodzi, ale o to co po drodze widzimy i kogo na niej możemy spotkać. I tym razem znów udało nam się nawiązać znajomości, które mogą być krótkotrwałe, ale mogą też pozostać na dłużej z pożytkiem dla obu stron. Mijane widoki, obejrzone pomniki, smaki potraw zostaną z nami do kolejnego wyjazdu. A na te mamy mnóstwo pomysłów.



Góry Bucegi

MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



Mała i Duży w Podróży – od 5 lat wspólnie cieszą się każdym dniem spędzonym na motocyklach. Nieustannie cierpią na notriphobię – lęk przed tą chwilą, gdy nie będą mieli zaplanowanej kolejnej podróży. Współpracują – on wymyśla kierunek wyjazdu i planuje trasy, ona ogarnia wizy i noclegi. Dla nich trasa jest mniej ważna niż ludzie, których można na niej spotkać. Ich motto to „Nie odkładamy marzeń, odkładamy NA marzenia”.





EUROPA

WŁOCHY



Arai
HELMET
Tour-X4

forjjan

Arai
HELMET
16
17
RAJ PAŁU
MOTOKUB
MONTENEGRO
RO
IZI meeting 2010
MOTOTRASA
AKADEMIA ENDURO
AF

PL PCH
05 WS

PASO SREBRO
TWIERDZA
SREBRNA GÓRA
POLAND
MOTOCYKLISTA



POD SŁOŃCEM TOSKANII

POMYSŁ NA TOSKANIE, POWSTAŁ W NASZEJ GŁOWIE JUŻ KILKA LAT TEMU, W PRZYPADKU KAROLINY MIAŁA TO BYĆ SENTYMENTALNA PODRÓŻ DO PRZESZŁOŚCI, W MOIM KOLEJNE MIEJSCE NA MAPIE EUROPY, O KTÓRYM MARZYŁEM BY ODWIEDZIĆ NA MOTOCYKLU. DECYZJA ZAPADŁA – ROK 2022 RUSZAMY.

Tekst i zdjęcia: DOMIADV



EUROPA

WŁOCHY



Plan zakładał podróż przez Niemcy i Austrię do Włoch. Swoją podróż rozpoczęliśmy 9 czerwca br.

Po śniadaniu kierunek Monachium, Fussen (Zamek Neuschweinstein) i dalej mijając Austrię dotarliśmy do Włoch. Żeby nie było zbyt pięknie, już drugiego dnia pojawiły się problemy. W okolicach Monachium zauważyliśmy wyciek paliwa. Mając na uwadze, że chwilę wcześniej tankowaliśmy, uznaliśmy, że motocykl jest przelany i ruszyliśmy dalej. W okolicach Fussen po odwiedzeniu pierwszego serwisu wiedzieliśmy już co się dzieje, to awaria pompy paliwa, na której pojawiło się mikropęknięcie. Niestety nie uzyskaliśmy pomocy w Niemczech, więc jechaliśmy dalej. Dojechaliśmy do Prato allo Stelvio zmęczeni i zdenerwowani. Pojawiły się obawy, co dalej?! Kolejnego dnia rano podjęliśmy decyzję, że ruszamy na Stelvio, a potem zobaczymy... Stelvio to najwyższa przejezdna



przełęcz we włoskich Alpach wschodnich, przejazd SS38 to czysta przyjemność! Całość ma długość około 50 km, natomiast jej najtrudniejszy odcinek 25 km i zawiera 48 ekscytujących zakrętów. Widoki są niesamowite, na zawsze pozostające w pamięci i my to potwierdzamy. To miejsce, o którym marzy każdy motocyklista. Awaria pompy nie dawała nam jednak spokoju i postanowiliśmy poszukać serwisu, który byłby w stanie pomóc. Serwisy informowały, że czas oczekiwania na nową część to 5 dni. Byliśmy przerażeni, mając na uwadze fakt czekających nas kolejnych ponad 700 km tego dnia. I wtedy trafiliśmy na serwis w Bolzano...i stał się cud, okazało się że jest podobny motocykl na serwisie i właściciel zdecydował by odsprzedać nam pompę. Cała wizyta trwała około godziny, pracownicy byli niesamowicie pomocni. Po godzinie



EUROPA

WŁOCHY

motocykl był gotowy do jazdy. Kamień z serca...wtedy już nic nie było w stanie popsuć naszych planów, niesamowita radość i wzruszenie! Jedziemy dalej :) Nasz punkt odpoczynku tego dnia to Riva del Garda, gdzie dojechaliśmy w godzinach wieczornych.

Następnego dnia wyruszyliśmy przepiękną SS45bis, by po chwili zjechać w Strada della Forra - drogę SP38. Droga ta znajduje w

Lombardii, w prowincji Brescia, po lewej stronie jeziora Garda, łączy Tremosine z Pieve di Churchilla została nazwana ósmym cudem świata. Ma 10 km długości, jest kręta, wąska, urokliwa, bardzo wymagająca, prowadzi przez wąwozy, strome zbocza i skalne tunele. Gwarantuje cudowne doznania, malownicze widoki i niezapomniane

wspomnienia. Marc Foster, reżyser „007 Quantum of Solace”, wybrał właśnie to miejsce aby nagrać fragment filmu ze słynnym agentem Bondem!

