MOTOWINERS®

revista de viajes y rutas en moto

Nº 76 JULIO/AGOSTO 2021

A SUIZA EN MOTO ELÉCTRICA CON ALICIA SORNOSA

OSOS 1000, TRES DESAFÍOS EN UNO

EN MARCHA LA II EDICIÓN DEL CERTAMEN CUNA DE VIAJEROS

750 MOTOS EN LA CROM RIDE

MAR MENOR: CABO DE PALOS MOTORCYCLE FESTIVAL

LA BAÑEZA, CAPITAL DEL MOTOTURISMO

ÉXITO DE CLÁSICAS ON ROAD

ADVENTURE EXPERIENCE SE ESTRENA CON NOTA

EXTREME CHALLENGE SEVILLA

ALCOY ACOGE NUEVAMENTE EL COSTA BLANCHA CHALLENGE

SLANDIA

JAIME GARCÍA SE ADENTRA EN LA TIERRA DONDE AGUA, HIELO, VIENTO Y FUEGO CONVIVEN



Una ruta circular con 9 itinerarios y 2.200 km

Prueba KTM 1290 Super Adventure S



Muc-Off de-

PRODUCTOS DE LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO



TODA LA COLECCIÓN EN BIAPELL

La eclosión total del mototurismo



MOTOVIAIER®S°

Edita:



Dirección, redacción, fotografía, diseño, maquetación y web:

Quique Arenas Secciones: Pablo Villa, Sisai, Manel Kaizen, Gustavo Cuervo, Gema de los Reves. Aemotur Colaboradores: Alicia Sornosa. Sonia Barbosa, Javier Garmendia, Luis Cabezas, León Bocanegra, Mario Montoro, Matías Rampón, José Montero (Motocrónicas).

David Ávila (Perlanegra), Gon Castro, Mónica Bernardos, Elsi Rider, Ricardo Fité, Vitín OK, Santiago Pedrero, Noelia MaBor, Silvia Almenara

Información y suscripciones: info@motoviaieros.es Publicidad:

publicidad@motoviajeros.es Síguenos en:

Facebook | Instagram | YouTube

© Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción total o parcial por ningún medio, electrónico o mecánico, incluyendo fotocopias, grabados o cualquier otro sistema de artículos y contenidos aparecidos en MOTOVIAJEROS, sin la autorización expresa por escrito del editor.

ra una tarde de verano, hace exactamente seis años. El sol pintaba con su pegajosa luz estival las casas de Toledo. Y allí, en una pequeña mesa del Kiosko Base, uno de los más emblemáticos bares del Valle, se hablaba de mototurismo. Motoviaieros va existía: aún estaba en pañales, pero su crecimiento era imparable. A los pocos días, Luis Melero y Javier Garmendia, las dos personas que se desplazaron hasta Toledo para presentarnos su proyecto, constituían AEMOTUR, la Asociación Española de Mototurismo. La fecha, un 23 de julio de 2015.

Ya desde su nacimiento se hablaba de "fomentar el uso de la motocicleta como vehículo turístico y promocionar las bondades paisajísticas, naturales, artísticas y gastronómicas de las regiones más desfavorecidas v menos conocidas, además de otros lugares más destacados por su indudable e intrínseco interés". Mucho ha llovido desde entonces, y la actividad de AEMOTUR nunca se ha visto interrumpida, ni tan siquiera durante la pandemia. En este número, caprichos del destino, es una chiquilla de 18 años quien, desde las páginas de la sección que AEMOTUR tiene en esta revista desde su origen -cita a la que no ha faltado jamás-,

quien, decíamos, nos habla de su experiencia como participante del Lésa-Lés. Esta joven de ojos oceánicos y cabellos como un amanecer incesante es la hija de Javier, presidente de AEMOTUR. ¿Cómo expresar la emoción que para nosotros representa algo así?

Hoy en día, un lustro después de aquella génesis, son miles de motoristas los que disfrutan con el viaje en moto, y son decenas las agencias, pruebas y tours que se organizan en la Península en torno al mototurismo. Otros lo vieron antes, como un preclaro Gustavo Cuervo, quien recuerda que hace no muchos años viajar por placer era una locura v/o una guimera.

Este especial de verano está tan lleno, tiene tantos rincones, tanto contenido, que merece un reconocimiento máximo a todas las personas que forman parte de él.

¡Nos vemos en septiembre!



















































actualidad CARTEL DE LUJO PARA EL ENCUENTRO MOTOTURÍSTICO DE LA BAÑEZA 6	
actualidad OSOS 1000, TRES DESAFÍOS EN UNO POR ASTURIAS $ 8$	
actualidad Presentada la segunda edición de cuna de viajeros 10	
actualidad A SUIZA EN UNA MOTO ELÉCTRICA CON ALICIA SORNOSA 12	
actualidad CLÁSICAS ON ROAD CON LA BENELLI IMPERIALE 400 Y LOS CONTIGO! 14	
actualidad THE SILENT ROUTE NOMBRA A SUS SEIS EMBAJADORES 18	
actualidad TAJO-TEJO, PORTUGAL Y CORNISA CANTÁBRICA CON TRAVELBIKE 20	
actualidad CULMINA CON ÉXITO EL II RALLY MOTOTURÍSTICO CAMINO DEL CID 22	
actualidad más de 600 motoristas se suman al extreme challenge sevilla 24	
actualidad GRAND TOUR: 5 ITINERARIOS PARA RECORRER CATALUÑA 26	
actualidad ADVENTURE EXPERIENCE: ASÍ FUE EL INICIO DE UNA GRAN AVENTURA 30	
actualidad CROM RIDE: ¡CURVAS Y SONRISAS POR EL INTERIOR DE GIRONA! 34	
actualidad CABO DE PALOS, EL MAYOR EVENTO DEL MEDITERRÁNEO 40	
actualidad EL COSTA BLANCA CHALLENGE POTENCIA EL INTERIOR DE ALICANTE 41	
prueba KTM 1290 SUPER ADVENTURE S: ¡UNA BESTIA ANDA SUELTA! 42	
contips 10 consejos para una conducción responsable (y iv) 50	
NOVEDAD BMW CE 04, LA NUEVA APUESTA POR LA MOVILIDAD URBANA ELÉCTRICA 52	
PABLO VILLA SUMMERTIME GIRL 53	
más allá del horizonte A FUERZA DE CHISPAS 54	
aventura ISLANDIA, UN INMENSO PARQUE DE ATRACCIONES NATURALES 62	
BOOKS & MOTO Y DE PROFESIÓN, VIAJERO 94	
érase una vez la CIUDAD DE LAS HORMIGAS 102	
manel kaizen PANES Y JABONES: DOS HISTORIAS DE GRANOLLERS 106	
SISAI DESPEDIDA 116	
aemotur lés-a-lés 2021 desde el casco del copiloto 118	
las fotos de los lectores 98	

Envíanos tus rutas y fotos a info@motoviajeros.es

SUSCRÍBETE GRATUITAMENTE A MOTOVIAJEROS. Clic aquí >



CARTEL DE LUJO PARA EL **ENCUENTRO MOTOTURÍSTICO** DE **LA BAÑEZA**

Con Alicia Sornosa, Quique Arenas, Miquel Silvestre y Emilio Scotto



I próximo fin de semana del 6, 7 y 8 de agosto, La Bañeza, "la ciudad de la moto", se convertirá en capital internacional del mototurismo. Organizado por el Moto Club Bañezano en colaboración con el Ayuntamiento de esta población leonesa, el I Encuentro Mototurístico reunirá a Alicia Sornosa, Quique Arenas, Miquel Silvestre y Emilio Scotto en un ciclo de conferencias histórico.

Además, se procederá a certificar el hermanamiento entre el TT de la isla de Man y el GP de La Bañeza, para lo que se contará con los pilotos Raül Torras, Benjamín Grau, David Bango y los bañezanos Sergio Vidales y Alexander Bispo.

Las actividades se iniciarán el viernes por la tarde disfrutando de dos conferencias a cargo de Quique Arenas, director de la revista Motoviajeros y socio de honor de la Asociación Española de Mototurismo, quien abrirá el ciclo de conferencias y, posteriormente será la periodista y aventurera Alicia Sornosa -la primera mujer de habla hispana en dar una vuelta al mundo en solitario en moto- quien ofrecerá su ponencia.

El sábado día 7 de agosto se descorrerá el telón para un invitado que no necesita presentación: Miquel Silvestre. Además de su ponencia, participará en la ruta solidaria que se efectuará a beneficio de la AECC en La Bañeza. Después del almuerzo, el Teatro Municipal Bañezano acogerá al más grande viajero en moto de todos los tiempos y récord Guiness, el argentino universal Emilio Scotto. En suma, un evento de relevancia internacional que no te puedes perder.



502c







Nunca una moto te había ofrecido tanto por tan poco.

3 AÑOS DE GARANTÍA

DESCUENTO DE 300€ RESPECTO A SU PVPR INICIAL

PRIMER AÑO DE SEGURO GRATUITO PARA CONDUCTORES DE 25 AÑOS O MÁS (MENORES CONSULTAR CONDICIONES)



100% I + D ITALIANO

PVP INICIAL 6.299€





OSOS 1000, TRES DESAFÍOS EN UNO POR EL **PRINCIPADO DE ASTURIAS**

Se celebrará el 9 de octubre con salida y llegada en Oviedo



sos 1000 es un evento moto turístico no competitivo por carreteras abiertas al tráfico en el Principado de Asturias. En total, tres distancias sin pisar un solo metro de autovías: 1.000km, 500 km y 200km off road.

La primera edición de este atractivo desafío tendrá lugar el próximo 9 de octubre, con salida y llegada en Oviedo. Los más osados tendrán que salir a las 6 de la madrugada si quieren completar la ruta del millar de kilómetros, mientras que a las 9 de la mañana tomarán la salida los inscritos en la distancia de 500 kilómetros. Para quienes se aventuren en los tramos off road, la cita es a las 11 de la mañana.

Habrá puntos de sellado para el pasaporte nominativo y avituallamientos con productos asturianos.

La organización ha programado unos recorridos para un cierto nivel de pilotaje, ya que a la exigencia de las propias rutas ha de unirse la climatolagía; si el tiempo no acompaña, lo fácil se complica y los tiempos se dilatan.

Malulu 24 SL, junto con el CDB Osos 1000 están al frente de la dirección con una década de experiencia en eventos deportivos como Storm Race, Triathlon Festival, Sport Festival o Bear Challenge.

Las inscripciones se realizarán a través de la plataforma <u>www.osos1000.es</u>



Nueva Ducati Multistrada V4

Domina todas las carreteras

Prepárate para descubrir la cuarta generación Multistrada.

Más deportiva y más turística. Más capaz en utilización Off-road y más fácil en la utilización urbana. Motor V4 Twin Pulse con reglaje de válvulas a los 60.000km, radar delantero y trasero con detección de ángulo muerto opcional, chasis monocasco de aluminio, etc. son características únicas de la nueva Multistrada V4.

Como único es su producto de financiación dedicado: TODO AL 4!

4 años o 40.000km de mantenimiento programado

4 años de garantía oficial

4 años Ducati Card: asistencia en carretera y médica en Europa

35 cuotas de **270**€. Entrada: 4.685,09€. Cuota final:7.960,46€. TIN 5,99 % TAE: 6,99%

Ejemplo calculado para un Multistrada V4:

PVP recomendado en Península y Baleares 19.990,00€ (IVA, transporte, descuento de marca y concesionario y bonificación Volkswagen Financial Services incluidos). No incluye gastos de pre-entrega ni gastos de matriculación (Consulte condiciones de I.M según CCAA). Comisión de apertura: 153,05€ (1,00%). Importe a financiar: 153,0491€. 35 cuotas de 270,00€ y, una vez finalizado el periodo decides si cambiarla por otra Ducati, devolverla o quedártela pagando la cuota final de 7.960,46€. Entrada: 4.685,09€. TIN: 5,99%. TAE: 6,66%. Importe total adeudado: 17.563,51€. Precio total a plazos: 22.248,60€. Incluye 4 años o 40.000 km de Mantenimiento gratuito. Oferta válida hasta el 30/06/2021 para clientes que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E. según condiciones contractuales. Gama Multistrada consumo medio 6,5 l/100km. Emisión de CO2: 162 g/km. Consulte condiciones en su concesionario Ducati. Modelo visualizado: Ducati Multistrada V4 S con accesorios. * Mantenimiento Programado. Más información en www.ducati.com





PRESENTADA LA **SEGUNDA EDICIÓN**DEL CONCURSO **CUNA DE VIAJEROS**

Promovido por BMW Motorrad España y Ruralka on Road



a segunda edición del concurso Cuna de Viajeros ya está en marcha. Desde el pasado 1 de julio, los participantes que quieran optar a los fantásticos premios compartiendo sus mejores rutas ya pueden acceder a la web oficial del certamen para formalizar su inscripción.

El anuncio se realizaba el pasado 17 de junio, durante la clausura de la primera edición. El proyecto, desarrollado conjuntamente por Ruralka on Road y BMW Motorrad España, tendrá continuidad en el tiempo según avanzaron durante la entrega de premios el CEO de Ruralka, Rafa Ausejo, y el director de Marketing de BMW Motorrad España, David Canosa.

La influencer Montse Pérez (DeRutaCon-Montse) y el director de Motoviajeros, Quique





Arenas, formarán parte del jurado de esta nueva convocatoria, a la que se suma nuestra revista como media partner oficial.

La entrega de galardones a los finalistas del Cuna de Viajeros 2020 se realizó en el hotel Ruralka El Rancho de la Aldegüela, en Torrecaballeros (Segovia).

Procedentes de Girona, Valencia, Sevilla y otros puntos de España, los finalistas acudieron al evento en el que se conocerían a los tres ganadores. El jurado lo tuvo difícil, ya que se han recibido más de 300 participaciones. Finalmente, los afortunados que se alzaron con los premios fueron:

1º Premio: Pedro del Río

2° Premio: Amanda Hurtado

3º Premio: Cesáreo Marcos

Los premios han sido tres noches en un alojamiento Ruralka, cesión de una moto BMW, 150€ en tarjeta gasolina Repsol y 200€ en la boutique de BMW Motorrad; dos noches en un alojamiento Ruralka, cesión de una moto BMW, 100€ en tarjeta gasolina



Repsol y 100€ en la boutique de BMW Motorrad; y Experiencia Ruralka, cesión de una moto BMW, 50€ en tarjeta gasolina Repsol y 50€ en la boutique de BMW Motorrad.

La gastronomía formó parte esencial en el acto, ya que los presentes disfrutaron de una maravillosa cena y un almuerzo al día siguiente tras la ruta mototurística por la provincia de Segovia: Pedraza, Sepúlveda, Turégano y río Duratón hicieron las delicias de los participantes.

11

motoviajeros.es \\\\\\\\\\ACTUALIDAD





A SUIZA EN UNA MOTO ELÉCTRICA CON ALICIA SORNOSA

Más de 3.000 kilómetros en un nuevo reto solidario



licia Sornosa está acostumbrada a sorprendernos con sus retos solidarios. En esta ocasión, la aventurera se ha propuesto llegar hasta Suiza con una moto eléctrica en un viaje solidario que persigue recaudar fondos para el cáncer de próstata.

En total, serán más de 3.000 kilómetros a realizar con dos motocicletas eléctricas Zero. Nada de motores de combustión, ni ruido, ni contaminación. El futuro de la movilidad ya está aquí, y la mejor forma de demostrarlo es acometiendo un gran viaje hasta los míticos puertos alpinos.

El propósito de esta nueva aventura es demostrar que la movilidad eléctrica es una realidad y se puede disfrutar de ella tanto en la ciudad como de viaje. Cada parada para recargar es una parte divertida de este #Slow-eTrip, mostrando valores como el trabajo en equipo, el viaje en pareja, y el disfrute de las rutas en una e-moto.

La recaudación final irá a para a Cris Contra el Cáncer, una asociación sin ánimo de lucro que investiga varios tipos de cáncer. Los donadores entrarán en el sorteo de numerosos regalos cedidos por las empresas colaboradoras.











CLÁSICAS ON ROAD CON LA BENELLI IMPERIALE 400 Y LOS CONTIGO!

