

**ST
DA**

MOTOCICLISMO

SpecialEST

- SLOVENIA: Tenere Raid
- CROAZIA: Krka Enduro Raid
- ALBANIA: tra rally e folle

TRIAL
ANTEPRIMA MONDIALE
TEST XISPA 250 E XPA 280 R

ENDURO

TEST BETA 2012

Cambia la forcella e l'assetto.

Tutti nuovi! 50 cc

GROSS

TEST KAWASAKI KX450F

Completamente nuova, la prima

con il launch control di serie

FUORISTRADA 8 2011

In Italia - mensile



AGOSTO 2011
ANNO 9
€ 3,90



FUORI

GRANDANGOLO



SPECIALE EUROPA EST

▶ - TANTE TÉNÉRÉ
IN SLOVENIA

- CROAZIA KRKA
ENDURO RAID: 400 KM
DI PURA LIBIDINE

- RALLY DI ALBANIA
TUTTO A POSTO
E NIENTE IN ORDINE

▶ CAVALCATA
CUNISIUN ZERO
IL SALOTTO DEL
MONFERRATO

EPOCA: FIAMME ORO
LA POLIZIA PIÙ VELOCE
DEL WEST

▶ CALENDARIO
CAVALCATE-MULATRIAL

▶ PENSIERI SPORCHI

**CA
VAL
CATE**

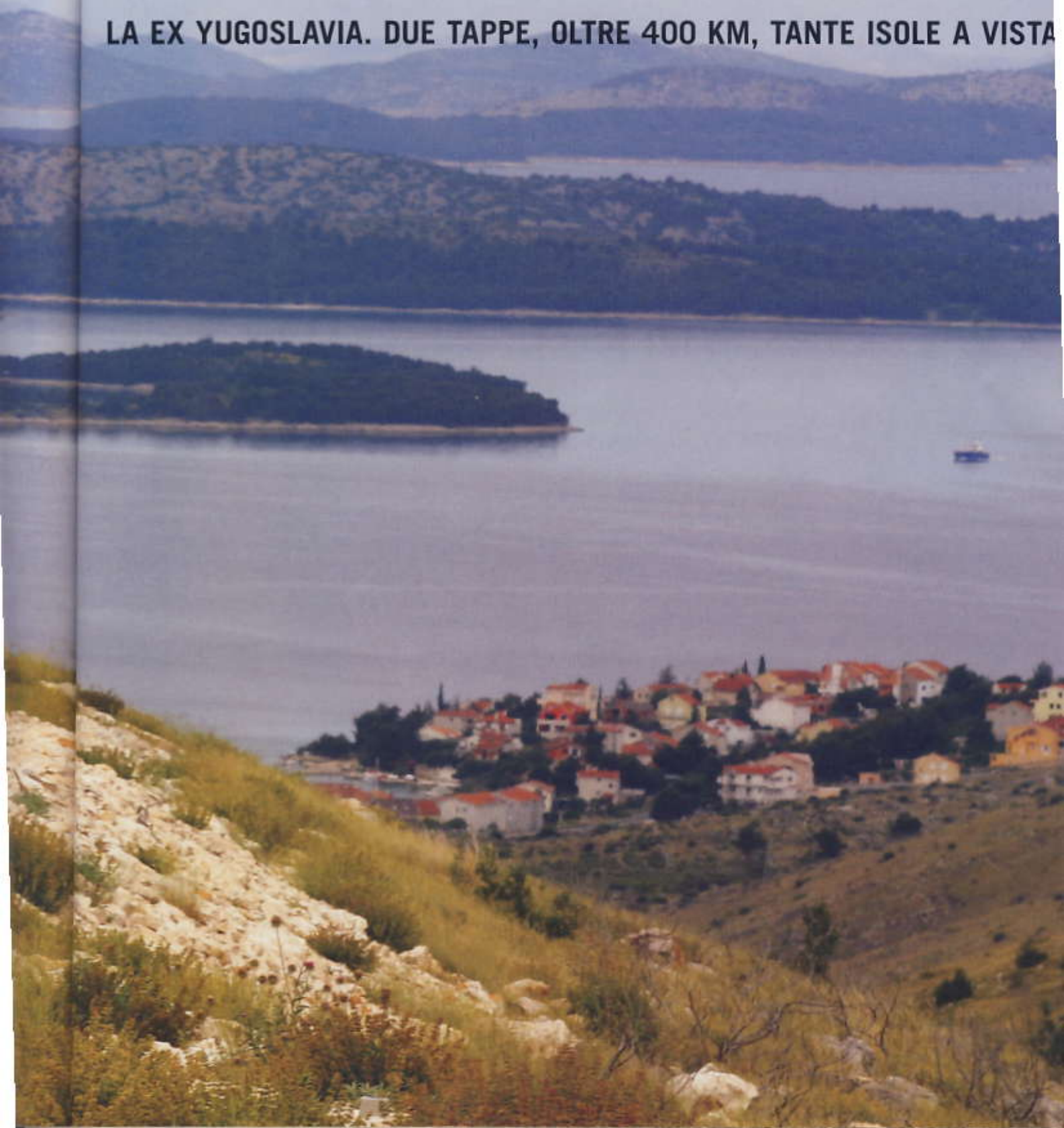
KRKA ENDURO RAID - CROAZIA

Testo Mario Ciaccia, foto Ago Belfrutto



KARSIKA

FAVOLOSA! IL TRX DI MARCO BORSI SDOGANA LA PRIMA CAVALCATA NELLA
LA EX YUGOSLAVIA. DUE TAPPE, OLTRE 400 KM, TANTE ISOLE A VISTA





Sopra, un canale incredibile in una zona selvaggia tra Konoba e Vrpolje. Sotto, tramonto presso Jadrtovac: lago o fiordo? A destra, l'inizio del decimo "rosso" (tratto hard), a vista di Kastel Novi (vicina) e Spalato (sullo sfondo).

CIRCA UN ANNO FA MARCO BORSI,

titolare della TRX e inventore delle gare in linea retta nel Sahara, ci telefonò facendoci un quiz. *"Qual è una zona dove vi piacerebbe fare una cavalcata di due giorni fuori dall'Italia?"*. Noi demmo risposte tipo Pirenei o Provenza, lui ci spiazzò: *"Croazia. Nel 2011 vi inviterò a una due giorni sulla costa dalmata"*. A tutto pensavamo, tranne che alla Dalmazia. Nel 2001 ci trovavamo a Dubrovnik in moto, estasiati dalla bellezza della città e dall'en-

