

PRIMER CLUB DE USUARIOS QUE OFRECE SERVICIOS EXCLUSIVOS PARA EL MOTORISTA

club del motorista

Número 16. Marzo 2010. Edición Trimestral. PVP. 3,5 €

NUEVA HERRAMIENTA PARA COMBATIR LA CRISIS















CONCENTRACIONES



ENTREGA DE PREMIOS GP MÁNAGER





PRIMER CLUB DE US SERVICIOS EXCLUSIVOS



Director de Productos y Servicios

club del motorista

Número 16.

NUEVA H PARA COMBA

ENTUSIÁSMATE CON **Permanent**



INGENIO

MATRÍCULAS ESPECIALES PARA MOTOS DE CAMPO







CONCENTRACIONES



ENTREGA DE PREMIOS GP MÁNAGER







DE TARIFA A CABO NORTE EN UNA VESPINO GL

UN VESPINO EN EL CIRCULO POLAR



A ningún motero en Europa se le escapa que el viaje más impresionante posible en nuestro continente, por su lejanía, por su exotismo y por las limitaciones propias de la climatología, es el que lleva a Cabo Norte o NordKapp en Noruega, el lugar donde poder disfrutar del espectáculo del "sol de medianoche". Es el punto más septentrional al que se puede llegar montado en una moto, mil kilómetros más arriba del Circulo Polar Ártico. Hasta allí se puede acceder a través de un túnel de 8 kilómetros que desciende en pendientes del 10% bajo el mar de Barents y nos lleva hasta la isla de Magerøya, donde un precipicio de más de 300 metros pone límite a las carreteras europeas en el punto de latitud N 71º 10' 21". A partir de allí, hasta donde alcanza la vista, únicamente existe el océano Ártico. El archipiélago de las Svalbard está a otros mil kilómetros hacia el norte y a mitad de camino la isla de Bjørnøya. A Cabo Norte algunos le llaman "la Meca del motorista europeo", posiblemente porque todos los que amamos la ruta sobre dos ruedas soñamos alguna vez con visitarlo. Pero no hay que engañarse, muchos de los que llegan vuelven decepcionados por creer que ese es un lugar donde se venera a motos y moteros. No es así. El gobierno noruego tiene edificado en Cabo Norte un impresionante "centro de visitantes" con restaurantes, cafeterías, salas de exposiciones y supermercados de souvenirs que hacen agradable la estancia de cualquier turista, también de los moteros v. mientras, sacarles algún dinerillo. Incluso el paso »







del túnel a la isla y el mismo acceso al parking de visitantes es de pago. Eso hay que conocerlo antes de planificar el viaje, aunque dude mucho que en el supuesto de que se tengan en cuenta esos detalles supongan por si solos un motivo suficiente para dejar en casa a alguien que ha tomado, como yo, la firme decisión de emprender el viaje. También hay que saber que el 'sol de medianoche' únicamente se puede contemplar hasta el 31 de julio y no se disfruta en dias nublados.

solo el objetivo. El viaje es cada kilómetro que se recorre sobre la moto, el cansancio. las pequeñas o grandes dificultades que se encuentran en el camino, las charlas con otros moteros o con compañeros de viaje en cada parada o al final de cada jornada mientras montas la tienda de campaña en días de luz perpetua, o preparando una cena compartida con lo poco que se puede acarrear en las maletas de la moto. Encontrar españoles en rincones insospechados que se acercan a hablar contigo porque han visto una banderita ondear en el extremo de un pequeño mástil sujeto a tu moto. Animales que cruzan la carretera. La libertad de pasar de un país a otro hasta perder la cuenta sin que nadie te diga nada. Ver cómo cambian los paisaies en un abrir y cerrar de ojos y sentir que el pul-