> Texto: Quique Arenas // Fotos: Q.A. & Josep Chaume info@motoviajeros.es

a localidad madrileña de Pelayos de la Presa se convirtió durante el fin de semana del pasado 19 de junio en la capital de las motos que marcaron una época, allá por los felices años 70, 80 y 90. Joyas como la BMW R100 GS, Benelli 750 Sei, Japauto 1000 e incluso una Ducati 851 de competición pudieron verse en el parque cerrado para regocijo de los asistentes. La admiración y el reconocimiento por las máquinas que revolucionaron el mercado –y la sociedad- al calor de Easy Rider y el esplendor de fábricas como Bultaco, Ossa, Montesa y Derbi no ha parado de crecer en nuestro país; se hacía necesario, pues, un homenaje que reuniera a los apasionados de estas motocicletas.

La iniciativa, impulsada por MotosClasicas80.com, se convirtió en una oda a la camaradería motociclista, siguiendo los pasos iniciados en su día por Veteranas Off

motoviajeros.es \\\\\\\\\\\\ACTUALIDAD

Road, cuyo alma mater, Mario Montoro, no faltó a la cita presentando su último libro Aitana y Willy: el misterio de Yamashita. También acudieron a esta primera convocatoria periodistas del motor como Josep Chaume y Javier Pérez-Rubio; y participaron con sendas charlas Juan Boria, en representación de IMU, y Evelio Tejero, mecánico y propietario del equipo de competición que llevó a Herri Torrontegui a proclamarse campeón de España de Supersport en 1997.

Cerca de 50 pilotos recorrieron las carreteras de montaña de Ávila y Madrid, con puntos de control en Cebreros, El Hoyo de Pinares, Peguerinos, Monasterio de San Lorenzo del Escorial, Robledo de Chavela y Pelayos de la Presa, cuyo ayuntamiento colaboró en la organización de la prueba.

Junto a las máquinas mayores de edad, se coló una justificada representación de Imperiale 400 con motivo del 110 aniversario de Benelli, firma que ha apoyado decididamente al evento. Una de estas evocadoras monturas, en concreto la que lució el dorsal número 1, fue la encargada de llevarnos por los preciosos parajes de la Sierra Oeste de Madrid.

Esta pequeña gran moto está especializada en sacar sonrisas. Junto a las RR, cruiser, touring y alguna que otra campera mítica como las Montesa y Ossa presentes en la ruta, la Imperiale demostró sus aptitudes asfálticas con un consumo –que ya conocemos- de risa. Su autonomía, su precio contenido y su cautivadora estética retro, son tres de las grandes bazas con las que juega esta "clásica moderna".

Cerca de 50 pilotos recorrieron las carreteras de Ávila y Madrid; hubo charlas, música y... mucha camaradería Las curvilíneas carreteras se transformaron en un decorado ideal para divertirnos conduciendo la Benelli, que montaba para la ocasión un juego de neumáticos ContiGo! a modo de test.

Continental cuenta con una gama de compuestos de primera calidad; ya habíamos visto y probado los superlativos TKC 70 en la Imperiale con excelentes resultados, tanto en asfalto como en uso mixto. Los ContiGo! demostraron ser una elección fantástica para esta unidad y tipo de motocicleta, por su perfecto agarre, manejabilidad y estabilidad.

Gracias a que nos acompañó un tiempo soleado durante toda la jornada, no fue necesario probar los neumáticos en condiciones de lluvia, aunque conociendo el compromiso de la firma germana en el desarrollo de la tecnología RainGrip, y observando el dibujo y diseño de la banda de rodadura de los ContiGo!, es fácil inferir que serán unos excelentes aliados bajo cualquier condición climática. Continental siempre es garantía de calidad.

Máximo agradecimiento a la organización y a Benelli España por cedernos una moto que conocemos bien y que no deja de sorprendernos haciendo buena la máxima de que "menos es más"; también a Javi, Mar, Xavi, Mario, Paco, Josep, Jordi, Monty, Manu, Cris... y a todos los amigos con los que compartimos fantásticos momentos durante el finde.

La próxima cita en 2022, confiamos y deseamos que con la pandemia en retroceso y sin miedo a posibles restricciones de aforo y movilidad, promete ser la de consolidación de un proyecto que ha nacido fruto de la pasión por unas motos que aún hoy continúan encandilando; un proyecto que a buen seguro se convertirá en próximas ediciones en una referencia de las concentraciones y rutas motociclistas nacionales.













THE SILENT ROUTE NOMBRA A SUS SEIS EMBAJADORES

La ruta se ha convertido en un icono para los motoviajeros



n julio de 2018 se presentó en sociedad The Silent Route, una carretera panorámica, la A-1702, que une las comarcas del Maestrazgo y Andorra-Sierra de Arcos. Desde entonces se ha promocionado como un producto turístico de slowdriving. Tres años después, ha nombrado a seis embajadores en reconocimiento a su implicación y promoción con esta ruta escénica que cada día cuenta con más adeptos.

Carlos Precioso (Valencia), Leticia Marcuello (Zaragoza), Rosa Pérez (Andorra), Ernesto Pastor (Teruel), Rubén García (Alcañiz), y Quique Arenas (Toledo) -los dos últimos, motoristas- han obtenido el reconocimiento por parte de los presidentes de las dos comarcas turolenses, Roberto Rabaza y Marta Sancho. El acto de nombramiento tuvo lugar el pasado 24 de junio en la Venta de la Pintada (Gargallo) punto de inicio/final de la ruta.

En los últimos años muchos viajeros han recorrido la carretera y su entorno, y su huella ha quedado en las redes sociales creando un efecto dominó y convirtiéndose los propios turistas en los principales prescriptores de la ruta.

¿VIAJE O AVENTURA?















TAJO-TEJO, PORTUGAL Y CORNISA CANTÁBRICA CON TRAVELBIKE TOURS

Viajes de autor con Quique Arenas como roadleader



n total de 17 personas tomaron parte el pasado mes de junio en el moto tour Tajo Internacional y Portugal Mágico organizado por Travelbike Tours y guiado por Quique Arenas, director de Motoviajeros y roadleader del tour.

El viaje, que resultó un éxito de participación, se adentró en los parajes naturales de la Reserva de la Biosfera Transfronteriza Tajo-Tejo Internacional y en los rincones más espectaculares del interior del país vecino: desde sus Aldeias Históricas hasta Oporto, pasando por Serra da Estrela y carreteras escénicas como la N2 y la N222.

Ante la aceptación de las propuestas mototurísticas de autor, Travelbike y Quique Arenas han programado una nueva experiencia para el mes de septiembre, que tendrá lugar del 3 al 11, y se desarrollará en la Cornisa Cantábrica: rodaremos por los Ancares gallegos y leoneses, las montañas menos conocidas del occidente asturiano, los recónditos pasos aéreos de las montañas pasiegas cántabras, los bosques del País Vasco, estrechos desfiladeros, vertiginosos miradores y ciudades como San Sebastián... también habrá lugar para la gastronomía, la historia y la cultura.



SHIELD-R

GORE-TEX PRO LAMINADO 3 CAPAS

Incluye protectores de hombros, codos, cadera y rodilla/espinilla.



DEFENCE & COMFORT

HIGH PERFORMANCE MOTORCYCLING OUTFITS AND ACCESSORIES





































CULMINA CON ÉXITO EL II RALLY MOTOTURÍSTICO CAMINO DEL CID

La prueba se desarrolló entre Castellón y Burgos



os más de 40 participantes del II Rally Mototurístico Camino del Cid completaron con éxito la prueba el último fin de semana de junio, que en la presente edición se iniciaba en Castellón y finalizaba en Burgos.

De Castellón, los motoviajeros pusieron rumbo a Morella, Montalbán, Molina de Aragón y Calatayud, donde visitaron hitos tan sugerentes como el Castillo de Peracense o los cañones del Jaraba. La tercera etapa partió de Calatayud y finalizó en Vivar del Cid (Burgos), pasando por el Cañón de Río Lobos y conjuntos

histórico-artísticos como El Burgo de Osma, Caleruega o Santo Domigo de Silos.

Aunque el viaje concluyó en Burgos capital, los inscritos pararon en Vivar del Cid, donde recogieron los diplomas acreditativos y sellaron el Salvoconducto de la ruta.

El II Rally Mototurístico Camino del Cid es una iniciativa promovida por Travelbike Tours que cuenta con el apoyo del Consorcio Camino del Cid. Tras el éxito de la primera convocatoria (Burgos-Elche), la organización decidió llevar a cabo una nueva edición siempre siguiendo la ruta del Camino del Cid.



C4PRO CARBON 829,00€ **IVA** incluido













SCHUBERTH



MÁS DE 600 MOTORISTAS SE SUMAN AL EXTREME CHALLENGE SEVILLA

Carmona acogió la prueba, divida en tres recorridos



os pasados días 11 y 12 de junio se celebró en Carmona la décima edición del evento mototurístico Xtreme Challenge. La ciudad sevillana congregó a más de 600 motoristas, que acudieron para disfrutar al máximo de las actividades programadas.

Tal y como ocurre en cada edición, el evento se dividió en dos días. El primero de ellos, 11 de junio, se basó en una dinámica bienvenida a todos los participantes, que pudieron probar los últimos modelos de marcas como Honda, Zero Motorcycles, Askoll o Yamaha.

Además, se llevaron a cabo interesantes ponencias que pusieron el broche de oro a la tarde del viernes.

La puesta en marcha llegó el sábado, 12 de junio, donde los participantes recorrieron diferentes provincias tanto fuera como dentro de Andalucía a través de increíbles paisajes. Y es que si algo conoce bien el equipo de Xtreme Challenge son los buenos recorridos, que se hacen aún más especiales debido al secretismo de los mismos.

Cabe resaltar que este evento no tiene carácter deportivo ni competitivo, por lo que la organización trabaja cada trayecto



a modo de dar cabida a todo tipo moto y motorista. En este sentido, la prueba se dividió en tres tipos de recorridos diferenciados por el volumen de kilómetros. Estos son: Rookie; 350 km aproximadamente, Pro; 500 km aproximadamente y Ultra Xtreme; más de 600 km.

Como forma de guía, destaca la aplicación Gas Biker, app oficial del evento. A través de ella, cada participante escaneó el código QR ofrecido en cada punto de sellado, hasta completar el recorrido deseado. Estos puntos se traducen en paradas específicas ubicadas en zonas de interés, haciendo aún más atractivo el transcurso de la ruta. En ellas la función de cada asistente fue sellar su pasaporte y elegir el siguiente track de la ruta, verificando así la realización del itinerario.

El fin de semana terminó con un buen sabor de boca para todos los motoristas presentes y un éxito más a la espalda del equipo de Xtreme Challenge, quienes ya están trabajando para ofrecer su mejor versión en la próxima edición de Madrid los días 1 y 2 de octubre.







GRAND TOUR: 5 ITINERARIOS PARA RECORRER CATALUÑA

> Texto: Interface Tourism Fotos: Quique Arenas

ataluña ya tiene una ruta circular para conocer sus principales atractivos patrimoniales y naturales en vehículo propio. Bajo el nombre de *Grand Tour de Catalunya*, el Departamento de Empresa y Trabajo, a través de la Agencia Catalana de Turismo (ACT), ha creado un itinerario para descubrir y disfrutar de Cataluña de norte a sur y de este a oeste en diversos días.

En total, el *Grand Tour de Catalunya*, ofrecerá más de 400 propuestas de actividades repartidas a lo largo de 2.000 kilómetros de ruta que cada uno podrá realizar a su ritmo. El proyecto fue presentado en Madrid la semana pasada.

Según el director de la Agencia Catalana de Turismo, David Font, "el objetivo es promover el conocimiento del territorio, potenciar los productos de proximidad y el respeto por el medio ambiente y la accesibilidad".

27

motoviajeros.es \\\\\\\\\ACTUALIDAD

Desde el pasado 15 de junio, la Agencia Catalana de Turismo está realizando una gira por 5 ciudades europeas para promocionar Cataluña como destino: Londres, París, Berlín, Ámsterdam y Madrid son las escogidas para impulsar la reactivación del turismo en los mercados de proximidad.

En cada capital europea, la Agencia Catalana de Turismo estará acompañada de uno o dos de los patronatos de turismo del territorio catalán, entes que han contribuido a hacer posible este producto turístico para destacar los lugares más emblemáticos y también los más desconocidos de su demarcación.

Primera acción presencial en la UE después de la pandemia

En cada una de estas ciudades, se está presentando a medios de comunicación, bloggers e influencers el estado y novedades del destino a través del Grand Tour de Catalunya. La convocatoria incluye la posibilidad que los asistentes hagan trips individuales posteriores a la presentación para conocer la propuesta y la situación real de apertura del destino. Los itinerarios del *Grand Tour de Catalunya* están plenamente alineados con las nuevas preferencias de viaje en la situación post COVID-19, ya que cada tramo comienza en una gran ciudad y permite a los visitantes conocer en vehículo privado lugares menos conocidos y por tanto menos masificados.

Un viaje, muchos caminos

Barcelona será el punto de partida del *Grand Tour de Catalunya*. Desde aquí la ruta se dirige hacia Tarragona, recorriendo Montserrat, el patrimonio de Solsona, viñedos y bodegas del Penedès, así como los principales iconos del Garraf y la Costa Dorada. La ruta sigue hasta el Delta de l'Ebre para después subir hacia Lleida, pasando antes por la Terra Alta y el Priorat. La capital de Ponent es el punto de partida para



Tramo 1: Barcelona – Tarragona

El punto de partida de esta ruta será la ciudad de Barcelona y su legado modernista que nos llevará hasta la Tarragona romana. Por el camino, se nos descubrirá la montaña de Montserrat, Cardona y su castillo, el patrimonio histórico-artístico de Solsona, los paisajes de viñedos y las bodegas del Penedès, el encanto de Sitges y el legado musical de Pau Casals en El Vendrell hasta llegar a las playas del Garraf y el norte de la Costa Dorada.

Tramo 2: Tarragona – Lleida

De la Tarraco romana partirá este tramo que seguirá el litoral de la Costa Dorada, entre olivos milenarios y viñedos, pasando por el Delta de l'Ebre. La cocina marinera de Cambrils, las catedrales del vino de la Terra Alta, las bodegas modernistas del Priorat y los impresionantes monasterios de la Ruta del Cister, como el de Poblet, serán sus principales atractivos hasta llegar a Lleida.

Tramo 3: Lleida – La Seu d'Urgell

De Lleida y su icónica Seu Vella, la ruta saldrá de la llanura para adentrarse en los Pirineos de Cataluña. La Val d'Aran, los pequeños pueblos medievales, el cielo estrellado del Montsec y el conjunto de iglesias románicas de la Vall de Boí se convertirán en compañeros de viaje. Un viaje que también incluirá una visita al Parque Nacional de Aigüestortes i Estany de Sant Mauriciy deportes de aventura en el río Noguera Pallaresa antes de llegar a la Seu d'Urgell.

Tramo 4: La Seu d'Urgell – Figueres

Del encanto medieval de la Seu d'Urgell, el tramo se dirigirá al este de Cataluña bordeando el Parque Natural del Cadí Moixeró. La ruta pasará por el Monasterio de Ripoll y su fachada con escenas bíblicas, la Zona Volcánica de la Garrotxa y sus 40 volcanes y, Santa Pau y sus conocidos"fèsols", hasta llegar a Figueres para entrar en contacto con el universo de Dalí.

Tramo 5: Figueres – Barcelona

Desde Figueres este tramo seguirá hasta Cadaqués y el Cap de Creus. Continuará por la Costa Brava, llena de villas marineras con sus Caminos de Ronda y los puertos pesqueros como el de Palamós, el cual ofrece una gamba única por su sabor. Los pueblos medievales como el de Peratallada permitirán un descanso a medio camino antes de atravesar el Montseny y hacer una parada en las playas familiares y los pueblos pescadores de Costa Barcelona. El punto final del trayecto lo encontraremos de nuevo en Barcelona.



llegar a los Pirineos con la Val d'Aran y las iglesias románicas de la Vall de Boí. Los parajes naturales del Parque Nacional de Aigüestortes y Estany de Sant Maurici y el río Noguera-Pallaresa hacen que el camino a la Seu d'Urgell se convierta en una aventura paisajística. Desde aquí la ruta se adentra por pueblos medievales y la zona volcánica de la Garrotxa. Una vez en la Costa Brava, Figueres y la obra de Dalí dan la bienvenida a un recorrido por villas marineras y medievales del interior. El Montseny y los bosques frondosos del Collsacabra dan el contrapunto al camino de llegada a Barcelona, haciendo una parada por las playas y las casas de los indianos de Costa Barcelona.