Kolejne kilometry to kierunek Toskania. Nasza baza znajdowała się w miejscowości Quercegrossa, nawiasem mówiąc bardzo dobra miejscówka zważając na to, że wszystkie atrakcje, które zdecydowaliśmy się



zobaczyć, znajdowały się w promieniu 80 km. No i co tu dużo mówić, to była miłość od pierwszego wejrzenia. Zauroczyły nas rozpościerające się dookoła zielone wzgórza porośnięte winnicami i gajami oliwnymi, samotne kamienne domy z drewnianymi okiennicami, znajdujące się na każdym kroku średniowieczne miasteczka, bajecznie kręte drogi czy też słynne szpalery cyprysów. Ale po kolei...

Pierwszy dzień w Toskanii zaplanowaliśmy na odpoczynek, ale już po południu poczuliśmy powiew nudy i wyruszyliśmy w pierwszą trasę...zdecydowaliśmy się zobaczyć mało znany obiekt, jakim jest opactwo San Galgano. Miejsce nieco oddalone od utartych szlaków zdecydowanie zasługuje na chwilę uwagi. Dojedziemy do niego drogą SP441. Po zostawieniu motocykla na

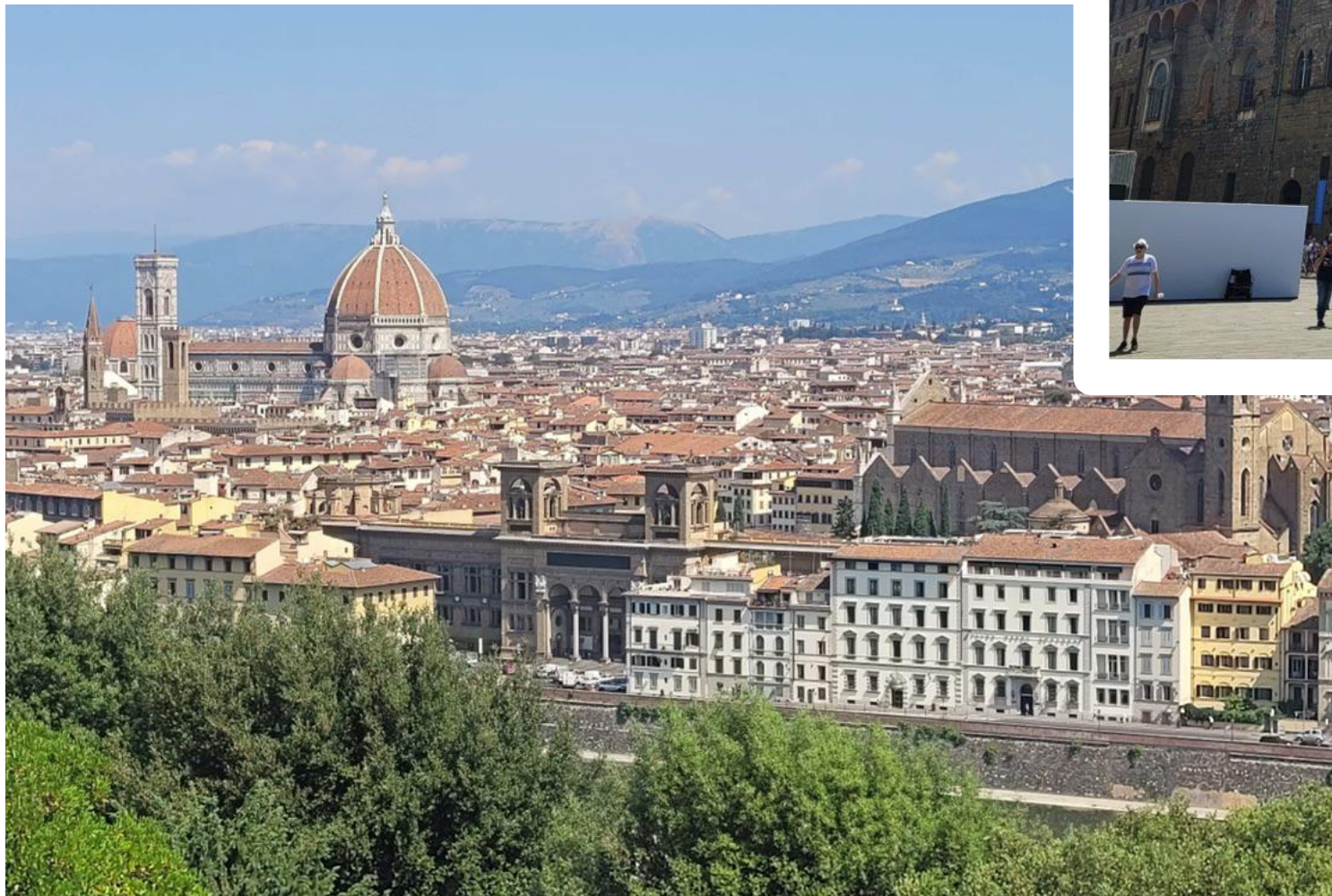
parkingu i krótkim spacerze przywitał nas długi szpaler roślących cyprysów prowadzący do porzuconego kościoła bez dachu. Historia tego miejsca sięga roku 1148, kiedy to urodził się Galgano Guidotti, rycerz uznany po śmierci za świętego. Opactwo, zbudowane w stylu gotyckim, było ważnym ośrodkiem religijnym, ale w roku 1329 w związku z klęską głodu zaczęło podupadać. Ostatecznie w XV w wyniku





