



En conducción nocturna, la altura de la óptica de tipo semiblindado con lámpara 12 V 55W (Hi/Lo), favorece su funcionalidad y eficacia anulando gran parte de las sombras derivadas de la deformación del firme.

Pero tan importante como ver es ser vistos, y en esto Kawa también ha hecho sus deberes con los elementos

de señalización; intermitentes, luz trasera y de frenos (12 V 0,5/3,7W -LED).

CAMINO DE LIBERTADES

Permitidme que pueda relajar mis pensamientos, permitidme este espacio para esta dichosa alma de motero que cuando se sube en motos con conceptos semejantes, conceptos de funciona-

lidad y libertad, resucita con más fuerza que nunca y bien creo que la Kawa, bien merece un honorable reconocimiento... ¡que buen vasallo si tuviera buen señor!... y todo por 7.399 €... así entregué la Versys, quedando en mí el fuego de un deseo ¡volver aprobarla de nuevo!...

Juan Carlos Toribio Ramos



MOTOS
GATOS
 CONCESIONARIO OFICIAL
YAMAHA
 Taller - Reambios - Financiacion

XSR1300
R6
TMAX
FAZER

Gama completa Moto y Scooter

XT
SR

Plaza del Dr. Lozano, 14
 28038 Madrid
 Telfs.: 91 552 13 08 - 91 551 56 26
 Fax : 91 552 07 82
 Recambios Telf./Fax 91 5019324

>> moto prueba



**Recuerdos,
nostalgias y
funcionalidad
en nuestros días**

OSSA Super Pioneer 250

ALGO DE HISTORIA

Orfeo Sincronic S.A. (OSSA) nacería de la mano de la familia catalana Giró para la fabricación de material sonoro, pero la guerra civil destrozaría estas intenciones familiares y poco después de finalizar la contienda, el técnico, proyectista y piloto Sebastián Nadal, recibiría el encargo de la creación de una motocicleta de 125 que vería la luz en versión prototipo, en la primera feria de muestras de Barcelona.

Así empezaba una historia de sueños y logros que no podrían superar la crisis que salpicaba a toda la industria nacional a finales de los 70 y a pesar de los apoyos económicos del gobierno de la época, en 1985, para tristeza de todos, cerraría definitivamente sus puertas.

La moto que hemos sometido a la prueba en esta ocasión, es una estupenda Super Pioneer 250 del año 75, resultado de la proclamación de OSSA como campeona de España de T.T. en 1974 y con un merecido segundo puesto un año después, siempre pilotada por Antonio Marsinyach en la categoría hasta 175 c.c.

En 1976, saldría a la luz una versión renovada de suspensiones, frenos, car-

burador, motor, escape, guardabarros y color blanco, siendo su última reforma en 1979, con un particular color verde.

En 1977, la Pioneer 250 costaría algo más de 650 € (108.834 pts), aunque de segunda mano rondaba los 300 €... ¡si ya!... y yo tenía 12 años y mi padre, de vez en cuando, me daba un paseo en una Sanglas 400, mientras me moría por una Mobylette Campera (aquella SP-95R) de tercera mano, como la del cartero.

Pero el poder de OSSA quedaba perfectamente constatado en la estadística de mercado de la época. En julio del mismo año se matricularon en España 4.694 motocicletas de las que 524 eran OSSA, encontrándose tan solo sobrepasada por Bultaco (1.204), Montesa (942) y Vespa (577) de las poco más de 25 marcas existentes.

EL ASFALTO, LEJOS DE SU OBJETIVO

Lejos de los diseños integradores actuales, la primera impresión es de "ir sobre la moto", pero debo recordar que eso son cosas del pasado, hasta mi vieja Suzuki GS1000G del año 85 planteaba un estilo ergonómico similar, de tal forma que el piloto de hoy y la moto de

ayer se encuentran distantes en los conceptos y costumbres.

Manuel de la Iglesia, dueño de la "Pioneer", aportó a mis escasos conocimientos consejos muy válidos para su uso y disfrute.