Aparte de los grandes atractivos turísticos, el Grand Tour de Catalunya ofrecerá también la posibilidad de realizar tramos de esta gran ruta para conocer con más profundidad cada una de las zonas. En este caso, cada tramo comenzará en una gran ciudad que a través de carreteras secundarias y paisajísticas unirá los diferentes puntos destacados de la zona, quizás menos conocidos, pero de gran interés y atractivo. Así, esta opción permitirá hacer una ruta personalizada al gusto del visitante. Habrá 5 tramos que se podrán recorrer en 5-7 días a través de diferentes etapas que proponen visitas relacionadas con la cultura, la naturaleza y la enogastronomía.

29



ADVENTURE EXPERIENCE: ASÍ FUE EL INICIO DE UNA GRAN AVENTURA

Más de 2.000 aficionados se dieron cita en Barcelona



a primera edición del Adventure Experience celebrado en las instalaciones del Rocco's Ranch, en Barcelona, vivió un estreno con nota. Más de 2.000 aficionados disfrutaron de dos días con pruebas de motos y más de 22 expositores, actividades con moto propia como el curso de iniciación al offroad o la ruta Adventure Experience Tour, además de asistir a interesantes charlas, conocer las últimas novedades de aftermarket y poder planificar sus próximas vacaciones en moto.

Orientado al mundo de las motos trail/adventure y mototurismo, el Adventure

Experience ha sentado las bases de futuras ediciones donde un público de calidad, cercano e interesado protagonizó un lleno total en las pruebas de motos a la vez que disfrutó de las charlas de personajes como Miquel Silvestre, que desveló el nuevo aspecto de su moto, 'La Gorda', León Bocanegra, Ricardo Fité -que presentó su último libro-, Perla Negra y Fernando Gost, así como los dakarianos Rubén Faria y Miguel Puertas, además de la presentación del Oktoberbook de Bassella Experience y las charlas técnicas de Uniracing y AndreaniMHS.

ESTAMOS DE ENHORABUENA

uestra sociedad está de enhorabuena: poco a poco vuelven los eventos de masas. En el caso del mundo motero, las grandes concentraciones no han llegado a desaparecer, pero durante este terrible paréntesis las pocas supervivien-

El pasado fin de semana del 19 y 20 de junio, las rumbosas instalaciones del Rocco's Ranch, junto al circuito de Barcelona-Catalunya, acogieron las carpas de diferentes marcas y empresas del ramo que ofrecían viajes, actividades y accesorios a las mentes

el "speaking corner" se hacían charlas cada poco rato, desde León Bocanegra a Miquel Silvestre pasando por Ricardo Fité, este último presentando su nuevo libro "in extremis" (la editorial le facilitó los primeros ejemplares tan solo unas horas antes).





tes han quedado diezmadas y supeditadas a las limitaciones sanitarias.

Ahora que volvemos a tomar aire sin mascarilla y vemos por fin la salida del túnel, una nueva iniciativa se acaba de incorporar a nuestro panorama motocic lista: A d venture Experience, evento que pretende seducir al colectivo que ahora mismo copa nuestros caminos y carreteras, esto es el "trail".

aventureras que hasta allí se acercaron, y que por cierto no fueron pocas: sin llegar a la aglomeración, el ambiente estuvo animado los dos días, especialmente el Domingo.

Para que nunca hubiera carencia de estímulos, Pol Tarrés demostró que se puede hacer trial con una Yamaha Teneré 700, las diferentes marcas tenían sus motos de prueba en constante movimiento, y en En resumen, un evento a medio camino del "showroom" ferial y el espectáculo al que auguro futuras ediciones... Eso sí, hay que pulir algunos errores de debutante como la falta de lavabos químicos o facilitar más sombras y puntos de hidratación para que el personal no se vaya antes de tiempo con los plomos fundidos.

Texto: Manel Kaizen Fotos: M.K. y Joan Maurell

31



Ducati con su Offroad Challenge coordinada por Jaime Lozano (Cabras sobre ruedas) dio la oportunidad de probar su Multistrada V4 en condiciones de fuera de carretera en un espacio habilitado para la ocasión, mientras que los participantes del curso de iniciación a la conducción trail y las actividades con moto propia dirigidas por Joan Munar acabaron con una sonrisa de satisfacción. El espectáculo llegó de la mano de Pol Tarrés, que hizo las delicias de los asistentes con sus malabares imposibles al manillar de su Yamaha Ténéré 700.

La ruta Adventure Experience Tour realizada el sábado y siguiendo un roadbook durante 150 kilómetros junto a los sorteos de material Shad y Onboard forman parte de los alicientes de la primera edición de este evento destinado a las motos trail/adventure y mototurismo.

En palabras de Alex de Juan, coorganizador del evento, "podemos estar orgullosos de haber reunido a más de 2.000 usuarios en la primera gran fiesta del segmento trail adventure. Como cualquier gran aventura que se precie, esta ha empezado con un gran reto. No ha sido fácil salir adelante en la situación de incertidumbre en la que nos encontramos. Hay que agradecer a todos los expositores y colaboradores que, junto a nosotros, han creído en propuestas como Adventure Experience, son más necesarias que nunca para revitalizar el sector".

Sergi Mejías, coorganizador del Adventure Experience, apunta que "ha sido la primera edición un inicio prometedor en el que hemos contado con el apoyo de las principales marcas y actores del sector. De la misma manera hemos detectado oportunidades para ampliar y configurar una mayor y más atractiva oferta para los visitantes y consolidar Adventure Experience como el evento de referencia de un segmento con altísimo potencial de crecimiento".







REALIZAMOS ENVÍOS POR TODA ESPAÑA

TASAMOS TU MOTO DE FORMA ONLINE

MOTOS DE OCASION CON GARANTÍA CERTIFICADA



BIENVENIDOS A

MOTOS DESTACADAS

A TRAVÉS DE NUESTRA WEB























CROM RIDE: iCURVAS Y SONRISAS POR EL INTERIOR DE GIRONA!

> Texto: Pere Casas Fotos: Pere Nubiola

urvas, curvas y más curvas, pero todas perfectamente escogidas para ofrecer al motoviajero un disfrute máximo de la conducción. La Crom Ride 2021 nos ha demostrado un año más en su quinta edición ser una ruta bien organizada y una excelente opción con la que descubrir los parajes más emblemáticos de la provincia de Girona.

Desde las incomparables vistas al Empordà, hasta el espectacular despertar al sol de primera hora de la mañana del Golf de Roses en el descenso desde el Monasterio de Sant Pere de Rodes hacia Port de la Selva y Llançà, hasta adentrarse en la Catalunya Nord hasta rodear el Canigó...

Desde el descenso de Coll d'Ares y sus hayedos hacia Camprodón, las pistas de alta montaña con vistas a la Vall de Ribes, o el recorrido "Tourist Trophy" de uno de los

motoviajeros.es \\\\\\\\ACTUALIDAD

mejores tramos del mundo para disfrutar al máximo en moto, la Collada de Toses... Desde el Coll de la Creueta, pasando por el nacimiento del río Llobregat, hasta los más emblemáticos tramos de rally (promesa de pasajes de montaña espléndidos como el Coll de Canes en la Garrotxa, o Collsaplana hasta llegar a Sant Hilari en La Selva), y siempre huyendo de aburridos y masificados tramos de enlace, la quinta Crom Ride Girona, "la ruta fantástica", ha vuelto a ser, los días 3 y 4 de julio, un completo éxito.

Un año más partiendo del Pavelló Fontajau de la capital, y tras levantarnos a primera hora de la mañana, los que inauguramos la marcha salimos antes que el sol, a las 6.30 AM, aunque ya con un reparador desayuno a base de coca y café con leche en el coleto.

Sin ninguna prisa gracias a una excelente organización, los más de 750 participantes, ¡nuevo récord!, salimos bien armados para disfrutar de alrededor de 600 km por las mejores carreteras de Girona....

La Crom tiene una máxima: no pretende ser un reto de resistencia, ni un evento masificado, sino una oportunidad de disfrutar de todos y cada uno de los tramos escogidos en uno de los mejores lugares del mundo, la provincia de Girona, para montar en moto.

Lo refrendamos: recorriendo escenarios tan emblemáticos y conocidos del mundo de los rallyes, como Els Àngels, Sant Pere de Rodes, Maçanet de Cabrenys, Coll d'Ares, la Collada de Toses, Osor o Collsaplana, el recorrido nos dio lo máximo en lo más importante para un motero, sea cual sea su tipo de moto, la relación entre "curvas y sonrisas".

Viernes, ¡empieza la fiesta!

Pero no nos adelantemos al viernes anterior al sábado 4 de julio en ruta. Un año más, y de



nuevo contando aún con las obligadas medidas de distancia social y uso de mascarilla, el viernes 3 de julio esperaba a los participantes un concurridísimo Village dispuesto en el amplio espacio disponible en Fontajau.

Rebosante de actividad, y con una muy nutrida asistencia (parece instalarse en el ánimo de los asiduos a la Crom Ride que "Girona bien vale una cena"... y una noche de hotel para iniciar la marcha en plena forma), encontramos, además de un completo



servicio de bar, una completa exposición y pruebas de modelos de marcas insignia como Honda, Harley-Davidson (que desplazó su impresionante camión de la Harley Davidson Experience y donde puso a disposición sus nuevas Pan America), Guzzi, Macbor, Triumph, Benelli, Royal Enfield, Fantic, Suzuki, etc....

Además, el Village permitió la asistencia en cuanto a cuidado y cambio de neumáticos gracias a Metzeler, o el control del mejor estado de los frenos gracias a

Galfer. La presencia de Andreani MHS Öhlins garantizó la mejor puesta a punto de las suspensiones, y los más motoviajeros pudieron hasta comprobar la mejor manera de equipar la moto con un set completo de bolsas y maletas Shad...

Así mismo, un año más, el Servei Català de Trànsit, en colaboración con Anesdor, impartió sus cursos monitorizados de Formació 3.0 de seguridad y conducción. Verde, que te quiero...; Versys!

Que la Crom Ride Girona está recogiendo un importante reconocimiento lo prueba el espectacular "aparato" montado por Kawasaki Europa. La edición 21 de la ruta fue el epicentro de una innovadora acción por parte de la marca verde, que escogió la Crom Ride Girona, por su trazado, espíritu y calidad organizativa, para celebrar la primera edición de la "Versys 100 Experiential Event".

Este evento exclusivo permitió a casi una treintena de periodistas internacionales a bordo de los nuevos modelos de la Kawasaki Versys 1000 disfrutar de forma paralela la ruta y el Village de la Crom Ride Junto a los más de 750 participantes.

Lo cierto es que la organización nos hizo sentirnos siempre bien acompañados: ya en los puntos de paso de la ruta, y desde primera hora de la mañana del sábado, los inscritos disfrutamos en Ripoll del servicio móvil de limpieza y cuidado de pantallas ofrecido por Shoei, pudimos revisar lubricantes y engrasar cadenas en el "Control de Paso Motorex" de Camprodón... y gracias a las manzanas de Girona ofrecidas por Poma de Girona reponer fuerzas en Sant Hilari, o rescatarnos del sol merced al agua de mesa Vilajuïga servida en la preciosa bahía de Port de la Selva.

Igualmente, todos los inscritos nos alegramos de disponer en dos distintos puntos de la ruta de los servicios fotográfi-

37

motoviajeros.es \\\\\\\\\ACTUALIDAD









cos de "Sessantuno", que ofreció un año más de fotos de nivel profesional...

La "ruta fantástica" por Girona

La ruta no es competitiva, aunque desde la organización siempre aconsejan "no encantarnos", (atendiendo a la acepción de la traducción directa del catalán, "no nos durmamos", más que no nos quedemos anonadados por la belleza de los paisajes...) de modo que pasamos casi doce horas en moto aún con las correspondientes "paradas pipí, gasolina y comercio-bebercio". Sin embargo, la Crom no se hace larga: incluso el último control, ya de vuelta a Girona, nos regaló como despedida el tramo de Les Serres, más motero que nunca...

Así, como cada año, las distintas etapas, coordinadas con el "Patronat de Turisme de Costa Brava i Pirineus de Girona", marcaban unas medias moderadas pero entretenidas que permitieron a los participantes tanto recuperar fuerzas a voluntad, como encarar los tramos con el mejoránimo motero.

Os ponemos las prendas de la ruta sobre la mesa: desde los singulares tramos por el Empordà, hasta los inolvidables parajes atravesando el Pirineo, los paisajes con enormes vistas de la Vall de Ribes, la insuperable Collada de Toses, o los tramos más bellos de Osona i la Garrotxa, como Coll de Canes o Collsaplana... hasta el descubrimiento del Pantà de Susqueda y del regalo final de Les Serres, todo conformó una jornada redonda e inolvidable.

Bien encaminada...

La Crom Ride no es sólo una ruta que da "buen camino". Es un pleno organizativo con excelente trazado, y gran efectividad, cuidado y fluidez en los controles de paso. Para terminar, algo realmente importante tras montar en moto. Por supuesto, los



inscritos y acompañantes pudimos colmar fuerzas tras la ruta en una reparadora cena ofrecida por "PdePa" (esta vez un combinado de hamburguesa y bravas con firma del reputado chef David Gou ¡realmente delicioso!)... que junto a la "coca" del desayuno constituyeron un catering 2021 de categoría premium... La cervecita final en el Village contó incluso con un añadido: un playlist de música espectacular: ¡durante todo el evento no sonó ni un solo reggaeton!

Para dejar a todos los finishers con un buen sabor de boca, pilotos y acompañantes nos ganamos un merecido regalo, una prenda técnica y térmica gentileza de Tecnimoto y Crom Ride.

Ya sabemos que montar en moto es lo más divertido que se puede hacer en el mundo con la ropa puesta, y tras haberlo hecho en la edición 21 en Girona, podemos asegurarlo, es difícil encontrar un entorno mejor para montar en moto. La Crom Ride Girona es un evento de fin de semana que está recogiendo cada vez más participación de motoristas de otras partes de la península, que estamos convencidos que no debieran perderse los paisajes y carreteras recorridos. Por suerte, la edición 2022 ya está en marcha, jempieza la cuenta atrás!...



CABO DE PALOS MOTORCYCLE FESTIVAL, EL MAYOR EVENTO DEL **MEDITERRÁNEO**

El motoclub organizador prevé reunir a 1.500 motos en el Mar Menor



I motoclub Cabo de Palos surgió de una idea original del motero y empresario Alfonso Torres, el piloto y docente Miguel Ángel Castilla junto al grupo de grandes amigos y aficionados a las motos del Club Cartagena Moto Touring, ilusionados en hacer un gran evento motero. Nadie lo había realizado antes en la historia de Cabo de Palos o zonas limítrofes.

Por otra parte estaba el Mar Menor, un precioso entorno que en esos momentos pasaba por una situación difícil. El objetivo de la concentración era llenarla de actividades deportivas y culturales para promocionar Cabo de Palos, el Mar Menor, Cartagena y la Región de Murcia a nivel nacional e internacional. Unificando cultura, turismo y gastronomía con el compañerismo y la amistad entre los moteros y fomentando

también el uso responsable de la motocicleta como medio de transporte cómodo, rápido, eficiente y ecológico.

El Motorcycle Festival abrirá sus puertas el 22 de octubre en la discoteca TRIPS, una de las mejores del mundo y con limitación de motos para no tentar al covid pero con las mismas atracciones y diversión para todos.

La organización ha limitado la asistencia a 1.500 motocicletas y 2.000 personas, que podrán disfrutar "del Mar Menor, las playas de La Manga, Calblanque, la música, la gastronomía y la cultura", en palabras del presidente del motoclub, Francisco Solana.

Las <u>inscripciones</u> para el mayor evento motero del Mediterráneo se abrirán el 15 de julio.



EL COSTA BLANCA CHALLENGE VUELVE A POTENCIAR EL INTERIOR DE ALICANTE

El evento mototurístico cuenta con rutas de 300 y 500 kilómetros

> Quique Arenas info@motoviajeros.es

osta Blanca Challenge es un evento no competitivo que transcurrirá en carreteras abiertas al tráfico, con salida y llegada en la localidad alicantina de Alcoy, a través de lugares emblemáticos de la Comunidad Valenciana, mediante el paso por puntos de control con el visado de nuestro pasaporte.

La cita es el 16 de octubre y está abierta a todo tipo de motocicletas superior a 125 cc. Habrá dos tipos de ruta: 300 y 500 kilómetros, que serán publicadas unos días antes del evento, descargables en formato GPX y Google Maps. Las inscripciones se realizan desde la web www.costablanca-challenge.com y tienen un coste de 75€ por piloto y 70€ por acompañante.

