

ÍNDICE:

Introducción.....	pág. 1
Las Vespino.....	pág. 1
La idea de usar una vespino para viajar.....	pág. 3
Preparación de la vuelta a España: primeras ideas.....	pág. 4
La primera reunión nacional de vespinos.....	pág. 6
Primera jornada: domingo 27 de Julio	pág.14
Segunda jornada: lunes 28 de Julio	pág. 17
Tercera jornada: martes 29 de Julio	pág. 35
Cuarta jornada: miércoles 30 de Julio	pág. 42
Quinta jornada: jueves 31 de Julio	pág. 50
Sexta jornada: viernes 1 de Agosto	pág. 55
Séptima jornada: sábado 2 de Agosto	pág. 65
Octava jornada: domingo 3 de Agosto	pág. 80
Novena jornada: lunes 4 de Agosto	pág. 89
Décima jornada: martes 5 de Agosto	pág. 100
Undécima jornada: miércoles 6 de Agosto	pág. 115
Duodécima jornada: jueves 7 de Agosto	pág. 129
Índice de llegada a las distintas capitales de provincia	pág. 138
Índice de comentarios de los participantes.....	pág. 139
Índice de comentarios en el foro	pág. 139
Recortes de prensa, enlaces a Internet y currículum de la GL.....	pág. 140

Pocas motos pueden presumir de tener el “don” de convertir en mecánico a gente normal, en motero a quien sencillamente “pasa” de las motos, y en aventurero a quien mira varias veces a derecha e izquierda antes de cruzar una calle sin tráfico. Su sencillez y robustez son cualidades que le permiten llegar a extremos prohibidos para otras mecánicas tan simples como la suya. Vespino ha cumplido cuarenta años siendo durante tres décadas líder de ventas en su sector, con dos millones de unidades producidas durante 32 años. Posiblemente el único producto 100% español de dos ruedas que lo ha conseguido. Pero no sólo eso, Vespino significó un modelo de libertad e independencia de transporte para varias generaciones de jóvenes y además da nombre genérico al sector al que pertenece.

Las Vespino:

Se han producido muchos modelos desde que el 19 de febrero de 1968 nació el primero de todos. Lo hizo en la fábrica Moto Vespa de Madrid, como filial española del grupo Piaggio. En el diseño y perfeccionamiento del primero y del resto de los modelos de Vespino intervinieron ingenieros españoles. También la cadena de montaje estaba constituida por personal español. Por ese motivo podemos afirmar que la Vespino es una moto 100% española.

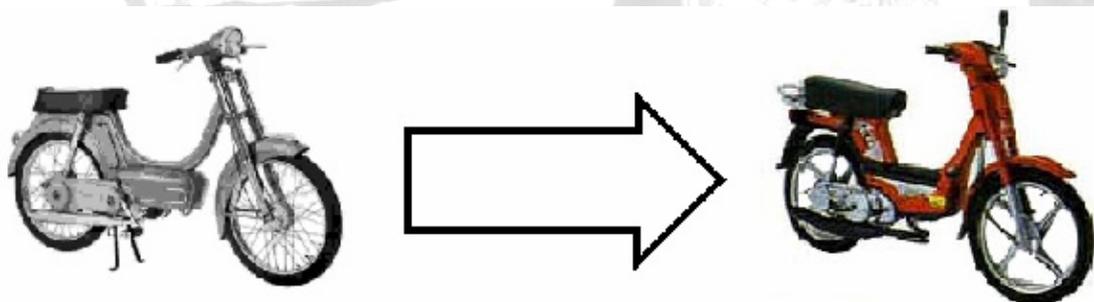
En el aspecto técnico podemos decir que está constituida por una mecánica original y práctica. Los motores salieron de fábrica con cilindros y pistones de 49 cc. que eran los

preceptivos para su homologación como ciclomotores, aunque en el mercado de repuestos se podía adquirir material con más cilindrada que mejoraba las prestaciones iniciales, aunque eso estaba fuera de la legalidad. Respecto al resto de componentes cabe destacar el original sistema de variador y embrague que se comunicaban entre sí mediante una correa de transmisión y que conferían al vehículo un suave cambio de marchas automático. También era novedoso el sistema de piñones que estaba ubicado en el eje de la rueda trasera y que además de transmitir la potencia del motor a la rueda, también servía para independizar la parte ciclo, con lo que con un leve movimiento de la muñeca izquierda, se conseguía disponer de pedales practicables y desplazarse con la moto a modo de bicicleta. Todo el conjunto fue imitado por innumerables marcas de motos automáticas que incluso hoy en día siguen usando la misma tecnología. Incluso algún modelo de automóvil de gama alta monta motores con ese mismo sistema automático de transmisión.

Coincidiendo en el tiempo con el comienzo del segundo milenio, año 2.000, salió de la cadena de montaje de la fábrica madrileña el último modelo de la marca Vespino. Durante los 32 años que estuvo en producción se fabricaron más de dos millones de unidades, adaptándose cada nuevo modelo a las necesidades y demandas del mercado en ese momento. Desde el primero al último modelo ha habido grandes mejoras, pero en lo fundamental, en el concepto primigenio, apenas ha habido cambios. Prueba de ello es que muchas de las piezas que constituyen cada unidad son intercambiables con el resto de modelos.

Existen otras marcas en nuestro país que compartieron mercado con las Vespino, algunas las superaron en determinadas características, pero en conjunto son las Vespino las que siempre han estado por encima del resto, teniendo como caballo de batalla una estética más atractiva, pero sobre todo una fiabilidad mecánica a la que contribuía el original sistema de autoventilación heredado de sus hermanas las Vespa.

Las Vespino son unos vehículos que durante años simbolizaron la libertad de desplazamiento para unas generaciones que hasta entonces no tenían esas posibilidades.



Por su sencillez decimos que tiene el “don” de convertir en mecánico a gente normal con escasos conocimientos en esta materia. Son fáciles de desmontar y montar, tienen pocas complicaciones y pocas averías, de hecho han servido de referente a modelos y marcas posteriores. Por esa razón, en cualquier rincón del garaje o del jardín, quien se atreva puede jugar con ella a mecánico con ciertas garantías de éxito.

Convertir en motero a alguien que simplemente ni se lo plantea es todavía más sencillo, el único requisito es saber montar en



bicicleta, dando por supuesto como mínimo que se tiene el permiso indispensable para conducir ciclomotores.

Es tal la semejanza entre Vespino y bicicleta que con el motor parado puedes hacer prácticas de conducción dando pedales. Éstos, los pedales, son unos mecanismos heredados de la época en la que era preceptivo en la legislación española que los ciclomotores los llevasen, y además fuesen practicables. Para los Vespino servían también para poner en marcha el motor. En otros ciclomotores no eran muy útiles, los fabricantes se las ingeniaban para que cubrieran el expediente legal, luego no hacían más que estorbar.



Y aventureros... qué duda cabe que aventura es cualquier actividad trufada de incertidumbre, de improvisación y quizás también de un poco de riesgo. Para la mayoría es sencillamente algo que no se hace todos los días, que se sale de la normalidad y que entraña cierta dificultad. Pues la Vespino también tiene esta capacidad, la de convertir en decididas a personas totalmente normales, sumados a la causa por coincidencias o por curiosidad, pensando al contrario que la prudente mayoría que algunas metas por difíciles que parezcan son factibles.



Mucha gente tiene, ha tenido o alguna vez condujo una Vespino. Cuanto menos recuerdan con cariño y simpatía. Por sus líneas parecían concebidas para un público femenino, aunque eso era únicamente la imagen. Al igual que sus hermanas Vespa, la carrocería escondía los elementos mecánicos del motor, suficiente para evitar un aspecto agresivo y que a su vez agradase a los jovencuelos ansiosos de emociones y velocidad, distanciando de manera definitiva a los que deseaban emular a Angel Nieto, Santiago Herrero, Víctor Palomo y otros campeones de la época que optaban por motos de manillar cacho y carenado. Ya hemos dicho que incluso otras marcas con las que se competía en el mercado de ventas se mostraban más potentes y virtuosas que ellas, pero a cambio las Vespino ofrecían fiabilidad y economía de consumo al mismo nivel que las mejores. Luego, por supuesto, estaba esa ventaja que tienen las Vespino, al igual que sus hermana mayores, de producirse su propia ventilación. Jamás se calentaban, aunque estuviesen paradas con motor en marcha. Eso lo conseguían gracias a un sistema de ventilación forzado que producía una corriente de aire proporcional al régimen de giro del motor. La turbina encargada de esta función estaba conectada directamente al eje del cigüeñal de la motor, de modo que cuantas más vueltas daba el motor más deprisa giraba la turbina y mayor caudal de aire hacía pasar por la zona del motor que más se calentaba. Este sistema es exactamente el mismo en todos los modelos, con pequeñas variaciones desde el primer modelo de 1968. Y no olvidemos tampoco la adopción por el diccionario de la R.A.E. de “vespino” como palabra genérica equivalente a “ciclomotor”.



La idea de usar un Vespino para viajar

La primera vuelta a España en Vespino ya ha concluido y puedo afirmar que la experiencia ha sido inolvidable, tanto para las personas que hemos hecho lo posible para ponerla en marcha, como para todos aquellos que de una forma u otra han contribuido a su consecución. Porque todo sea dicho, no hemos contado con grandes sponsors, más bien con la ayuda de un puñado de negocios y empresas que han creído en la idea, proporcionándonos desde repuestos y complementos, el seguro necesario para que la moto la pudiesen manejar personas de diferentes edades (Eurolloyd), la furgoneta de apoyo que siguió a la moto durante toda la aventura (Hertz), el lubricante necesario para la mezcla (Shell lubricantes) y el resto de elementos imprescindibles para que la rueda de la aventura no parase (Vespa en Valencia: Vespa Turia, Motos Zamorano y Vespa Machado). La dirección técnica del proyecto, la garantía de un buen funcionamiento ha sido responsabilidad de Francesc Garí “Kiqu” (Virmotos- www.vespino.es), el apartado seguridad y visibilidad en carretera a (Sprint en Segorbe) y la indumentaria motera para (ARC fabricante en Segorbe). No ha sobrado nada, pero tampoco ha faltado, como la misma moto así hemos sido de modestos.

A pesar de la voluntad manifiesta de muchísimos amigos que atendieron a nuestra llamada de manera incondicional, a la hora de coordinar todos los elementos la principal dificultad con la que nos encontramos fue la de disponer de relevistas en cada provincia y coordinarlos a todos sin dejar huecos. Eso era muy difícil, más teniendo en cuenta que el rutómetro no era una garantía de paso por un punto determinado. Cada uno de los voluntarios tenía condicionantes como su trabajo, sus vacaciones y, por lo tanto, su disponibilidad real que iba más allá de la voluntad de colaborar. Donde debía tomar el relevo cada cual y a qué hora, había que preverlo, anotar los teléfonos de cada uno de ellos y ponernos en contacto horas antes para hacerles saber si llevábamos adelanto o retraso sobre el horario previsto. Luego vendrían las sorpresas: relevistas que se despistaron, otros a los que no pudimos localizar y otros que simplemente ya no estaban disponibles cuando se iban acumulando horas de retraso. Incluso algunos llegaron a pensar que lo nuestro era una broma. Por el contrario, pudimos contar con incondicionales dispuestos a asumir cualquier cambio, aguantando en algunos casos más de 10 horas y noches en blanco, teniendo que afrontar etapas totalmente distintas a como las habían imaginado o como se las habíamos propuesto inicialmente. Para poder aclarar esta situación y valorar debidamente el puntonor de estos voluntarios sirva darse cuenta que la moto no se conduce con la misma falibilidad en todas las circunstancias. Que no es lo mismo realizar la etapa a las 6 de la tarde, a plena luz del día, cuando el calor empieza a remitir, que a la 1 o las 2 de mediodía cuando el sol cae con todo su peso, o incluso a las 4 de la madrugada, totalmente oscuro y con el problema añadido de un fresco incómodo. A pesar de todo, allí estaban, esperando nuestro paso.

La decisión de realizar la vuelta a España no surgió sin más, había precedentes. Francesc Garí desde Virmotos comenzó a aglutinar todo lo relacionado con la marca Vespino. Desde repuestos hasta cualquier documentación. Ya existía una web en la que se recogía mucha información sobre la historia de la marca en la que se podía encontrar datos sobre los distintos modelos e incluso sobre la solución de pequeños problemas. Hemos comentado que las reparaciones de estas motos son relativamente sencillas, al alcance de cualquiera. Esa web todavía existe, es muy buena, pero tiene el inconveniente de que no se autoalimenta, no se actualiza. Es probable que ese fuese el testigo que tomó Francesc para crear una web a la estela de la primera y que en la actualidad se ha convertido en el referente por excelencia de todo lo relacionado con Vespino en nuestro

país, que es lo mismo que decir en el mundo. “vespinos.net” es la marca referente y la web es su espejo: www.vespinos.net. A partir de aquí se diversifican los temas en Internet, pero siempre pendientes de la marca inicial, VESPINOS.NET. Otra web paralela, de la que se encarga Fernando Foix, es www.mivespino.com. Esta web teniendo una estructura independiente de la primera, está totalmente ligada a ella. Fue creada para dedicarse a todo tipo de actividades relacionadas con los Vespinos, en sus páginas podemos encontrar cualquier cosa que haya ocurrido o vaya a ocurrir que tenga como protagonista al pequeño ciclomotor Vespino (en la actualidad absorbida por vespinos.net). Por último, promovido también por Francesc Garí y patrocinado inicialmente por Virmotos, era necesario un punto de encuentro para todos los aficionados a la marca, un lugar donde intercambiar todo lo que tuviera que ver con ella, es decir, experiencias, recambios, modo de solucionar problemas y curiosidades, anécdotas, proposiciones para hacer salidas y reuniones, competiciones y cauce para recibir noticias de última hora e interactuar en ellas. Así nació el foro, herramienta perfecta que desde hace unos años permanece a disposición de los **vespíneros** <http://foro.vespinos.com> con acceso libre, dentro del respeto mutuo y la amistad de los que allí se dan cita.

La primera Reunión Nacional de Vespinos

La aventura se puso en marcha a las 14:00 del día 27 de Julio de 2008, justo en el momento en que se daba por finalizada la “**Primera Reunión Nacional de Vespinos**” de Vall de Almonacid, provincia de Castellón. Habíamos disfrutado de la primera oportunidad de convivir con nuestros amigos que hasta ese momento únicamente conocíamos a través del foro en internet.



Francesc Garí (Kiqu) haría unos comentarios sobre la reunión y los días previos en la página nº 9.