El ritual de la puesta en marcha empezaba al punto de la mañana, mientras, el Sol observaba expectante el antiguo protocolo. Abrí los grifos (dos, uno a



DATOS DE LA PRUEBA

Kilómetros realizados	515 Km
Carretera	430 Km
Campo	85 Km
Consumo medio	8,1 %
Autonomía media	155 Km

cada lado del depósito para evitar fallos de alimentación, derivados de la subdivisión parcial del citado depósito, que se apoya sobre el chasis), algo de cebado (integrado en el carburador), hasta ver la gasolina descender por el exterior de la "cubeta" y una decidida patada... pocas veces no respondió al primer intento... el ruido es ensordecedor para ser una moto de calle y la rabia con la que el motor se aceleraba me retornaba al año 86, entre aquellas muchas mañanas por los campos madrileños con unas, algo más evolucionadas, OSSAS Dessert.

Me acerque al grupo de compañeros que me esperaban con sus nuevas Yam, BMWs, Hondas, etc... la sorpresa fue mayúscula, expectación, corrillo y comentarios entre los que no podían faltar un... "este está más pa ya que pa ca"... claro, era lógico, la OSSA pretendía salir a su ritmo por carreteras comarcales y de montaña (de esas que las administraciones se olvidan en su mantenimiento)... tomamos un café y hablamos de las motos de antes, que lamentablemente casi hemos olvidado y que han conseguido que la moto sea como es ahora.

Llegó la hora de la verdad, que si arranca una Yamaha, una Honda, una BMW, otra Yam... zas, patada con energía y todo el mundo a girar la cabeza... esa era la OSSA y su "don de gentes".

Nos enfrentamos a unos primeros tramos rectos, el aire me azota perfectamente y por el lado que le da la gana (claro, la moto es una moto de T.T. ahora "enduro"), pero eso no importa. A medida que se aumenta el ritmo y los kilómetros, ya circulando a unos 100 km/h, las vibraciones en las muñecas y muslos anestesian mis extremidades, perdiendo cierta sensibilidad (a velocidades superiores, la situación se convertía en escandalosa), no obstante todo soportable ¡bonitos recuerdos!.

Me dejan el último en espera de una oportunidad, una oportunidad que no tardaría en llegar de la mano del esperado cambio de configuración y estado de la vía.

Buen asfalto, carretera estrecha y curvas de 30, 40 y 50 km/h en descenso... ligera, rápida en los cambios de dirección, con apenas frenos, excesivamente blanda de horquilla y algo dura de amortiguadores posteriores, empezó a mostrar su valía en un escenario dónde más de uno circulaba algo incómodo.

Pronto la OSSA solicita paso que es cedido ante el asombro del resto de millonarias monturas.

Cierto es que te permite lujos para los años que han pasado, lujos que entran dentro del cuadro de lo divertido y ritmos que no permiten queja de otros moteros que te sigan, pero su parte ciclo dista en mucho del desarrollo tecnológico actual y esto tiene un precio en la conducción.

La suspensión delantera con barras de 35 mm y recorrido de 21 mm se hace blanda, hundiéndose hasta el final en las apuradas de frenada. No obstante la conducción en trazados curvos tiene truco. Evitamos brusquedades e improvisacio-



PRODUCTOS DE PROTECCION, S.L. - POL. IGELTZERA, PAB. C7 - 48610 URDULIZ - VIZCAYA
TEL: 94 676 12 22 - FAX: 94 676 47 24 - www.oj-atmospheremetropolitane.com - oj-atmosphere-metropolitane@sarenet.es



Security Tech Germany



ABUS IBERICA, S.L. - Pol. Igeltzera, pob. C5 - 48610 URDULIZ
Tlf: 94 676 55 54, Fax: 94 676 47 24 - www.abus.es - info@abus.es

>> moto prueba**DATOS TÉCNICOS DE LA OSSA SUPER PIONEER 250**

Vehículo homologado con fecha 30 de enero de 1975

Motor 2 Tiempos

Carrera y diámetro 60 y 72 mm

Cubicaje 244 c.c.

Carburador Amal de 32 mm. de diámetro.

Compresión 12 : 1

Potencia máxima 17,6 CV. A 6.300 r.p.m.

Par máximo 2,32 mkg. A 4.900 r.p.m.

Cambio 5 velocidades

Encendido Volante magnético Moto-plat electrónico

Lubricación Mezcla en depósito combustible al 2 o 3 %

Puesta en marcha Pedal.

Frenos Tambor Delantero y trasero de 150 mm. Ancho 30 mm. de simple leva.

Ruedas 3.00 x 21 y 4.00 x 18

Capacidad del depósito 13 l.

Tara 97 kg

Masa máxima autorizada 257 kg

Distancia entre ejes 1.392 mm

Anchura máxima 880 mm.