En su tercera edición, el evento creado por Luis Miguel Verdú vuelve a

apostar por Alcoy y el interior de la provincia de Alicante como un destino seguro y lleno de atractivos para los participantes: paisa-jes, carreteras, patrimonio cultural e histórico y gastronomía. La prueba es un referente dentro del mapa nacional del mototurismo no competitivo.

Una de las partes más importantes es el carácter solidario del evento. En esta edición, el vínculo será con el Rotary Club Alcoy Font Roja, que colabora para poder realizar proyectos solidarios en la ciudad de Alcoy y comarca. En concreto los donativos irán destinados a un proyecto con 8 años en activo. Se trata del proyecto "PAE Don Bosco", que es un Proyecto de Apoyo Educativo que pretende realizar una labor preventiva dirigida a niños y adolescentes en situación de riesgo.

41

motoviajeros.es \\\\\\\\\\ACTUALIDAD





KTM 1290 SUPER ADVENTURE S: IUNA BESTIA ANDA SUELTA!

> Texto y fotos: Santiago Pedrero & Noelia MaBor Moto Turismo Eventos

ace casi 20 años que en el mercado existe una alternativa trail, deportiva y diferente por parte de KTM. En el año 2013, con la llegada de la 1190 Adventure, la marca Austriaca apostó por la electrónica en sus modelos trail; 8 años después y tras varias evoluciones, nos llega la heredera al trono de Matinhofen. Una moto totalmente nueva en la que se han escuchado aquellas voces que exponían algunos defectos de estabilidad a alta velocidad y cosillas raras en motos de este calibre y se han ensalzado sus virtudes.

Al ponernos a su lado vemos una silueta redefinida construida a partir de un chasis de cromo molibdeno y un nuevo basculante. Su peso es de 220 kg y su asiento ahora se sitúa a 249 mm, ahora es regulable y más, teniendo varios asientos disponibles en el catálogo de accesorios y haciendo con ello más accesible esta moto a personas de

motoviajeros.es \\\\\\\\\PRUEBA 43







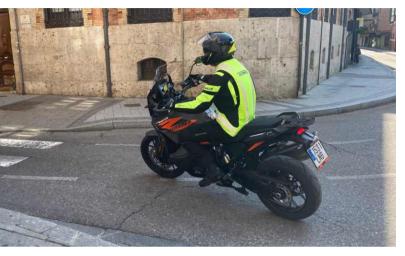


talla media. Su motor es el ya conocido Vtwin de 1301cc actualizado a las nuevas normas anticontaminación, que en esta ocasión entrega una potencia de 160cv y 138 Nm de par motor. El equipo de frenado está compuesto en la parte delantera por un doble disco flotante de 320 mm mordido por pinzas radiales de 4 pistones y en la parte trasera un solo disco de 267mm mordido por una pinza monopistón. Sus suspensiones han sido totalmente revisadas, siendo estas en la parte delantera una horquilla Wp semiactiva de 2ª generación y en la parte trasera un monoamortiguador Wp con nuevos tarados y ajuste electrónico. Como dato a destacar de este último es que su control ahora es hidráulico y ya no es necesario bajarse de la moto para ajustar la precarga como en modelos anteriores.

Su puesto de conducción es totalmente nuevo; ahora encontramos unas nuevas piñas retroiluminadas. La izquierda

es la protagonista, con una colocación muy acertada de los botones y destacando su nuevo diseño de los botones principales para la navegación por su pantallam recordándonos a los mandos de las videoconsolas. Este nuevo puesto de conducción está presidido por su enorme pantalla a color de 7 pulgadas. Una pantalla a través de la cual accederás a todas las configuraciones de la moto: mapas de motor, amortiguación, conectividad... necesitarás un par de horas para familiarizarte con todas sus opciones, pero en lo que al diseño de la pantalla de viaje se refiere nos gusta que todas las informaciones se leen de una manera clara y rápida debido a un buen tamaño y definición. Otra de las cosas que siempre miramos de estas pantallas tan grandes es la posibilidad de sufrir deslumbramientos por el sol y en este caso en ningún momento tuvimos problemas, incluso en situaciones en las que el sol daba de lleno en la pantalla.









Radar delantero y control de velocidad adaptativo

Como ya os hemos contado esta moto trae muchas novedades respecto a sus predecesoras pero las más importantes son: una pequeña quantera central junto a la boca de llenado del depósito que además es la tapa para extraer el filtro del aire con facilidad. Esta mejora es muy destacable dado que en rutas off road es necesario limpiar el filtro al terminar la jornada y nos facilita mucho la operación; depósitos de carburante de nuevo diseño, ahora situados en la parte baja con una capacidad de 23L y apertura de la boca de llenado sin llave. Y la joya de la corona: un radar delantero capaz de funcionar de control de velocidad adaptativo, con el que la moto guardará la distancia con el vehículo de delante de forma automática tomando como valor la distancia configurada y evitando colisiones por alcance. Es la primera vez que probamos este sistema en una moto aunque lo conocíamos de los coches y la verdad que funciona con mucha precisión y puede ser una buena herramienta en congestionadas vías donde la velocidad del trafico es irregular.

Ahora que ya sabéis las principales características técnicas vamos a contaros lo que nos pareció en nuestra prueba dinámica en carretera y ciudad.

Empezamos hablando de la ergonomía en orden de marcha. Esta nueva 1290 propone una postura muy similar a los anteriores modelos pero con la diferencia de llevar las piernas más abiertas y protegidas debido al nuevo rediseño de esta zona al mover los depósitos de carburante a la parte baja.

En tramos de alta velocidad notamos una moto mucho más estable, ya no aparecen esos shimmy (movimientos del manillar a alta velocidad). La moto, ahora con un centro de gravedad más bajo y un

 basculante nuevo, se vuelve precisa aunque más ligera en sensaciones que sus rivales del segmento.

En tramos de curvas de media velocidad es donde este modelo cambia las reglas del juego. Su motor exprime los medios como muy pocas motos saliendo con una entrega de potencia brutal, que en modo sport nos hace incluso salir de curva con la rueda delantera flotando. Es aquí cuando la electrónica te puede salvar de algún susto, dado que la moto es muy agresiva en este modo.

La suspensión en este tipo de conducción configurado en el modo más deportivo es una auténtica delicia, proporcionándonos un apoyo duro y en el cual puedes configurar hasta el hundimiento de la horquilla. Los frenos actuaron de una manera muy correcta sin intrusión excesiva del ABS y con una frenada contundente pero quizá un poco blanda en el primer tramo de la maneta-. En este apartado es donde también tuvimos la oportunidad de ver uno de esos cambios ocultos pero muy destacables de esta moto. Su caja de cambios fue totalmente revisada por Pankl, una empresa conocida por sus productos de alto rendimiento, como componentes de

motores de F1, y que ahora es propiedad de KTM; el tacto de la palanca y precisión sin duda es el mejor que hemos probado hasta ahora con un funcionamiento superior si usas el cambio Quick Shift.

También sometimos a la 1290 a un tramo lento muy roto y con gravilla para comprobar la capacidad del conjunto en este territorio hostil para muchos modelos. Las suspensiones superaron el examen con nota sin transmitirnos golpes secos al conducirla. El motor en bajas evolucionó bastante con un comportamiento más refinado, donde ya no tenemos apenas esas "coces" características de los motores en V cuando baias demasiado las RPM, teniendo par más que de sobra en todo momento. En este apartado la ligereza que citábamos en la zona de alta velocidad ahora nos beneficia consiguiendo que a moto sea más manejable aquí y en campo.

En esta ocasión no hicimos una prueba específica off road de largo recorrido pero sí que pudimos ver sus virtudes en un pequeño encuentro con el medio marrón. Nuestra unidad de pruebas estaba equipada con todo el paquete tecnológico y su modo rally es una gozada, pudiendo ajustar de forma manual la intrusión del

















control de tracción para poder deslizar de la parte trasera como si de una enduro casi se tratase. En este pequeño tramo lo pasamos muy bien y próximamente tendremos una prueba específica off road con su hermana campera, la 1290 Super Adventure R.

Por último y como con cada moto de las que probamos sometimos a esta moto a nuestra prueba de ciudad. Lo primero que nos dimos cuenta es que al circular a baja velocidad y parar en semáforos la moto ya no nos quema las piernas y esto es debido a l rediseño por completo del flujo de aire caliente con 2 nuevos radiadores y carenados. Al circular por calles estrechas y lentas del casco antiguo de Valladolid apreciamos que su escalonado de caja de cambios y elasticidad nos permite adaptarnos a los nuevos limites de velocidad sin sufrir traqueteos y con una suavidad de marcha muy correcta. La visión de sus espejos retrovisores es correcta y su ángulo de giro es muy bueno con lo que podemos circular fácil teniendo en cuenta el volumen y peso de esta moto.

Bueno esto es todo lo que podemos contaros de nuestra prueba con la nueva Ktm 1290 Super Adventure S, una de las motos más tecnológicas del mercado que se pone al día y sigue abriendo camino en un segmento muy difícil, en el que cada detalle cuenta.

Destacamos:



- -Finura del motor en bajos
- -Mejoras a alta velocidad
- -Nuevas piñas retroiluminadas

Mejoraríamos:

- -Los asideros traseros a igual altura del asiento transmiten vibraciones al pasajero
- -Necesidad de pack adicionales para tener toda la electrónica como accesorio
- -Tacto inicial del freno delantero demasiado blando

FICHA TÉCNICA

Cilindrada exacta: 1.301 cc

Tipo 4T Refrigeración Agua

Potencia máxima declarada 160 CV a 8.750 rpm

Par máximo declarado 140 Nm a 6.750 rpm

Normativa anticontaminación Euro5

Embraque Multidisco en baño de aceite antirrebote

Accionamiento Hidráulico

Número de marchas 6

Chasis Multitubular en acero al cromo-molibdeno

Tipo de suspensión delantera Horquilla invertida

Modelo WP 48 mm Recorrido 200 mm

Regulaciones Electrónica

Suspensión trasera

Tipo basculante Doble brazo Aluminio

Tipo de suspensión trasera l'amortiguador Monoshock

Recorrido 200 mm

Regulaciones Electrónica

Freno delantero ABS Bosch

Modelo Brembo 2 discos Diámetro 320 mm

Freno trasero Brembo Diámetro 267 mm

Pinza 2 pistones ABS Bosch 9ME Cornering

Diámetro de llanta delantera 19"

Tipo de neumáticos **Tubeless**

Medida de neumáticos 120/70 R19

Diámetro de llanta trasera 17"

Medida de neumáticos 170/60 R17

Altura de asiento 849 mm

Capacidad del depósito 231.

Consumo 5.7

Peso declarado 220 Kg

Control de tracción

Pantalla regulable manual

Regulación de maneta de embrague

Regulación de maneta de freno

Amortiquador de dirección

Conectividad smartphones

Bluetooth

Aplicación smartphones

Indicador presión neumáticos

Selector electrónico motor

Selector electrónico suspensiones

Selector intervención ABS

Selector intervención control tracción

Mantenimiento

Rodaje km 1.000

Intervalo de aceite de motor

Primero 1.000 km. Posteriormente cada 15.000 km

Intervalo del filtro de aceite

Primero 1.000 km. Posteriormente cada 15.000 km.

Intervalo del filtro de aire 15.000 km

Capacidad del cárter 31.









Consulta toda la gama en www.conti-moto.es

Descubre el universo ContiMoto en www.conti-moto-blog.es





10 CONSEJOS PARA UNA CONDUCCIÓN RESPONSABLE

> Texto: <u>conti-moto-blog.com</u> Foto: Quique Arenas

ontinuamos con los consejos:

7. Prudencia en entornos

urbanos y recorridos cortos

El usuario tiende a baiar la

El usuario tiende a bajar la guardia en el entorno urbano y en los trayectos cortos, uno de los mayores errores que puedes cometer y que queda certificado por los datos negativos de siniestros y víctimas en estas áreas.

8. Mayor cuidado en condiciones adversas

En situaciones de lluvia, nieve, noche o baja visibilidad hay que extremar la precaución y reducir la velocidad, aumentar las distancias de seguridad, descansar más a menudo y cambiar nuestra forma de conducir. Por ejemplo, evitando pisar la pintura en condiciones húmedas, circular en marchas más largas y frenar y acelerar de manera más suave para evitar pérdidas de adherencia o adecuar la velocidad a la visibilidad cuando

9. En caso de caída...

Si sufrimos una caída, debemos soltar el manillar para no ser arrastrados por la moto. No intentes levantarte antes de que todo tu cuerpo se haya detenido. Por muy leve que haya sido la caída, tómate un tiempo en descansar y, si es necesario, pide ayuda. También haz una revisión de la moto para comprobar si puedes continuar. Ante la duda, es preferible que pidas asistencia en grúa para que sea revisada en el taller.

10. En caso de ser testigo de un accidente

Recuerda que si eres testigo de un accidente, estás obligado a dar auxilio y pedir ayuda a las autoridades o asistencias médicas. En ese momento, se suele aludir a la regla PAS, que responde a las siglas de Proteger, Avisar y Socorrer. Protege a los accidentados y a ti mismo y llama al teléfono de emergencias 112 para que acudan los profesionales sanitarios lo antes posible.

hay niebla.





BMW CE 04, LA NUEVA APUESTA POR LA MOVILIDAD URBANA ELÉCTRICA

Con autonomía de 130 km y carga completa de 4 horas



I BMW CE 04 abre un capítulo nuevo en la movilidad urbana sobre dos ruedas. Con su propulsión eléctrica, diseño futurista e innovadoras soluciones de conectividad, el nuevo scooter dispone de una potencia máxima de 31 kW (42 CV).

En el clásico "arranque en semáforo" es capaz de pasar de 0 a 50 km/h en solo 2,6 segundos. También disponible en versión de potencia reducida de 11 kW (15 CV)/23 kW (31 CV) para carné A1. La velocidad máxima para ambas versiones es de 120 km/h. De serie incluye los modos de conducción "Eco", "Rain" y "Road" -el modo "Dynamic", es opcional-.

El BMW CE 04 tiene una capacidad de batería de 8,9 kWh, que le proporciona una autonomía de unos 130 km (versión de potencia reducida: 100 km). Esta batería de iones de litio se recarga mediante el dispositivo integrado, ya sea en una toma de corriente doméstica normal, mediante un wall-box o una estación de carga pública. Cuando está completamente descargada, el tiempo de carga es de 4 h y 20'. Con el cargador rápido disponible como opcional, el tiempo se reduce a solo 1 h y 40' cuando la batería está completamente descargada. Si el nivel de la batería es del 20% y se carga hasta el 80%, el tiempo de carga se reduce a sólo 45' con el cargador rápido opcional.



motoviajeros.es \\\\\\\\\PABLO VILLA 53







> Texto y fotos: Gustavo Cuervo gustavo@gustavocuervo.es

s probable que a muchos os sorprenda este artículo, pero sinceramente es lo que pienso ahora mismo. Las motos eléctricas son el futuro, pero no acabará próximamente con los motores térmicos.





Antes de posicionarte deberás olvidar todos tus prejuicios, salvo lo más básico e importante a la hora de conducir una motocicleta como el equilibrio y las puras sensaciones de pilotar un vehículo de dos ruedas y motor. Todo lo demás olvídalo. Olvida el embrague, el cambio, los pistones y el cuentarrevoluciones, entre otras muchas cosas, y acostúmbrate a pensar que en lugar de un acelerador que aumenta la cantidad de mezcla de aire y gasolina lo que manejas con la mano derecha es un potenciómetro. Si no estás dispuesto a hacerlo simplemente

te quedarás anclado en el pasado como un romántico enamorado de los prácticamente extintos motores de dos tiempos. Nadie niega que el rendimiento de los 2T es muy superior a los 4 tiempos. No se trata solo de rendimientos energéticos, desde hace tiempo ya marcan la pauta otras características, tanto técnicas como medioambientales.

Todas las marcas importantes de motos y algunas completamente nuevas ya tienen en sus proyectos, cuando no en sus catálogos, motos eléctricas. Si no eres un



purista a estas horas seguirás leyendo con atención, si te aferras al pasado, como ya tienes tu opinión incambiable pues solo será una lectura, espero entretenida, y nada más.

Curioso que haya sido Harley-Davidson, considerada como la más tradicional de las marcas de motocicletas, la primera en comercializar una moto grande eléctrica. Su visión de futuro y cambio de estrategia comercial les lleva por dos caminos bien diferentes. El mantenimiento del mito con sus bicilíndricos, hasta que les dejen, y la creación de una nueva marca LiveWire que intentará aprovechar la experiencia en el sector conseguida durante más de un siglo pero bajo un concepto diferente más de movilidad general y menos de agarrarse a su leyenda e historia.