EUROPA

WŁOCHY





film „Gladiator” Ridleya Scotta. Dolina rozciąga się na południe od Sieny, jej krajobraz charakteryzuje się łagodnymi wzgórzami przecinanymi licznymi drogami obsadzonymi smukłymi cyprysami. Jako pierwszy punkt obraliśmy sobie Podere Belvedere położone przy drodze SP146, bardzo rozpoznawalne miejsce, przede wszystkim dzięki licznym obrazom i pocztówkom, na których się znajduje. Następnie droga doprowadziła nas do Capella della Madonna di Vitaleta, charakterystycznej samotnej kapliczki z XVI w. znajdującej się pośrodku pola. Dookoła rozpościerał się iście sielankowy widok, m.in. na wygasły wulkan Monte Amiata (1734 m n.p.m). Następnie udaliśmy się w okolice Pienzy, by zobaczyć słynną drogę Gladiatora. Miejsce to znajduje się kilkaset metrów w dół doliny idąc od kamiennego kościoła romańskiego z XII w. Pieve dei Santi Vito e Modesto a Corsignano. W tym niepozornym małym kościółku miał miejsce chrzest Papieża Piusa II i Piusa III.



licznych rabunków, zostało całkowicie opuszczone i popadało w ruinę. W XVIII w. w wieżę kościelną uderzył piorun, w wyniku czego spadający dzwon doszczętnie uszkodził dach budynku. Znajdujący się w szczerym polu obiekt, którego jedynym dachem jest niebo, robi niesamowite wrażenie.

Kolejny dzień – Poniedziałek poświęciliśmy na poznanie najpiękniejszej tokańskiej doliny, jaką jest Dolina Val d’Orcia (wpisana na listę UNESCO), w szczególności na odwiedzenie miejsc, w których nagrywano kultowy





EUROPA

WŁOCHY

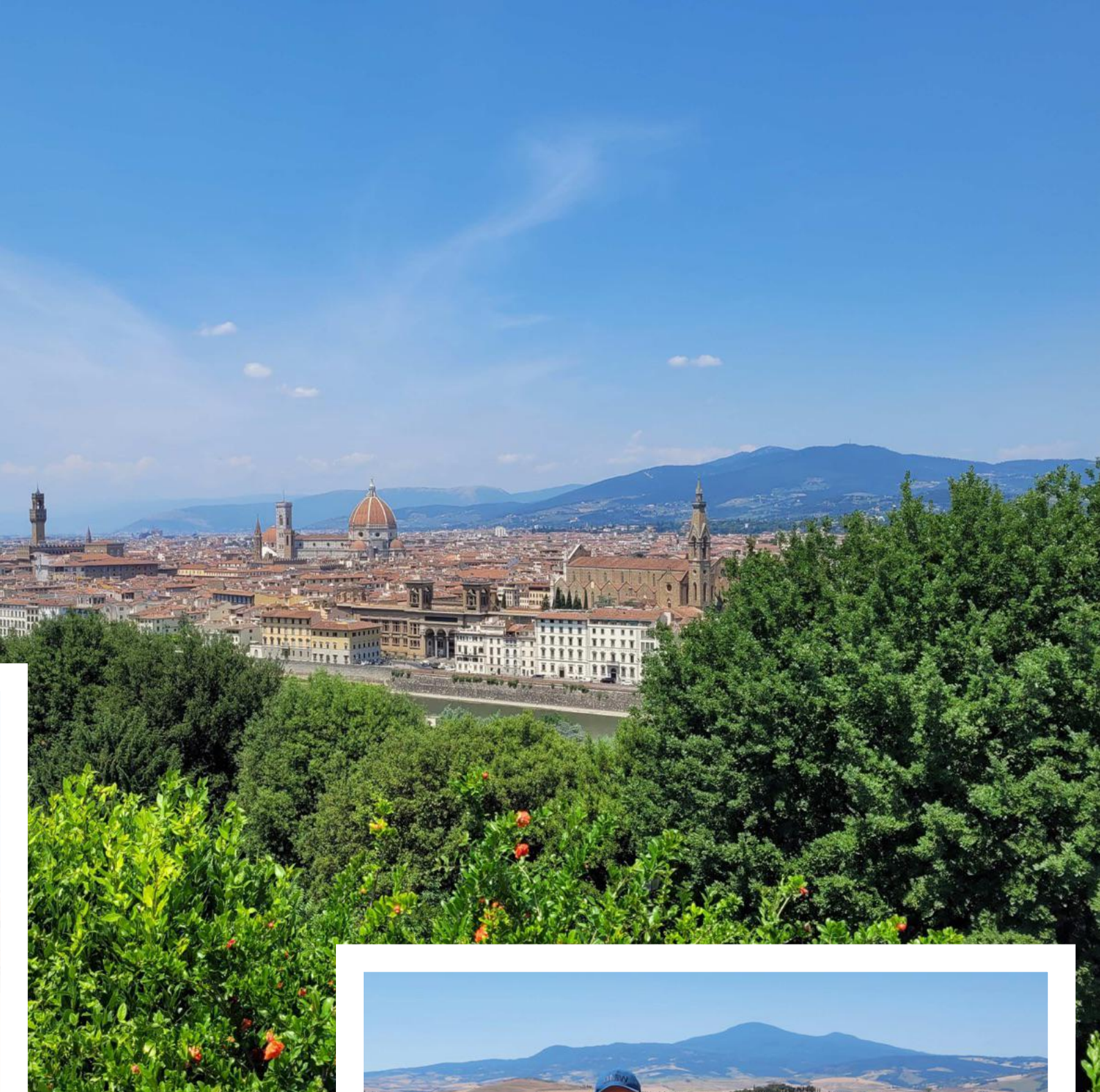
Kolejnym punktem, który bardzo pragnęliśmy zobaczyć podążając śladem Maximusa, to cyprysowa droga prowadząca do Agroturystyki Poggio Covili przy drodze SR2. Widok obłędny zarówno z bliska jak i z okalających wzgórz.