Longitud total 2.080 mm

Altura máxima 890 mm.

Longitud total 2.080 mm

Altura máxima 890 mm.

Altura mínima sobre el suelo 270 mm

Peso en vacío 93 kg.

Transmisión primaria y secundaria Por cadena.

Velocidad máxima aproximada 130 km/h EURO 3.

nes ¡todo calculado!, frenas antes, abres gas antes, poco a poco, gestionando la trazada con esa apertura de gas progresiva hasta casi el final de la curva donde, con ganas, exiges al motor el resto (17,6 CV a 6.300 rpm).

Continuando con el asfalto, en curvas enlazadas es diferente, los cambios bruscos de dirección no son bien recibidos, el chasis se retuerce ¡todo se retuerce!, pero con un juego de puño clásico, la suavidad permite obtener buenos resultados.

Si quieres parar debes saber cuando necesitas hacerlo, el freno delantero, tarado para su uso en campo, apenas ejercía presión a través de su leva y todo dependía del freno posterior y del motor.

¿QUE PASA EN CAMPO?

Me sentía solo, libre, diferente cabalgando a lomos de la dorada OSSA entre caminos, campos, frío, calor, lluvia, tierra, barro, charcos... placeres, grandes placeres ¡como explicar algo tan grande!.

Hace escasos días Cesar Bardillo me comentó durante su viaje a tierras lusitanas, "Ahora comprendo lo que es ser motero"... y a eso voy cuando hablo de recuerdos y libertades, diferencias entre las formas culturales en sociedad, sueños, silencios y otras señas de identidad de nuestro colectivo.

¡A ver!... que aterrizo... ya estoy aquí de nuevo. A pesar de los badeos y el agua nunca se paro, mientras la maldita Nikón, que debería garantizar el repor-

taje fotográfico, dijo basta al primer síntoma de humedad.

La adherencia de sus neumáticos (D: Michelin Enduro Competition 90/90-21 54R y T: Pirelli MT-27 Pentacross 4.50-18) me proporcionaban la respuesta de tracción, detención y de paso por curva con la suficiente y equilibrada seguridad para su edad, las irregularidades del terreno eran absorbidas con dignidad y por su puesto, se le hacía cuesta arriba cuando la obligabas algún salto de algo más de 1,50 m de altura haciendo un escandaloso tope con todo.

A pesar de todo y para no variar, se mostró divertida, fiable pero agotadora al exigirte la inexistencia de errores (admite más bien poca improvisación).

POR FINAL

El selector de cambio dio pocos errores de puntos muertos. Podemos seguir diciendo, criticando que en la plaza del pasajero te quemas con el escape, teniendo que abrir la nalga derecha en posición totalmente asimétrica y forzada, que su autonomía es contenida, con un consumo medio de 8 l. % permitiéndote unos 150 km apurados que más de una custom la quisiera, suficiente para hacer camino y obligarte a descansar... podemos seguir haciendo de jueces, pero creo que nadie tenemos el más mínimo derecho de tratarla de esa forma... la Supeer Pioneer ha demostrado histórica y actualmente su enorme valía... ¡ya quisiera yo que mi abuelo se corriera los 60 metros en 8 segundos!...pero ¡va a ser que no!... sin embargo, me puede mostrar las partes ocultas de la historia, esas que nunca





se ven o hemos olvidado... gracias abuelo, gracias OSSA.

La teoría de Pachi Altuna, después de 430 km de carreteras y algo más de 85 km de campo, quedó plenamente consolidada en esta prueba. Esta clásica, en su hábitat, soportó el ritmo de modelos actuales y daba la suficiente guerra en curvas para comprometer a más de uno. En cuanto a su fiabilidad y apoyada por una mezcla al 3% de aceite en depósito, fue sorprendente, ¡tan solo se perdió un tornillo de la placa de matrícula!... ¿La teoría?... “sin cifras millonarias y con inversiones a bajo coste se puede disfrutar de la moto con absoluto placer y seguridad”.

Mi más sincero agradecimiento a José Ignacio García, de la Compañía “Reale seguros” de Zamora, por facilitarnos el seguro de la motocicleta para esta prueba. Lamentablemente, algunas compañías declinaron asegurar el vehículo manifestando que la OSSA Super Pioneer no había existido, ¿no os parece indignante?