Resumiendo podemos decir que la reunión estuvo plagada de actividades que en algunos casos se superponían sin remedio. Comenzó el viernes 25 de julio por la tarde. Para entonces ya teníamos dispuestas las pancartas anunciadoras y las pérgolas desmontables con las mesas de recepción e inscripción. Aquella misma tarde estuvieron con nosotros los medios de comunicación valencianos de Punt2. Los primeros participantes comenzaron a llegar muy poco a poco. Jaspi llegó desde Gandía el primero y anduvo un tiempo desorientado por el pueblo, sin saber exactamente donde debía acudir. Francesc y familia llegaron después de la comida, cuando la reunión se abría oficialmente. Esa noche hubo cena en la plaza del pueblo a base de productos que fabricantes de la comarca nos habían proporcionado (quesos, jamón, patés, aceitunas y papas). Intentamos más tarde hacer unas proyecciones, pero no hubo mucha afluencia

debido al cansancio. Por la mañana, siguiendo el programa tomamos el desayuno y pasamos a la primera excursión con almuerzo que se retrasó por exigencias de los medios de comunicación. Luego la comida a base de paella unas charlas y los concursos de la tarde con “la carrera de los caracoles”, en la que ganaba el participante más lento. “la carrera de las cintas”, que consistía en hacer pasar un lápiz por alguna de las anillas que pendían de cintas amarradas a una cuerda, todo ello con la moto en marcha. Por la noche hubo cena en los locales del ayuntamiento, igual que en la comida, luego unas charlas con la presencia destacada de Ignasi Florensa, que vino a la reunión expresamente desde Sudanel, en la provincia de Lleida, para deleitarnos con el relato de su viaje a Dakar a lomos de una Mobylette. También hubo actuaciones de rock hasta bien tarde.



A la mañana siguiente retomamos las actividades con una nueva excursión, almuerzo y fin de fiesta con el inicio a la vuelta a España justo a las 14:00 ante las cámaras de España Directo y medios escritos.

También por la presencia de los medios de comunicación se tardaron unos minutos en llevar a la Bella Durmiente hasta la carretera en busca del primer objetivo, fueron instantes de nervios y mucho calor. La calma llegó cuando la moto atravesó la plaza del pueblo para buscar la salida camino de Castellón. Samuel era el primer relevista que entre cámaras de televisión y fotógrafos tuvo un momento de titubeo que desapareció al enfilar la primera recta, todos dimos un suspiro de alivio: *--al menos ya está rodando --*. La aventura acababa de comenzar.



Siempre hay una primera vez para todo: La Bella Durmiente se puso en marcha para recorrer uno tras otro los 7.000 kilómetros necesarios que nos llevarían a encontrarnos con cada una de las 47 capitales de provincia que en España tenemos dentro de la península. Es una vuelta completa e incompleta al mismo tiempo puesto que dejamos fuera las capitales africanas y las de los dos archipiélagos.

A esa misma hora dábamos por finalizado un apasionante e intenso fin de semana en el que nos desbordó la falta de experiencia en organizar este tipo de eventos. Las cosas no salieron exactamente como teníamos previsto, al menos como las tenía personalmente previstas, posiblemente pequé de ambicioso. A pesar de todo puedo calificar la experiencia de exitosa y creo que quienes se acercaron hasta allí no salieron decepcionados.

Los medios de comunicación estuvieron pendientes de nosotros todo el fin de semana. Para la gente de la población resultó curioso ver moverse por sus calles muchos de estos pequeños ciclomotores que en otro tiempo era más habitual. El propio ayuntamiento fue el mayor colaborador en todas las actividades, a través del su alcalde D. Antonio Cases pudimos disponer, tanto de locales e instalaciones deportivas, como de medios técnicos para proyecciones y megafonía. También los pocos comercios del pueblo pusieron su grano de arena que unido a otros de la comarca y fuera de ella permitieron reunir todo lo necesario para que los participantes estuviesen bien atendidos.

En cualquier caso la Primera Reunión Nacional de Vespinos se dio por concluida en el momento en que la Bella Durmiente daba las primeras vueltas de cigüeñal. Ahora son los amigos de la Asociación de Vespinos de Murcia quienes toman el relevo en la organización de la Segunda Reunión Nacional de Vespinos prevista para los días 17 al 19 de Abril de 2009.

La primera vuelta a España en Vespino por relevos

Francesc Garí por problemas con su calendario laboral llegó a Vall de Almonacid el día que comenzaba la reunión. Hasta aquí todo estaba en orden, la dificultad venía dada en esta ocasión de manera indirecta porque como responsable de la dirección del proyecto de la vuelta a España debía encargarse de todo lo relacionado con la moto, procurar que cada parte mecánica estuviera en su lugar en el momento justo de ponerse en marcha. No hubiese habido ningún problema si la moto se hubiera ido ensamblando en un mismo lugar, pero mi contribución personal consistía en dejar listo el chasis y algún otro elemento, luego Francesc debería unirlo al resto, constituido principalmente por la parte termodinámica, es decir, el motor. Con un trabajo contra reloj que poco tiempo dejaba a Francesc para disfrutar de la reunión y sus actividades, tuvo que revisar todas las piezas y sustituir elementos con los que no estaba del todo conforme. Por ese motivo la moto no estuvo del todo terminada hasta la misma hora del comienzo de la aventura.

El motor, por aquello que hemos comentado al principio sobre la inmortalidad de estas máquinas es un claro ejemplo de ello. Se trata de una unidad más moderna que el que usé para el viaje a París, entonces era el original de válvula rotativa y para esta ocasión contábamos con uno del modelo ALX con admisión por láminas, **Moisés** (pag.137). El nombre con el que reconocemos a este motor también tiene su explicación, al margen

que los amigos de Murcia, como veremos en sus comentarios lo bautizaron con otro diferente. Todo el mundo sabe que Moisés, según se cuenta en el Antiguo Testamento, fue rescatado de las aguas del Nilo. Pues nuestro motor también fue rescatado de aguas, no las del Nilo, pero sí de otras procedentes de lluvia y charcos. Su destino era como el de muchos otros, el desguace, pero para Moisés la suerte le vino de cara puesto que fue a parar al desguace San Francisco de Sagunto, que es un inestimable colaborador de nuestros proyectos y fuente inagotable de material vespinero. De allí lo rescatamos.

Aparentemente, visto desde fuera, parecía que la moto en general estaba en buen estado. El motor parecía cogido pero eso no nos preocupó demasiado, al fin y al cabo Francesc le iba a montar un equipo nuevo. Era más importante que estuviera completo y no tuviese golpes, grietas o roturas. La sorpresa vino al adentrarnos en sus entrañas que encontramos totalmente oxidadas y agarrotadas. Todavía permanecía en su interior parte del agua que lo había cubierto. A pesar de todo, con un poco de paciencia, se fue limpiando y sustituyendo por piezas originales y nuevas todo lo que no estaba en condiciones. Moisés volvió a la vida como si acabara de nacer. Pero dejemos que sea el mismo Francesc Garí quien nos lo cuente con sus palabras:

Kiqu

Mi participación en la Vuelta comenzaba con la responsabilidad sobre el motor que llevaría la "Bella Durmiente". Como ya tenía a medio hacer el del viaje al Cabo Norte 2009, decidimos ponerlo a prueba durante esta vuelta, ya que las directrices serian parecidas. Había que tener en cuenta la falta de control sobre los relevistas y los excesos que pudieran hacer con el motor. Los elementos decididos podrían testarse, en teoría, con un poco mas de riesgo, ya que se dispondría de motor de recambio y asistencia "cerca" de casa . Se buscaba, no obstante, que el vehículo diera las mínimas preocupaciones a unos asistentes que podrían estar muy cansados, en teoría. La preparación del motor se trata muy extensamente aparte en un artículo en Internet. Valentín se encargó de la parte ciclo y yo debía llevar el motor al la Reunión de la Vall de Almonacid, debiendo "casar" ambos elementos con los mínimos problemas.

Al llegar, nos dedicamos a hacer algunos ajustes sobre el motor que llevaba en aquel momento la "Bella" y lo desmontamos para tenerlo como motor de reserva. La "boda" se llevó a cabo sin demasiadas complicaciones, pero algunos detalles de acabado, mi carácter quizás demasiado perfeccionista y estar lejos del taller y la totalidad de los repuestos, me dieron trabajo extra. Por ejemplo, los cables/fundas no estaban bien para mi gusto, había que instalar las lámparas de 12v de casquillo americano que había conseguido para la ocasión y había que reparar un sinfín de pequeños detalles que podrían hacerse grandes en ruta. Todo iba encajando. El mando de bicicleta se instaló bajo las especificaciones de Telepizza, o sea lejos del puño y en un mando aparte que evite que pueda ser desconectado en marcha involuntariamente. Esta era una de las concesiones a tener tantos relevistas. Un solo "manazas" podría llevar al traste toda la transmisión. El sistema se mostró correcto, pero quizás insuficiente, como veríamos mas adelante. El mismo domingo por la mañana, día de la salida, todo se complicó con la presencia del equipo de España Directo. Tuvimos que dejar la moto un rato sin poder trabajar en ella. Inmediatamente nos pusimos Fernando, Nacho, Toni y yo a instalar las bombillas que había traído para la ocasión. La instalación eléctrica, hecha en compromiso entre Valentín, Augusto y yo se mostró poco práctica para usar las lámparas de serie y los 4 interruptores tocaban con la tapa de la caja de herramientas

y se accionaban accidentalmente. Aparte, restaban acceso al resto de la instalación y serian un problema para reparar, sobretodo de noche. La instalación debía haberse hecho para probarla durante las etapas nocturnas de la vuelta, pero no había ni batería ni regulador de continua. No podía aportar más que problemas. Por esto, y a falta de 2 horas, tomé la decisión de eliminar toda la instalación y usar una básica, pero completa. De paso, se corrigió la ruta de los cables al piloto posterior, ahora por el exterior.

Cuando Valentín llega, se pone las manos a la cabeza, pero no dice nada. La moto se acaba a tiempo, lista para "el show" de España Directo, pero se han escapado detalles publicitarios y de equipo.

Al fin, podemos disfrutar de los medios de comunicación. La periodista nos pone como condición que quiere llevar la moto. Al parecer no tiene mucha idea y algunos nos llegamos a temer lo peor, pero todo sale bien y, por fin Samuel puede iniciar la andadura. Por la tarde pudimos ver el reportaje y valorar el buen trabajo hecho por la presentadora y su cámara.

Teníamos tiempo justo para comer y esperar el paso por La Vall de la moto y la furgoneta, procedente de Castelló. Llega Fernando, por fin a las 4 y pico y aprovechamos para comprobar que todo está bien, poner publicidad y completar el equipo de la furgoneta. Estamos aun a tiempo de ver el reportaje de España Directo, que se emite esa misma tarde.

Con estas líneas Kiqu nos introduce en los entresijos previos a la partida y a la misma puesta en marcha de la moto en su ir y volver al primer objetivo. Más adelante tendremos ocasión de poder leer más comentarios de Kiqu sobre la vuelta. Las peripecias que tuvo que llevar a cabo para dar ese empuje imprescindible que constituye su importantísima implicación en el proyecto.

Con la VW Transporter que nos proporcionó gratuitamente la empresa HERTZ para usar de coche de apoyo, sin apenas tiempo para organizarnos dentro de ella, nos pusimos inmediatamente detrás de la moto.



En la plaza del pueblo acababa de sonar un chupinazo que advertía que la moto estaba rodando, eso me lo perdí porque había ido en busca de la furgoneta que teníamos aparcada en una calle próxima. No hubo tiempo para más, luego volveríamos sobre nuestros pasos desde Castellón y recogeríamos todo lo que por las prisas se había quedado en tierra. Con la ventanilla bajada podíamos percibir que el motor sonaba bien y por indicaciones de mi hijo Samuel, al que habíamos dado el privilegio de hacer la primera etapa, que su funcionamiento era correcto. Se había revisado hasta el último detalle y llevaba las mejores galas para la ocasión. El variador de la marca Varioplus fue un acierto, ofrecía un transito exquisito al afrontar los

diferentes cambios de inclinación de la ruta. Samuel conducía a 35 kms/h. clavados, tal como le pedimos que hiciera, el motor estaba dando sus primeras vueltas y había que rodarlo poco a poco, ya tendríamos ocasión de estirarlo más adelante.

El **equipo de apoyo** nos íbamos acomodando en la furgoneta mientras seguíamos a la moto, ordenando trastos y todos los papeles que necesitaríamos en los próximos 10 días. Se tendrían que realizar muchas funciones desde este vehículo, a saber: mochilero de cada uno de los participantes, sin descanso seríamos los encargados de guardar las espaldas de moto y piloto de turno. Estar listos para solventar cualquier contingencia o para pilotar la moto si alguien faltaba a su cita con el relevo. Pendientes de contactar



con todos los relevistas llegado el momento para perder el menor tiempo posible. Atender a los medios de comunicación que se interesasen por nuestra aventura. Transmitir diariamente a través de Internet desde un PC portátil una crónica detallada, para que los amigos del foro de Vespinos pudiese seguir nuestras andanzas, además de fotografías que también se iban colgando en la web. Éste, el equipo de apoyo, fue el Talón de Aquiles. En algunos

momentos se pensó en la posibilidad de abortar el viaje por el extremo agotamiento de sus integrantes. Optamos por apretar los dientes e intentar descansar dentro del vehículo, cosa no siempre posible. No teníamos relevos y los tramos sin relevista en la moto penalizaban la situación. Primero Augusto, Fernando y Nacho. Más adelante Fernando, Nacho y yo mismo (Valentín). A partir de Cádiz, Fernando y Valentín solos hasta Santander y desde Bilbao hasta el final Valentín y Francesc Garí. Únicamente José Ángel, que terminó extenuado, nos pudo acompañar 24 horas entre Ávila y Valladolid, donde llegó con su propio coche después de recorrer los 600 kilómetros que hay desde Castellón. Y, por supuesto, Gabriel y Olga que con su Honda VFR se hicieron cargo de relevos en distintos tramos, lejos unos de otros, allá donde sabíamos que no tendríamos a nadie esperando nuestro paso. Nunca se sabe qué sorpresas te puede deparar el cansancio. Ahora, una vez terminado todo, pensamos que el esfuerzo bien mereció la pena, pero nunca más.

No significa que no agradezcamos la ayuda recibida, antes, durante e incluso después de concluida la vuelta. Reconocemos el gran esfuerzo al que se sometieron muchos amigos en sus cabalgadas de horas y horas. No hay espacio para mencionar a todos con detalle en estas páginas, si en nuestra web de **vespinos.net**, pero cada uno sabe lo agradecidos que estamos y que contamos con ellos para próximas aventuras, ¿por qué no?

Por el contrario, la saltarina GL fue pasando de mano en mano sin apenas protestar. Lo mismo le daba circular por una estrecha carretera que por un polvoriento camino, el motor siempre giraba alegre a un régimen constante. Bueno, en alguna ocasión le entró un poco de ahogo, pero no por fallo mecánico, se trataba del típico efecto vacío en el tanque auxiliar de 10 litros que no disponía de un respiradero adecuado. Se pudo solucionar agujereando el tapón de llenado para que entrase más aire. El otro problemilla que apareció en alguna ocasión fue la perla en las bujías, seguramente por lo gordo que mezclaba el carburador, regulado con intención para garantizar el buen

engrase del conjunto termodinámico. Al menos los elementos importantes iban bien engrasados.