so se acelera de emoción cuando asomas a uno de los innumerables fiordos o, sobre todo, cuando estás a punto de llegar al final del camino. En todo eso no hay decepción. Tampoco la hay cuando uno tras otro vas soportando los chaparrones que las tierras nórdicas tienen en esa época del año, ni cuando las bandadas de mosquitos no te dejan tranquilo un solo instante, ni siguiera cuando los baches y roderas de la calzada añaden un máximo de dificultad e incluso de peligrosidad a la marcha, cosa que a 40 kilómetros por hora te obliga a mantener la alerta todo el tiempo. O cuando charlas con gente que va de regreso se lamenta por no haber visto el sol de medianoche por culpa de la niebla y el mal tiempo: eso te da que pensar, pero nunca es motivo para retirarte y volver a casa. En mi caso podría haber elegido cualquier

otra moto, pero al conocer a alguien que ya en 1981 consiguió realizar ese viaje a lomos de una modesta Vespino "Vale" motivó que sea aventurero que todos llevamos dentro se retorciera en deseos por imitar semejante reto. Si Ernesto Palmieri lo consiguió, qué puede impedir que yo también lo haga. Si alguna duda me quedaba sobre las posibilidades en el viaje, se diluyeron al conocer que un catalán de Masnou, Miquel Ángel Sánchez, también lo había hecho unos años después en otra Vassinio. Todo estaba

decidido, los vientos soplaban a favor y había llegado la ocasión de levar anclas, tenía que ser ahora o no sería nunca.

Con la avuda de muchos amigos, la mayor parte relacionados con el foro de referencia en nuestra web de vespinos www.vespinos.net, y dos años de tiempo, diseñé rutas y preparé repuestos mientras "Kigu" revisaba la moto pieza por pieza. Pude conseguir, creo, que el proyecto de viaje fuese algo de todos. Gracias a las nuevas tecnologías también compartí lo que acontecía en cada etapa casi en tiempo real. porque por las noches, al meterme en la pequeña tienda de campaña, o en la hytter (cabaña de madera) junto con Luis y Félix que viajaban cerca de mí en su Hillaman. Minx de 1956, enviaba un mensaje de lo ocurrido al que añadía también algunas fotos, todo a través de un pequeño ordenador con conexión wifi.

La aventura comenzó en la Isla de las Palomas, junto a Tarifa, la madrugada del 27 de junio. Elegí ese lugar porque es el punto más meridional del continente europeo v de ese modo llevar a cabo la travesía entre las latitudes más distantes del continente. Sin duda un viaie de récord Guiness, En tres etapas llegué a San Sebastián después de pasar por Madrid. Crucé la frontera en Irún para ir a buscar Burdeos. Angulema. Orleans y París donde disfruté de la primera iornada de descanso. Tenía previstas treinta etapas de marcha divididas en grupos de cinco en las que descansaría un día completo al completar cada grupo. de manera que el viaie debería durar unos treinta y cinco días en total.

España, Francia, Béjgica, Holanda, Alemania, Dinamera, Suecia, Noruega, Frilandia,
Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, otra vez Alemania, Austria, Suiza, otra vez Francia y llegada nuevamente
a España. Dieciséis países diferentes y casi
14,000 kilómetros. Una media de 450 kilómetros cada día a 40 por hora, llegando en
una de las etapas a recorrer 620. Con un
sencillo cálculo numérico obtenemos las
horas de conducción necesarias en cada
etapa, efectivamente, más de doce.

No hubo problemas imprevistos. Larga cabalgadas bajo todo tipo do elimatología que no hacia más que contribuir al entretector inimiento de las horas de marcia sin pirasas. No hubo averías, no hubo pinchazos, no hubo pinchazos, hubo acerdientes ni caídas, todo según el guión establecido que incluso permitió alguión establecido que incluso permitió apera para hacer un poco de turismo sin alejarsa de acecapada para hacer un poco de turismo sin alejarsa de la ruta establecida. Algo que por otra para pereció la pena: París, Bergen, Tallín, Praga, Tirol austríaco y Ginebra tueron algunos de los privilegios de un viaje con recorridos posiblemente demasiado ajustados.

El primero de agosto finalicé el viaje en Segorbe donde me aguardaba un bonito recibimiento que habían organizado los compañeros del club de vespinos "Ávespal", no sin antes pasar por ni pueblo, Vall de Almonacid, al que me gusta siempre tener en un lugar destacado del libro de ruta de mis viales en moto.



Arriba: Praga. Abajo: Samis