Juan Carlos Toribio Ramos



MOTO CLÁSICA - MOTOCICLISMO CLÁSICO BIKER ZONE TUS REVISTAS DE MOTOS



MOTO CLÁSICA

MOTOCICLISMO Clásico

BIKER ZONE

>> prueba



Carlos Artaso
socio 2665



El Navegador GPS con aspiración 'trail'

Garmin Zumo 500 Deluxe

El Garmin Zumo 500 es un navegador diseñado para su instalación en motocicletas. Además de llevarnos hasta nuestro destino por asfalto, dispone de un modo

'fuera de carretera' que permite la navegación por 'orientación'. Esto es: brújula, y las estimaciones de tiempo y distancia hasta el siguiente punto de ruta.

En un primer vistazo al ZUMO, apreciamos un buen acabado y calidad en los materiales tanto en los herrajes de anclaje como en el navegador. Introducir información en él sujetándolo con las manos es una tarea fácil gracias a la pantalla táctil (incluso con guantes), y una vez instalado en la moto, los cuatro botones incorporados facilitan su manipulación.

Físicamente, este producto se presenta dividido en dos partes: la pantalla del navegador y la placa soporte o Zumo donde se acopla la pantalla y que además contiene el sistema de audio y comunicaciones bluetooth.

El navegador tiene una autonomía de unas cinco horas sin conexión. Pero es

obligatorio conectarlo a la batería si queremos disfrutar del guiado por voz, escuchar música desde el reproductor integrado, usar el móvil o auriculares bluetooth.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

- Navegador con soporte para motocicleta.
- Tecnología Bluetooth para manos libres y guiado por voz con cascos compatibles.
- Pantalla táctil visible con luz solar y manejable con guantes.
- Mapas adicionales de Europa en DVD. Diseño robusto y resistente al agua (IPX7).
- Reproductor MP3.

- Sistema antirrobo (bloqueo) Garmin Lock.
- Exporta y gestiona rutas en Google Earth.

INSTALACIÓN MECÁNICA

Se basa en un perno en forma de 'u' y una pletina con 'bola' que se sujetan en el manillar. El Zumo dispone de otro acople con bola, y mediante un segmento adicional unimos las dos bolas obteniendo una doble articulación con infinitas posibilidades de ajuste - aunque es bastante mejorable, como así lo ha hecho "Touratech" fabricando un soporte con mayor capacidad de amortiguar las vibraciones y con un montaje muy rápido a la vez de muy seguro en tres versiones: uno básico, otro con lla-



ve y un tercero con mayor amortiguación para su uso en campo-

Si en una parada quieres llevarte el Zumo, y lo has conectado a la batería, tendrás que trabajar un poco para desconectar la clavija de la alimentación que va atornillada y tendrás que conformarte con llevar sólo el navegador.

Una vez orientada la pantalla del navegador en el puesto del conductor podremos disfrutar de una legibilidad con luz solar más que aceptable.

INSTALACIÓN ELÉCTRICA

Para proporcionar energía al Zumo disponemos de un cable con fusible para la conexión a la batería. En el apartado de audio tenemos un jack estéreo de 3,5 mm para la salida de audio (auriculares, interfono, etc) y otro jack de 2,5

mm para el micrófono. Si utilizamos la conexión inalámbrica bluetooth, el Zumo dispone de las opciones apropiadas que te guiarán en la fase de emparejamiento con el móvil, auriculares... Para el intercambio de datos con el ordenador se nos proporciona un cable USB. Por último, podemos cargar la batería del navegador con un cargador que se conecta a 220V.

TRABAJANDO CON EL NAVEGADOR

Disponemos de 11 opciones a la hora de introducir las coordenadas de destino de nuestro viaje y los puntos de paso intermedios.

Las opciones de teclado en pantalla facilitan la escritura de esta información y pueden proporcionarse en forma de: dirección postal, punto de coordenada (latitud-longitud), restaurantes, hoteles,

comercios, ocio, hospitales, posición en el propio mapa, ciudades, puntos de interés, rutas, etc.

Inmediatamente después, el navegador consulta la posición actual del GPS y calcula la ruta apropiada.

Es importante recordar que este tipo de herramienta de búsqueda automática de rutas emplea una cartografía simplificada que 'sólo' presenta la información necesaria para circular por las vías definidas (carreteras y calles). Por tanto no nos indicará accidentes geográficos, alturas de terreno u otras referencias que emplearíamos en una 'navegación por orientación' tradicional.