troterra selvaggio e pieno di sterrati. Ma i locali raffreddarono il nostro entusiasmo: ci dissero di restare sull'asfalto, perché i terreni intorno alla città erano ancora minati. Lo stesso successe quando andammo a Sarajevo, in Bosnia. Da allora, per noi quelle terre sono rimaste off-limit, anche se sono passati dieci anni. È molto difficile capire le dinamiche delle guerre e la logica con cui vengono minati i terreni. A grandissime linee, le due guerre civili che si disputarono in Croazia (1990-92 e 1995) furono dovute al fatto che le enclavi serbe che si trovavano all'interno del Paese non accettarono la proclamazione d'indipendenza dei croati e riuscirono farsi anettere, con la forza, alla Serbia ('92). Poi ('95) la Croazia si riprese, sempre con la forza, quelle terre. Primosten, che è la cittadina dove Borsi ha organizzato la Krka Enduro Raid, si trova a pochi km da Knin, che era la capitale dell'enclave serba del sud della Croazia, per cui viene da pensare che sia stata interessata da vicino dal conflitto. Eppure, qua di mine non ce ne sono e si può girare in moto senza problemi. *"Ho scelto Primosten - spiega Borsi - perché vi corrono da tempo una bellissima gara di enduro. Ho fatto amicizia con alcuni enduristi locali e loro hanno proposto un percorso, che noi abbiamo provato e perfezionato"*.

Tanto di cappello, TRX ha la base in Lombardia, al confine con la Svizzera e non so come siano riusciti a organizzare un evento così bello a 1.000 km di distanza. La base è un immenso albergo (Zora) che occupa un'intera penisola, accanto a quella su cui sorge il nucleo antico di Primosten.





Chi ha famiglia può presentarsi alla cavalcata con moglie e figli: loro stanno in spiaggia, lui va in moto. Primosten è una delizia. Ha tantissimi ristoranti dove mangiare all'aperto sentendo lo sciabordio del mare a un metro dalle proprie gambe, ma il turismo non l'ha stravolta.