La moto no protestaba, sus pilotos en algunas ocasiones sí. El intento de evitar a toda costa las autovías nos obligaba a buscar carreteras alternativas, antiguos retales de carreteras nacionales o lo que se supone debiera ser una opción para vehículos lentos, las vías de servicio. Nada es lo que parece. La construcción de modernas autovías que permiten la rápida, cómoda y segura circulación a vehículos normales ha borrado literalmente la posibilidad de tránsito para los vehículos menos normales que tienen vetado el acceso a las rápidas. Sencillamente no hay opciones para vehículos lentos. Bueno, si las hay pero no se las recomendamos a nadie: la mejor de todas es la del típico rodeo de kilómetros y kilómetros para llegar a un mismo lugar. La segunda es creer que una vía de servicio es transitable. Eso no solo es falso, sino que además es vergonzante que esas vías existan, o lo que es peor, que nos hagan creer que existen. Al final se consigue llegar a ese cóctel de rabia e impotencia por lo ridículo de la situación. ¿En qué país vivimos? No hay opción razonable para los ciclomotores en muchísimos lugares de España, de manera que ¡¡...nos vemos obligados a manifestar nuestra más enérgica protesta ante esta situación...!!.

Según el equipo de apoyo los hechos fueron los siguientes: en la segunda jornada, mientras circulábamos como podíamos por una polvorienta pista que tenía ese poco apropiado nombre de vía de servicio, nos dábamos cuenta que los 5 o 10 kms/h. de velocidad que llevábamos no era lo más adecuado para cumplir nuestro objetivo, íbamos acumulando tiempo de retraso sin parar, pero lo peor lo veíamos de inmediato, ese camino tenía su fin en un campo de olivos, así de claro, terminaba allí, pero teniendo que vadear con anterioridad un riachuelo que amenazaba con engullir a moto y piloto entre sus aguas. Pie a tierra los del coche de apoyo para ayudar al relevista a superar la dificultad acuática. La furgoneta pudo seguir también con problemas. Mientras tanto la autovía discurría a poca distancia, aunque en determinados momentos desaparecía de nuestra vista detrás de algunos cerros. Había que hacer algo, más teniendo en cuenta que los baches y las piedras de la pista podían dar con el piloto en el suelo a poco que se despistase. Pequeño cónclave para llegar a una decisión razonable: únicamente faltaban 10 kilómetros para el objetivo siguiente, de modo que entramos en la autovía. Apenas habíamos rodado unos metros por su arcén cuando nos hizo el alto la Guardia Civil. Allí estábamos todos intentando hacer entender a los agentes que, por prudencia, habíamos accedido a la autovía, que circular por la vía de servicio era poco menos que temerario, que por nuestra voluntad no hubiéramos entrado ni en un palmo de autovía, que no nos quedaba otra opción. No hubo perdón posible, el inquebrantable “caballero de verde”, ordenanzas y normas de tráfico en mano, extendió una notita sancionadora por un valor de 300 € mas la retirada de 4 puntitos de nada del carné de Fernando --¡¡pero si eso es más de lo que vale la moto!!--. Evidentemente, si las normas dicen eso habrá que cumplirlas, pero ¿no deberían esas normas ser las mismas para todo el territorio nacional?, ¿no debería, como así se dijo en un principio, que en el caso de no existir vía de servicio en condiciones se podía hacer uso de las autovías? Lo cierto es que días después las pisamos legalmente durante trayectos bastante largos y nadie nos puso impedimento alguno. ¿Por qué en unas si y en otras no, alguien lo entiende? Si no estamos mal informados las carreteras nacionales y las autovías son responsabilidad del Gobierno Central, no de las autonomías, por ese motivo las normas deber regir igualmente para todas ellas. Suponemos que habrá excepciones, pero dudamos que el

desdoblamiento de una carretera nacional en autovía sea una de ellas, al fin y al cabo la



nacional ya no existe.

Intentemos no amargarnos en demasía con las injusticias circulatorias porque somos la minoría de la minoría y nunca conseguiremos reunir en varias ocasiones 8.000 motos en las calles de Madrid para reclamar unas vías de servicio en condiciones, de manera que vayamos a lo que perdura, lo bueno, lo interesante, lo que hemos conseguido; vamos a desmenuzar las etapas y todo lo que aconteció en cada una de ellas. Lo haremos de la mejor forma posible, intentando que la lectura de las siguientes páginas resulten entretenidas. Insertaremos fotos y comentarios de los participantes. También podremos leer recortes de lo que en el momento mismo de la vuelta se iba colgando en la web, también textos sacados del foro, de esa manera podremos apreciar al mismo tiempo lo que se sentía en la web y lo que realmente estaba ocurriendo:

Recorte de retransmisión en el foro:

Agamennon: SÁBADO 26 DE JULIO DE 2008 (12:20)

A falta de un día para el inicio de la Vuelta a España en Vespino 2008 se están ultimando todos los detalles.

Kiqu trajo en la tarde de ayer el motor para la Bella Durmiente. Completamente revisado y ajustado. Los que hemos tenido la suerte de probarlo pueden dar fe del excelente trabajo que se ha hecho en este motor.

Muy suave, sin vibraciones y sobretodo, muy alegre a todos los regímenes. Un motor prácticamente de serie y con una vitalidad increíble. Habrá que conducirlo con cuidado...

En estos momentos se están revisando los cables de transmisión y algún que otro detalle para que mañana a las 14:00 no haya que preocuparse de nada.

Ya tenemos la furgoneta de apoyo. Llena de recambios, herramientas y camisetas.. Lista para dar la vuelta a toda España.

Ir preparando vuestros cascos que esto ya empieza!

Primera Jornada, domingo día 27 de Julio:

Ya hemos dicho que Samuel fue el relevista encargado de iniciar la vuelta, su misión era llevar la GL hasta el primer objetivo, Castellón, la capital de la Plana a orillas del Mediterráneo.

Eran unos primeros pasos delicados porque se acababa de estrenar el motor. En esta capital esperaba Fernando para tomar el testigo. Mientras tanto, en el coche de apoyo íbamos Nacho Llorente (Lemmy Conil) y Valentín. Para ser el inicio de vuelta y evitar tráfico en las carreteras no parecía lo más idóneo para un motor recién estrenado puesto que a poco más de 8 kilómetros de la salida ya hubo que afrontar un pequeño puerto de montaña, el collado de La Nevera, con desniveles que superaban el 10%, luego serían suaves pendientes en descenso hasta alcanzar las proximidades del mar. No hubo ningún problema, llegamos a la plaza del ayuntamiento con la moto. La furgoneta no pudo pasar porque nos encontramos con los famosos bolardos que impiden continuar a los vehículos no autorizados y que tan familiares se nos harían en los siguientes días. Siendo la primera vez que los encontrábamos, nos daba un poco de reparo seguir, de manera que hicimos marcha atrás para esperar que la moto saliese del centro de la ciudad. Mientras en la furgoneta nos las veíamos con los bolardos, en la plaza con la Vespino hicimos las fotos de rigor mostrando, tanto el documento que se renovaría en cada nuevo objetivo como el certificado que acreditaba a cada participante. Una vez



llevadas a cabo esas formalidades que repetiríamos 46 veces más, regresamos sobre nuestros pasos a Vall de Almonacid.

El camino ahora consistía en una suave pendiente hacia arriba, hasta llegar al pequeño puerto que habíamos coronado a la ida y desde allí todo bajadas hasta Vall. Como no hubo ningún tipo de incidente conseguimos adelantarnos

más de media hora sobre el horario previsto, al llegar nuevamente al punto de inicio en Vall aprovechamos para ordenar la furgoneta y coger todo lo que íbamos a necesitar durante la vuelta: una colchoneta de espuma, una nevera eléctrica, mucha bebida, comida, ropa, los repuestos que faltaban, los mapas, los planings de los relevistas con todos sus datos, un par de fotos y la despedida con los que se quedaban en tierra, de momento. Eran horas en las que buscábamos con desespero las sombras, el calor apretaba de lo lindo y salvo beber y estar sentado no había otras cosas que apeteciesen mucho más. Con este panorama tomó la moto Toni Santamaría “el bicis”, que llegaría hasta el altiplano de Barracas, después de superar el sinuoso Puerto de Ragudo por su antiguo trazado, usado ahora como vía de servicio, bacheado pero útil. Ninguna dificultad para Toni porque conoce esa ruta como la palma de su mano gracias a su gran afición que es la bici. Sobre ese trazado, las curvas del antiguo Ragudo existe la leyenda de una famosa rubia que hacía autostop, si alguien paraba y la subía en su coche, una vez en marcha, al acercarse a una determinada curva decía: --...*cuidado que en esa curva me maté yo hace tiempo...*-- y acto seguido desaparecía del coche. Evidentemente desde que se puso dura la ley anti-alcohol para los conductores, nunca más se volvió a saber de la rubia.

La cuestión es que ya estábamos a 1.000 de altitud. Toni tuvo que seguir unos kilómetros porque los relevistas de Teruel (Marisa, Andrés, Tere y Amadeo) se iban a retrasar un poco, nos lo advirtieron por teléfono con tiempo suficiente. Los turolenses venían con el tiempo justo de un viajecito a Ibiza. Con la intención de no llegar tarde a la cita con la aventura habían cargado con los cascos dentro de sus maletas, solo hubo que retrasar un poco el encuentro. No hubo más problema que un inseguro arranque de Marisa, que era la primera relevista, cuestión de equilibrio que una vez enderezado todo fue como la seda. Gracias a una “vía de servicio” impecable, como deberían ser todas, la llegada a la capital y la visita al ayuntamiento de Teruel y al famoso torico se hizo puntualmente.



A continuación podemos leer una pequeña crónica escrita por el propio Andrés, momentos después de ceder el relevo a Augusto.

Andrés y Marisa:

¡Hola Valentín y demás foreros!

La Bella Durmiente ya ha llegado a Teruel a la mismísima plaza del Torico y a la puerta del Ayuntamiento. Todo ha ido muy bien. Los relevistas en dicha provincia Amadeo, Tere, Andrés y Marisa hemos disfrutado de lo lindo de participar en tal evento. Cuando hemos llegado a Teruel nos hemos enterado de que había salido en España directo, a ver si lo podemos ver en el enlace que aparece en el foro.

La Bella Durmiente una máquina. Mañana enviaremos las fotos. La moto corre una barbaridad, por eso el relevo lo hemos hecho un poco más pronto de lo previsto, y el compañero de Castellón ha disfrutado del viaje unos Kms. más por Teruel. Quemadillo ha recogido la Bella en Barracas y a esta hora quizás haya llegado ya a Puzol. Mañana intentaremos que este evento lo publique el diario de Teruel, ya diremos algo.

--- No, lo que ocurre es que se nota el trabajo bien hecho y la moto llanea de cine manteniendo un cruceo sin esfuerzo, las cuestas.... pa'riba mantiene y las que son hacia abajo se lanza y sin meter mas gas incluso soltando un poco aumenta la velocidad. Pero vamos, que el tramo que hicimos, parecio que a la bella durmiente le supo a poco.

Cumplidas las formalidades regresaron nuevamente hacia el Mediterráneo, otra vez desandando el camino hecho horas antes. Tere, Amadeo y Andrés en esta ocasión se encargaron de conducir en dirección a Valencia y entregar la moto a Augusto (Quemadillo) que tomó el relevo en el límite de provincia. Augusto iba a experimentar los primeros kilómetros nocturnos de la vuelta en los que se incluían nuevamente las curvas de Ragudo, esta vez a la luz de la luna y en bajada. Tampoco apareció la rubia. No hubo incidentes, salvo el primer fiasco de un relevista que no acudió a su cita. No fue grave porque Augusto asumió los 20 kms. que restaban hasta el siguiente relevo en las puertas del ayuntamiento de Valencia. Sencillamente Paco (presidente de Moclava), que era quien debía tomar los mandos de la moto, se confundió de día, estaba convencido de que el paso sería 24 horas después.

Nacho también nos ofreció su propio punto de vista

Hola Valentín, no me acuerdo de muchos detalles, pero ahí va un avance: salimos para Teruel Nando y yo, recuerdo un alto con área de servicio que había mucho viento y mientras venían los relevistas me dedique a poner las pegatinas en la furgó para que realmente pareciéramos un equipo de competición, el relevo de Teruel llevaba coche de apoyo y Nando y yo nos quedamos en el área de servicio echando una cabezadita. Salimos para Valencia, ya de noche, y Quemadillo buscando un atajo se confundió y dimos alguna vuelta, nos paramos para orientarnos y con las prisas, salí corriendo y me caí por una cuneta, me di tal hostión que rompí mi bota, me jodí el codo con herida sangrante y la rodilla, que estuve cojeando hasta Murcia. Saltamos un relevo antes de Valencia porque no vino y no cogía el móvil y fuimos a por padre e hija que venían en moto y ellos juntos la llevaron a Alicante con una sola parada a las 5H tomar café y repostar, por cierto una patrulla de G.C. no dejaba de mirarnos. Olé por la chica que era su primer viaje como piloto de la 125 de escolta. Yo intentaba dormir atrás sin conseguirlo, en Alicante nos grabó la tele el canal9 de Valencia y nos acompañaron hasta el límite con Murcia, de aquí hasta Almería te lo habrán contado pero si quieres detalles me lo dices.

Corte de la retransmisión del foro:

DOMINGO 27 DE JULIO DE 2008 (12:21)

Sólo 1:30 horas nos separan del inicio de la Vuelta a España. La mayor parte de la gente está en la excursión en vespino.

Mientras tanto Kiqu, Toni i Nacho ultiman detalles en la bella durmiente. Los últimos retoques para dejar el vespino en perfecto estado.

Que todos los relevistas tengan el móvil a mano, que en breve nos vamos!

.....

DOMINGO 27 DE JULIO DE 2008 (20:15)

Tiempo de descanso para el coche de apoyo. Mientras el vespino está camino de Teruel.

A la hora prevista la bella durmiente ha llegado a la plaza del ayuntamiento de Castellón. Foto de rigor y cambio de relevista. Lo mismo a la llegada de Vall de Almonacid y también en Barracas.



Todo transcurre sin problemas. Es muy pronto para sacar conclusiones pero el vespino se está comportando de forma excelente. A pesar de salir de Vall con unos minutos de retraso, los hemos recuperado al poco tiempo. Toni ha instalado un cuentakilómetros de bici que nos ayuda a mantener constante la velocidad del viaje.

Vamos a comer algo y descansar un poco... todavía queda mucho viaje.

Segundo día, lunes 28 desde Valencia:

Todo invitaba al optimismo, los tiempos se iban cumpliendo, la moto funcionaba bien y no daba ninguna señal de fatiga después de las 12 primeras horas de funcionamiento ininterrumpido. Los ocupantes de turno del coche de apoyo, Fernando, Augusto y Nacho estaban todavía al 100%. Miguel Navas y su hija Almudena listos y dispuestos para llevar a la Bella Durmiente hasta Alicante, desde la misma puerta del ayuntamiento. Miguel con la GL y Almudena con la mega Scooter constituyendo la sombra de los primeros, afrontaron los 180 kilómetros nocturnos hasta llegar de madrugada a las puertas del ayuntamiento alicantino. Andrés Macanás y su gente estaban listos para llevar a cabo una de las más impresionantes jornadas de la vuelta. Lo tenían todo previsto, hasta el más mínimo detalle: coche de acompañamiento, ambulancia, cita con autoridades y los medios de comunicación, una perfecta sincronización de los relevos y, sobre todo, el detalle con los chicos del coche de apoyo cuyas reservas habían acido al 50%, a los que se les obsequió con la estancia en un hotel de la capital mientras los huertanos hacían su trabajo. Los horarios y el programa se llevaron a cabo con milimétrica precisión, de manera que el paso de la Vespino granate por la Comunidad de Murcia fue un suspiro.