EN CARRETEA Y CIUDAD

Su funcionamiento es muy correcto, simplemente introduces el destino y sigues los pasos. En cuanto marcas "IR", el ZUMO se pone a trabajar y rápidamente te marca la ruta. Destaca el rápido cálculo de la ruta en caso de confundirnos o pasarnos el giro conveniente, marcando inmediatamente la nueva ruta que vamos a seguir seguir.

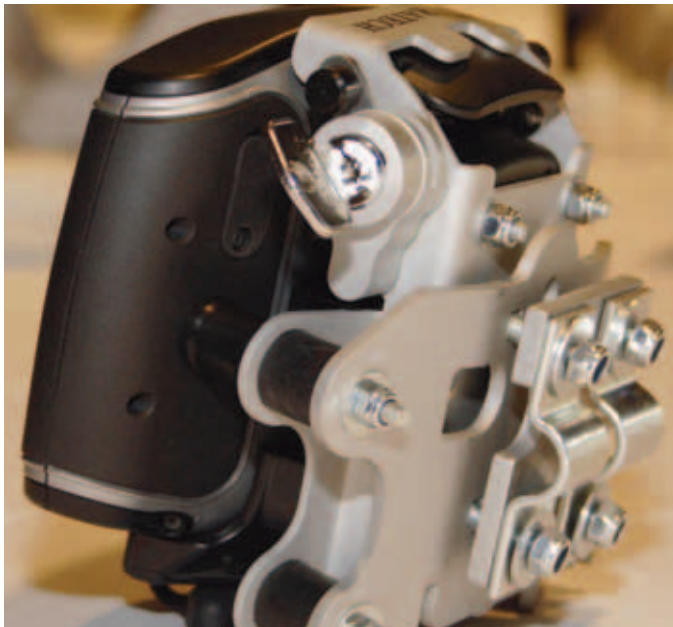
EN CAMPO

Como hemos mencionado anteriormente, la cartografía incluida no proporciona las referencias, caminos y curvas de nivel a los que nos tienen acostumbrados los mapas del ejército o de montañismo tradicionales. Por tanto determinar una ruta off-road para este modelo nos deja tres vías.

La primera, introducir 'a mano' los distintos waypoints con sus coordenadas de longitud-latitud determinadas desde



Soporte Touratech para Garmin Zumo



www.touratech.es

>> prueba

La cartografía incluida no proporciona las referencias, caminos, curvas de nivel y detalle a los que nos tienen acostumbrados los mapas del ejército o de montañismo tradicionales para la práctica de la orientación.

un plano o con utilidades de Internet, tales como el SIGPAC, Oleicola o Google Earth.

Todas las herramientas mencionadas permiten informarnos de las coordenadas en un determinado punto, a partir de una orto foto calibrada o de un plano. La otra vía es emplear otros programas como el OziExplorer y el G7ToWin que nos permiten, el primero, trazar una ruta para que el segundo la exporte en el formato de datos que acepta la aplicación suministrada con el Garmin Zumo 'MapSource', y que éste último la transfiera al navegador.

La segunda vía, y más económica, consiste en emplear el programa 'GoogleEarth' para diseñar nuestra ruta y emplear una utilidad denominada 'kml2gpx' que convierte el formato de datos generados por 'GoogleEarth' al formato 'GPX' que emplea Garmin. La utilidad 'kml2gpx' se compra vía Internet.

La tercera es el sistema "topo" de Garmin, que nos permite crear nuestras rutas en el ordenador y luego pasarlas al Zumo. Además se puede instalar el programa topográfico y verlo en 3D.

PRUEBA PRÁCTICA EN CAMPO

Después de diseñar una ruta con los programas informáticos mencionados,



Soporte original Garmin

probamos el modo 'fuera de carretera'. La pantalla del navegador se configura como una brújula donde la flecha que apunta al siguiente 'punto de ruta', indicando además el tiempo y la distancia estimada. Otra información útil es el cuentakilómetros, velocidad, velocidad máxima, orientación, tiempo en movimiento y tiempo en parado, que se presentan en distintas pantallas. Como era de esperar, el Navegador nos indicaba la orientación hacia cada punto y al sobrepasarlo ajustaba la brújula y resto de indicaciones para el siguiente punto. Como curiosidad, la lectura del velocímetro en el GPS discrepaba entre 10 y 20 km con el de la motocicleta, este último más optimista en la lectura.