Tuttavia, a noi scorre di più l'entroterra. La cavalcata misurava oltre 400 km e l'abbiamo trovata bellissima. A Borsi chiedevamo: che tipo di terreni ci sono? Lui rispondeva "carsici". Ma come, eravamo appena stati a fare il giro in Slovenia, dove tutto è così e avremmo trovato lo stesso tipo di terreno centinaia di km più a sud? Ma quanto "carso" è grande, questo Carso?

Potevamo scegliere se andare da Milano ad Ancona e imbarcarci per Spalato oppure se fare tutto via terra, passando per la Slovenia (circa 900 km). Abbiamo scelto questa seconda opzione. Da poco, in Croazia hanno realizzato delle autostrade che permettono di arrivare fino a Spalato direttamente dal confine con la Slovenia. Sono veloci, ben fatte, prive di traffico e attraversano zone bellissime, selvagge e attraversate da sterrati ovunque le si guardi. Ci dicevamo: pensa che bello farsela in fuoristrada da Trieste a Spalato (mine permettendo)! L'apoteosi di tale paesaggio era proprio nella zona che ci interessava. Per fare un paragone, potremmo tirare in ballo addirittura la Sardegna: i tracciati sono molto simili (comprese le sterrate in brecciolino abrasivo mangia gomme), i paesaggi anche meglio. A fare la differenza, secondo noi, sono i tratti a 500 m sul mare (che permettono di ammirare una costa punteggiata da isolette a forma di guscio di tartaruga) e quelli tecnici, quasi tutti su placche di roccia chiara. A proposito di questi, noi li temevamo. La cavalcata si è svolta,



di base, su sterrati a portata di bicilindrica, indicati da frecce di colore verde. Poi c'erano quelle gialle, che identificavano alternative più strette e tortuose, da monocilindrica, ma anche da bi se il pilota è esperto. E poi c'erano le rosse, che portavano a percorsi decisamente difficili. E poiché Borsi è notoriamente un motociclista con le palle (fa trial ed ha terminato la Dakar: garanzia di pilota con tecnica, resistenza e attributi), quando gli abbiamo sentito dire che "i tratti rossi sono per quelli che amano l'estremo, che vogliono mettersi alla prova" abbiamo capito che non era roba per noi. Ma come avremmo potuto fare un servizio su una roba del genere senza immolarci sui "rossi"? Ci toccava farli. Ed è andata bene: in tutto erano 13 e nessuno era veramente estremo. Non stiamo scrivendo questo per tirarcela e istigare Mar-

Sopra, i muretti a secco sono una caratteristica di molte tratte del Krka. Sotto, sul "rosso" numero 3, sopra Sibenico. A destra, tra Cista Velika e Cista Mala.





LA STEPPA CROATA SOTTO LA PIOGGIA:
MEGLIO CHE FACCIA
BRUTTO QUI CHE SUL MARE...



Sopra, mentre attraversiamo la zona delle cascatelle e dei laghetti del Parco Nazionale Krka, a Roski Slap. Sotto, Paolo Cincotto mentre prova la Beta 350 di Marini. A destra, la prima salita del primo giorno, ancora a Primosten.

co a esagerare nel 2012, eh! A noi questi "rossi" bastano e avanzano, anche se abbiamo sentito parlare uno dei suoi bracci destri di una probabile estensione massiccia di tali tratte. Ci ha colpiti molto il fatto che queste non erano mere palestre di tecnica, aride come fettucce, ma erano quasi tutte molto spettacolari.

Il primo era una salita a tornanti strettissimi, con un fondo di pietre grosse, che saliva a picco sopra un paese, a vista del golfo di Grebastica. Il secondo scendeva sul fondo di una valle e risaliva dall'altra parte, su un sentiero di roccia viva. Il terzo si ar-