Etapa Valencia – Alicante (Por Miguel Navas)

Allá por el mes de Abril de este año 2008, una mañana de fin de semana, me despertaba, como otras muchas veces, oyendo la radio. Estaban haciendo una entrevista, en Ser Aventureros, a un tal Valentín que decía que iban a hacer una Vuelta a España en un Vespino ¡!. La idea me llamó la atención y, como daban una dirección de una Web, esta vez tuve la suerte de no olvidarla, y unos días después entraba en ella para inscribirme. ¿Por qué no?... Pedían relevistas y yo ahora ya tenía casi todo mi tiempo para mí... Lo comenté en casa, mi mujer, que tiene pánico a las motos, supongo que al ver la fecha tan lejana, le pareció bien. A mis hijas también les llamó mucho la atención ese proyecto y, Almudena se ofreció a acompañarme esa noche en su moto pues pensaba que podría disponer de ese lunes 27 de Julio. Al fin y al cabo ya había conseguido el Doctorado con Sobresaliente Cum Laude por unanimidad....

Los días fueron pasando y, conforme se acercaba la fecha, empezaba a entrarme un “canguelo”... ¡Nunca había cogido un Vespino! Y tampoco estaba seguro de ser capaz de encontrar el camino desde Valencia a Alicante, de noche y por carreteras de 2 orden!. Porque la verdad es que creía que habrían mas relevistas que se disputarían las etapas y que de Valencia a Alicante habría un puñado de ellos...y hacer 180 km, yo solo en un Vespino...¡Qué barbaridad!. Al menos eso pensaba yo.

Cerca ya del evento, pasé unos días de incertidumbre y de lucha interna pensando en abandonar inventándome una excusa y diciéndome que no podía dejar plantado a una gente tan ilusionada. Y llegó el día H.

A las 2h30 de la madrugada del lunes 27 de Julio, sin haber descansado con una buena siesta, nos encontrábamos, mi hija Almudena, su marido Santi y yo, esperando en la puerta del Ayuntamiento de Valencia a la Bella Durmiente... Llegaron Alfredo "Quemadillo" conduciendo el Vespino y detrás una furgoneta con Fernando y con Nacho. Después de las fotos de rigor, intentamos encontrar un bar donde tomar un café, pero todo estaba ya cerrado y continuamos la marcha. Me costó aprender a arrancar el Vespino... lo tuvo que hacer Nacho dos o tres veces pues a mí se me calaba el motor y luego me quedaba buscando el botón de arranque automático.....jeje

Yo pensaba que hacer una etapa nocturna iba a ser mas duro. Luego comprendí que las realmente duras tuvieron que ser las diurnas allá por las tierras Andaluzas y Extremeñas... Eso si que habrá sido duro... Como decía Almudena, en la oscuridad de la noche por esas carreteras mas bien solitarias, viendo brillar la luna y algunas estrellas, oliendo esos olores tan diferentes con ese frescor después de un caluroso día, (¡¡llegamos a pasar frio!!!)...las cunetas eran negras como boca de lobo, y la luz del foco del Vespino, era suficiente para la velocidad a la que circulábamos. Almudena con su Yamaha, de vez en cuando se acercaba por detrás y me iluminaba el camino con su mas potente foco...Gracias Almudena.

Detrás, pacientemente y expectantes, seguían Quemadillo, Nacho y Fernando en la furgoneta...

A mí, las horas no se me hicieron nada largas... los kilómetros iban cayendo y el disfrute era total. Para Almudena, era su primera salida a carretera con su moto. También disfrutó.

Finalmente empezó a amanecer y Nacho propuso hacer una pequeña parada por el cambio de luminosidad, pero íbamos lanzados y yo no encontraba un sitio donde parar a tomar café... así que de pronto nos vimos entrando a Alicante. Eran las 7h30 de la mañana y el tráfico había aumentado bastante. Sin darnos cuenta de pronto nos vimos metidos en una autovía ¡! Horror! ¿Qué hago? Yo no había visto que hubiera otra alternativa...era la misma carretera que traíamos!... Seguimos adelante sin parar y a los muy pocos kilómetros vi una salida que ponía Alicante. ¡Uf! Nos metimos por ella y entramos a Alicante por donde yo quería entrar. Ya hacía unos cuantos años que no iba a Alicante, y solo por esa entrada sabría reconocer el camino hacia el Ayuntamiento. Intenté no adelantar en la caravana de vehículos que entraban a la ciudad para no dejar atrás a Quemadillo, Nacho y Fernando... pero horror! La entrada estaba cortada por obras!! Malditas obras!! De todas formas conseguimos llegar.

En un semáforo, le dije a un Municipal, " Estamos haciendo la Vuelta a España en un Vespino. Por favor nos indica como llegar al Ayuntamiento?" Este nos miró como diciendo estos están majaras... Y después se volvió y me dijo, "la segunda a la derecha". Yo esperaba que nos hubiera escoltado... pero no. Llegamos sin mas problemas, con una hora de adelanto, y allí estaba Andrés Macanás con sus amigos a los que dimos el relevo y, Almudena y yo, nos volvimos para Valencia sin mas, con un poco de mal sabor de boca por una despedida tan rápida de unos nuevos amigos...

En el camino a Valencia nos paramos en Altea a darnos un baño en la playa y mas adelante, en Oliva, buscamos el camping que tanto habíamos visitado hacía años y nos comimos una paella. A las 15 horas estábamos en casa de vuelta y con la satisfacción de haberlo conseguido y de haber participado en una Aventura tan original y simpática como esta “Vuelta a España en Un Vespino 2008”

Miguel Navas (Idefix)

En esta jornada únicamente tuve noticias a través de las llamadas telefónicas que recibí o realicé al equipo de apoyo. También salté de alegría al ver que Canal 9 de Valencia emitía en sus noticias de mediodía un pequeño corto a modo de curiosidad. Ciertamente resultó simpático y bastante extenso, todos desde el bar de Vall comprobamos que la moto seguía en marcha.

Por mi parte ardía en ganas de estar junto a los compañeros y la moto, ver cómo sonaba y cómo iba pasando de mano en mano. En este momento todo parecía que salía incluso mejor de lo previsto, pero todavía tenía que dar muchísimas vueltas el pequeño cigüeñal de la Bella Durmiente.

Como no puedo expresar la visión del momento con pleno conocimiento de causa, qué mejor que usar los estupendos relatos que los propios relevistas nos fueron transmitiendo una vez acabado su trabajo con la moto.

Podemos leer a continuación un extenso relato, el de Andrés Macanás, que además es el presidente de la Asociación de Vespinos de la Comunidad de Murcia. Una persona que vivió intensamente la aventura antes, durante y después de que la GL pasase por su territorio, pero antes veamos lo que se decía en el foro en esos momentos:

LUNES 28 DE JULIO DE 2008 (8:40)

En estos momentos estamos saliendo de Alicante. Llevamos aproximadamente una hora de adelanto con respecto al rutómetro oficial, pero puede que la perdamos saliendo de la ciudad. Alicante está completamente en obras...

La bella durmiente se está comportando fenomenal. Algún pequeño problema en la carburación pero parece que se ha solucionado. Todo sigue el guión. La gente de Murcia nos acompaña en un segundo coche de apoyo.

Quien también nos ha seguido durante la noche a sido la Guardia Civil. Aunque un poco a escondidas nos han seguido un ratito. Suponemos que no se creían lo de "vuelta a España en vespino"....

Anoche llegamos a Valencia con un poco de adelanto y en la plaza del ayuntamiento ya nos esperaban Miguel Navas y su hija Almudena. Entre los dos (Miguel en el vespino y Almudena acompañando en una Yamaha) se han comido el tramo Valencia - Alicante. Una sola parada para hacer un café y a la marcha. Impresionante lo que han hecho entre ambos, deberían haberse llevado un par de diplomas cada uno!

Ahora toca un buen desayuno después de que Quemadillo y Nacho hayan estado toda la

noche conduciendo detrás de la bella durmiente.

Esperamos volver a escribir en Murcia.

Crónica/Memoria por Andrés Macanás Botía

El 11 de Enero del 2008, Titovelocito, en el FORO de vespineros de www.vespinos.net, y concretamente en el apartado llamado Concentración Pingüinos en Valladolid, hizo saltar la noticia de que un tal Nacho había hecho más de 1000 Km en Vespino y venía de África. Inmediatamente, los servicios de inteligencia de www.vespinos.net, procedieron a la localización y contacto con este “palomo”... pues era un hombre de interés para el mundo vespintero. -“Ese tío es de los nuestros”- decía Kiqu. -“Que alguien lo pille”- decía Valentín. -Que se registre en el Foro”- dijo Adryjaba.

Afortunadamente, ya no estamos en la época de los juglares. Las noticias corren que vuelan...y se dejan huellas... ¡claro!. La lupa de Shelow Holmes o de Hércules Poirot, transformada en la gran herramienta que es el Internet –red de redes- y complementada con el instinto investigador de Valentín, dió resultado y se encontró la página Web del pájaro e incluso su correo electrónico. (Nacho)



Efectivamente el héroe se llamaba Nacho Llorente y era cierto lo de su proeza vespintera. El 22 de Enero 2008 Valentín había contactado con él tras arduos esfuerzos y estaba tan emocionado que nos lo dijo un post que repitió dos veces. El 31 de Enero 2008 y tras mejorar de sus dolencias que lo habían recluido en el hospital, Nacho Llorente con el nombre de guerra Lemmyconil aparece en el Foro de www.vespinos.net. ^][(3m1/10)*][^, que así se hace llamar y que parece que significa Emilio, le dio la bienvenida en el FORO desde San Fernando de Cádiz. A partir de ahora, Nacho que había conseguido dos Pingüinos de Oro se convierte en una referencia en el mundo de www.vespinos.net Y claro... lo que pasa... que si ahora te toca a ti, que si yo ya tengo bastante, ...que si “el de París que mueva ficha”....*

El 2 de Febrero del 2008 Valentín dice en el FORO... “si Kiqu prepara el motor... yo lo haría en plan vuelta a la periferia de la península”. Markitos Hoppus de forma muy expresiva dice: -“..ésto molaría un huevo”...- y se lía. Se lía la cosa. El detonante ya había iniciado la reacción y ésta ya no se podía parar. El 7 de Febrero de 2008 pivaracing piensa y propone que exista un apartado específico para eso que ya se llama: 1ª VUELTA A ESPAÑA EN VESPINO. Así se considera y así se hace: en el foro aparece un epígrafe específico con este título.

El rutómetro general, el patrocinio, el voluntariado... etc... se van configurando y Valentín se ve envuelto en un gran proyecto. No faltan los problemas.... y afloran en el FORO: los menores de edad, los permisos paternos, el coche de apoyo, la normativa vigente, etc... El 13 de Febrero 2008, Valentín anuncia que el ciclomotor será LA BELLA DURMIENTE y que el motor lo preparará Kiqu.

Se iban apuntando los pilotos voluntarios e iban llenando los huecos correspondientes a las distintas etapas que aparecían en el rutómetro... La de MURCIA estaba vacía... ¿es que se quedará sin pilotos relevistas?

El 20 de Febrero aparece reservada la etapa Alicante –Murcia por Jimmy-jazz. Kiqu informaba de las mejoras y modificaciones que se harían para adaptar el vespino a las características de la prueba, pero eso sí: sin modificar lo básico, lo de serie.

Otra vez aparece la lista de las etapas y Murcia vacía. Yo me apuntaría... pero ¿Cómo me voy a comprometer yo solo? ¿Y si ese día por cualquier motivo no puedo estar?... Era correr un riesgo y defraudar a tantas personas que habían puesto la ilusión ... que no me atrevía a apuntarme. El 4 de Abril 2008 me atrevo a preguntar por la vacante de Murcia. Valentín no deja pasar la ocasión y ¡zas! un zarpazo: -¿te apuntamos para la etapa de Murcia?-

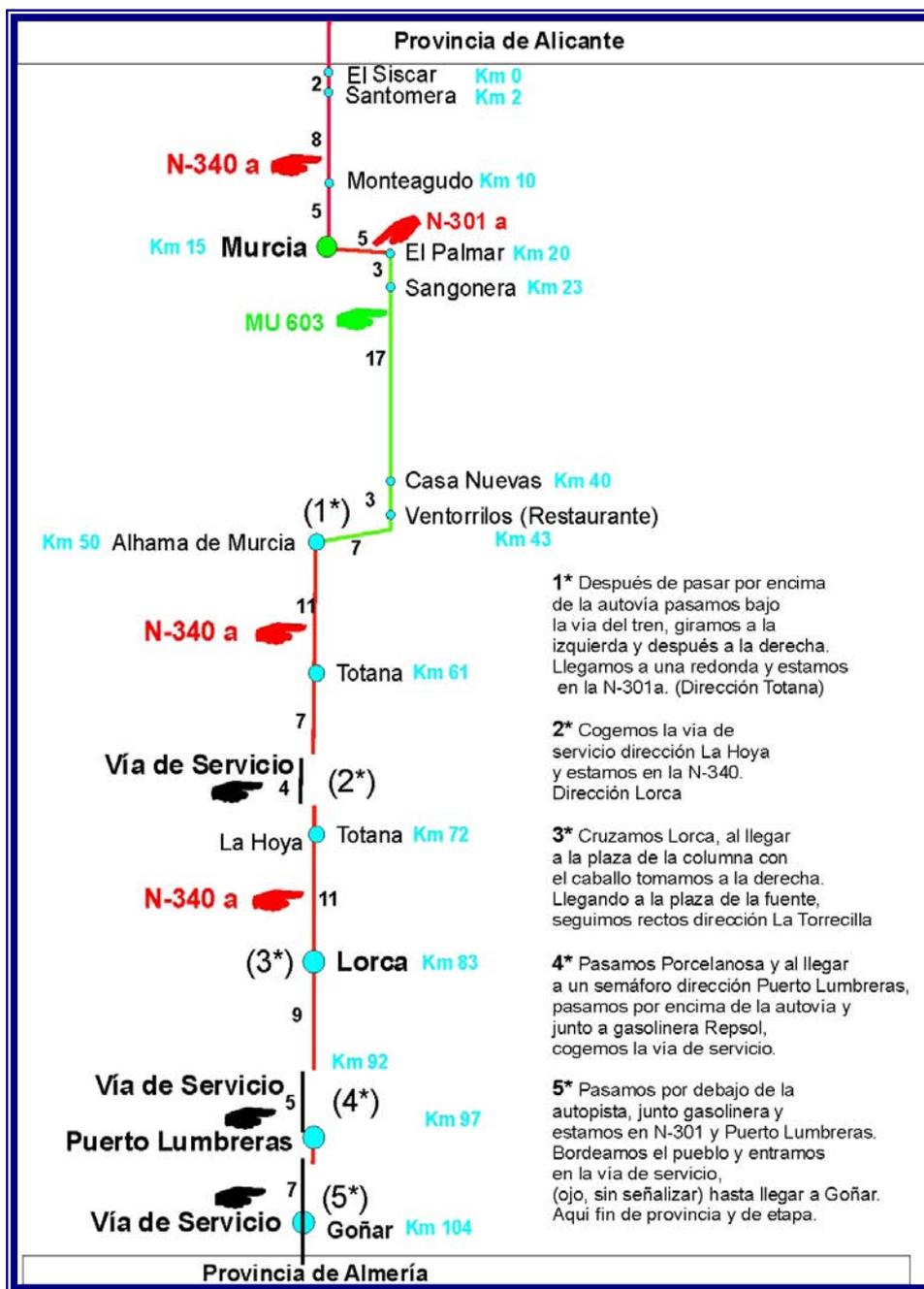
Agamennon, el 6 Abril comunica al FORO: -“Ya tenemos las Normas para la Vuelta a España”-.