Na koniec dnia zostawiliśmy sobie perelkę, miasteczko Pienza. Początkowo była to mała wioska, która około sześćset lat temu dzięki hojności ówczesnego papieża Piusa II zmieniona została w miasto idealne. Papież pragnął zaspokoić swoją wrażliwość artystyczną i w tym celu zatrudnił słynnego architekta Bernardo Rosselliniego. Powstał wówczas znajdujący się tam Główny plac Piazza Pio II,

Pałac Piccolomini oraz główna ulica Corso Rosselino. Miasteczko, wpisane w roku 1996 na listę UNESCO.

Wtorek poświęciliśmy na poznanie Sieny i San Gimignano. Siena to miasto zwarte i przyjemne do zwiedzania. Przed setkami lat rywalizowała z Florencją o miano najważniejszego miasta Toskanii. Motocykl zaparkowaliśmy na krytym parkingu tuż przy starym mieście. Kilka minut spaceru wąskimi brukowanymi średniowiecznymi uliczkami zaprowadziło nas na Piazza del Campo, charakterystyczny ceglany plac w kształcie muszli otoczony gęstą zabudową zabytkowych kamienic, którego posadzka opada w dół w stronę Palazzo





Publico. Plac słynie z tego, iż dwa razy do roku podczas imprezy pod nazwą Palio di Siena odbywają się na nim wyścigi konne. Po pysznej kawie udaliśmy się nieco dalej, aby zobaczyć Katedrę Santa Maria Assunta.

Następnie wyruszyliśmy do San Gimignano. Miasteczko położone w otoczeniu wzgórz Val d'Elsa, w połowie drogi między Sieną a Florencją, zwane często „Średniowiecznym





EUROPA

WŁOCHY



Manhattanem” ze względu na liczne wieże znajdujące się w nim. Jest jednym z najlepiej zachowanych średniowiecznych miast Europy, pierwotnie słynnych wież było aż 72, dziś pozostało zaledwie 14. Pierwsze dokumenty, w których można doszukać się wzmianek o miasteczku, datowane są na X w. Na zwiedzanie San Gimignano

wystarczą dwie godziny, tyle aby przejść główną ulicą, odpocząć chwilę przy Piazza Duomo, zjeść najlepsze lody na świecie przy Piazza della Cisterna. Tak niewiele, a tak dużo by na zawsze zachować to cudowne klimatyczne miejsce w pamięci.

Podczas naszej podróży nie mogło zabraknąć Florencji. Jako miejsce postoju wybraliśmy Piazzale

Michelangelo. Wybór tego miejsca to świetna decyzja, ponieważ jest on położony na wzgórzu i od samego wjazdu oczarował nas widok na całe miasto, jak z najpiękniejszej pocztówki. Spacerem udaliśmy się do historycznego centrum przechodząc kolejno przez słynny Ponte Vecchio (Most Złotników), Piazza della Signoria wraz z Palazzo Vecchio, Piazza del Duomo







EUROPA

WŁOCHY





wraz z Katedrą Santa Maria del Fiore i Kościoł Santa Croce. Miasto, jako kolebka renesansu zachwyca bogactwem sztuki, architektury i historii.

Ostatnie dni pobytu postanowiliśmy odwiedzić Monteriggioni i Volterrę. Pierwsze miasteczko położone jest między Sieną a Colle di Val d'Elsa na

malowniczych wzgórzach porośniętych winnicami i gajami oliwnymi. Otoczone spektakularnym murem obronnym, a jego autentyczne zabudowania pochodzą z XIII w. Jest tak malutkie, że na jego obejście wystarczy kilkanaście minut. Warto zajrzeć będąc przejazdem, aby poczuć klimat dawnych czasów i nacieszyć wzrok

piękną okolicą.

Volterra z kolei jest znacznie większa, położona 555 m n.p.n. „została zbudowana przez Etrusków już w VIII w. p.n.e., natomiast w IV w. n.e. otoczono ją murami obronnymi. Zwana jest miastem wiatru i alabastru. Najbardziej charakterystycznym budynkiem, a jednocześnie





EUROPA

WŁOCHY

najstarszym ratuszem w całej Toskanii, jest zbudowany z kamienia Palazzo dei Priori. Przechadzając się uliczkami miasta czuć ducha przeszłości. W swojej historii miasto było m.in. pod panowaniem Imperium Rzymskiego, a pozostałością po tym okresie jest antyczny Teatro Romano. Autorka Stephenie Meyer umieściła tutaj akcję drugiej części swojej sagi o wampirach „Zmierzch”.

Czas naszej wyprawy nieubłaganie dobiegał końca...

Toskania pozostanie w naszych sercach na zawsze, chcielibyśmy tu wracać, by zobaczyć więcej. Miejsca, które odwiedziliśmy to tylko ułamek tego, co ma do zaoferowania. A ma naturę, kulturę, sztukę i oczywiście



pyszną kuchni....