Otras marcas europeas como BMW y Triumph ya tienen avanzados, tras varios años de investigación, inversión y evolución sus motos para los próximos decenios... y son eléctricas. Además los múltiples fabricantes asiáticos, especialmente chinos, ya hace muchos años que disponen de motos













eléctricas vendiendo centenares de miles, si bien por ahora solo son motos de transporte personal, hacerlas crecer no será tan difícil.

¿Y para viajar qué? Vayamos un poco más allá de la actualidad, donde aún las baterías son grandes y pesadas, con tiempos de recarga muy largos y poca autonomía, lo que las hace prácticamente inviables para un viaje en moto como lo conocemos actualmente. Igualmente, por ahora ningún fabricante ha presentado sus modelos o proyectos con maletas y pensando en viajes.

Miremos al futuro y elucubremos o soñemos. Imagina una moto eléctrica que para cargar su batería de reducido tamaño y peso pudiera realizarse recargándola con placas solares, bueno placas no, la misma carrocería (depósito, carenado y todos los plásticos y superficies exteriores) fueran capaces de generar la corriente eléctrica capaz de cargar la batería. Así conseguiríamos una autonomía infinita y a coste cero. Sí, ya sé que es soñar pero en eso estamos y personalmente por mi formación científica creo que solo es cuestión de tiempo y desarrollo de nuevas tecnologías. Nadie pensaba hace 20 años que podríamos hablar, no con una sino múltiples personas en cualquier lugar del mundo y hasta vernos en directo... y a coste casi O. Eso es una realidad que ni soñábamos cuando teníamos que pedir una conferencia desde un teléfono fijo y que nos llamaban para avisarnos que la línea estaba lista. ¿A que esto te parece prehistoria? pues no lo es, a finales del siglo pasado en la mayor parte del mundo aún era así.

No te preocupes aún quedan más años de los que parece para que se produzca el cambio total, tardará, si es que alguna vez llega a sustituir todos los motores térmicos por eléctricos. En mi opinión esto solo será posible cuando cualquier vehículo sea capaz de alimentarse completamente con energía fotovoltaica. Entonces sí, los motores térmi-



cos tendrán su muerte asegurada. Te imaginas ir de viaje en tu moto por cualquier lugar del mundo, civilizado o no, con población o desértico y que para alimentar tu moto solo tengas como mucho que dejarla unos minutos a la luz, ni tan siquiera al sol. No me digas que no te gustaría. Para llegar a esto todavía queda mucho tiempo por disfrutar del sonido de un motor de explosión y sus sensaciones, sus cambios de marcha y hasta sus olores.

Todo lo demás será igual a la hora de viajar en moto. La emoción de los nuevos paisajes y personajes, las sensaciones de conducir por una sinuosa carretera o simplemente tranquilo por una larga recta. Afortunadamente en el viaje en moto las sensaciones serán las mismas, al igual que sucede ahora tanto si vas en una supertouring como si lo haces en una custom, scooter o trail.

Por esas paradojas de la técnica resulta que las motos eléctricas no generan chispas y sin embargo las de motor de explosión sí que lo hacen, para inflamar la gasolina en las cámaras de combustión. Pues eso, las "chispitas" se impondrán aunque no generen ni chispas. Sueña con no tener que llenar y pagar tu depósito de combustible ni conectarlo a ninguna red. Tiempo al tiempo.

HAZTE
CON TU
LIBRO
DEDICADO
>>>>>











ISLANDIA, UN INMENSO PARQUE DE ATRACCIONES NATURALES

> Texto y fotos:
Jaime García Domínguez

Islandia yo lo compararía con un inmenso Parque de Atracciones naturales, de impresionantes cascadas, glaciares eternos, acantilados espectaculares, volcanes imponentes, geisers y zonas de actividad geológica únicas. Lugar de la Tierra donde se crean y conviven, el hielo, el fuego, el viento....

motoviajeros.es \\\\\\\\\\AVENTURA

Lugar del planeta en el que Julio Verne situaba la gruta por la que se accedía a su Viaje al Centro de la Tierra.

Como os pasará a muchos, es inevitable ver y seguir los viajes de otros por el mundo, y cuando vi algunos por Islandia me dije, eso quiero recorrerlo yo en moto. Y así fue. Me escapé algo más de dos semanas a recorrer aquel lugar totalmente diferente a lo que ya había recorrido en moto.

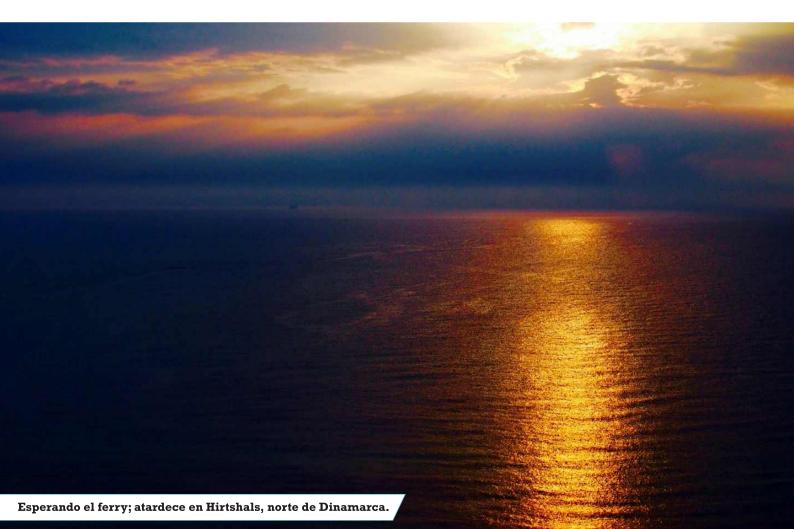
Mis vacaciones coincidieron con el periodo mejor del año para recorrer Islandia en moto, que iría de mayo a septiembre, aunque por no ser invierno no podría ver auroras boreales.

Como todos los que viajamos lo primero en lo que pensamos cuando ya tenemos un destino o zona elegida, época del año, cuánto tiempo es lo ideal o de cuánto dispongo... Bueno en mi caso

también tenía claro que lo haría solo (en total autonomía) y sin planificar nada. Los que ya me conocéis sabéis que no concibo un viaje preparado y planificado al dedillo.

Pero este era algo diferente, no valía con arrancar la moto v salir de casa tal cual. Aquí había algún ferry de por medio y debía pensar si lo hacía en mi moto o alquilando allí alguna y otros condicionantes a preparar mínimamente. Finalmente decidí hacerlo con mi moto. por la autonomía que me daba el depender un poco de mí mismo; los precios de alquiler de las motos allí baratos no eran, y además había ciertas restricciones por parte de esas empresas de alquiler, en cuanto a pisar o recorrer ciertas zonas de pistas de Islandia por tema seguro, riesgos, etc...Y estaba claro que si iba a Islandia era para recorrerla sin mucho miramiento.

A tener en cuenta que alquilando

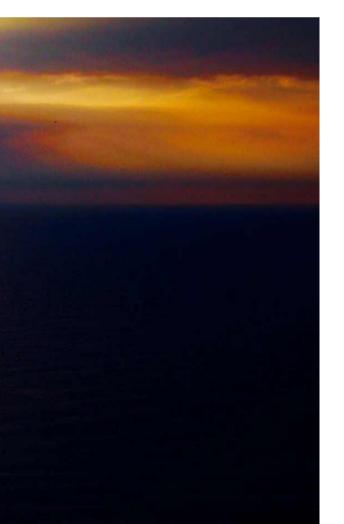


moto allí evitaba el ferri, que aparte de caro, pues es una travesía en la que perdería un par de días por cada trayecto. A pesar de ello, me seguía gustando más la idea de hacerlo en mi moto. Poca preparación debía hacer a la moto: kit de transmisión nuevo, equipaje de camping, y rueda nueva. Digo rueda, porque solo monté nueva la trasera. La delantera era la TKC80 que ya había recorrido por España y Marruecos unos 2.500 kilómetros. Destacar el buen comportamiento y duración de esos neumáticos; muchos no lo creerán, pero esa rueda delantera hizo unos 12.000 km. Para mí, los mejores neumáticos del mercado son sin duda los Continental, ya sean los TKC 70 o los 80. Y los llevo montando durante años con excelente resultado. Para este viaje pensé en probar algo diferente y monté el Scout K60 de Heidenau. Y aunque no fue mal del todo,

ya a la vuelta volví a montar los TKC 70.

Lo que sí haría en este viaje, ya que en la mayoría de ocasiones lo que menos tenemos es tiempo, es intentar evitar la subida y bajada por Europa, con la consiguiente tirada de kilómetros, machaque de los tacos, días, presupuesto en dormir y comer... Opté por una opción que no conocía. Transporte de la moto en camión desde la puerta de casa a una ciudad europea. Y como ciudad al norte, bien comunicada y centro de mercancías, Hamburgo para mí fue la mejor opción, además los vuelos eran bastante económicos. Yo pagué unos 400€ por ese transporte de la moto.

Investigando un poco, di con un par de portales de transportistas en los que la gente se inscribe describiendo mercancías a llevar, trayecto y flexibilidad en fechas y según pones toda esa informa-







ción, te van escribiendo las diferentes empresas con su tarifa. La disparidad entre las tarifas era muy amplia, con lo que finalmente di con un transporte de una empresa portuguesa, que se plantó en casa con un camión polaco sin rampa elevadora, conducido por un ruso y que debía hacer diversas paradas para llevar muebles por otros países. ¿Qué podía salir mal?

Gracias al traductor del teléfono nos pudimos entender algo, aunque yo crucé los dedos y me despedí de mi pequeña, por si acaso.

Yo tengo que mejorar mi ruso, pero él debía ponerse al menos un poco con el inglés.

Finalmente todo salió bien y me llamaron para decirme que la moto llegaría un día antes a Hamburgo. Yo no estaría, y no era lo ideal, pero es mejor que llegue antes el vehículo aunque uno no esté, a que llegue tarde, o no llegue. Sobre todo teniendo fecha de salida de ferri.

Muy amablemente el hotel en el que reservé la primera noche se hizo cargo de recibir la moto y guardarla en garaje hasta que llegué yo un día más tarde. No tenían por qué hacerlo y está claro que si conocéis a alguien en vez de un hotel, pues sería la opción perfecta.

La sensación de por fin reunirnos, preparar bien el equipaje y salir rodando dirección hacia Dinamarca, fue de libertad absoluta y satisfacción de que saliese todo bien, pese a la improvisación.

La frecuencia de los ferris www.smyrilline.com que van a Islandia eran semanales, por lo que una semana se me quedaba corta para recorrer bien el país y disfrutarlo en plenitud, tres semanas se me iba de tiempo de vacaciones, por lo que las dos semanas que estuve, fueron perfectas y bien aprovechadas. Esos dos días de navegación se pueden aprovechar para planificar ruta, leer guías...



Avanzamos, ¿qué ruta sigo? ¿O al menos qué rumbo? Por la forma del país, la estructura de su escasa red viaria, la primera duda que surge es, ¿en qué sentido me pongo a recorrer la isla? El ferri te deja en Seydisfjördur, este de la isla, y mi decisión fue tirar hacia el norte, supongo por huir un poco de donde hay más densidad de población, turismo, de la capital... y viendo el tiempo que me iba a hacer. Ventajas de no planificar nada.

Cierto es que antes a Islandia no volaban casi compañías, y lo hacían desde pocas ciudades. En España antes solo volaban desde Alicante, y el boom de turismo que ha tenido el país de un tiempo a esta parte ha ampliado opciones; yo volé desde Madrid. En esta época debería llevar algo reservado y planificado. Pero yo viajaba solo, con material de camping y un poco a la aventura, que en mi opinión es lo que aporta algo especial a los viajes, tomar decisiones y poder

cambiarlas a voluntad según vas viendo lugares, conociendo gente y hablando, tanto con gente local, como con otros motoristas que ya hayan recorrido la zona a la que te diriges. Para mí las recomendaciones e información de otros motoristas y gente local siempre tienen más peso que muchas guías de viaje. Y ya desde el ferri iba poniendo chinchetas en mi mapa según hablaba con gente.

Creo que ahora nadie concibe viajar sin navegador, pero los mapas en papel para mí son fundamentales a la hora de viajar. Sigo preguntándome y pensando cuando atravesamos el continente americano mi hermano y yo en 2001 cómo nos movíamos sin navegador, ni fotografía digital, redes sociales...

Volviendo al viaje en sí, recuerdo hacer la primera noche con mi tienda en una especie de albergue en el que paré porque comenzó a jarrear, era tarde y realmente no tenía destino donde ir. Quizá



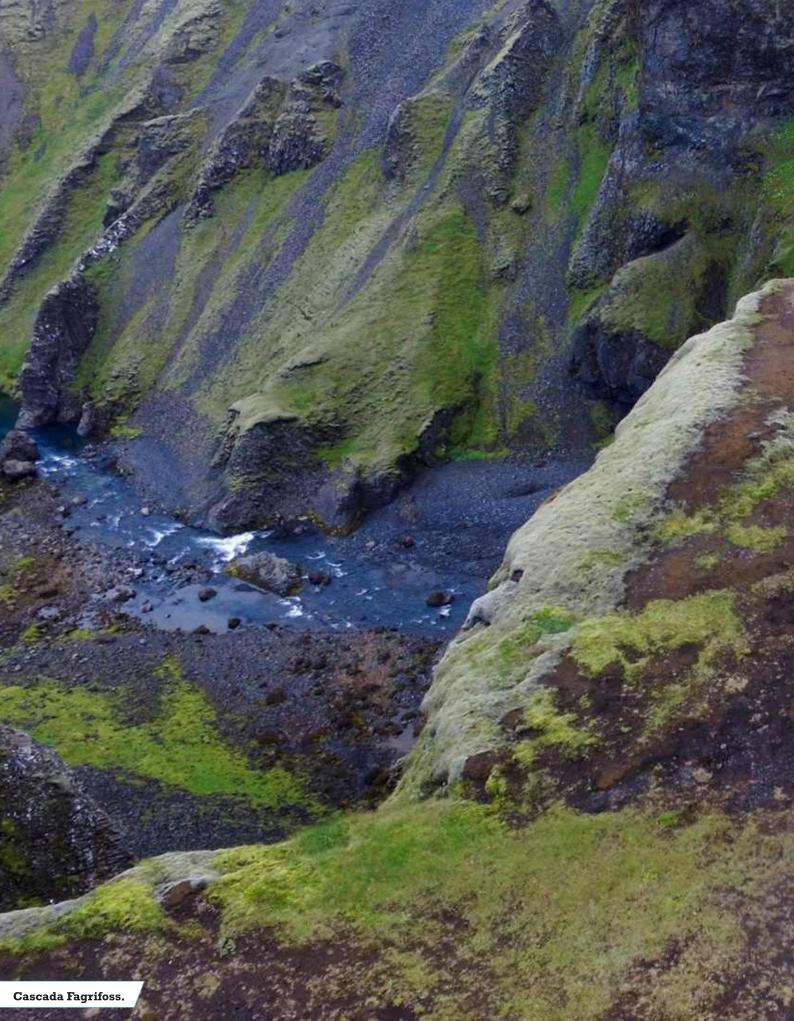
esa noche era el momento de unir puntos, distancias y ver el mapa con otros ojos. Monté la tienda cuando paró de llover y durante la noche se levantó un vendaval... Recuerdo dormir sujetando la tienda. ¡Islandia me daba la bienvenida!

La mayoría de la densidad de población de Islandia se concentra alrededor de la que se conoce como el "ring" que es la carretera principal que rodea toda la isla, marcada con el nº 1. Existen otras carreteras asfaltadas más pequeñas y luego las "F", que son pistas, en muy buen estado, y son realmente las más auténticas para llegar a lugares especiales, sin gente...y yo ya quería de eso.

El primer destino fue el volcán Askja, situado en el interior del país y, para mí, visita obligada pasar noche en su campamento y hacer un ligero paseo hacia su cráter. En su cráter pequeño te puedes incluso bañar y la temperatura creo que ronda los 20°. Las pistas volcánicas F910 y F894 me llevarían hasta sus faldas. Por las pistas os encontraréis algunos vadeos por la bajada de ríos. Ojo que no todos los grandes ríos están salvados por puentes, podrás ver algunos 4x4 de enormes ruedas y suspensiones altas cruzar sin problemas, pero en moto es otra historia. Cruzamos de uno en uno nuestras motos y con agua por las rodillas.