En Murcia ya se estaba moviendo la serpiente: ¿y si en vez de uno fuésemos varios ? ¡pués mucho mejor!.....terminaríamos la etapa en una cena que podría ser el inicio de un grupo de vespineros para el futuro. El 4 de Mayo 08 anunciamos en el FORO que estábamos en Murcia dividiéndonos la etapa. AVISPINO el 6 de Mayo se registra y anuncia su participación en la Vuelta. El 6 de Mayo se envían 7 inscripciones para Piloto Titular Relevista. La difusión entre mis amigos había sido bien acogida debido al gran atractivo del evento. El diseño era muy bueno y muy atrayente para las personas a las que se le comentaba... muchos no participaron por coincidencia con otras actividades u obligaciones, pero se quedaron con grandes deseos de hacerlo. El mismo 6 Mayo 2008 se registra otro murciano en el FORO: vespa 28032 que por supuesto también se inscribe en la Vuelta. En el restaurante Pirry IV de El Puntal nos reunimos a las 21 horas los pilotos y familiares de la etapa de Murcia para organizarnos y tomar un aperitivo el viernes 9 de Mayo 2008.



*(Anamari, Concha,
Ignácio, Josefina, Jose,
Andrés, Andrés, Blas,
Antonio, Antonio, José
María, Mariana).*

El 11 de Mayo VESPINO53 y vespa28032 hacen el reconocimiento de la ruta Murcia-Goñar para hacer el rutómetro. Ignacio, con sus habilidades informáticas, lo presenta de manera vistosa y lo remitimos a la organización de la vuelta:



Valentín se percató de que somos muchos y nos comprometimos para ampliar en kilómetros nuestra participación. Son malas fechas en Murcia pues la Vuelta es el 28 de Julio y la gente está en la playa. No obstante extendimos nuestra participación desde el

Ayuntamiento de Alicante hasta el último pueblo de Murcia en el límite con Almería que es Puerto-Lumbreras.

Todo no es euforia: Valentín el 19 de Mayo 08 escribe: “UNA DE PESIMISMO”-...malos días... parece que la cosa puede suspenderse.- Pero contra toda acción existe una reacción... y Kiqu dice: -“LO HAREMOOOOS”- y VESPINO53 dice: -“Hemos constituido en Murcia legalmente la primera Asociación de Vespinos de la Región de Murcia” y dispone de nº de registro y de CIF.- Y otros dicen: -hay que colaborar

económicamente con pequeñas aportaciones pues somos muchos y esto tiene que ir hacia delante.-

El 30 de Mayo publicamos en el FORO la primera relación con los pilotos de Murcia: - Somos 13 pilotos. El 3 de Junio aparece en el FORO un nº de cuenta para el que quiera voluntariamente colaborar.-

El 6 de Junio la ya constituida la “ASOCIACION DE VESPINOS DE LA REGIÓN DE MURCIA”, se dirige mediante instancia al alcalde de Murcia D. Miguel Ángel Cámara. Éste, delega en el concejal de festejos D. Rafael Gómez y en el Jefe de la Policía Local para prestarnos su colaboración. Así mismo nos dirigimos a los gerentes de las Áreas Sanitarias I y III, D. José Antonio Alarcón y D. José Luis Albarracín. Todos mostraron su interés y nos tendieron la mano.

El 6 de Junio el ánimo sube. Valentín anuncia: -“TENEMOS COCHE DE APOYO”-: HERTZ acaba de ofrecer un furgón, que seguirá al Vespino por toda España. Reconocimiento de Kiqu y apoyo a Valentín: -“ Valentín se ha puesto delante del carro. Hay que estar con él a muerte”...- Valentín se emociona. -“esta gente me va a hacer saltar las lágrimas”-.

En Junio existía cierta preocupación ya que habían cosas que aún estaban en el aire como p.ej: etapas que no estaban cubiertas y que tenían la pinta de que no se iban a cubrir. Valentín pinta la Bella durmiente de su rojo original. Instalación eléctrica nueva, fundas y cables, juntas retenes y rodamientos e incluso el eje de pedales y le instala un motor provisional de un NLX. Kiqu sigue preparando el motor definitivo en Barcelona. En el viaje a París que realizó Valentín, había observado que el sillín corrido no era bueno para viajes largos. Resultaba incómodo y ocasionaba grandes dolores de nalgas al ser excesivamente solidario con el chasis y transmitir las vibraciones del motor y las irregularidades del asfalto. Había que diseñar un sillín nuevo. Se pensó en el triangular que llevaban los vespinos Telepizza convenientemente reformados. Y así se hizo. Una ventaja adicional tenía este tipo de sillín y era que detrás de él quedaba espacio para instalar una maleta de viaje.

CeRVeRa se pone las pilas (aunque no las necesita) y convoca una reunión presencial en Valencia “para tomar horchata”. Jimmy-jazz no aparece y no da señales de vida. Su adscripción inicial al tramo Alicante-Murcia, no se confirma. VESPINO53 contacta con él y asume este tramo. Teníamos que hacer el rutómetro detallado de este tramo y VESPINO53 y vespa 28032 se disponen a viajar hasta Alicante para hacer el callejero urbano y extraurbano. Nos equivocamos de carretera a nivel de Elche, teniendo que abandonar por imperativos de horario. Posteriormente lo completamos:

Las gestiones de Valentín et col. empiezan a dar fruto. Parece que inicia una mejoría el tema económico con aportaciones de Eurolloyd, Vespa Turia, Motos Zamorano, nuestra Asociación, Shell lubricantes y Vespa Machado.

ALICANTE - Ayuntamiento - Plaza Canalejas - Ramón y Cajal - Plaza de Galicia - Avda. de Loring - Avda. de Elche - Nacional 340 – TORRELLANO -Nacional 340 – ELCHE - Nacional 340 – CREVILLENTE - Nacional 340 – ALBATERA - Nacional 340 - EL SISCAR - Nacional 340 – SANTOMERA - Nacional 340 – MONTEAGUDO - Nacional 340 – MURCIA – Atalasyas - Avda. La Fama - General Yague – Intendente – Palacios - Paseo Garay - Plaza Cruz Roja - Avda. Teniente Floresta - Glorieta de España - AYUNTAMIENTO DE MURCIA - Plaza Martínez – Tornel - Puente Viejo - Plaza Camachos - Alameda de Colón - González Conde – Floridablanca - Plaza Ing. Juan de la Cierva - EL PALMAR - Comarcal MU-603 – SANGONERA - Comarcal 603 - Casas Nuevas – Ventorrillos - ALHAMA de MURCIA - Nacional 340 - Vía de servicio - La Hoya – TOTANA - Nacional 340 – LORCA - Salida hacia La Torrecilla - Vía de servicio - Nacional 301 - PUERTO LUMBRERAS/PARADOR NACIONAL

VALL de ALMONACID, anunciando la I REUNION NACIONAL DE VESPINOS en este pueblo, ante la perplejidad de sus vecinos.

(El Cartel de Valentín en la Plaza de Vall)



El miércoles 23 de Junio “el corazón del propulsor de la Bella empezó a latir. Así lo relata Kiqu, que expresa su emoción y nos hace recordar la película de E.T. cuando el extraterrestre reinicia su latido cardiaco.

En Murcia VESPINO53 convoca una reunión con las motos en El Valle para el sábado 25 de Junio: ¡ No fue nadie ¡ Ya empezaba a hacer calor en Murciay los fines de semana

huyen hacia la costa buscando la brisa levantina. ¡Yo, solo en el Valle con mi vespino NLX ¡ ¿Qué pasaría el 28 de Julio? ¿Estaría yo, solo también?...!afortunadamente no fue así.¡.

Valentín me lanza otro “dardo” en el FORO de forma medio oculta: --“ya sabes Andrés...la 2ª”--. La segunda ¡Qué!-- Que habléis de la 2ª Reunión Nacional de Vespinos.-- ¿Con quién?-- ¿conmigo mismo?-- Mira Valentín, hay que darle tiempo al tiempo para que las cosas maduren...--

El 30 de Junio quedan 11 tramos de la vuelta sin cubrir. Algún “despistao” pregunta: ¿pasa la vuelta cerca de mi casa?. -¡Coño!, ¡mira el rutómetro! - le contesta otro.-

10 de Julio 08: CeRVeRa viene a Murcia. Tenemos intención de vernos y conocernos...pero no puede ser, el trabajo es el trabajo. Le dejo unos pimientos en el hotel como obsequio de nuestra huerta ... ¡ Era alérgico a los pimientos !

El 15 de Julio VESPINO53 publica la lista de Pilotos titulares en la etapa Alicante-Puerto-Lumbreras y los ensalza a modo de arenga:

Los Pilotos Titulares:

Ignacio: amigo desde hace 38 años. Un hombre bueno. Sabe de todo y mucho pero por su humildad no hace ostentación. José María: Siempre optimista y positivo. Trabajador. Tranquilón. Siempre ve lo bueno de las cosas. Una gran persona. Antonio F.: Un organizador nato. Íntegro. Antonio L.: Siempre dice "Sí por supuesto" a lo que le propones. Tiene juventud permanente física y espiritual...aunque está a punto de ser abuelo. Antonio G.: Lleva un vespino L de su padre asiduamente. Lo perseguí por Murcia con el mío y cuando le di alcance (corría más que yo) y nos quitamos el casco resulta que habíamos nacido a unos 50 metros uno del otro. Un tío "echao palante". Josefina: No existirá una persona mejor que su padre. Si viviera se habría apuntado a

la Vuelta . De tal palo tal astilla. **Andrés Jr.:** Mi hijo. Un torbellino, mejor un tornado. Noble como los toros de casta. Habilidoso en comunicación. Cabeza bien amueblada. Instinto de supervivencia. **Ramón:** No lo conozco personalmente. Sólo por tf. Mi intuición me indica que es una buena persona.

A TODOS mi agradecimiento y mi reconocimiento por estar conmigo en esto de la Vuelta. Será un acontecimiento insólito del que le hablarán nuestros hijos a nuestros nietos. Os deseo que disfrutéis el 28 de Julio.

Se presenta la foto de la Bella Durmiente reluciente:



Ya es 18 de Julio, los últimos retoques organizativos, el esfuerzo por muchos da su fruto. Unos han estado más visibles. Otros han trabajado a la sombra. Entre estos mencionar a **Agamennon** que recibía los correos, las inscripciones y gestionaba a

través de Internet todo. A la sombra, Fernando mantenía constantemente las comunicaciones de forma rápida y “siempre listos” como dicen los boy-scouts. Cálculos de consumo: según Valentín, a 2.5 litros/100 Km durante 7.000 Km. suponen 175 litros de gasolina, aceite aparte.

Al 23 de Julio 08 se publica la lista de pilotos relevistas:

Adrián Chiquero - Aina Garí – Alberto Navarro - Amadeo Rodrigo - Andrés Franco - Andrés García - Andrés Macanás Botía - Andrés Macanás Muñoz - Angel de la Maza - Antonio Fernández - Antonio Lao - Armando Gómez - Augusto Enríquez - Blas Puigcerver - Carlos González - Carlos Naranjo - Clemente Casado Mateo - Enrique Echezarreta - Enrique Pereda - Enrique Rascado - Fernando Foix - Francesc Garí - Gabriel Pérez - Gonzalo Fernández - Ignacio Murcia - Iyán Tejjido - Javier Orts - Joaquín Blanco - Joaquín García Sanz - Jordi Viñals - José Emilio Agote - José Julio García - José María Parra Llamas - José Sarabia Blanco - Josefina Macanás López - Josep Anglés - Juan Diego Pérez - Luis F9FastRider - Manuel Pérez Mollar - Marcelino García - Mariano Serrano Baños - Marisa Rodrigo - Mayte Gómez - Miguel Angel Fernádez - Miguel Navas - Montse Ruiz Arias - Nacho Llorente - Pablo Salvador Garnes - Paco Motos - Paulino Guerra - Rafa López – Ramón - Cervantes Gea - Raúl Gómez - Ricardo Gutiérrez - Salva López Ruiz - Samuel Salvador Garnés - Tere Cercos - Tito Ayulo - Toni Bicis – Valentín - Vicent Miralles - Woky

El 24 de Julio, la gente está ansiosa, nerviosa, deseosa de que llegue el día 27 de Julio a las 14 horas y ver salir de Vall de Almonacid al primer piloto con el legendario vespino en el que vamos todos montados:

(En la foto: Elisa, Anamari, Aina, Kitty, Pablo y Pilar)



🚗 En MURCIA todo a punto, ansiosos, nerviosos. Ya cada uno se está imaginando el momento en el que verá aparecer por el horizonte la esperada "bella durmiente" y cómo su corazón aumentará de ritmo conforme ella se acerque. ¿Se podrá aguantar la emoción?. Nos imaginamos el abrazo de los relevistas, el abrazo con los hombres de apoyo... habrá lágrimas... ¡seguro! ¡Que fuerte! como dicen los quinceañeros de ahora. César, Pompeyo y Craso (Primer triunvirato), Marco Antonio, Lépido y César Octavio (Segundo Triunvirato)... y ahora ... Valentín, Kiqu y Agamennon, el último triunvirato. Así os vemos... ¡Que continúe el triunvirato! 🚗



(Chaky, Toni, Nacho, Kiqu)

Estamos en Vall. Hemos llegado el sábado 26 de Julio por la tarde, Anamari, Elisa y yo. No conocíamos personalmente a nadie... pero sí a través de Internet. No hicieron falta protocolos de presentación y recibimiento. Es como si nos conociéramos de toda la vida.

El ambiente no podía ser mejor. Después de saludar a las personas queríamos ver al ciclomotor: era el centro de la atención. Rodeado siempre de personas. Faltaban menos de 24 horas y aún no habían terminado de preparar: que si esto hay que ponerlo mejor, que si estos cables no, que si la luz, etc...parecía que estábamos en una prueba de formula 1.

Día 27 Julio 08 : a las 14:05 se inicia la Vuelta a España. TVE1 graba la salida para el programa España Directo. La periodista presentadora quiere conducir el ciclomotor sin experiencia previa. El suelo está en cuesta. El acelerador no lleva muelle de retorno. La tragedia se hace presente. ¡Que se baje!, ¡que se baje!. "Anda hijica bájate de la moto...no te vayas a lisiar ese cuerpo que dios te ha dao" decía uno de los presentes (más preocupado por la moto que por ella)

(la reportera de "España en directo" de TV1)



Y la Vespino salió con un GRAN y PROLONGADO APLAUSO. Abrazos y alguna lágrima y al mismo tiempo un gran alivio al ver que el primer piloto Samuel Salvador, muy joven pero experto la conducía por las calles del precioso pueblo de Vall de Almonacid ante los ojos emocionados de su madre.