Wracając zupełnie przypadkiem udało nam się zaliczyć jeszcze jedną malowniczą trasę prowadzącą przez przełęcz położoną w południowym Tyrolu - Passo di Pennes (2211 m n.p.m.). Droga SS508 jest niezwykle widowiskowa, stroma i kręta, miła odmiana dla nudnej autostrady.



DOMIADV



DomAdv - to Dominik Micek bankowiec, miłośnik motocykli i podróży. Bloga traktuje jako swego rodzaju pamiętnik z wyjazdów motocyklowych. Ostatnio mocnym wsparciem w podróży jest jego żona Karolina - motocyklistka, miłośniczka średniowiecznych miasteczek Italii.





EUROPA

WIELKA BRYTANIA



WORLD'S LARGEST FEMALE BIKER MEET 2022

RELACJA ZE SPOTKANIA NAJWIĘKSZEJ NA ŚWIECIE GRUPY MOTOCYKLISTEK. PATRZĄC NA IŁOŚĆ UCZESTNIKÓW I ATMOSFERĘ TAM PANUJĄCĄ, NA PEWNO JESZCZE NIE RAZ ZOSTANIE POWTÓRZONE.

Tekst i zdjęcia: ADV Hoppers



TRIUMPH

CELEBRATING
1 MILLION
MOTORCYCLES



EUROPA

WIELKA BRYTANIA





Powiedzieliśmy sobie – nigdy więcej zaplanowanych spotkań... ale tego nie mogliśmy pominąć. Zaproszeni przez motocyklistkę, która gościła nas w ramach społeczności bunk-a-biker zdecydowaliśmy się dołączyć do wydarzenia bijącego światowy rekord w

liczbie motocyklistek na jednym spotkaniu i spróbować porozmawiać z organizatorkami.

Na kilka dni przed spotkaniem, udało nam się namówić jeszcze jedną motocyklową podróżniczkę na udział w biciu rekordu i dzień wcześniej spotkaliśmy się w

okolicach fabryki Triumphu w Hinckley, gdzie cała impreza się odbywała. Kiedy pojawiliśmy się na miejscu, byliśmy zaskoczeni liczbą motocyklistek czekających w kolejce, żeby się zarejestrować. Cały podjazd był wypełniony dumnymi kobietami, cierpliwie czekającymi, żeby dostać



swój numer i przyczynić się do pobicia rekordu.

Parking zapelniał się różnymi motocyklami – od customowych trajek, przez motocykle adventure i sportowe, a nawet skutery. Co za widok! Przechodząc się między rzędami maszyn mogliśmy podziwiać prawdziwą pasję do motocykli – co było jedną z rzeczy, którą organizatorki chciały wyraźnie zmanifestować.

Kolejną kwestią godną uwagi, była olbrzymia rozpiętość wiekowa uczestniczek – od nastolatek, po kobiety dobrze po siedemdziesiątce, co znowu pokazało, że pasja motocyklowa nie ma wieku.

Gdy skończyliśmy podziwiać te wszystkie fantastyczne maszyny, przyszedł czas na sprawdzenie co słycać na stoiskach ustawionych pod fabryką. Oczywiście główna scena należała do Triumpha, jako gospodarza imprezy. Ale były też inne, np. policji, odpowiadającej na pytania dotyczące ruchu drogowego, przepisów i jazdy motocyklem. Były stoiska z informacjami o kursach doszkolających, podróżach czy z odzieżą dla motocyklistek. Jedno ze stoisk gościło Blood Bikers – organizację zrzeszającą motocyklistów - wolontariuszy, którzy „na sygnale” transportują krew między szpitalami a bankami krwi. Blood Bikers było też jednym z beneficjentów zbiórki





EUROPA
WIELKA BRYTANIA





przeprowadzonej wśród uczestników. Drugą organizacją było Air Ambulance – również z sektora ratunkowego, niestety często powiązanego z motocykлизmem. Atmosferę podgrzewała muzyka na żywo, kawa, herbata i przysmaki z food trucków.

W końcu udało nam się złapać wiecznie zabiegane organizatorki – Nimi i Sherrie, które w ramach grupy Moto Advisor wspomagają motocyklistki. Znalazły dla nas chwilę i wytłumaczyły, o co w tym wszystkim chodzi. Całą rozmowę możecie zobaczyć na załączonym filmie. W skrócie – ich celem jest pokazanie motocyklowemu światu, że nie należy on tylko do mężczyzn, i że kobietom należy się uwaga. I że producenci muszą zacząć brać pod uwagę rosnącą grupę kobiet - motocyklistek wprowadzając kolejne produkty na rynek. Ponadto zdradziły nam, że nie był to ostatni event, który zorganizowały i że będą wciąż angażować się w wydarzenia promujące kobiety w motocykлизmie. Poprzednia edycja wydarzenia zgromadziła 1332 motocyklistki. Tym razem było ich 1549. Udało się też zebrać 9000 GBP, dla Blood Bikers i Air Ambulance.

Nimi i Sherrie – świetna robota! Życzymy Wam powodzenia i realizacji wszystkich przyszłych pomysłów!



ADV HOPPERS

ADV Hoppers to międzynarodowa para motocyklistów i miłośników przygód: Agata Dudek i Joris De Poortere. Aktualnie w podróży dookoła świata, której przebieg można śledzić na blogu i w mediach społecznościowych.