AVENTURA ///////// motoviajeros.es















A la vuelta debía cruzar ese mismo río de nuevo, esta vez estaba solo. No pasaron ni 15 minutos y aparecieron unas turistas, y aunque yo les pregunté si llevaban unas botas de agua, uno de los tipos se descalzó y remangó el pantalón hasta la rodilla y cruzamos como pudimos. Solidaridad viajera.

Continué mi ruta rumbo norte, para visitar la zona del lago Myvatn y Asbyrgi, donde me encontraría una de las primeras cascadas impresionantes, Deltifoss, considerada la cascada más caudalosa de Europa. Creo que fue el primer sitio en el que me dije "aquí hay que sacar el dron a pasear un poco". La verdad es que no sabía cuánto me iba a durar el juguetito, ya que me lo compré dos días antes de salir y tuve que descargarme todas las aplicaciones y actualizaciones y no las tenía todas conmigo que fuese a ser capaz de no perderlo. Bueno realmente no supe si me iban a dejar ni llevarlo en el vuelo de ida.

Finalmente, como suele ocurrir, todo va saliendo, y el primer vuelo fue sin incidentes y en un lugar espectacular. Solo con ese vuelo ya me pareció que merecía la pena haberlo traído, aunque al ser de los primeros drones, me ocupaba la maleta grande entera.

Otro lugar interesante para hacer una ruta a pie es el cañón de Ásbyrgi.

Seguí visitando lugares del norte como Husavik y Akureyri, pueblecitos más importantes desde donde si sois aficionados al avistamiento de cetáceos, podéis tomar un barquito. Personalmente me gusta ir por lugares más apartados, inhóspitos, con lo cual apenas paro para reponer mi pequeña despensa, echar gasolina, mandar algún mail.... En la ruta, a pie de la carretera 1 me sorprendió Hverir, zona de gran actividad geológica, y algunas grutas con agua cristalina, Grótagjá. Esa noche me quedé en un camping al borde del lago con bastante buen ambientillo.



Durante el viaje yo acampé unos 12 días, y en general todos los campings disponen de muy buenas instalaciones.

En los alrededores del lago se puede ascender al cráter del Hverfjall, un corto paseo que merece la pena.

En las proximidades de la 860 con la 1 sale la carretera que te deja a los pies de otro volcán al que también merece la pena ascender. El Viti. Y si sudas en la subida, a la vuelta por la misma carretera te puedes duchar en la ducha de agua caliente al aire libre que está montada en el mismo borde de la carretera.

Dejando atrás Hùsavik, hice parada obligada en la que para mí es una de las cascadas más bonitas de Islandia, Godafoss, la cascada de los Dioses.

Continúo recorriendo por la zona norte dirección oeste lugares de especial calma y tranquilidad, como la pequeña península de Vatnsnes. Caballos salvajes, focas y leones marinos, granjas con pequeños secaderos de pescado y un entorno casi virgen me acompañaron como testigos de mi minúscula presencia recorriendo tal entorno.

Hvítserkur, una formación rocosa con forma de, unos dicen rinoceronte y otros que parece un elefante, hará que pares al menos para hacer la foto, y si la marea está baja y quieres, podrás bajar hasta sus pies.

Continúo mi ruta recorriendo los fiordos del norte en una soledad casi absoluta, que me hace disfrutar de la ruta y de paisajes espectaculares. Apenas han pasado tres días en la isla y estoy disfrutando y flipando con el lugar a cada minuto que pasa. Parece que llevo aquí semanas.

Me dirijo a los acantilados del noroeste. Hago parada en un pueblecito importante Ísafjörður, y me alojo en su escuela. Muchas de las escuelas de Islandia las convierten en improvisados albergues en verano, una buena opción, curiosa y económica para alojarse. En mi aula había como unas 10 camas bien montadas y únicamente estaba ocupada una por André, un suizo que llevaba mucho tiempo estudiando el idioma y la cultura islandesa y que me pasó mucha info del país.





En Bildudalur existe un pequeño museo con la historia de los monstruos de mar que han existido en Islandia...

Esa noche me dio tiempo a repasar la tabla periódica de los elementos que presidía el aula. Las instalaciones estaban muy bien y todas a mi disposición.

Paso por cascadas como Dyjandi, algún antiguo barco ballenero varado en la orilla y pueblecitos con encanto al borde de los fiordos como Bildudalur, donde existe un pequeño museo con la historia de los monstruos de mar que han existido y aún se habla que existen en Islandia.

Me paro unos instantes a disfrutar de un paseo; me gusta observar cómo una señora sentada al sol en la puerta de su casa teje de manera totalmente artesanal uno de esos jerseys de lana con diseño inequívocamente islandeses... Aunque se pueden ver en algún otro punto de la isla, me acerco a conocer a los frailecillos a los acantilados de Latrabjarg, típicas aves de aspecto curioso visibles en la zona del Atlántico norte. Uno de los iconos del país vikingo.

Paso noche en Grundarfjörður, pequeño pueblo en el que a punto estuve de perder el dron cuando se me fue la señal e imagen del teléfono -aunque no fue la única vez que entré en pánico debido al dron a lo largo del viaje-. Ahora ya certificado como piloto, dedicándome semi profesionalmente a ello y con más experiencia al respecto, pues ya no me pasan esas cosas.

Continúo recorriendo los fiordos por la 60, 61, 62 y algunas pistas pequeñas. Tomo un ferri para cruzar la Bahía de Breidafjördur, camino a Flatey, lejana isla de Islandia, la más grande de las conocidas como islas occidentales. Ese ferri me evita dar una gran vuelta sin mucho interés.



DESIGNED & MADE IN BARCELONA



NEW

TR37 Ref. D0TR37100 335,00 €

TR48 Ref. D0TR48100 365,00 €

Ref. DØTR36100R Ref. DØTR36100L 365,00 € 335,00 € Right side

Ref. D0TR47100R Ref. D0TR47100L 385,00 € 365,00 € Right side













ENGINEERED FOR RIDING

WWW.SHAD.ES

Atrás dejé pueblecitos de pescadores como Stykkisholmur, y continué rodando por la carretera 54 con destino a la península y al Parque Nacional Snæfellsjökull, coronado con uno de los glaciares y volcanes más importantes de Islandia, lugar del que ya comenté que Julio Verne mencionaba en sus novelas.

Hago parada en lugares curiosos como Arnastapi, y rodando por el cráter del volcán no puedo evitar volver a hacer unas tomas aéreas de aquel lugar que parece sacado de otro planeta. Me adentro en el interior por la F578 hacia Surtshellir, sitio geológicamente interesante, pero que podéis saltaros si no disponéis de tiempo.

Me dirigía por la 550 y la 551 directamente a meterme en el impresionante glaciar Langjokull. Desde su campamento base salen excursiones en enormes camiones oruga rusos para rodar por el hielo y excursiones para entrar al interior del glaciar. Experiencia que me quedó pendiente y creo es recomendable realizar.

Prosigo por la F338 recorriendo la parte sur del inmenso glaciar con destino a uno de los lugares obligados y que habréis visto en televisión y fotografía cientos de veces, la zona geotérmica conocida como Geisir. Como podréis

adivinar es el lugar que da nombre al fenómeno natural "Geiser". Es turístico, pero es impresionante y hay que verlo.

Aunque dé un poco de vueltas, de nuevo huyo del turismo hacia el interior de la isla. Otra zona geotérmica de gran belleza es Hveravellir, situada entre los glaciares Langjokull y Hofsjökull, a la que se accede por la F35. Lugar curioso y apartado de todo.

Según asciendo por esa pista me encuentro con otra de las cascadas principales y más impresionantes de Islandia, Gullfoss. Turístico, como muchos de los lugares tan impresionantes que tiene este país, que como os dije es como un parque de atracciones de la naturaleza, concentradas quizá más en la zona sur.

Mi visita a la capital islandesa fue breve, aunque tuve la suerte de tener el contacto de unos anfitriones locales, Esther y Alfred, los cuales sin conocerme me invitaron a merendar algo en su casa y Alfred me enseñó la ciudad amablemente. Motorista también, amante de la naturaleza y de su país. Una gran familia que espero volver a visitar con más calma en alguna otra ocasión. Las ciudades, aunque pequeñas, no me llaman mucho, y decido pasar la noche más al sur.











Como siempre en mi recorrido no quiero dejarme nada en el camino, y por la 425 paso por zonas curiosas como el punto exacto donde chocan las placas Euroasiática y Norteamericana, zonas geotérmicas como Reykjanestá y Gunnuhver Hot Springs, su faro, para pasar la noche en Porlákshöfn.

Para mí no tenía ningún interés especial pero se me hizo de noche y no encontraba ni camping, ni ningún alojamiento disponible, es lo que tiene improvisar. Finalmente encontré un camping con un recinto deportivo bien equipado con piscinas, duchas e instalaciones impecables.

Abandono de nuevo la costa y atravieso la zona de Selfoss hacia el interior, subiendo por la 32 hago parada en otra cascada Hjalparfoss, para tomar la 26 y a través de la F208 llegar a otro lugar de especial belleza. Hacer una ruta de trekking por Landmannalaugar no te dejará indiferente. Zona volcánica de gran belleza, subidas y bajadas por sus pistas y montañas de colores. Existe una zona de acampada sin muchas instalaciones, pero suficiente para poder disfrutar de aquel lugar. Me encontré de nuevo en la pista tras unos 10 días con los jóvenes holandeses con los que acampé el segundo día en el campamento del Askia.

Iban en un Land Rover que sería del 90 o así, algo escacharrado, con mucho recambio y una despensa importante. Me invitaron a acampar con ellos y a una buena cenita. El motorista español les daría penita. Al día siguiente hicimos un trekking muy chulo por la zona. Otros viajeros nos recomendaron al salir hacerlo por la F225 hacia la F210, rodeando el volcán Heckla, que suele entrar en erupción cada unos 10 años. Esta es una zona volcánica muy activa.



Continúo por el parque de atracciones de la naturaleza más grande del mundo y me detengo en Gljufuralfoss y Seljalandsfoss, esta última con caída de 60 metros, la cual se puede ver desde su interior.

Tenía a dos compañeros de trabajo de la tele cerca de mi próxima parada y quedamos para vernos, a los pies de la imponente y perfecta cortina de agua de más de 60 metros, Skógafoss. Cosas de las redes sociales. Estaba doblemente contento porque pude alojarme en una nueva



instalación deportiva y tenía todo un polideportivo para mí. Lugar perfecto para intentar reparar el dron, que tras tanto traqueteo en la maleta se me había vuelto loco el gimbal. Hablando con el servicio técnico y curioseando por internet, pude repararlo y realizar, entre otras, unas espectaculares tomas de la cascada.

Por la 221 llegas al glaciar Solheimajokull con la ceniza del volcán Eyjafjalljökull como protagonista, ya que hizo erupción en 2010. En 1973 un antiguo C-117 americano, en un vuelo rutinario y por un cambio drástico del clima, se quedó sin
combustible. Tuvo que aterrizar de
emergencia en una playa del sur de
Islandia. Desde entonces, el avión
quedó varado y ahora es motivo de
visitas. Me costó encontrar el puñetero
avioncito, y después de dar muchas
algunas vueltas y andar 45 minutos
desde la 1, conseguí la foto, aunque
tampoco es para tanto.

motoviajeros.es \\\\\\\\\AVENTURA 83























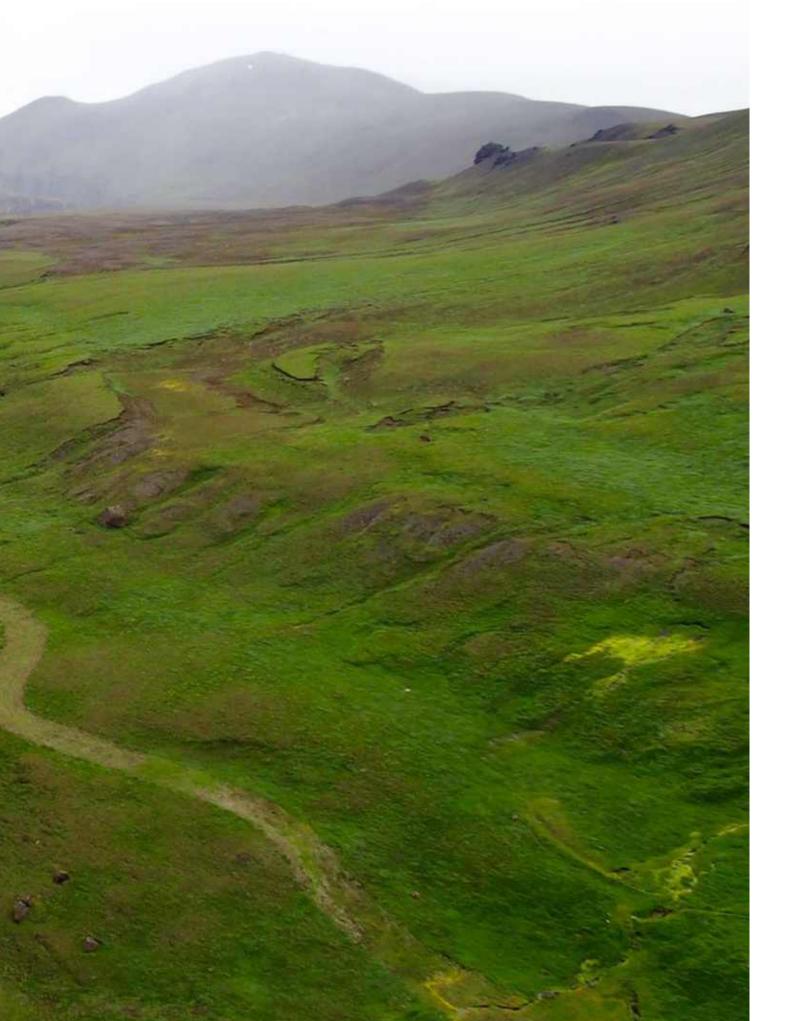














Continué recorriendo las inmensas playas negras del sur en los alrededores de Vik, como puede ser Reynisfjara. Bordeé el glaciar Myrdalsjokull, de 700 km cuadrados, escondiendo en su interior el poderoso volcán Katla, que entró en erupción por última vez en 1918, y visité lugares curiosos como Dirholaey.

Esa noche me quedé en el camping de Vik. Cuando pensaba que ya estaría harto de las cascadas, tras una pista algo lejana y prácticamente intransitada, la F206, llegué a Fagrifoss. Menos imponente, pero de gran belleza.

Sur de Islandia. No debe de faltar una visita al espléndido parque de Skaftafell, y tras 40 minutos andando, dejarse maravillar por su cascada Svartifoss, custodiada por sus columnas basálticas negras de origen volcánico.

Cuando crees que ya estas más que impresionado, la siguiente parada te acaba impresionando más, y la siguiente, y la siguiente... Vatnajökull es el mayor glaciar de Islandia y segundo de Europa. Las pistas que lo rodean permiten acercarte hasta los pies de varias de sus lenguas, concretamente pude contemplar su grandiosidad desde Svinafellsjökull. Y de ese parada obligada también a otra, Jökulsárlón. El mayor y más conocido lago

glaciar de Islandia. Está situado en el extremo sur del glaciar Vatnajökull, entre el Parque nacional Skaftafell y la ciudad de Höfn. Y tras todos estos palabros, deciros que yo paré en Breiðamerkurjökull, un lugar muy chulo. Próximo a este lugar se puede contemplar cómo se alejan por el mar los icebergs tras

desprenderse del glaciar.

Era mi último día del viaje, debía dormir cerca del puerto que hacía dos semanas me dio la bienvenida al país. Dos semanas de disfrute, de moto, de ver lugares impresionantes, de conocer gente, de reír, de llorar...

Aún me faltaba la bajada hasta Madrid. Esta vez no gestioné a tiempo y bien la bajada de la moto en camión y un vuelo, por lo que me tocó correr un poco para llegar a Madrid. Hice parada en Copenhague para conocer la ciudad de mano de unos amigos, Alejandra y Raúl, que me acogieron en su casa tras casi dos semanas en soledad, de camping y comida islandesa, ¡imaginaros cómo me supo! Y tras cruzar Europa de norte a sur, dejé la moto a la una de la madrugada en casa, y a dormir, que al día siguiente había tocaba currar.