rampicava sopra Sibenico con gradoni trialistici e poi scendeva sfruttando una specie di duna di sabbia, ripidissima, attaccata alla montagna. Il quarto era una discesa a gradoni che scorreva tra due bellissimi muretti di sassi. Il quinto era una discesa spettacolare, tutta su roccia. Il sesto era l'unico un po' mestino come scenografia: salita tormentata tra due muretti. Il settimo era un'altra discesa su pietra viva e tra muretti, dove abbiamo incontrato due che salivano in senso contrario assicurando che è così che dicevano le indicazioni (stavano sbagliando clamorosamente). L'ottavo era un capolavoro: si scavalcava una montagna boscosa percorrendo un sentiero in discesa tutto rocce e gradini. Il nono era la risalita di una collina per la linea di massima pendenza, in terreno aperto, senza segni di civiltà a portata d'occhio. Il decimo era un altro capolavoro: partenza su una collina brulla con panorama su Kastel Novi e Spalato, ma poi si entrava subito in un bosco fittissimo, come sulle Prealpi. Anche qui gradoni in discesa niente male. L'undicesimo saliva e scendeva tra muretti. Il dodicesimo, ormai alla fine, era un sentierino strettissimo, con fondo di pietre a vista mare. L'ultimo, infine, era un canalone in salita a gradini.

Per me, questa è stata la sessantaseiesima cavalcata, ma la prima in cui continuassi a perdermi. E il bello è che tutti i bivii erano segnati (a parte in un tratto del secondo giorno, dove gli abitanti locali si sono portati via i cartelli), tant'è che non



capivo come mai sbagliassi così tanto. I miei due compari, che di cavalcate ne hanno fatte poche, non sbagliavano quasi mai. Ho pensato: o sono rincoglionito di colpo, oppure io sono tarato su un sistema che viene adottato dalle altre 65 cavalcate e non da questa (anzi, facciamo 64, dato che anche alla Cunisiun Zero ogni tanto andavo lungo). Qui le frecce venivano poste esattamente sul bivio mentre, in generale, si tende a metterle anche prima e anche dopo (in questo caso è il classico bollino rosso barrato da una X, che ti informa che sei uscito dalla retta via). Per oltre dieci volte, così, m'è capitato di andare avanti libero e bello, con i miei amici che mi rincorrevano insultandomi. In due occasioni, addirittura, qualche centinaio di metri dopo l'errore ho trovato indicazioni che dicevano di andare dritto, ma completamente fuori dal tracciato! Come se qualcuno dei tracciatori avesse sbagliato strada a sua volta, mentre frecciava. Non ero l'unico a fare casino. Addirittura, c'è gente che è tornata in albergo, incapace di proseguire. Ma un sistema c'era: l'organizzazione dava una carta che era sufficientemente dettagliata per capire dove passava il percorso. Esempio: quando, il secondo giorno, i locali hanno fatto sparire le frecce dentro un paese, c'è bastato guardare sulla carta quale fosse il paese successivo per raggiungerlo su asfalto e ritrovare i segnali. Marco Borsi s'è scusato per le incertezze di segnalazione. Per la





seconda tappa, ha spiegato ai suoi uomini come andavano frecciati i bivii e la situazione è migliorata. Lui si affida in parte a italiani – che hanno parte attiva nell'organizzazione e nella ricognizione del percorso – e in parte a croati, che hanno tanta passione, ma poca esperienza e pochi mezzi. Uno di loro aveva una moto cinese da 250 cc tutta scassata e teneva su lo scarico con un semplice elastico da bagagli. Come facesse questo a non fondersi sulla marmitta è un mistero. Un altro aveva una Kawasaki KLE500 equipaggiata con gomme stradali e con il più grande paramotore in tubi della storia del motociclismo. C'era un tamarro sloveno che impennava una KTM LC8 in maniche corte, senza alcuna protezione. Ma anche gli altri due





erano vestiti come capita: scarpe da tennis o da trekking, jeans, giacconi da città. Della serie: abbiamo pochi mezzi, ma tanta voglia. Quello con la KLE, il primo giorno, s'è distorto una caviglia e il secondo s'è ripresentato alla partenza con la gamba gonfissima, pronto a ripartire. Allora Marco Borsi ci ha detto: se avete stivali vecchi che non calzate da tempo, datemeli che li regalo a questi ragazzi. Al contrario, lo staff italiano era assolutamente professionale. Ci ha fatto da scopa Paolo Cincotto, che oggi ha 50 anni ma guida fortissimo come quando andava a Pregnana Milanese a fare i salti senza mani, negli anni Ottanta, quando il freestyle non esisteva. Paolo ha anche vinto la

prima edizione della Sette Guadi (gara di enduro per bicilindriche a Trescore Cremasco) ma, come scopa, è bravissimo, ha molta pazienza. La mattina del 3 giugno si parte ed è subito caos, perché un furgone s'è parcheggiato davanti all'unica freccia di svolta. Si vedono moto ovunque, tranne che sul tracciato. Poi, svelato l'arcano, si inizia subito con una salita stretta e sassosa e, dalla costa, si entra nel mondo carsico dell'entroterra, fatto di altopiani, cespugli e muretti. L'anello va in direzione nord. Noi della redazione siamo in tre: Marco Marini, con la sua enduro racing preferita (la Beta RR350); la sua ragazza, Francesca Gasperi (Yamaha WR250F, la stessa della Smotorata