EUROPA

WIELKA BRYTANIA







WARSZTAT PODRÓŻNIKA

NAMIOT DLA MOTOCYKLISTY

NAMIOT

DLA MOTOCYKLISTY

Tekst i zdjęcia: Karolina Kowalska / Life On Moto



WARSZTAT PODRÓŻNIKA

Przy okazji przygotowań do wypraw motocyklowych wielu z nas szuka nowego sprzętu campingowego. Zazwyczaj rozglądamy się za minimalistycznymi rozwiązaniami, dbając o każdy kilogram bagażu, bo przecież nasze motocykle nie mają ładowności oraz pojemności ciężarówki, kampera czy nawet samochodu osobowego. Sami, przygotowując się niedawno do naszej motocyklowej podróży dookoła obydwu Ameryk, bardzo szczegółowo staraliśmy się zbadać temat spania pod namiotem.

JAKIE MAMY RODZAJE KONSTRUKCJI NAMIOTÓW?

Chyba warto zacząć od kilku słów na temat konstrukcji namiotów turystycznych, bo już samo zapoznanie się z rodzajami dostępnych namiotów, ich zaletami i wadami, częściowo ułatwi nam wybór. Ze względu na konstrukcję wyróżniamy namioty tunelowe, kopułowe, geodezyjne, 2Y, ze stelażem zewnętrznym lub wewnętrznym i różną budową przedsonka. Poniżej krótkie opisy najbardziej popularnych z nich.



Namioty typu kopułowego są konstrukcjami samonośnymi. Co oznacza, że po rozłożeniu namiot stoi sam bez odciągów i śledzi i można go przenieść bez demontowania. Jest to bardzo istotne, jeśli planujemy biwakowanie w miejscach, gdzie grunt jest bardzo twardy albo mialki lub po prostu taki, który uniemożliwia wbicie śledzi. Konstrukcja kopułowa sprawia, że namioty tego typu są odporne na podmuchy wiatru, co w niektórych regionach świata jest dość problematyczne. Sami, jeżdżąc po Islandii, widzieliśmy jak wiatr łatwo może położyć namiot, chociaż wtedy to wiało naprawdę porządnie. :) Niewątpliwym minusem namiotów kopułowych jest na pewno dostępna przestrzeń użytkowa, która jest mocno pomniejszona przez skośne ściany namiotu.

Namioty geodezyjne są również konstrukcjami kopułowymi, ale zostały wzmocnione dodatkowymi pałkami, które powodują, że takie namioty są bardzo solidne i odporne na podmuchy wiatru. Z uwagi, że namioty geodezyjne to głównie namioty ekspedycyjne, są też dość niskie i rozłożyste,



skonstruowane tak, żeby jak najlepiej trzymały się podłoża w ekstremalnych warunkach. Te dodatkowe pałki jednak dodają też im kilogramów.

Namioty tunelowe wymagają starannego rozłożenia, bo od tego zależy ich stopień wod- i wiatroszczelności. Wszystkie odciągry muszą być dobrze ponapinane, śledzie solidnie wbite, co wymaga niestety czasu. Dodatkowo, przed rozłożeniem trzeba wybrać dobrze miejsce, bo ewentualne przenoszenie będzie wiązało się z rozkładaniem namiotu od początku. Namiotu tunelowego nie rozbijemy też na każdym podłożu, co jak dla nas, jest jego największą wadą i w zasadzie dyskwalifikuje wszystkie namioty o tej konstrukcji, mimo niewątpliwego plusu, jakim jest miejsce w środku. Tutaj optymalna wysokość namiotu jest na całej jego długości i nie jest pomniejszana przez skośne







ściany jak w przypadku namiotów kopułowych.

Namioty na bazie dwóch liter Y(2Y) to połączenie typowego namiotu kopułowego z namiotem tunelowym, taka konstrukcja hybrydowa. Dzięki czemu otrzymujemy więcej przestrzeni użytkowej niż w kopułowym, a zastosowanie mniejszej ilości pałaków powoduje, że takie namioty są zazwyczaj bardzo lekkie. Tego typu konstrukcję znajdziemy w ultralekkich namiotach MSR Hubba Hubba NX lub Naturehike Cloud Up.

JEDYNKA, DWÓJKA CZY TRÓJKA? JAK DOBRAĆ ROZMIAR?

Jeśli chodzi o namiot dla motocyklisty to najlepiej wybrać namiot o jeden numer większy, niż przewidywana liczba osób w nim nocujących. Tą extra osobą będą nasze bagaże, które fajnie byłoby gdzieś schować – kurtka, spodnie, kask czy tankbag. O ile kask przypięty do motocykla na noc ujdzie, to upychanie na siłę motocyklowych ciuchów, albo co gorsza – zostawianie ich na noc na motocyklu, to średnie rozwiązanie. My

swego czasu próbowaliśmy udowodnić sobie, że damy radę spać w namiocie 2-osobowym, który był naprawdę świetny, ale po miesiącu codziennego w nim spania, namiot trafił do szafy, a my zamówiliśmy odpowiednik 3-osobowy tego samego namiotu. Oczywiście są osoby, które stawiają na totalny minimalizm, którym nie przeszkadza nawet spanie pod tarpem, ale dla odrobiny własnego komfortu, warto mimo wszystko pomyśleć o większym namiocie, mając z tyłu głowy rzeczy, które będziemy chcieli do niego zapakować na noc.