DIA 28 JULIO 2008. ETAPA : ALICANTE-MURCIA-PUERTO LUMBRERAS

A las 6:30 AM, partíamos desde la puerta de la farmacia de el Puntal, José María Parra y yo hacia Alicante, pasando por el Ayuntamiento de Murcia donde nos esperaba Ignacio Murcia, pues había aparcado allí. Llegamos tempranito. Tanto que Alicante no se había aún levantado y las cafeterías no estaban abiertas. Para Ignacio el café matutino es como para el vespino la bujía. Si no hay café no funciona. José María le sigue los pasos y se van a buscar una cafetería.

Aún no eran las 8 y recibo una llamada del coche de apoyo donde nos anunciaban que estaban entrando a Alicante. Miguel Navas había conducido toda la noche desde Valencia acompañado de su hija Almudena que conducía una Yamaha. Motero experimentado se había abrigado bien, pues a pesar de ser finales de Julio, el fresco de la noche termina helando al más pintao. Pero la pareja Ignacio-José María estaban buscando la cafetería. Les llamo y dicen que ya vienen... pero no venían. La máquina de café se estaba calentando. Por fin aparecen los dos al mismo tiempo que la comitiva vespina. La verdad, es que nos pusimos nerviosos. Lo que habíamos estado preparando tanto tiempo había llegado. Alegría para los que habían cumplido y toda una etapa por realizar para los que la iniciábamos. ¿Llegaríamos bien a Puerto Lumbreras?

En el coche de apoyo venían Quemadillo, Nachoexpres y Agamennon que ya estaban cansados pues en Vall de Almonacid se durmió poco y se trabajó mucho. Este trío de hecho compartían cama, cansancio y hambre y lo seguirían compartiendo muchos kilómetros. Pero también compartían



satisfacciones, alegrías, camaradería y relaciones humanas con muchas personas que no conocían e iban conociendo a medida que discurrían las etapas. (Miguel Navas, Almudena, Nacho, Augusto)



Con un pequeño adelanto sobre el horario previsto partió La Bella Durmiente de ALICANTE, pilotada por Ignacio Murcia, que se había estudiado el recorrido a la perfección.

(Ignacio Murcia y Miguel Navas)

El coche de apoyo detrás y el nuestro completaban la expedición. Un susto en una de esas rotondas enormes y complicadas sufrió Ignacio, pues otro vehículo y él estuvieron a

punto de colisionar... solo fue un susto. Así se llegó hasta Torrellano. En este punto Nacho, Augusto y Fernando descansaron y desayunaron en una buena confitería especializada en bizcocho de almendras. Continuó pilotando Ignacio hasta la entrada a ELCHE. Aquí sube al vespino Andrés Macanás senior (es decir yo).

(José María Parra llevando en la moto al cámara de Canal 9)

El paso por ELCHE puede ser complicado. Innumerables

rotondas y desviaciones “para que no entres a Elche”, hacen muy posible que siguiendo la

indicación de la nacional te hagan hacer 15 ó 20 Km. más de la cuenta. Habíamos preparado bien este trozo de etapa. Disfruté atravesando Elche sorteando a los coches y llamando la atención con el potente pito del que disponía. La gente se quedaba mirando asombrada. El coche de los relevistas no me pudo seguir y me perdió de vista. La sensación de libertad fue total encima de este pequeño ciclomotor. Las endorfinas se segregaban en mi cerebro y yo era consciente de ello. Me transporté a los 15 años, cuando yo deseaba tener un vespino. Al final el coche de los relevistas me dio alcance cerca de Crevillente. La moto se comportaba de maravilla y me acordé de Kiqu su preparador y de lo que estaría disfrutando desde Barcelona.



El coche de apoyo se había quedado en Torrellano, pero estábamos enlazados por los móviles. Con pena tuve que dejar paso al siguiente relevista. Es el turno de **José María Parra**. Éste pilotó el ciclomotor de **Valentín** desde Crevillente hasta el Siscar. Cerca de Orihuela nos dio alcance el coche de apoyo cuyos ocupantes traían mejor cara después del desayuno. También el Canal 9 valenciano nos alcanzó y nos hizo un reportaje.



(José María Parra entrevistado por Canal 9)

Pasamos por el túnel de Orihuela y entramos en la provincia de Murcia. Por encima de nosotros los grandes tubos del trasvase Tajo- Segura que traen el agua a la Vega Baja, esa rica vega que tantas frutas y hortalizas produce y que ahora se seca.



Desde el coche de los relevistas el móvil no deja de sonar. Contactamos con la Policía Local de Murcia para informarles del progreso de la etapa y con la siguiente relevista que nos esperaba en El Siscar (primer pueblo de la región de Murcia).

(Josefina Macanás y canal 9)



Allí estaba ella, esperándonos con su hija y su esposo. Justo en la puerta del concesionario Citroën. Todos los mecánicos y personal de la empresa, salieron a ver el relevo impresionados por lo que tenían delante **Josefina Macanás**, inicia el trayecto que la conduciría al Ayuntamiento de Murcia.

Al pasar por Monteagudo se incorpora la Policía Local, que va abriendo camino

A las 11:45 aproximadamente, llegamos a las puertas de Ayuntamiento de Murcia. Todos los medios de información y televisiones locales estaban allí.

Josefina Macanás precedida por un Policía Local



(la prensa en el Ayuntamiento de Murcia)

Andrés Macanás (VESPINO53)

AVISPINO (siendo entrevistado)



VESPINO53 y la TV en el Ayuntamiento de Murcia





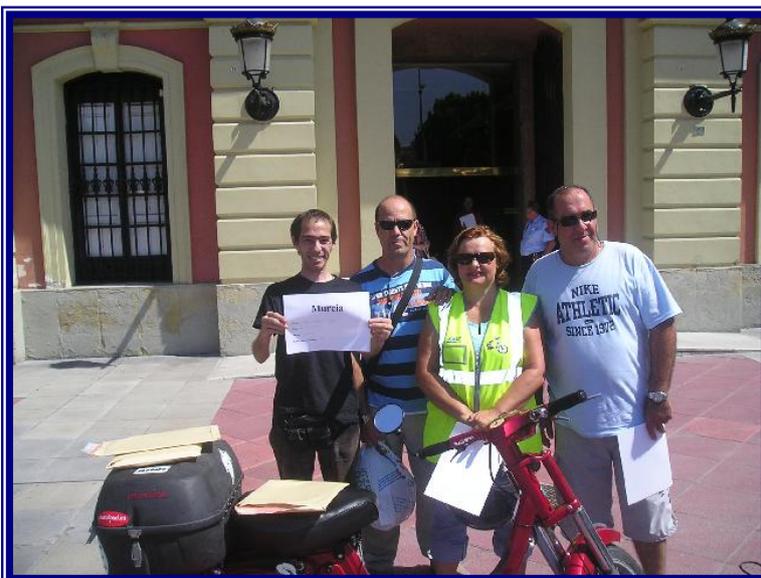
El concejal de Transportes D. Antonio Castillo, nos recibió y quedó constancia gráfica del acontecimiento.

En la Foto: primer plano de Agamennon (Fernando Foix), VESPINO53 Y D. Antonio Castillo

El resto de relevistas nos esperaban en este lugar. Como anécdota comentar que Elisa y Rosa (15 y 13 años) condujeron al furgón de apoyo al Hotel Campanile, donde existía una habitación reservada por la Asociación de Vespinos de la Región de Murcia para que pudieran descansar y asearse Nacho, Fernando y Augusto. Pero las féminas los condujeron por el camino más corto y por el carril reservado para el Bus atravesaron el centro de Murcia....no hubieron consecuencias.

(Nacho, Andrés García, Josefina Macanás, José María Parra en el Ayuntamiento de Murcia)

Del Ayuntamiento de Murcia sale pilotando Andrés García, precedido por la Policía Local, que le abría el paso, hasta El Palmar y a partir de aquí fue acompañado por los coches de los relevistas. A este coche se incorporó Andrés Macanás junior (es decir, mi hijo)



Es precisamente éste el siguiente relevista que montó en el ciclomotor.

AVISPINO que así conoce en el FORO vespinero soportó junto con Andrés García y



José María los rigores calurosos de la tarde del julio Murciano con su casco puesto y sus 38 grados fuera del casco. A partir de Totana José María toma otra vez el relevo para dárselo en Lorca a Andrés García que repite. A partir de Totana, el coche de apoyo nos alcanza. También se incorpora la ambulancia que nuestro amigo y gerente del Área Sanitaria III, D. José Luis Albarracín nos facilitó por si los calores nos afectaban. Blas Puigcerver, con su Honda de gran cilindrada, venía ya varios kilómetros con nosotros. Antes de llegar a Lorca donde hizo la mili nuestro amigo Nacho (Nachoexpres para unos y Lemmyconil para otros y el bipingüino de oro para los demás), hicimos una parada técnica para comer y relajarnos un poco. (en las fotos de arriba: Andrés García con Andrés Macanás jr., y con Tito. Augusto con la GL.)



Llevábamos dos horas de adelanto sobre el horario previsto. Después de comer Andrés García condujo el vespino hasta el Parador Nacional de Puerto Lumbreras donde nos esperaba Alberto Ayulo, motero experimentado, que se hizo cargo de la etapa de ALMERIA.

Relato de otro importante participante (Andrés Macanás Jr.)

Avispino:

La etapa de Murcia fué un éxito.

Al motor le llamamos Kiqu. ¿como va Kiqu le preguntaban unos a otros?

Todos tenían la seguridad de que Kiqu viajaba con nosotros. Y si Kiqu iba entre nuestras piernas...¿que podíamos temer?

Convivencia intensa entre pilotos, pilotas, miembros y miembros de la comitiva.

Moscardones mediáticos de prensa radio y TV.



Energías sumadas entre pilotos, hombres de apoyo, familiares y amigos que hubieran servido para empujar a la Bella Durmiente

aunque se hubiera quedado sin gasolina.

Calor intenso aunque algo menor de lo esperado, que exigió modificar el tapón del depósito de la gasolina pues los vapores necesitaban orificio de salida de mayor tamaño.

Hoy estamos en toda la prensa. Ya hemos tenido llamadas que quieren adquirir un vespino....

En la foto AVISPINO a la izquierda y Andrés G dándose el relevo.

En nuestro blog colgaremos más fotos.

Como bien dice Andrés, en la localidad de Puerto Lumbreras esperaba Alberto Ayulo Kelly “Tito”, que es el presidente de la “Asociación Nacional de Clásicas BMW y Registro Español de R90S”. Prudentemente según me contaron, Tito sugirió, puesto que se llevaba un considerable adelanto sobre el horario previsto en el rutómetro, esperar dos horas hasta que las temperaturas bajasen un poco; el siguiente tramo era el que atravesaría el desierto de Almería y no era conveniente circular con semejante solana. De esa forma se tomó un respiro a la sombra hasta que el termómetro bajó unos grados. Ninguna dificultad salvo un pequeño despiste ya anochecido a la entrada a la capital que no supuso ninguna dificultad importante, salvo que la foto no se hizo ante el ayuntamiento de la ciudad sino frente a la catedral. Este tipo de contratiempo ocurrió en algún otro lugar, pero lo importante era dar testimonio de paso por cada una de las 47 capitales, cosa que sí se pudo hacer. En la foto se puede ver al grupo murciano con Fernando y Augusto protegiéndose del achicharrante calor.



Relato de Tito Ayulo:

*-Hola a todos, soy **Tito Ayulo Kelly**, amigo de **Valentín**, **Augusto**, **Paco Motos**, etc.. y colega en las clásicas Bmw's.*

Os voy a contar, brevemente y no sin cierto entusiasmo, mi etapa con la Vespino GL '75, en esta magnífica 1ª Vuelta a España:

*Cuando supe, a través de **Valentín**, la movida de la vuelta a España non-stop con una Vespi del '75, me dije a mi mismo....jopé, menudo trapo que van a llevar, no solo los pilotos sino los del coche escoba....ufff. También pensé ...y si “mapunto”? Las fechas de la etapa en el sur coincidían con mi estancia en el sur de vacaciones y la etapa de Puerto Lumbreras – Almería era perfecta para mi, eso si, había que atravesar Tabernas, agggg, glupssss, coff coff , donde se rodaban las “pelis” del oeste a finales de los años '60 (el bueno el malo y el feo, por un puñado de dólares, Clint Eastwood, Lee Van Cleef, etc...) o sea, el rutómetro indicaba que el día 29 de Julio, haría, que se yo, al menos 40.000 grados C a la sombra y recientemente el dermatólogo “mabia*

dicho algo asin”: --“....Sr. Ayulo, Vd. no me ha entendido, ni cremas bloqueadoras ni na de na, le repito que Vd. ya no puede tomar el sol.....”.--. Ante esta amenaza o agravación de riesgo de cáncer de piel, no pude ya resistirme y me apunté a dicha etapa, que se habrá creído el médico ese?.

Yo conozco bien la N 340, pues no en vano, en los años '80, en una Montesa Enduro 360H6, armado cual caballero de la tabla redonda, recorrí Mojacar – Tabernas por territorio sioux, cheyenne, apache, etc...pero bueno, no “menrolllo” más y al relato de la etapa:

Puerto Lumbreras 17h – día 29 Julio – parador nacional. Mi pareja “mabia” untado de protección solar protección cuasi 500.....y había escogido, para la ocasión, una vestimenta Ad-hoc, a saber:

- casco AGV Super Agostini – año '79 (con el que recorrí Europa en una Ossa Yankee 500 - 2 tiempos)- Chaqueta Belstaff – TrialMaster Scottish SixDays años '70- Gafas molonas, imitación Wayfarers- Mochila Raiders Bmw- Vaqueros “Alcampo”- Culotte ciclista tipo “Bahamontes” – Por recomendación de JRRicart, road leader del club Bmw - te quiero mucho José Ramón-, mi culo lo agradeció, gracias por tu sugerencia, ¡nunca más me lo quito en moto!.

Después de las breves explicaciones y cambio de relevo con Andrés y su “pandi”, en el Parador Nacional de Puerto Lumbreras, que habían hecho la etapa Alicante- Murcia, le doy gas y salgo pitando, siempre pensando ir cortito de puño en la cuestas, dejando a la Bella Durmiente sin mucha carga, que me pidiera el gas que quisiera, etc... mimándola, ¡vaya!. Los primeros 50 km ok, Pulpí, Cuevas del Almanzora, Vera, la furgo iba detrás, sin despegarse, con Fernando al volante, Augusto y Nacho.