Sopra, la partenza, dentro le mura di Primosten. Sotto, il primo "rosso", sopra i tetti di Konoba. Se non lo facevi, passavi per la pala eolica che si vede a sinistra. Nell'altra pagina: come in Slovenia, anche qui si passano e si costeggiano tante ferrovie.





Fabbrichese) e il sottoscritto, con la solita Suzuki DR-Z400. Francesca, che nella vita collauda moto da strada, è una delle sette ragazze al via: mai viste così tante a manifestazioni di questo tipo. Iniziamo subito a perderci, sempre per colpa mia. Al primo "rosso", Francesca rinuncia e fa quasi bene, perché il "verde" la porta in cima a un monte a 500 m, pieno di pale eoliche, da cui si vede un panorama spaziale sulle buffe isolette del Parco Nazionale delle isole Coronate. Poi sbagliamo bivio di nuovo e facciamo bene anche in questo caso, perché finiamo su una specie di pista tagliafuoco altrettanto panoramica. Recuperato il giusto percorso, attraversiamo un'intera valle immersi fino alle spalle tra le ginestre. Aggiriamo Sibenico e superiamo un altopiano dopo l'altro, come in un vero viaggio. Perdo ancora i compagni e mi aggrego, per un po', a un bizzarro triestino che ha perso anche lui gli amici e che fa i "rossi" con la pipa accesa che esce da sotto il casco! Come mi vede, dice: "Tu sei Mario Ciaccia di FUORI? Allora spiegami questo grande mistero: perché io, che ho 60 anni, ho ancora gli stessi pruriti di quando avevo 20 anni?". Non intende dire che si gratta, ma che gli piacciono le fanciulle in fiore. Purtroppo piacciono anche a me, che di anni ne ho 45, quindi non ho risposte, salvo comprare

il bromuro. Proseguiamo insieme, anche quando ritrovo Marco e Francesca. Sul secondo "rosso", mentre fotografo il triestino che non smette di fumare la pipa neanche mentre casca, mi sento toccare la spalla e mi trovo faccia a faccia con un giovane tutto sporco, dai capelli lunghi e coi vestiti strappati, che mi mette in mano un sacchetto pieno di ciliegie rosso Ferrari. Poi, si dilegua. Resto a bocca aperta, sembra un'apparizione da film! A Lozovac facciamo benzina e parliamo con tre che si sono persi e hanno percorso 100 km al posto di 60. Ma ci sono anche gli amici del triestino, che si ricongiunge a loro senza neanche darci il bacio dell'addio.

Adesso, il percorso entra nel parco nazionale Krka, che ha il suo epicentro in una specie di fiordo che penetra nell'entroterra con 33 km di zig zag. Dico "specie di fiordo" perché da una parte scorre un fiume, che entra con una spettacolare cascata e dall'altra c'è il mare, che cerca di entrare. La distribuzione di acqua dolce e salata dipende dai venti e dalle maree. Glamorosamente, questo posto ce lo godiamo più dal ponte autostradale che facendo la cavalcata, perché, quando arriviamo a Skradin, piove a dirotto e non ci rendiamo conto che siamo nel paesino sul fondo del fiordo, che si vede dall'autostrada ed è un'apparizione che sa

di posto magico. Qua ci limitiamo a mangiare e a scaldarci, perché la visibilità è ridotta.