SEZONOWOŚĆ NAMIENTÓW

Sezonowość to kolejne ważne kryterium podziału namiotów. Mogą być całoroczne, 2- lub 3-sezonowe. Namioty letnie będą zazwyczaj lżejsze z uwagi na wykorzystanie większej ilości materiałów meshowych i do tego bardziej przewiewne, więc nie będziemy się w nich gotowali podczas upalnych, letnich nocy. 3-sezonowe są chyba najbardziej popularne i uniwersalne, natomiast zimowe będą nieco cięższe i nierzadko są wyposażone w dodatkowe fartuchy śnieżne,

pozwalające obsypać namiot śniegiem, dodatkowo go zabezpieczając przed wiatrem. Zastanowienie się, kiedy i w jakich warunkach będziemy biwakowali, na pewno ułatwi nam wybór, bo jeśli nie myślimy o rozbijaniu namiotu późną jesienią lub wczesną wiosną, to namiot całoroczny lub 3-sezonowy nie będzie nam potrzebny. Zaoszczędzamy w ten sposób pieniądze i nie obciążamy naszego motocykla zbędnymi kilogramami.

Z PRZEDSIONKIEM CZY BEZ?

Naszym wymarzoną namiotem był taki, który miał mieć dość miejsca w sypialni, przedsionek z podłogą na tyle przestronny, żeby w nim usiąść i na spokojnie ugotować obiad w deszczowe dni, w mniej deszczowe na tyle pojemny, żeby zmieścić nasze kufry i cały sprzęt. A do tego samonośny, lekki i taki, który nie zrujnuje naszego budżetu. Jeśli ktoś ma podobne marzenia to od razu powiemy – nie da się. Wszystkie namioty, które mają duży przedsionek nie należą do lekkich i zazwyczaj nie są też samonośne. Często polecany przez motocyklistów jest Korsyka III Fjord Nansen.

Przestronny z naprawdę imponującym przedsonkiem, ale my nie mogliśmy sobie pozwolić na namiot, który wymaga odciągów i nie rozstawimy go wszędzie z uwagi na jego konstrukcję tunelową, a do tego jeszcze waży sporo, bo 5 kg. Z konstrukcji samonośnych polecany jest również czeski namiot – Hannah Set 3, ale ten również do lekkich nie należy, w różnych specyfikacjach jego waga waha się od 4,5-4,9 kg, więc dużo, a poza tym ten model, jest obecnie wycofywany z produkcji.

Duży przedsoniek fajna rzecz, ale już przestaje być taki fajny, kiedy okazuje się, że jego posiadanie niestety znacząco zwiększa samą wagę namiotu i rozmiar po spakowaniu. Idąc na kompromis, zostały nam namioty z małym przedsonkiem (lub dwoma, w zależności od modelu). Te zupełnie bez przedsonka odrzuciliśmy, bo naprawdę fajnie jest chociaż schować gdzieś buty, niekoniecznie pachnące fiolkami po tygodniach drogi. W kilku modelach namiotów np. Naturehike P-Series lub Big Agnes Copper Spur Bikepack, znaleźliśmy bardzo ciekawe rozwiązanie pozwalające z przedsonka, przy użyciu linek lub kijków, zrobić zadaszenie nad wejściem do namiotu. Ogólnie, to jest w czym wybierać, jeśli chodzi o namioty z małymi przedsonkami, ważne, żebyście zastanowili się czy w ogóle chcecie przedsoniek i jeżeli tak, to jaki przedsoniek w Waszym przypadku się sprawdzi.

JAK TO JEST Z TĄ WODOODPORNOŚCIĄ ?

Szczerze mówiąc, to myśląc o namiotach na samym początku, zupełnie pomijaliśmy aspekt ich wodoodporności, a liczby podawane przez producentów nic nam nie mówiły.

Wychodziliśmy z założenia, że namioty są wodoodporne na tyle, żeby dały radę w deszczową noc. No i to założenie się sprawdza w większości, ale co, jeśli ten sam namiot będzie stał w deszczu dzień w dzień? Co jeśli pojedziemy do Skandynawii, gdzie deszcze potrafią nie ustępować tygodniami? Co jeśli trafimy na porę monsunową, gdzie nie tylko deszcze są problemem, a niustająca wilgoć w powietrzu? I w tym momencie zaczęliśmy szukać informacji, co oznaczają te

parametrach 3000 mm. Teoretycznie, bo to wszystko zależy jak poprawnie rozłożymy nasz namiot i zadamy o poprawne napięcie wszystkich linek i odciągów. Decydując się na namiot o słabszych parametrach możemy spodziewać się, że może zacząć nam przemakać. Jednak należy pamiętać, że woda przesiąka nie tylko przez podłogę, dlatego też renomowane firmy zazwyczaj wyposażają swoje namioty w podłogę znacznie wytrzymalszą i bardziej



magiczne liczby podawane przez producentów. :)

Wodoodporność, czyli wysokość słupa wody to wskaźnik, który wyraża wytrzymałość materiału na ciśnienie wody. Im będzie on wyższy, tym więcej nasz namiot wytrzyma. Teoretycznie tkanina o parametrach 1500 mm słupa wody jest już wystarczająco odporna, by przetrwać duży deszcz. Żeby zapewnić sobie suchość w namiocie w każdych warunkach powinniśmy wybrać tkaninę o

wodoodporną niż tropik, nawet do 10000 mm słupa wody. Jest to również związane ze zużywaniem się materiału, który po pewnym czasie traci swoje właściwości, a podłoga jest elementem najbardziej narażonym na zużycie.