Iniciando la etapa “dura”, la de Sorbas, empiezan las complicaciones, por un lado, la N340A había “desaparecido” al borde de la A7... donde estará?. Veo la vía de servicio y pallá me meto...ok, pero al cabo de 2 km, se acaba el firme y el asfalto, y en lontananza solo se divisa un largo camino de rocas y piedras, de tamaño puño de Goliath, con tierra, roderas, pinchos, osos, cherokees, de todo menos bonito.....hmmmm, pensé, un tramo trialero....buah!. Los de la furgo estaban en “neutral”, estupefactos.. ¿Qué hacemos?. Yo, en mi mejor estilo de road leader, alzé el brazo izquierdo, adelante caballeros!!. Mientras recorría dicho tramo, “macordaba” de mi 360 H6 y de cuando era piloto junior en el campeonato de castilla de TT-Enduro... vaya batallitas del abuelo tribulete... el caso es que, al cabo de unos 2 km, la nacional 340 A “apareció” de nuevo ¡!! Bravo!!.

Nos acercabamos a Tabernas... y parada técnica, pues la Vespi se ahogaba... me bajo en plan Spencer-Doohan, y grito “ Falta gasofa!!! – Como si estuviera en boxes, al lado del Pit Lane, se “me” tiran encima un “montón” de mecánicos, armados hasta los dientes de chiclés, filtros, herramientas, bujías, etc,. La de dios es cristo... me costaba quitarme los guantes Levior, no salían.....mis dedos estaban hinchados.....Dos paraditas “técnicas” más, al borde de la maldita N340 A, le echamos mas gasofa al tanque suplementario ese que estaba en una maleta lateral y todo solucionado.

De nuevo en ruta.....de repente me adelanta un “mogo-camión” volquete que iría por lo menos a 100 km/h, y casi rozando la Vespi, me pongo a bailar una samba, o

técnicamente, un Sheeme de tres pares de cojones, casi igual que mi R90S en un curvón a 120 km/h.....una vez recuperado del susto, la bajada a Almería fué un placer, como un rayo a 55 km/h , gas al mínimo, la Bella Durmiente ¡quería VOLAR ¡Pero no la dejaba. Había que pensar en los 6 mil kms que la quedaban....

Foto en la catedral de Almería, cambio de relevo, me quito la faja “Bikers” y observo como se desploman todos mis “chichos” de golpe y porrazo.....casi 5 horas de Vespino, tenía temblores en las manos, imposible ir al baño, pues no podía ni bajarme la bragueta del tembleque....eso si, ¡que contento y orgulloso estaba!, ¡que bien lo pasé!, ¡que divertido!, VIVA EL EQUIPO ORGANIZADOR DE LA VUELTA A ESPAÑA EN VESPINO, VIVAN LOS PILOTOS DE VESPINO, VIVAN TODOS LOS AFICIONADOS A LA VESPINO SOIS UNOS MOTEROS FULL-POWER!! GRACIAS VALENTIN & FRIENDSssssssssss a todos

TITO Co-Fundador de Amigos Clásicas Bmw España Registro R90S Español

www.clasicasbmw.com

Comentarios del foro:

LUNES 28 DE JULIO DE 2008 (13:15)

Una capital de provincia menos: ya hemos llegado a Murcia.

El recibimiento ha sido excepcional. Ahora mismo los componentes del coche de apoyo estamos descansado en un hotel cortesía de los vespineros de Murcia. Todo va sobre ruedas (nunca mejor dicho).

Andres (Vespino53) junto con su grupo de amigos han tenido en cuenta todos y cada uno de los detalles.

La prensa tampoco ha faltado en el relevo de Murcia. Televisión, prensa escrita, radio...

También hemos tenido el seguimiento de Canal9 que nos han grabado en los últimos kilómetros de la comunidad valenciana durante un buen rato.

Por el momento la moto responde fenomenal. No ha dado problemas significantes.

Tercera jornada, martes 29 de Julio desde Almería:

Según nos contaron los compañeros que iban con la moto, las próximas horas fueron realmente difíciles, llegando en varios momentos a plantearse la suspensión de la vuelta. Todos sabíamos que no iba a haber ayuda en los tres tramos siguientes, a pesar de que un voluntario, también del grupo de motos clásicas, se había apuntado a una

maratoniana etapa tomando el relevo a Tito. Habíamos hablado con suficiente antelación de cómo colocar su moto en el interior de la furgoneta y todos los detalles necesarios, pero un asunto inesperado de última hora nos dejó huérfanos de relevista, de manera que sabíamos que hasta Albacete había que llevar moto y coche de apoyo entre tres personas, y una de ellas solo podía conducir la Vespingo. Los 570 kilómetros que distaba la capital manchega no parecían muchos a priori; incluso teniendo en cuenta que iba a ser la segunda noche de marcha sin dormir, las horas siguientes se presumían duras, pero no tanto. Sabíamos que iba a ser una prueba difícil, pero una vez en “faena” la cosa era más complicada de lo supuesto.

Comentarios en el foro:

MARTES 29 DE JULIO DE 2008 (00:00)

Menudo día y medio más intenso... me ha sido imposible escribir antes. Pero ahora se ha estabilizado todo de nuevo.

Antes de seguir, decir que la conexión que tenemos es muy lenta y no podemos subir fotos (de momento). Solo llegar a casa vamos a meter todas las que podamos.

En la tarde de ayer, y tras dejar la comitiva murciana nos reunimos con Tito Ayulo, que pilotó la bella durmiente durante casi 5 horas con un calor infernal. En este tramo (entre Puerto lumbreras y Almería) han surgido algunos pequeños problemas de carburación. Como bien ha comentado Kiqu en otro post, el motor se ha ajustado para aguantar auténticas burradas... de ahí que en las pendientes prologadas perdiera un poco de intensidad. Limpieza de filtro y cambio de bujía y a rodar.

Tras llegar a Almería, una pequeña parada para cenar y a la aventura! El tramo Almería - Granada - Jaen - Albacete (casi nada, vamos) no tenía ningún relevista. De ahí que Quemadillo, Nacho y un servidor nos haya tocado chuparnos unos 550Km por doblado (llevamos vespingo y furgoneta a la vez).

Las cuentas son fáciles: 3 personas, 2 vehiculos a conducir y 550Km a recorrer = parada obligatoria para dormir. A pesar de cogerlo con muchas ganas, el cansancio ha hecho acto de presencia y hemos optado por descansar unas horas. De ahí que actualmente vaya con retraso el rutómetro.

Las previsiones se cumplen, pero con un desfase de unas 4 horas.

Me falta comentar todo lo que ha ocurrido hoy, pero me toca dormir unas horas y es algo que no puedo dejar escapar. Mañana os cuento.

Y llega mañana y con ese nuevo día Agamemnon rememora lo del día anterior a través de la retransmisión en el foro:

MARTES 29 DE JULIO DE 2008

El lunes tras cenar en Almería, y de un solo tirón, Nacho se zampó los 180Km para llegar a Granada.

La moto se comportó fenomenal. La noche ayuda a la conducción: el motor no se castiga tanto y se hace más agradable conducirla. Algunos de los relevistas ya nos han dicho que les hubiera gustado conducir la moto por la noche.

Llegados a Granada no tuvimos más remedio que descansar unas cuantas horas. Estábamos agotados. En cuanto amaneció, foto frente a la Alambra y de camino a Jaén... menudo camino.

En este caso me tocó a mí coger a la Bella Durmiente. Al principio todo muy bien, pero a los pocos kilómetros no tropezamos con el primer problema: todas las vías de servicio mueren en la autovía. No encontramos la nacional (seguimos dudado si realmente existe).

Tras una parada para sopesar todas las posibilidades decidimos coger una carretera comarcal. El camino no es muy complicado, pero se empieza a alejar de nuestro destino. Bordeando montañas enteras... el tramo se ralentiza mucho.

Por fin damos con una vía de servicio paralela a la autovía. Estamos animados: por fin sabemos que el camino es correcto... pero no.

La vía de servicio se convierte en un camino de tierra, con tramos sin salida, y para colmo, uno de ellos nos hace adentrarnos en un campo de olivos. En otro momento tuvimos que alzar la moto entre varios para cruzar un pequeño riachuelo que cruzaba la vía de servicio.

Hartos de esta situación decidimos coger la autovía. Sólo serán unos 10Km.... Suficientes para que la Guardia Civil nos vea y nos multe (en este caso a mí).

Llegamos a Jaén. Los de Canal Sur nos escoltan y nos entrevistan. Lo organizan todo para que lleguemos hasta el ayuntamiento y nos reciba un concejal. Un trato fenomenal. Nos indican incluso como seguir hasta Albacete.

En este punto (a 260Km) de Albacete, turno para Quemadillo. Calor sofocante, más bien asfixiante. El viento empieza a soplar y en una ráfaga pilla a Quemadillo y lo envía a la cuneta. Un accidente sin consecuencias graves. Una quemada en la pierna del piloto y una maleta agrietada para la moto

El "espectáculo" debe continuar. Sin apenas tiempo para beber agua, Quemadillo se vuelve a subir encima de la moto y de nuevo en ruta.

Valentín aguarda en Albacete. Son las 4 y la hora prevista son las 22:00. Así que decide encontrarse con nosotros en mitad camino. En Puente de Génove se produce el relevo. Andrés Macanas lleva a Valentín hasta el área de descanso de dicho pueblo y nos acompaña en nuestro camino hasta Albacete.

Parece que se restablece la normalidad. Valentín pilota rápido y sin apenas parar. Un pequeño pinchazo a 50Km de la capital nos entretiene unos minutos, pero llegamos sobre la hora prevista.

Ese día resultaría el más negro de toda la vuelta: por un lado el tramo deplorable en las proximidades de Jaén que terminó en la comentada denuncia dentro de la autovía. A primeras horas de la tarde la caída de Augusto con las consiguientes heridas en su pierna derecha y los pequeños estropicios en la moto. Por separado ninguno de estos problemas hubiera supuesto nada serio, pero todo junto sumergió a la gente en un prisma nada optimista, todo se volvía en contra y la oscuridad del pesimismo se hacía evidente.

Esa misma tarde teníamos previsto en el rutómetro, sobre las 17:00, la llegada al ayuntamiento de Albacete. Allí mismo se iba a llevar a cabo el primer relevo en el coche de apoyo; Augusto se retiraba, no por sus heridas en la pierna que también hubiesen aconsejado el cambio, sino porque así estaba previsto. Su lugar lo ocuparía yo mismo. En esos momentos el retraso acumulado era de 5 horas.

Es muy probable que Andrés Macanás y su mujer Anamari se quedasen con ganas de más Vespino, no es para menos. El montaje, la organización y el despliegue publicitario y mediático que llevaron a cabo en el tramo de su responsabilidad es de lo mejor de la vuelta, sin menospreciar en absoluto lo que hicieron otros grupos, pero es justo decir que si hubiese un premio a esa dedicación no habría duda que se quedaría en Murcia. Por eso no dudo ni por un instante que el éxito de la II Reunión Nacional de Vespinos será un éxito absoluto. Pienso que no hacía falta muchas excusas para que Andrés cogiera su coche y la pareja se presentara en Albacete para seguir un poco más el currir de la Vespino. Fue una suerte enorme tenerles allí y coincidir con mi llegada en autobús.

Mientras llegaba el momento del encuentro, sentado, o mejor dicho, retorciéndome en el asiento de nervios por lo lentos que pasaban los kilómetros, más sabiendo de antemano que la hora de llegada a Albacete debía adelantarse media hora o algo más a la de la comitiva de la Vespino. El caso es que, a pesar de la facilidad que tengo para dormir en los vehículos en marcha si no soy quien conduce, en aquel asiento, con dos míseras magdalenas en el cuerpo y muchas horas de sueño acumuladas, cualquier intento por caer en los brazos de Morfeo resultaron infructuosos. Hice varias llamadas a los de la furgoneta para conocer noticias y hacerles saber que en breve estaríamos juntos. Por mi parte hubiese llamado en más ocasiones, incluso antes de salir de mi casa de Vall de almonacid pero entendía que de esa manera les pondría más nerviosos de lo que lo estaba yo, que ya digo, era mucho.

Al fin llegó el autobús a la terminal de Albacete, qué ganas tenía de poner pies en tierra firme. Me calcé el sombrero de paja para que se me viera de lejos, aunque no hubiera hecho falta, y caminé unos metros por el pequeño andén. Recuerdo que el calor era asfixiante, en contraste con el fresco del interior del autobús, que a mi parecer tenía una temperatura demasiado baja. No había demasiada gente, de manera que Andrés se presentó ante mí inmediatamente. Anamari estaba con él. Como teníamos tiempo suficiente hasta que llegara la moto, entramos a tomar algo al abrigo del bar de la estación de autobuses. Los amigos murcianos ya habían comido algo, de manera que me acompañaron con algún cafecito. Por mi parte, sin tener sensación de hambre, me esforcé por comer medio bocadillo. También estaba demasiado nervioso como para regalarme con una copiosa comida, necesitaba ver a los compañeros y que me contasen cómo andaba todo.

No recuerdo con exactitud en qué momento nos enteramos de la noticia, pero lo cierto es que lo que acababa de ocurrir cambiaba sustancialmente los planes. Al retraso que se había acumulado durante las últimas horas había que sumarle el accidente que había sufrido Augusto hacía poco. Cuando pensábamos que nos iban a llamar con la noticia de que en breve estarían rodando por las calles de Albacete no ocurrió, lo que realmente nos llegó fue un mensaje de pesimismo total. Fernando, Nacho y Augusto estaban con las reservas en luz roja, no les quedaba más combustible vital. Incluso planeó durante unos instantes la idea de abandonar, que así no se podía seguir. Además se encontraban a 140 kilómetros de nosotros, que en el mejor de los casos supondría 4 horas el tiempo necesario para llegar hasta aquí nuevamente. Eso tampoco iba a ser posible porque habían decidido parar a descansar. La suerte, la gran suerte, es que Andrés y Anamari estaban allí con su coche y que inmediatamente lo pusieron a disposición de la vuelta a España en Vespino. Así lo hicimos, los tres nos pusimos en marcha en busca de los compañeros.

Había que circular por la carretera general N-322 en dirección a Jaén, la moto estaba parada en Puente de Génave. Aunque el firme era bueno y no había excesivo tráfico, tardamos cerca de hora y media en llegar junto a nuestros amigos. El panorama era sobrecogedor. Estaban en la cafetería de la terminal de autobuses viendo la emisión que horas antes les habían filmado los chicos de Andalucía Directo, eso los tenía un poco animados en el momento de llegar nosotros. Al primero que vi fue a Augusto con el camal derecho de sus vaqueros subido hasta la rodilla. A modo de vendaje llevaba una camiseta blanca de la reunión de vespinos, nunca se sabe hasta que punto puede ser útil estas prendas. Junto a él estaba la furgoneta y sobre la acera, con la bujía en el suelo encima de la tapa izquierda del motor estaba la Bella Durmiente. Me impresionó la imagen, igual que me impresionó ver a Augusto en aquel estado y a Fernando y a Nacho haciendo esfuerzos por mostrarse más optimistas de lo que lo estaban realmente.