Il pomeriggio lo passiamo sotto l'acqua, in una zona piatta che ricorda quello che mi immagino sia la pustza ungherese. Devo dire che la pioggia aveva un suo perché, in queste steppe marrone chiaro attraversate da sentieri marrone scuro. Poi è uscito il sole, asciugando le ripide pietre dei due "rossi" finali. Siccome i soliti pirla si sono presi le frecce, dentro Siberico, il buon Borsi aspetta i partecipanti all'imbocco del terzo "rosso". Ci dice che noi siamo l'ottavo gruppetto che accompagna su di lì. Vederlo salire sui gradini trialistici è una goduria: alto, magro, atletico, si alza sulle pedane e sale a colpetti di gas, come tipico dei trialisti. Io e Marini, invece, adottiamo la tattica *"limitiamoci a posare la ruota anteriore sul sasso, poi qualcuno che ci aiuta a far passare il retrotreno si trova sempre"* (vedi FUORI 12-2010, pag. 154, articolo *"Dove osano le enduro"*). Francesca, dopo avere saltato i primi tre (e quindi ha guidato sempre su terreni scorrevoli), prova il quarto. Lei è relativamente poco esperta (ha esordito con l'articolo sul Desert Logic, FUORI 2-2009), ma guida benissimo ed ha un solo problema: non tocca per terra. Sul quarto "rosso" va alla grande e ci dice: *"Ma a me questa roba diverte molto più degli sterratori che ho fatto finora! Vi prego, domani fatemeli fare tutti i rossi!"*. Va bene, si accomodi pure.

L'indomani partiamo presto, troppo presto: precediamo, senza saperlo, il tracciatore che le frecce iniziali preferisce metterle all'ultimo momento (essendo in paese, teme che qualche stupido se le porti via) e ripercorriamo il percorso del giorno prima finché non andiamo a sbattere (metaforicamente) contro "Posaja" de *"L'Endurista"*, che sta seguendo il percorso dal verso giusto... ovvero, contrario al nostro! La seconda tappa va verso sud e sfiora il tracciato della prima nella zona della montagna con le pale eoliche. Poiché io e Marini ieri ce la siamo persa, facendo il primo "rosso", colmiamo la lacuna. Questa deviazione fa sì che, una volta rientrati nel percorso, si sia in fondo a tutto il gruppo; ci sta, ma la cosa strana è che non

raggiungeremo più nessuno. Ok le foto, ok che la maggior parte dei partecipanti faceva solo i "verdi", ma non riuscire a beccare la retrovia in ben 200 km è strano. Ma di bizzarrie ce ne sono tante. Un contadino telefona allo staff: ha trovato tante frecce colorate, con indicato il numero di telefono dell'organizzazione e domanda: *"Cosa sono queste frecce?"*. *"Sono di un percorso in moto!"*. *"Ah! Allora non preoccupatevi, le ho già raccolte tutte io"*. Ovviamente, qualcuno dello staff deve precipitarsi a rimmetterle...

Arriviamo nel paese di Unesic e, al distributore, troviamo Borsi che ci informa che la benzina è finita (poco male: anche coi serbatoi da 8 l si riesce a tirare avanti ancora per tanto). E che nessuno, ancora, è arrivato al ristoro di Trogir. Secordo i suoi calcoli, i primi avrebbero dovuto essere là da un pezzo. E ci mette in guardia: *"Ah, evitate l'ottavo rosso, è piuttosto difficile"*. No, Uomo: è il dovere di cronaca dove lo mettiamo? Ed eccoci così nel fitto della giungla della Cambogia, a calare le moto su un sentiero a gradoni che sembra non finire mai. Sopra di noi, il cielo diventa nero ed esplodono tuoni feroci. Francesca, che ride anche in queste situazioni, guarda in su e implora Giove Pluvio: *"Ti prego, aspetta, fa' piovere un po' più tardi!"*. Che se ci bagna 'ste rocce siamo a posto... Giove le dà retta. Quando arriviamo a Trogir, ci sono il sole e il cielo blu. Trovare il ristoro è un'impresa: le frecce spariscono sul lungomare. Siamo tra un muro e i ristoranti all'aperto, ma non c'è neanche l'ombra di una moto. Poi, Francesca nota una fettuccia gialla legata su un albero, di fronte a un cancello cui si accede passando per un prato. Possibile che si debba andare lì? Ci proviamo e troviamo un giardino con un tavolino e una grossa casa. Tutto sembra, tranne che il ristoro di una cavalcata! Ma una signora ci dice che il posto è quello. Dice che c'erano tante moto, ma che sono andate tutte via da un pezzo e ci serve la pasta al sugo di ragu più abbondante della mia eroica carriera di pastasciuttaro. Una roba simile, a meta di una cavalcata tosta, ti ammazza ma io ne mangio due piatti, sono troppo buone.