En pocas horas me veo de nuevo entre cámaras y focos, y organizando rodajes, mi profesión. Echo la vista atrás tres semanas, miro las fotos y los vídeos de los lugares que he recorrido, y me dan ganas de volver a salir a explorar otros lugares del mundo. Supongo que han de pasar otros cuantos meses currando mientras voy pensando en el siguiente destino, que espero poder contaros.











Y DE PROFESIÓN,

> Texto: Gema de los Reyes / Fotos: Emilio Scotto viaiandoconmicamara.com

> Cada noche un final, cada amanecer un nuevo principio E. Scotto

uando sea grande voy a ser el primer hombre en ir a la Luna. Y antes voy a construir un camino que va a pasar por todos los países de la Tierra. Se va a llamar ruta azul uno" esas fueron las palabras que el pequeño



Bubi (Emilio Scotto) confesaba a su madre a la corta edad de siete años y así un 14 de enero de 1985, con treinta años, salió de Buenos Aires despidiéndose no sólo de su familia, de sus amigos, de su perra, sino también de sí mismo.

"Poseo la conciencia de que, en un viaje de esta naturaleza, uno no va y regresa, sólo va; el que regresa, si logra hacerlo, será otro"

Como única compañera su
Princesa negra, una Honda Gold Wing 1100
Interstate que llegó a ser como él mismo
dice "(...) su transatlántico, su único hogar"
descubierta delante de un póster que
decía: "El mundo es tuyo, en dos ruedas".
De esta manera, sabiendo que las distancias eran largas y los misterios desconocidos partió hacia la cuenca del Amazonas
sin planificación alguna, su objetivo no era
llegar, sino partir.

"Entre aquí y allá reside todo el mundo. Ellos están allá, yo estoy aquí y los demás en medio. (...) Susurran en mi cabeza 'ven'. Ellos no vendrán, debo ir yo al mundo de ellos, sin prisa, a países ignotos, hacia las playas del tiempo, al infinito, a la libertad"

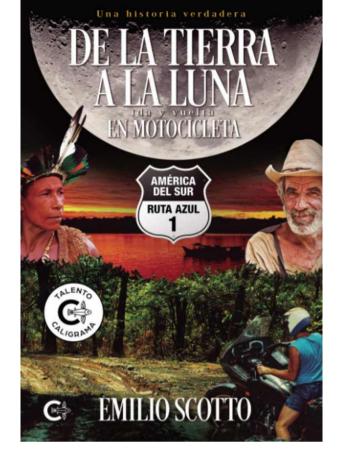
Con una tristeza inmensa y lágrimas en los ojos lee las dos palabras que siempre le acompañarán en su largo viaje, esas que su madre escribió e introdujo en un sobre y que él apoyado en la barandilla del ferry sosteniendo la medalla de la virgen de Lourdes leía sin parar *Fuerza y Coraje*.

Desembarcó en el puerto de Colonia y con dirección a Montevideo los números de su cuentakilómetros comenzaron a sumar. Atravesó Punta del Este "la Saint-Tropez uruguaya" y ya rodando por Brasil llegó a la famosa y deslumbrante Río de Janeiro, donde "la grandiosidad de la naturaleza se conjuga con la presencia del hombre" y con sus peligros, ya que en la primera noche de su estancia le robaron todo lo que llevaba sobre la moto.

Aún así, sin mirar atrás continuó pensando sólo en cruzar el puente Niterói, ese puente de once kilómetros que en aquellos momentos no sólo servía para separar las dos orillas, sino para disgregar su pasado de su futuro.

Atravesó todos y cada uno de los pueblos que transcurren por la famosa BR-101 pero esta vez acompañado de una gran tormenta denominada "El niño" que produjo el mayor desastre natural registrado hasta en ese momento en Brasil. Pensando que no podría continuar y acordándose de las palabras de su madre, llegó a Salvador de Bahía, donde disfrutó de su Carnaval sacando lo que llevaba en su interior que ni él mismo sabía que quardaba dentro de sí.

Bordeando maravillosas playas llegó al estado de Ceará y a su capital Fortaleza, último bastión de la civilización, donde se dice que todo lo que queda al norte es tachado de primitivo e inalcanzable. Aún así él quería continuar hasta Belém ubicada en la desembocadura del Amazonas, pero antes debía conseguir ampliar su visado en el Consulado y visitar Canoa Quebrada, pueblo de pescadores ocultado del mundo que se encontraba tras unas extensas dunas de arena roja imposibles de atravesar por su Princesa Negra. Así que alquilando un burro accede al precioso lugar situado al borde de un acantilado vertical de cien metros y acompañan-



do a los pescadores en sus largas canoas llamadas *jangadas* observa y vive en primera persona el día a día de sus habitantes.

Adentrándose hacia el interior del país por el nordeste, aparece la extensa y espléndida vegetación del trópico y la selva; las carreteras se vuelven angostas y solitarias, la Princesa Negra ya no está provista de gasolina sino de alcohol, y con un desbordado cansancio continua por la BR-222 hasta llegar a Teresina donde una vez más le quitan la idea de seguir adelante. Pero él, con su fuerza y tesón continua su viaje a Belém. Por una carretera sin asfalto, con miles de agujeros, lloviendo, y con mucho esfuerzo llega a su destino, a ese lugar donde acaba la civilización y desde donde a partir de ahora sólo podrá continuar su viaje por el río Amazonas.

Tras pasar unos días en la lluviosa ciudad, vivir acontecimientos históricos como el fallecimiento del presidente electo, Trancedo Neves, busca sin descanso un barco que le lleve río arriba. Consigue un

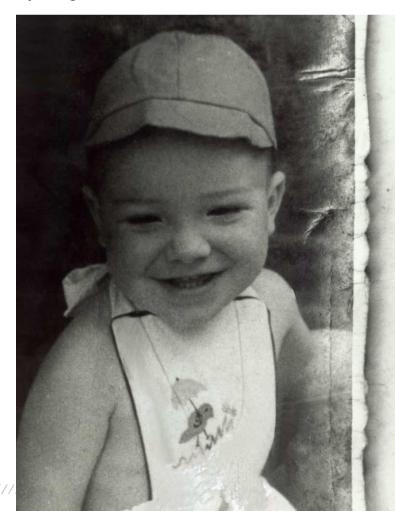


viejo barco llamado Moreira Bahía donde las palabras del capitán cuanto menos le llenaron de incertidumbre:

"Si buscas aventuras, estás en el lugar indicado. Aunque insisto en que lo mejor que podrías hacer es volver por donde viniste. ¡Ah! Una cosa más, no vayas a caerte por la borda"

Después de conseguir la difícil tarea de subir la moto al barco, no fue más fácil la estancia en el mismo. Nadie le hablaba, llegaba la hora de la comida y era difícil abrirse camino entre el gran número de devoradores, hasta que el tercer día aplicó la ley de la selva y el que hasta ahora era ratón se convirtió en león. Había comenzado una nueva etapa, un nuevo aprendizaje. Conoció a Pedro, persona que le marcará para el resto de su vida, aprendió las reglas del río, la "ley de garimpeiro", arriesgó su vida en busca de un trozo de carne y todo ello por seguir adelante, por no renunciar a sus sueños, sabía que tenía que ir tras su deseo, ya que cuando uno comienza a perseguir su sueño su vida se despierta y es entonces cuando todo empieza a tener sentido.

"Cuando alguien violenta la selva durante el día, recibe una respuesta colérica; pero al ingresar la noche, ofende a todo el universo" Aunque su destino era Manaos, al llegar a Santarem las palabras de su "Yoda privado, Pedro" le hicieron detenerse y bajarse del barco; no sabía qué se encontraría, no estaba en su ruta, pero la vida ofrece regalos y en Santarem pudo disfrutar de uno de ellos. Conoció la ciudad y sus costumbres al lado de Darlene de Sousa, la hija del gran terrateniente de Santarem.



Vivió bonitos momentos a su lado, pero sabía que tenía que seguir, sabía que tenía que conocer todos aquellos lugares que de pequeño había descubierto en aquel atlas que le había regalado su madre, aquellos mapas englobados en un volumen que día a día miraba, estudiaba y le hacían soñar.

Y así con un bonito recuerdo dejó atrás la pequeña ciudad para embarcarse nuevamente en una "gaiola" y seguir atravesando el río más largo del mundo entre una selva misteriosa, húmeda e impredecible. Recorrieron kilómetros y kilómetros atravesando las selvas del Alto Orinoco, el Meta y las sierras de Zamurro y con lágrimas en los ojos divisa la ciudad del caucho, Manaos, capital de la Amazonia, nacida de la mayor locura del siglo XX.

En la gran ópera de la selva, se alojó en casa de Carlos Peralta, argentino expatriado, quien le enseñó la ciudad y quien le explicó la necesidad de conseguir un permiso especial para atravesar la carretera BR-174 conocida como la "comehombres", huella que abrieron en la vegetación hace cincuenta años y que abandonaron por lo que costaba mantenerla y porque los indios mataban a los hombres que en ella trabajaban.

Como un sueño sólo muere si muere el soñador, tras horas de indagaciones y de idas y venidas consigue el permiso en el Ministerio de Trabajo. Llegó al primer puesto fronterizo, allí le tomaron por loco y le dijeron una vez más que no lo conseguiría, pero él con la fuerza que le caracteriza y sabiendo que su corazón ya estaba en ese camino, continuó contra todo pronóstico siendo consciente de que tardaría en el mejor de los casos ocho días en realizar ochocientos kilómetros.





Aprendió las costumbres de los waimiri y los atroaris, tribus indias que cuando matan a un enemigo le cortan la cabeza y la reducen para llevarla como trofeo colgada en el cuello

La selva a ambos lados era infranqueable, espesa, cerrada, con un calor horroroso donde la piel se asa y la moto se derrite y con una herida en un pie que cada vez tenía peor pinta cruzar arroyos, badenes, atravesó pendientes de barro donde la moto se cayó una y otra vez, y él no dejaba de pensar que "nadie me dijo nunca que las motos pueden tirarse por un tobogán". Así llegó al primer puesto de la Fundación Nacional del Indio (en adelante FUNAI) donde le avisaron que comenzaba el territorio indio y que bajo ningún concepto se podía salir del sendero si quería sobrevivir. Poco a poco fue atravesando sus kilómetros y tomando pequeños descansos en los puestos para coger fuerzas, aprendió las costumbres de los waimiri y los atroaris, tribus indias que cuando matan a un enemigo le cortan la cabeza y la reducen para llevarla como trofeo colgada en el cuello. Aunque conocía esa historia no sabía que se siguiera realizando hasta que el jefe de los atroari le regaló una de ellas por haberle dejado montarse en la moto. Pasaban los días, pasaban los kilómetros y la herida de su pie cada vez estaba peor. Tras atravesar el río Buraco y hacer unos cuantos kilómetros más la ciudad de Boa Vista se presentó ante él, aunque era una ciudad fea a él le pareció la más hermosa del mundo.

Continuó su camino hacia Venezuela y la herida empeoró, aún así atravesó la región conocida como "tierra vacía" dejando atrás las sierras de El Zamurro, de Roraima y las de Pacaraima hasta llegar a Tigrito donde conoció a Gregorio y donde fue al hospital en busca de la cura de su herida. Prosiguió hasta Caracas donde acudió al encuentro del Ministro de transporte para que le hiciera un salvoconducto y así liberarse de las continuas preguntas y episodios desagradables con la policía venezolana.

Y ya con rumbo a Colombia, llegó a San Antonio de Tachira, cruzando el puente internacional continuó su camino hacia Bogotá, donde se encontró a los peores conductores del continente. Tras alojarse en la embajada de Canadá, dejó la gran ciudad para irse hacia Medellin pasando por Villavicencio, donde permaneció unos días para proseguir hasta el estado de Antioquia, atravesando llanuras, valles, montañas hasta alcanzar el mar Caribe.

Por fin llegó a Cartagena de Indias, a la ciudad amurallada, a la ciudad donde en la Plaza de los coches en la antigüedad se vendían esclavos. Ciudad que aunque le enamoró, abandonó para proseguir su camino y llegar a Panamá. La única vía para hacerlo era por aire ya que el paso por vía terrestre estaba declarado Patrimonio de la Humanidad y Reserva Natural de Ecosistemas. Atando a la Princesa Negra a los costados de los sacos de correo y despidiéndose de sus amigos se montó en un avión rumbo a Panamá.

Desde el aire se dejó cautivar por el Canal de Suez y por las palabras que le decía el piloto tras el aterrizaje que sirvieron para cerrar el primer libro de su gran aventura:

"Aquí comenzará otra historia, Emilio. Aquí sigue tu camino a la luna. Sube a la moto, baja la visera del casco, ponte en marcha ya mismo y no falles" Ven a conocer los espectaculares parajes de la Cornisa Cantábrica: los Ancares gallegos y leoneses, las montañas menos conocidas del occidente asturiano, los recónditos pasos aéreos de las montañas pasiegas cántabras, los bosques del País Vasco, estrechos desfiladeros, vertiginosos miradores y la visita a ciudades como San Sebastian en un viaje diseñado y guiado por Quique Arenas que incluye algunos de sus lugares favoritos.





ÉRASE UNA VEZ... LA CIUDAD DE LAS HORMIGAS



uando cogimos las motos aquel día, yo no tenía muy claro a dónde íbamos, pero como siempre que Fátima me propone una ruta, el destino es lo de menos. Lo divertido es el trayecto, perdernos (nos pasa con frecuencia), las risas intentando decidir por donde reconducimos el rumbo y la satisfacción al llegar. Luego, además los destinos merecen mucho la pena.

Ese sábado no iba mentalmente preparada para lo que nos íbamos a encontrar. Resulta que en el Ayuntamiento de Outeiro de Rei (Lugo) hay una pequeña localidad de poco más de 600 habitantes que se llama San Clodio. Podría ser una aldea más, pero San Clodio tiene una peculiaridad que la distingue del resto y es que posee una senda de cuento, de hecho, el inicio de la senda comienza con un enorme cartel tallado en madera que reza

motoviajeros.es \\\\\\\\\ÉRASE UNA VEZ 103









"ÉRASE UNA VEZ". En ella se esconden diferentes construcciones camufladas en el entorno; una cueva, un saloncito acristalado, una nave espacial...

Resulta muy fácil de recorrer paseando con los más pequeños, que disfrutan como nunca viendo a las protagonistas que habitan este particular "cuento", aparecer en cada recodo, detrás de los árboles o volando en avioneta. Ellas son las hormigas que el ingeniero José Ramón Rodríguez Iglesias ha creado con plástico de ensilar y diferentes materiales reciclados. Las hay en todas las situaciones que se

pueden imaginar: Un autobús de colegio, un coche de la guardia civil con un control de alcoholemia, una bruja volando en su escoba y hasta una hormiga Pfizer con su jeringuilla gigante. A lo largo de este paseo de poco más de una hora, también hay multitud de criaturas creadas para demostrar que el reciclaje puede dar mucho de si, cuando lo acompañas de un toque de creatividad: cebras, pulpos, mariquitas, pájaros carpinteros...