SOFTWARE PROPORCIONADO

El paquete viene con dos CD's, uno con los manuales en formato electrónico y otro con el software 'MapSource' en su versión CityNavigator NT 9, con los mapas de Europa. No tenemos datos de la última actualización de los mapas, aunque el navegador en la prueba nos indicaba que circulábamos por la autovía Mudéjar, todavía sin terminar en todos sus tramos, lo cual indica una información reciente en la cartografía

DESDE EL ORDENADOR

Volviendo a la planificación de rutas con el ordenador, podemos hacerlo con la aplicación 'MapSource', que permite editar los puntos de ruta, guardar o recuperar otras rutas en el ordenador, etc. Esta aplicación dispone de los controles habituales para comunicarse con el navegador y transferirle las nuevas rutas, actualizar los PDI (puntos de interés) incluidos radares, etc. Mención especial al enlace en el menú 'ver' de la aplicación que nos transfiere los datos de la ruta, track, pdi y waypoints al programa 'GoogleEarth'. Esta maravilla la tenemos que instalar previamente en el ordenador, -es gratuita-, pero necesita una conexión a Internet (adsl como mínimo). Con esta configuración podemos, por ejemplo, recuperar el track de nuestra última salida y rememorarla visionándola en el ordenador a vista de pájaro. Realmente increíble, aunque las orto fotos no estén actualizadas (imposiciones legales a Google).

INTERCAMBIO DE ARCHIVOS

El navegador se detecta como una unidad de disco (USB) o dos si instalas



Después de la prueba...

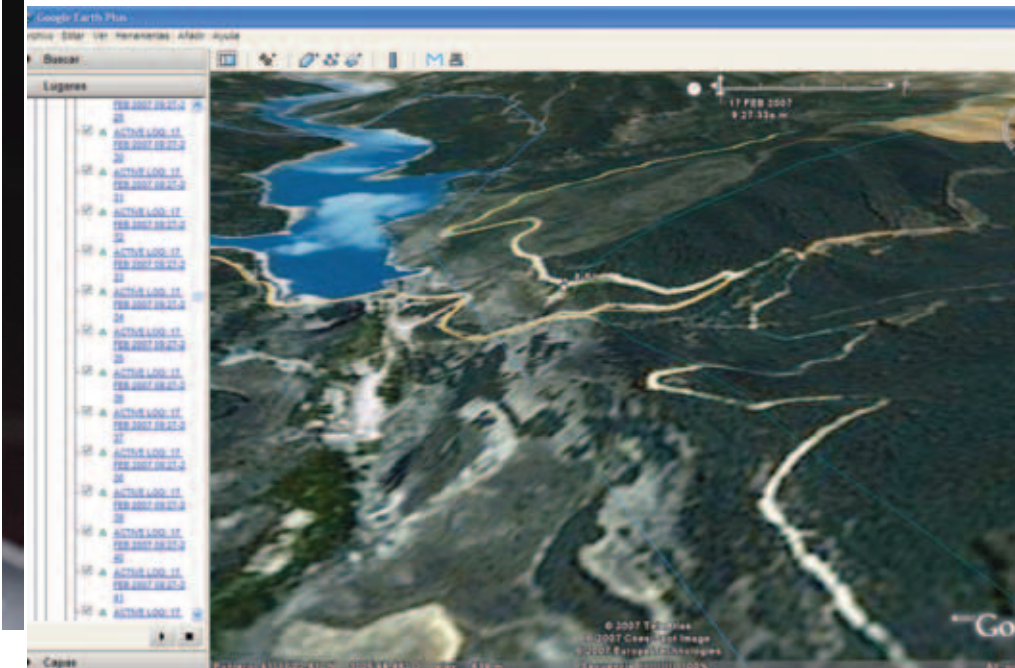


Imagen de la ruta realizada en Google Earth

una tarjeta SD de memoria opcional para, por ejemplo llevar tu música preferida.

Después de realizar un viaje, puedes recuperar el 'track' memorizado por el navegador desde el menú de 'Herramientas', opción 'Datos Usuario', 'Registro del trayecto', 'Guardar como ruta'. Acabada la operación selecciona el track designado con un nombre compuesto por la fecha y hora del momento. El navegador le asignará un nombre parecido a 'Ruta importada #'(# un número de orden). A continuación pulsa el botón 'compartir' y tendrás disponible un archivo en formato GPX para ser transferido al ordenador con 'MapSource'. Ahora puedes probar la opción de 'Ver en GoogleEarth', selecciona 'GPS device', una carpeta marcada como track y dentro de ésta un icono marca-

do como 'points'. Busca el triangulito que representa el botón 'play' y disfruta viendo tu ruta.