Terzo "rosso", la duna appesa alla montagna. Forse il momento di massima goduria?



Due passaggi da vera libidine, su placche di roccia chiara: sopra il quinto "rosso" a Vinovac, sotto l'ottavo, verso Kladrnice, entrambi nella seconda tappa.





La seconda parte della tappa è di un'uniformità incredibile: muretti a secco, muretti a secco, muretti a secco... e una Volkswagen Passat che ostruisce il passaggio. Il proprietario è un agricoltore che sta affettando erbacce con una roncola e non gradisce la nostra presenza, anche perché capisce che siamo italiani. E l'Italia non gli piace. Esce dalla boscaglia incazzato nero ed è un'apparizione mitologica: simile a Pacciani, sudatissimo, con la maglia fradicia, tira uno sputone ma gli viene male e un filo di saliva gli cola sul petto. Agita la roncola come se volesse farci a pezzi e ci minaccia in slavo, ma la parola "Italianski, Italianski" si capisce benissimo. Noi siamo in bilico tra lo sperare che sposti la Passat o il girare le moto e fuggire, per salvarci da morte (violenta) certa. Sarà un pensiero bana-

le, ma qui 15 anni fa la gente si ammazzava a vicenda e sono state compiute efferatezze indicibili. Poi, come in tutte le guerre, è tornata la normalità ma, tra coloro che sono tornati a condurre una vita pacifica, ci sono pure quelli che commettevano le efferatezze. Non possiamo fare a meno di pensare che, magari, anche il nostro amico con la roncola fosse abituato a usarla veramente... Ma s'è trattato dell'unico incontro sgradevole. Altrimenti, abbiamo incontrato solo persone piacevoli e gentili, in testa a tutti quello che ci ha regalato le ciliegie. Alla fine, questa è stata un'uscita veramente memorabile, tra le migliori mai fatte con la moto da enduro. Viene da pensare per davvero che la Croazia si possa permettere un rally mondiale a livello del Sardegna.

Sopra, la deliziosa Primošten al tramonto e il delizioso ragù da record a Trogir.

SCHEDA TECNICA

I Krka Enduro Raid, Primošten, Croazia; TRX (The Raid Experience); periodo: ponte del 2 giugno; costo: 150 euro; lunghezza da noi verificata: 230 + 197 km; info: www.trxraid.com

LA PAGELLA

ORGANIZZAZIONE: ○○○○○

Facciamo la media tra il massimo - organizzare una cosa così bella a 1.000 km da casa! - e i difetti di gioventù.

DIFFICOLTÀ: ○○○○○

Siamo stati a lungo indecisi se dare tre o quattro ruote: come difficoltà, i picchi sono da tre ruote, ma 430 km e 13 tratti hard stancano fisicamente. Se, invece, si saltano tutti i pezzi "rossi" siamo sulle due ruote, da bicilindrica (cavalcata double-face).

PAESAGGIO: ○○○○○○

Quasi quasi gliene diamo sei... Secondo noi, ricorda la Sardegna, ma in meglio. È curioso come entrambe le coste italiane abbiano, a una notte di traghetto, dei veri paradisi per l'enduro.

DIVERTIMENTO: ○○○○○○

È sempre un giudizio personale, s'intende. Ma a fare queste cavalcate, con distanze rallystiche, paesaggi stupendi e tratti anche molto tecnici, ci divertiamo parecchio.

SICUREZZA: ○○○○○

Tutti i paesi attraversati dalla cavalcata avevano le ambulanze allertate.

PASTI: ○○○○○

I ristoranti erano al ristorante, cosa più unica che rara, ma mancava il pasto finale (c'era la cena convenzionata con l'albergo). Il ragù di Trogir passerà alla storia per il suo spessore!



PREZZO: ○○○

150 euro, 75 al giorno escluso l'albergo (che costava 46 euro cena inclusa): è carissima rispetto a una cavalcata di un giorno, ma anche all'organizzatore costa tantissimo organizzare un percorso da 400 km a 1.000 km da casa.

IL GIUDIZIO COMPLESSIVO: ○○○○○○

Tra le più belle mai fatte, che dire di più?