Hasta aquí La Ciudad de las Hormigas ya resulta en sí misma atractiva, como para acercarse una tarde a conocerla,





pero cuando escarbas un poco en el porqué de este lugar, resulta que sólo es una parte y te enteras de que su creador es un ingeniero/emprendedor, que inspirándose en las iniciativas de los huertos urbanos de otras ciudades, se ha propuesto dar vida a San Clodio y su entorno, potenciando precisamente aquello que lo identifica, la vida en el campo. VIDA DE ALDEA es el nombre de un proyecto en el que José Ramón alquila parcelas de sus campos a quien quiera plantar su propio huerto y no disponga de terreno para hacerlo. Cuenta ya con muchos clientes, principalmente urbanitas de Lugo

que vienen desde la ciudad a desconectar y a los que les gusta comer sano. Pero Vida de Aldea es mucho más, cuenta entre sus terrenos con una PARCELA SOLIDARIA, cuya producción se destina íntegramente a un comedor social. Tiene además plantaciones de castaños para recolección de fruto y madera, un programa con aula de formación para ilustrar a los neófitos en las artes del cultivo, rutas de senderismo y un proyecto para la cría de gallinas ponedoras. Con todos estos proyectos a su alrededor, seguro que la Ciudad de las Hormigas se acabará convirtiendo en toda una metrópoli.

motoviajeros.es \\\\\\\\\ÉRASE UNA VEZ 105





PANES Y JABONES: DOS HISTORIAS DE GRANOLLERS

> Texto y fotos: Manel Kaizen

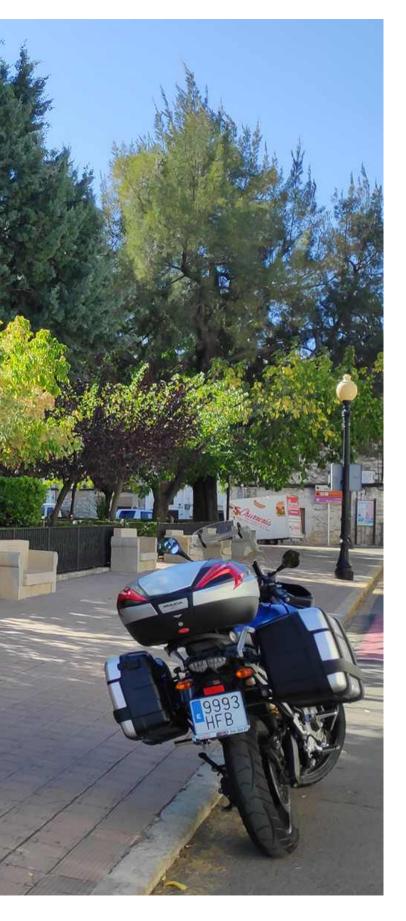
> hoysalgoenmoto@gmail.com



sta historia en realidad son dos historias, y el extremo del ovillo está en Salsadella, pueblecito de setecientos habitantes en la provincia de Castellón muy nombrado por sus cerezas; está hermanado con la ciudad filipina de Baler, como las demás poblaciones españolas que tuvieron algún paisano entre los llamados "últimos de Filipinas", en este caso el soldado Emilio Fabregat Fabregat.

motoviajeros.es \\\\\\\\\\\MANEL KAIZEN 107





Salsadella sorprende mostrando una gigantesca plaza de estilo inequívocamente indiano, llamada "plaza de México". Fue inaugurada en 1951 sobre un cenagal de aguas estancadas, y su benefactor fue, entre otros, Daniel Montull Segura, hijo de Salsadella y padre de Carmen Montull, esposa de Lorenzo Servitje... Estos nombres os sonarán a chino, en un par de párrafos dejará de ser así.

Daniel Montull fue uno de tantos españoles que, entre finales del siglo XIX e inicios del XX, cruzó el charco para buscar la prosperidad en América. Se estableció en México y fundó la empresa de cerillas "La Central", aún hoy en pleno funcionamiento. En aquella misma época, el matrimonio formado por los catalanes Joan Servitie Torrellardona y Josefina Sendra Grimau también se embarcó en un vapor transoceánico sin billete de vuelta; abrieron una pastelería en Ciudad de México y en 1918 tuvieron un hijo, Lorenzo, que con tan sólo 18 años se puso al frente del negocio familiar porque el padre murió.

Por aquello de las raíces de ultramar, los Montull y los Servitje forjaron una buena amistad y hacían para coincidir con frecuencia. Daniel Montull tenía una hija de la edad de Lorenzo, Carmen; ambos intimaron e iniciaron una relación que culminó en un matrimonio que ya fue de por vida.

Lorenzo tenía una mente privilegiada para los negocios, y la pastelería familiar pronto se quedó pequeña para sus ambiciones. En 1945, asociándose con un tío suyo y otros inversores, fundaron la "panificación Bimbo", cuyo producto estrella era un pan duradero cortado en lonchas y envasado en plástico: había nacido el pan de molde. "Bimbo" era la mezcla de "Bambi" y "Dumbo", las dos

motoviajeros.es \\\\\\\\MANEL KAIZEN



películas favoritas de la hija de Lorenzo y Carmen. También decidieron que la silueta de un osito representaría la imagen de marca, desechando la otra opción: una ballena.

El primer local de Bimbo fue precisamente una nave industrial cedida por Daniel Montull, que ya gozaba de una desahogada posición económica gracias al éxito de su fábrica de cerillas.

El pan de Bimbo fue un éxito sin precedentes que se expandió por todo México y posteriormente al resto del mundo. En 1965 se produjo el desembarco en España, concretamente en una factoría de Granollers donde envasaban aquel pan de molde que acabó llamándose "pan Bimbo" para sus compradores, independientemente de la marca que fuera. Posteriormente llegaron los pastelitos dulces cuyos nombres siguen comerciali-

zándose: Bony, Tigretón... o el Pantera Rosa, producto "made in Granollers" creado a principios de los años 70 por el químico Josep Pujol Codina. Éste recibió el encargo de "hacer algo nuevo" utilizando ingredientes de otros pastelitos, más un colorante de extravagante color rosa chillón: nadie daba un duro por aquel bizcocho de color imposible que debería haberse llamado "Telebimbo", y que cambió el nombre a última hora gracias a la compra de la denominación "Pantera Rosa". El resto es historia de éxito. Por cierto, Josep Pujol, motorista recalcitrante e hijo de Sant Vicenç de Castellet, murió en fechas recientes.

La dimensión de Bimbo acabó "comiéndose" a varias empresas de la competencia como Donuts, Panrico... o la mismísima casa madre: "Bimbo España"

TE REGALA EL DOBLE



www.vitorsalamanca.com





funcionó de manera completamente autónoma durante muchos años, hasta que, ya en los años 90, la matriz Bimbo "recuperó" al hijo díscolo tirando de talonario.

Lorenzo Servitie, empresario muy respetado en todo el mundo por su filantropía, murió en 2017 dejando en funcionamiento la mayor panificadora del mundo. Por su parte, Daniel Montull falleció en 1964; en sus visitas a España, nunca dejó de visitar Salsadella, aferrándose a sus raíces con un entusiasmo que sólo la nostalgia puede explicar: colaboró en la reconstrucción de la iglesia de la Purificación, arrasada durante la Guerra Civil, y levantó la ya mencionada plaza de México. Una placa así lo recuerda.

Cosas de la globalización, hoy la filial española de Bimbo forma parte de una extensa red de entramados empresariales; a causa de la deslocalización y concentración económica, la mítica fábrica de Granollers fue cerrada y vendida en verano de 2020. Pasé por allí un mes después, cuando todavía no habían quitado los vinilos del osito blanco de las ventanas. En un mástil atacado por el óxido todavía ondeaba una ajadísima bandera corporativa que simbolizaba el final de una era.

Sin salir de aquel polígono industrial, y recorriendo un kilómetro en línea recta por la calle Jordi Camp, está la factoría más grande, visible y "marciana" del lugar... "Jordi Camp" es otro nombre que no debería sonarte de nada, pero si preguntas a un granollerense, probablemente te dirá que "el nombre no, pero



siendo Camp... alguien de los detergentes". Efectivamente, Jordi Camp, muerto en accidente de tráfico siendo muy joven, fue el benjamín de la dinastía que creó la empresa "Jabones Camp".

Decir "Jabones Camp" es sinónimo de decir Granollers; creada en 1934 por Josep, Albert, Joan y Jordi Camp, rápidamente lideró las ventas de jabones en España con su marca primogénita ("Elena"), más tarde llegó el "Colón" (primer detergente de espuma controlada), el



suavizante "Flor" y el lavaplatos "Coral" entre otros.

En los años 80, Camp pasaba por momentos delicados a causa de erráticas decisiones comerciales; para reflotarla, ficharon a un joven directivo canario llamado Manuel Luque. Suya y de nadie más fue la idea de focalizar en su persona la honestidad de Camp en aquella campaña comercial que nadie ha olvidado: busque, compare y si encuentra algo mejor, ¡Cómprelo! Algunos trabajadores

jubilados todavía recuerdan divertidos cómo Luque les hacía ponerse tras él en el patio mientras miraba a la cámara diciendo:

"Algunos creen que se puede vender cualquier cosa, pero yo, antes de ofrecerle un producto como Colón, me aseguro que es lo mejor que sabemos hacer, porque usted no compraría cualquier cosa".

Más allá de los anuncios, Manuel Luque salía constantemente del despacho





TORTA DEL CASAR VIRGEN DEL PRADO **TERCER MEJOR QUESO DEL MUNDO**



























SIEMPRE IRRESISTIBLE...



VISITA NUESTRA TIENDA ON-LINE

www.queseriadonafrancisca.com

Pol. Ind. Charca del Hambre, Parcela 6

Casar de Cáceres, Cáceres - Extremadura Tfno: +34 927 29 14 12 info@queseriadonafrancisca.com























LÉS-A-LÉS 2021 DESDE EL CASCO DEL COPILOTO

> Texto: Irene Garmendia (copiloto, 18 años) Fotos: Javier Garmendia

res días, tres etapas y 1.200 kilómetros de norte a sur de Portugal fueron los que constituyeron mi experiencia del 23° Lés-a-Lés y tras los cuales conocí el interior de nuestro país vecino. Un viaje en el que fui acompañada, no solo de mi padre y sus amigos, sino también de otros 1.500 apasionados por el viaje sobre dos ruedas.

motoviajeros.es \\\\\\\\AEMOTUR 11

A partir de ahí y durante toda la experiencia, Portugal nos sorprendió despertando nuestros sentidos a través de paisaies florales que invitaban a subirse la visera

Nuestro primer contacto con esta aventura comenzó en Chaves. Ese día inicial estuvo dominado por el entusiasmo y la energía. Lejos quedó el cansancio que se fue acumulando progresivamente con cada curva, pueblo y etapa.

A partir de ahí y durante toda la experiencia, Portugal nos sorprendió despertando nuestros sentidos a través de paisajes florales que invitaban a subirse la visera, valles de montaña, pueblos con encanto, castillos y demás monumentos representantes de la historia y la tradición portuguesas. Por no hablar de la inmensa cercanía de todos los locales, que saludaban a nuestro paso; y que sonreían desde sus hogares dándonos una cálida bienvenida a su tierra.

Este viaje no estuvo únicamente marcado por aquello que veíamos entre los distintos puntos de sellado (les llamaban oasis), sino también por el ejercicio de habilidades de navegación y valores que desde mi punto de vista- todo viajero debería llevar en su maleta. En ocasiones, seguir el roadbook no resultó ser tarea fácil. A menudo requería de la concentración e intuición del conductor, que no daba siempre en el blanco. Tomar el giro o la salida equivocada provocaba que todos los miembros del grupo intercambiaran perspectivas y corazonadas hasta encontrar la ruta correcta. Es por esto que Lés-a-Lés no es un simple viaje en moto; no consiste en arrancar motores y activar el

piloto automático. Es el cocktail perfecto de compañerismo y conducción.

La autonomía proporcionada durante esta ruta fue otro factor que me sorprendió bastante. No hay que dejarse engañar al ver la totalidad de kilómetros que marca el roadbook, ya que -como acabé gratamente descubriendo- el tipo de mototurismo que se vive en Lés-a-Lés también deja tiempo para disfrutar del paisaje rural al bajarse de la moto. Fue, de hecho, uno de estos momentos en los que más me divertí: comiendo el almuerzo en un bar medio escondido a la vera del río. intercambiando vivencias, risas v creando momentos que me acompañarán en el recuerdo. Como este. otros muchos "momentos repostaje" fueron totalmente necesarios para mí (una copiloto principiante). Me permitieron recargar las pilas e hicieron los kilómetros más llevaderos. Además, ¡quién puede decir que "no" a media hora de "cachondeo", buena conversación y algún que otro helado!

No obstante, todo hay que decirlo, como consecuencia de estos ratos de siesta v relax nos fuimos alejando del pelotón de motos y quedando atrás. Y, cuando digo "atrás", me refiero a "totalmente atrás". Tan atrás que pudimos disfrutar de la compañía de las motos escoba en algún que otro momento. Si estas leyendo esto y no estás del todo familiarizado con este término, aprovecho para compartirte que las motos-escoba van media hora después de los últimos participantes.

Por tanto, que nuestro pequeño grupo se las fueran encontrando en la carretera, realmente refleja que nos fuimos quedando muy atrás. Pero no me malinterpretes, lector; ir los últimos no fue nada malo en absoluto, es simplemente una evidencia de nuestra filosofía viajera muy









de "chill" y centrada en exprimir al máximo todo lo que Portugal nos ofrecía.

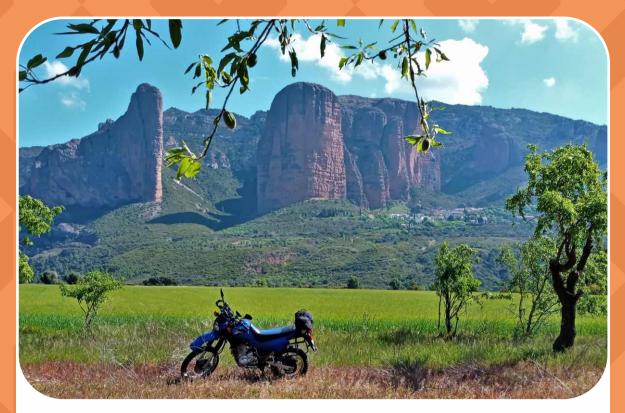
Si tuviera que sacar un "pero", sin duda hablaría del tema alimentación. Yo caigo en la categoría de copilotos celiacos. Así que tristemente no pude disfrutar de los bocadillos y pastelitos típicos que ofrecían los ayuntamientos y los motoclubes en los puntos de sellado.

Lo único que quedaba apto y disponible en las bolsitas de almuerzo eran manzanas; y, aunque conozco bien el dicho "una manzana al día del médico te libraría", tras largos tramos de curvas y calor el cuerpo me habría agradecido algo más que la cura de fruta. Eso sí, en consecuencia, las cenas en los hoteles tuvieran un sabor superior.

En definitiva, con todo lo bueno y lo menos bueno, con cada una de las risas y experiencias compartidas viví una experiencia que recordaré siempre. Ha sido la manera perfecta de empezar mi verano de los diciocho. Gracias, Portugal. Gracias, compañeros de aventura.

¡Gracias, Lés-a-Lés!

motoviajeros.es \\\\\\\\AEMOTUR 121



MALLOS DE RIGLOS. La veterana Yamaha de Alberto Fajardo, incansable trotamundos, 'posa' junto a una de las formaciones más icónicas de Huesca. ¡Qué lugar!



MUUUU! Muy recurrente resulta la comparación de las GS con una "vaca". En este caso, parece que intentan reconocerse. Ocurrió en Asturias. ¡Fotaca de Nahuel Suárez!

Envíanos tus fotos a info@motoviajeros.es





CANTABRIA EN MOTO. Nuestro amigo Miki Mandado nos envía por correo electrónico varias fotos de sus salidas por Cantabria junto a Stelian Atanasov y Carla San Emeterio. Juntos han creado @cantabriaenmoto para compartir sus vivencias por la tierruca. Ya han mostrado su iniciativa a varias empresas que se han interesado y colaborado con estos tres amigos apasionados de las rutas en moto. ¡Enhorabuena!

AS FOTOS DE

EQUIPAMIENTO PARA EL MOTORISTA Y SU MOTO JBRICARmotos

KOMOBI

SISTEMA ANTIRROBOINTELIGENTE CON LOCALIZADOR GPS PARA MOTO

RESERVA AHORA

ENTREGA ESTIMADA 15 DE JULIO 2021 REGALO CARGADOR DE BATERIA MOTO-COCHE AUTOMATICO













CITY	BASIC
CILIL	DMOIC

CITY PREMIUM

CITY PLUS

PRO PREMIUM Havero

PRO PLUS

×

Havern

Localización Premium

Soporte técnico

Havero

Llavero

1 año de conectividad* ×

1 año de conectividad incluida*

5 años de conectividad incluida*

1 año de conectividad incluido*

5 años de conectividad incluida*

Localización Premium

Localización Premium

Localización Premium

×

Soporte técnico

Soporte técnico

Soporte técnico

Alarma de área y movimiento

Alarma de área Alarma de movimiento

Alarma de área Alarma de movimiento Alarma de área y movimiento

Alarma de área y movimiento

×

Seguimiento en tiempo real

Seguimiento en tiempo real

Seguimiento en tiempo real

Seguimiento en tiempo real

и

Registro de rutas

Registro de rutas ×

Registro de rutas

Registro de rutas

× × × ×

×

Revivir rutas

Telemetría de competición Revivir rutas

Adhesivo incluido

Adhesivo incluido

Adhesivo incluido

Adhesivo incluido

Telemetría de competición

Adhesivo incluido



RESERVA AHORA



Valorado en 39,95

CIERRE DE LA RESERVA 15 DE JULIO 2021 - REGALO CARGADOR DE BATERIA MOTO-COCHE AUTOMATICO