My wybierając namiot na naszą podróż przyjęliśmy, że interesuje nas wartość nie mniejsza niż 3000 mm słupa wody i nie większa niż 5000. Dlaczego nie więcej? Im większa wodoodporność materiału, tym tkanina jest bardziej sztywna, ciężka i





podatna na rozerwania. Mniejsza elastyczność tkaniny to mniejsza wytrzymałość na wiatr, zwłaszcza na boczne wiatry. Kupując namiot tylko na letnie wakacje w południowej Europie, wybieralibyśmy z przedziału od 1500-2000 mm.

Co jeszcze warto wiedzieć o wodoodporności namiotów? Parametry parametrami, ale ważna jest też technologia wykonania. Dla przykładu, namioty MSR, na pierwszy rzut oka, nie cechują się wysokimi parametrami wodoodporności, ale zastosowana w nich technologia DWR (Durable Water Repellent) powoduje, że są znacznie wytrzymalsze na wodę niż mogłoby się wydawać, patrząc na czyste parametry. Także, przed zakupem warto też po prostu poczytać o konkretnym produkcie, który wybieramy.

NA CO JESZCZE WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ?

Pewnie niejednokrotnie słyszeliście, że dobry namiot dla motocyklisty to taki, w którym można najpierw rozbić tropik, a później podwiesić sypialnię. Takie namioty nazywane są dwupowłokowymi lub dwuwarstwowymi i na pewno docenicie ich funkcjonalność, kiedy przyjdzie Wam biwakować w deszczu. Rozkładanie namiotu zazwyczaj zaczyna się od sypialni, bo jest po prostu łatwiej, ale jeśli warunki są niesprzyjające to posiadając namiot dwuwarstwowy można zacząć od tropiku i nasza sypialnia i wnętrze namiotu pozostanie suche. Namioty jednopowłokowe mają zintegrowany tropik i sypialnię, dzięki czemu są bardzo lekkie i małe po spakowaniu, jednak kiepsko sprawdzają się w deszczu i chłodniejszych klimatach. Na letni wyjazd na południe Europy – idealny, jednak jeśli w planach mamy np. Skandynawię,

dwupowłokowy będzie lepszy.

Ilość wejść do namiotu i ich rozmieszczenie. Niby mało istotna sprawa, ale wyobraźcie sobie sytuację, gdzie jedzie razem ze swoją połówką pod namiot, który ma tylko jedno wejście od strony długiego boku namiotu. Siłą rzeczy jedna z osób, żeby wyjść na zewnątrz, będzie musiała przejść nad drugą, co niekoniecznie jest fajne w środku nocy. Dlatego najczęściej projektanci namiotów umieszczają wejście od strony głowy albo od strony obydwu boków, co ma dodatkowy plus, bo można je rozpiąć i zrobić fajny przewiew. Najczęściej, ale nie zawsze i warto również o tym pamiętać.

ROZMIAR, WAGA I CENA

I na samym końcu dochodzimy do tego, co chyba wszystkich najbardziej interesuje – rozmiar, waga i cena. Prawda jest taka, że jeśli zależy nam na bardzo lekkim i pakownym namiocie dla motocyklisty, musimy zapłacić więcej niż za zwykły turystyczny namiot, którego wielkość nas nie obchodzi, bo i tak wylądzuje w bagażniku samochodu. Niestety w ultralekkich namiotach, stosowane są już zupełnie inne technologie, które

powodują, że takiego namiotu nie kupimy za bardzo niskie kwoty. Nas osobiście zachwycił namiot MSR Hubba Hubba NX, z którego mieliśmy okazję korzystać podczas jednego z wyjazdów na Bałkany. Lekki, łatwy w rozkładaniu, samonośny z podpinaną sypialnią w razie deszczu. Wszystko super, ale jednak cenowo dość mocno obciąża podróżniczy budżet, dlatego szukaliśmy innych rozwiązań.

W końcu, po długich poszukiwaniach idealnego namiotu, zdecydowaliśmy się na NatureHike CloudUp 3. Przetestowaliśmy go dość dobrze na Islandii, gdzie warunki pogodowe nie należą zbyt do sprzyjających i dał radę, jednocześnie nie rujnując naszego budżetu.

Oczywiście, każdy z nas ma swoje doświadczenia z namiotami i swoje typy, wymagania i różny budżet. Dlatego, na naszym blogu, który znajdziecie pod adresem: <https://lifeonmoto.com>, zrobiliśmy porównanie polecanych przez innych motocyklistów namiotów. Uwzględniliśmy w nich cenę, wagę, rozmiar przed i po rozłożeniu i ilość przedsińków. Czyli tak naprawdę wszystko, co jest niezbędne podczas wyboru namiotu dla motocyklisty.



KAROLINA KOWALSKA

Plecaczek z dość krótkim, kilkuletnim stażem. Mimo, że wcześniej turystyka motocyklowa nie leżała w jej zainteresowaniach, to odkąd poznała Szymona, razem podróżują i prowadzą bloga <https://lifeonmoto.com>. Teraz nie może doczekać się kolejnego sezonu motocyklowego. Cały czas myśli też o zrobieniu prawka, chociaż nigdy nie ma czasu na dokończenie rozpoczętego kursu. To ona wybiera kierunki, zaznacza punkty na mapie i szuka coraz nowszych destynacji. Introwertyczka i marzycielka, która kocha koty, wino i przyrodę.



ROAD OF ADVENTURE



POPZEDNIE NUMERY ZNAJZIECIE NA
[HTTPS://ROADOFADV.COM](https://roadofadv.com)



ZOSTAŃ PATRONEM ROAD OF ADVENTURE



PATRONITE