Direcciones de internet

Garmin
www.garmin.es
www.trepac.com

Sigpac
<http://sigpac.mapa.es/fega/visor>

Oleicola
http://w3.mapya.es/dinatierra_v3

GoogleEarth
<http://earth.google.com>

Kml2Gpx
<http://mcrenox.com.ar/kml2gpx>

VALORACIÓN

Tenemos un producto con una buena manufactura, que incorpora un software de navegación muy completo e intuitivo. Dispone de un modo de aumento de precisión, de utilidad en vías de varios carriles. Y por fin aparece un navegador en ésta categoría que permite hacer rutas 'por orientación' allí donde los mapas de carreteras no existen. Por último, si eres un usuario avanzado en el uso de programas informáticos, dispones de unos recursos que mejoraran notablemente la satisfacción de uso de éste navegador.

FALLOS-NO FUNCIONA

Reloj con la hora actual en modo navegación no aparece.

La configuración de km por depósito apaga el aparato.

Captura de imágenes de pantalla activado, no se añaden al 'visor de imágenes'.

Configuración de teclado en modo automático, no se observan cambios en la introducción de datos.

OziExplorer
www.ozieplorer.com

G7towin
www.gpsinformation.org/ronh/g7towin.htm

Información sobre gps
www.elgps.com

soportes para manillar
www.touratech.es



Pantalla de navegación en campo

>> viaje



Raúl Sánchez
socio 2323



Escapada de Semana "Santa"

Curvas, gastronomía y el museo de motos en Hervás: ¡adiós rutina!

Queridos hermanos: pasadas las navidades y como buenos cristianos que somos todos, la siguiente fecha que esperamos con religioso fervor es la Semana Santa. Esos días de recogimiento espiritual en los que meditar sobre la bondad de nuestros actos... No cuela ¿verdad? A quién quiero engañar si

a los únicos santos a quienes me encomiendo son San-tiago (mi mecánico) y San Miguel (que nos ayuda a solucionar los problemas del mundo los sábados noche). Lo que esperamos todos son cinco fabulosos días de vacaciones para coger la moto y escaparnos de la rutina cotidiana.

Supongo que cuando nos ponemos a planear viajes todos hacemos lo mismo: dejar volar la imaginación y pensar en lejanos lugares como el Monasterio de la Santísima Trinidad en Meteora, la Panamericana o la 66 . Quizás algún día... Pero como sólo tenemos cinco días y una hipoteca muy gorda, nos quedaremos cerca de casa. Así que guardamos el mapamundi y sacamos la guía Repsol y nos ponemos a buscar un lugar en el que no hayamos estado todavía.

En mi caso, ese lugar es la zona sur de Salamanca, norte de Extremadura. Objetivo principal, el Museo del Vehículo Antigo de Hervás.

Hacemos el petate ("¿cariño para qué metes diez camisetas para cinco días?" Respuesta: "por si acaso") y rumbo al sur. Esta vez me acompaña mi gran

amigo Kepa, que amablemente pone a nuestra disposición su casa en Gallegos de Solmiron (Salamanca), un pequeño pueblo cercano a Guijuelo. Cuando llegas a la zona lo primero que te sorprende es lo verde y montañosa que es; no se parece en nada a los inmensos campos de cereales que hemos pasado hasta llegar aquí.

NOS CUESTA ENCONTRAR EL BAR

Gallegos es un pueblo pequeño y como tenemos un buen guía no nos cuesta encontrar el bar, saludos a la familia de Kepa, y la primera noche la dedicamos a lo de siempre. A pesar del orujo nos dimos cuenta de que por estas tierras en estas fechas hace mucho frío.

Al día siguiente nos levantamos prontito y nos acercamos a desayunar a Piedrahita y aprovechamos para dar una vuelta por

el pueblo que tiene un casco antiguo y un palacio interesantes. Después fuimos a Guijuelo donde Kepa nos llevo a una tasca que hace moderna la decoración de la casa de los Alcántara, el reloj se paró hace 100 años en ese lugar, glamour cero, encanto sin igual. Guijuelo es famo-