Esto es lo que escribí días después:

-- El panorama era desolador, nada parecido al inicio de la vuelta en la ya lejana Vall de Almonacid. La moto estaba totalmente cubierta de polvo, sin tapa lateral de motor y sin la maleta izquierda. La bujía estaba en el suelo, totalmente engrasada y con una maravillosa "perlita" entre sus electrodos. La furgoneta igual, llena de polvo. Los compañeros con los hombros caídos y la mirada perdida..., Fernando se acercó y dijo: "...esto es muy duro, no sé si podremos continuar, la cosa se complica por momentos... Augusto se ha caído y mira como lleva la pierna, Nacho se ha pasado toda la noche conduciendo la moto y yo ya ves..., otra noche igual no la podemos aguantar, y solo llevamos dos días...". ¡Allí había más pesimismo por metro cuadrado que en el resto del mundo!. Suerte que en aquellos momentos comenzaron a emitir por televisión el reportaje que les habían grabado durante la mañana los de Andalucía Directo, fue como "agua de mayo". Yo, que llegaba con supuestas energías renovadas, aproveché el momento para colocar la bujía en su sitio y emprender la marcha hacia Albacete mientras el resto del grupo intentaba recomponerse y, una vez más, sacar fuerzas de flaqueza--.

Así era, la moto estaba llena de polvo por todas partes, no le cabía más. A consecuencia de la caída se le había arrancado la maleta izquierda y la tapa del motor amenazaba con perderse. Cogí la bujía y le eché un vistazo. Aquello no tenía buen color, tenía

demasiados residuos grasos, incluso una incipiente perla. Me dijeron que ya habían tenido problemas con las perlas y con el carburador que tampoco iba muy fino, todo posiblemente agravado por los vacíos del depósito auxiliar que de vez en cuando provocaba paradas de motor.

Esto está bastante mal, ¿qué hacemos? ¿Que qué hacemos?, dije. --*Vosotros descansad un rato, terminar las cocacolas y lo que tengáis que hacer, si no me necesitáis os espero en Albacete* --. Había que mostrar toda la entereza posible, por eso sin perder un momento me puse el casco y el chaleco reflectante y mientras Andrés comprobaba profesionalmente el estado de las heridas de Augusto, di pedales a la moto para ponerla en marcha y salí de aquel lugar para desandar el camino hasta la capital manchega.

El alivio que sentí al percibir el aire en la cara y saber que ya estaba donde debía estar me resultó de lo más reconfortante. La moto, a pesar de estar hecha unos zorros, seguía tan fina como el primer día, rodaba bien y rápido, pero nunca por encima de 45 kilómetros hora, para mí seguía en rodaje. Hacía bastante viento de costado por lo que debía andar con cuidado con los camiones cuando me adelantaban, me podían echar fuera de la carretera en cualquier momento. Me acordé entonces de lo que le había ocurrido a Augusto horas antes, posiblemente un golpe de viento unido al cansancio y al calor son ingredientes suficientes para el cóctel de la sorpresa, además, siempre digo que en los arcenes vive todo tipo de objetos indeseados y tampoco puedes despistarte ni un instante. En esos pensamientos andaba mientras veía que el sol comenzaba a retirarse entre las montañas que había a mi izquierda cuando me adelantaron los chicos de la VW y Andrés en su coche. Les dije que todo iba bien, que nos veríamos en Albacete en un ratito. Apenas habían pasado cinco minutos cuando la moto se me tornó ingobernable. Suerte que en aquel momento no había coches en las inmediaciones, venía uno por detrás pero todavía estaba lejos. La moto empezó a dar bandazos de un lado a otro y me resultaba difícil mantenerla dentro de los límites del arcén, había pinchado la rueda trasera. En situaciones como esa, por desgracia que vayas siempre resulta difícil, no solo controlar la moto, sino detenerla totalmente. Si has estado pendiente de los coches que vienen detrás y sabes que puedes usar parte de la calzada, las posibilidades de controlar la moto aumentan. Por el contrario, si no estás seguro de si hay algún vehículo que te va a dar alcance enseguida, lo que hay que evitar por todos los medios es que te pase por encima en uno de los bandazos, de manera que puestos a elegir lo mejor es salirse por el arcén, por muy doloroso que sea siempre será mejor que la otra opción. Por suerte, aunque no las tenía todas conmigo, pude parar la moto.

Llamé inmediatamente a los escuderos y se presentaron en apenas dos minutos en el lugar donde me encontraba, por suerte estaban parados en una gasolinera un kilómetro más adelante. Cuando llegaron ya había desmontado los cuatro tornillos que sujetan la rueda al eje trasero y estaba viendo el estado de la cubierta. Había motivos sobrados para el pinchazo. En Vall de Almonacid, instantes antes de la salida, uno de los fotógrafos que había presentes me llamó la atención sobre el estado de la rueda trasera, a la cual le andaba haciendo fotografías. Me dijo que tal como la veía no llegaríamos muy lejos. Tenía toda la razón del mundo, es más, fue una imprudencia salir de aquel modo porque de haber ocurrido el pinchazo a un relevista con menos experiencia, y digo esto sin ningún tipo de presunción, podría haber acabado peor de lo que acabó. Yo al menos ya me había visto antes en apuros como aquel e intuí la manera en la que debía manejarme para no acabar en el suelo. Ahora cabe preguntarse: ¿Y por qué no se puso la rueda nueva...? Eso era lo que estaba previsto, pero la salida ya hemos dicho que fue

un poco apresurada, hubo que retocar muchas cosas en el último momento y la hora de salida estaba establecida en las 14:00. Además, en la furgoneta llevábamos dos ruedas completas y varias cubiertas nuevas. A pesar de todo aguantó casi mil quinientos kilómetros. Esa misma noche volvimos a pinchar, pero eso es una historia que todavía no ha llegado. La cuestión es que faltaban dos minutos para la salida y allí estábamos el fotógrafo y yo viendo lo conveniente que era cambiar la cubierta por una nueva.

Andrés Macanás también nos ha prestado su punto de vista sobre los momentos que acabo de relatar, también Nacho tiene cosas que contar relativas a esos momentos:

Andrés Macanás:

Hemos estado en Albacete donde hemos recogido a Valentín en la estación de Autobuses proveniente de Valencia. Lo programado era que se incorporara al coche de apoyo cuando este llegara a Albacete. Pero mientras tomábamos un café en la cafetería de la estación nos comunicaban que había ocurrido un pequeño accidente a unos 150 Km antes de llegar a Albacete. Nos hemos dirigido a Puente Génove donde nos esperaban los pilotos del coche de apoyo.

Una ráfaga de viento había desequilibrado a la Bella Durmiente y se había producido una quemadura en la pierna de quemadillo. NACHO experto en primeros auxilios había atendido al herido y practicado correctamente la cura.

El ciclomotor no ha sufrido desperfectos y podía seguir. Valentin, aunque no estaba previsto ha pilotado el vespino 140 Km hasta Albacete donde hemos llegado con 5 horas de retraso.

Quemadillo ya se retira a descansar ¡Bravo por el tío!

A las 11:30 se iniciaba la siguiente etapa. Temperatura en la Mancha 23 grados a esa hora. Suerte

Los de Murcia hemos colaborado también un poco en esta etapa. Ya nos retiramos para que otros colaboren.

Si alguien aunque no está inscrito tiene la oportunidad de acercarse a la expedición será bien recibido y como veis puede que sea útil aunque solo sea para que se sientan acompañados los que van de marcha.

Para ver las fotos pincha en <http://vespinosdemurcia.blogspot.com>

Otro relato de Nacho hasta poco antes de Albacete:

Llegamos a Almería de noche, después del relevo y foto, tomamos una tapa y decidimos quedar en una gasolinera de Salobreña (costa de Granada) yo me adelanto y salí por la nacional, muy bonita por cierto, todo curvas y túneles al borde del mar. Después de muchos kilómetros por una vía urbana muy peligrosa, llena de baches y rotondas contraperaltadas con badenes de paso peatones cada 50 metros, decidí irme por la autovía, la cual cogí en sentido Almería, recorriendo 20 km hasta que me di cuenta y cambie de sentido llegando hasta Motril, total 120 km del tirón y decidí parar 10 minutos para enfriar motor y fumar un cigarro. Llegue a la gasolinera donde habíamos quedado y no tenía batería en el móvil, por suerte el gasolinero tenía el mismo móvil que yo y conseguí hablar con Fernando, que estaban en otra autovía por error. Tuve que esperar a que vinieran, porque ya no tenía gasolina ni aceite, ya repostado hicimos la subida del puerto donde la bella se Porto como una leona subiendo, todo por

autovía, sin ningún problema, ni marcianitos de verde que lo impidieran. Llegamos a la Alhambra con una hora de adelanto, que Nando y Quemadillo aprovecharon para dormir, yo me tome un café en un bar con la bella en la puerta y varias personas la reconocieron por la tele.

Ahora pilotaba Nando hasta Jaén y yo a dormir atrás hasta que cogieron el camino de cabras y en el primer bache botó la furgó y yo salí catapultado (dormido) de la cama hasta el equipaje, entonces me contaron lo que pasaba y me levanté para ayudar con la mierda de mapa que llevábamos. Entonces, por unanimidad, decidimos entrar en la autovía, yo mientras hablaba con Andalucía Directo para quedar a la entrada de Jaén. Saliendo de Jaén hacía un calor de muerte y yo temía por un posible gripaje del motor por la temperatura. Decidimos parar en Úbeda, que yo tengo un colega y me devolvió mi super mapa y de paso nos invito a comer, ese rato enfrió el motor un poco ya que en parado estábamos a 42°C, al continuar yo me puse a dormir hasta que Nando de un grito me despertó por el accidente de Quemadillo. Tras hacerle los primeros auxilios le ofreci pilotar yo, pero no quiso, se empeño en terminar su etapa hasta que apareísteis vosotros.

El tramo Cuenca- Guadalajara no tiene nada importante, todo de un tirón hasta 20 km antes de llegar que pare a tomar un café.

Nacho con su relato se adelanta un poco a nuestro viaje. Recordamos que todavía estamos en Albacete:

Unas horas más tarde, tras reparar el primer pinchazo que ocurrió justo momentos después de alcanzar a la moto la furgoneta de apoyo, nos encontramos todos en la puerta del ayuntamiento de Albacete, allí nos esperaba Miguel Ángel Fernández con su esposa, los chicos de una emisora de radio local, o de un periódico, el hijo de Augusto que le llevaría de vuelta a su casa en Sagunto y algún amiguete más, incluso dos lebreles preciosos aguardaban nuestra llegada.

Sin pretenderlo nos reunimos frente a la casa consistorial un buen número de personas, en breve estaríamos solos en la carretera, pero mientras tanto tuvimos la ocasión de conocer en persona a Miguel Ángel Fernández, que tanto ha hecho por la vuelta en Vespino desde las páginas de diferentes revistas de motos, que llegó allí con su servicio de ayuda personal, su mujer. Como suele ocurrir en estos casos, debido al retraso que poco a poco íbamos acumulando, los cálculos de horarios se nos iban escapando y los relevistas comenzaban a preocuparse. Miguel Ángel nos manifestó que no sabía si podría terminar la etapa, que si no le daba tiempo de llegar a Cuenca tendría que dejarnos la moto y seguir hasta Madrid donde tenía una cita ineludible. Al final la pudo acabar con sobresaliente, porque tuvo dificultades por el camino y como buen motero las supo solventar. Nos hicimos las fotos de rigor y a continuar. Siguiendo destino: Cuenca.

Cuarta jornada, miércoles 30 de Julio:

Confianza que Miguel Ángel no tendría ninguna incidencia nos adelantamos hasta la plaza mayor de Cuenca para intentar dar una pequeña cabezadita. Mientras tanto

Fernando ya iba haciendo horas extra tumbado en el improvisado colchón de la parte trasera de la furgoneta. Nos encontramos con unos semáforos que regulaban la entrada al corazón de la ciudad, pero a esas horas no había ningún coche circulando por aquellas calles, de manera que no hubo dificultad alguna para pasar bajo el arco que forma una de las partes del ayuntamiento. Nos hicimos unas fotos junto a la catedral, buscamos un rincón tranquilo donde no molestáramos a nadie y paramos el motor de la Transporter, apagamos las luces y relajamos los párpados buscando la abstracción del sueño, estábamos convencidos de que disponíamos de una hora de tiempo hasta que llegase la GL.

Antes de transcurrir 30 segundos el teléfono móvil llenó el espacio de tranquilidad que reinaba en aquel lugar, había terminado el descanso que ni siquiera llegó a comenzar. Al otro lado estaba Miguel Ángel: -- *eres un "ma*****" ¿cómo me dices que tenía suficiente gasolina para llegar?*— además nos informaba del segundo pinchazo y que había resuelto el problema de la gasolina con cinco litros, suerte que su mujer le iba siguiendo con el coche haciendo las veces de coche de apoyo y pudo acercarse a la gasolinera a por el preciado combustible. Sin perder un instante marchamos a su encuentro, pensamos que ya descansaríamos en otro momento, o no. La moto estaba solo a 32 kilómetros de Cuenca, de manera que apenas tardamos en llegar junto a ellos para solventar la situación con otra rueda trasera nueva.

Minutos más tarde estábamos todos en la plaza mayor, bajo el arco que constituye parte del ayuntamiento de la única ciudad en España que cuenta con una procesión de borrachos, además de otras estupendas cosas. Sin perder tiempo nos hicimos la foto de testimonio con el cartel en el que se podía leer el nombre del piloto que había llevado la moto hasta aquel punto, la hora de llegada, los kilómetros acumulados y, por supuesto, el nombre de la ciudad, operación que repetimos en cada una de las 47 capitales. Luego también a cada relevista le hicimos entrega de un certificado que acreditaba su participación en la vuelta, algunos lo guardan como si de un tesoro se tratase, que lo es.

Con las primeras claridades en el cielo otra vez se hizo cargo Nacho, sin dormir ni descansar, de dirigir la moto hasta la siguiente Capital, en esta ocasión el turno era para Guadalajara a la que llegábamos sobre las siete de la mañana. Ya nos esperaba Enrique Echezarreta (director de Eurolloyd: correduría de seguros especializada en motos, que nos proporcionó la póliza adecuada para la Bella Durmiente y sus múltiples usuarios, sobre todo porque la iba a conducir gente bastante joven) en la puerta del ayuntamiento para la foto y listo para tomar el relevo. En esta foto también aparecimos el resto del equipo y el Sr. Alcalde de la ciudad. La suerte que estábamos teniendo era que las diferentes policías municipales no ponían ninguna objeción en que entrásemos con moto y furgoneta hasta las mismas puertas de los consistorios. El caso es que Enrique había llegado hasta Guadalajara con su impresionante Yamaha MT-01 de 1.700 cc. y debía regresar a Madrid en la Vespino, de manera que alguien debía conducir su moto. La otra opción era subirla a la furgoneta, pero era muy grande y pesada, por eso gustosamente me ofrecí a semejante tarea... ¡¡vaya máquina!!.

Antes incluso de la llegada de Enrique dejamos la furgoneta aparcada en la misma plaza del ayuntamiento, como ya digo, advirtiendo a los policías que custodiaban la zona que estábamos aguardando la llegada de la moto y que en cuanto estuviese allí y nos hiciéramos las fotos de rigor partiríamos del lugar. Unos minutos después, mientras se desperezaba el barrio y los bares abrían sus puertas, Fernando y yo pudimos dar cuenta de sendos cafés con leche calentitos y un par de porras cada uno, Nacho descansaba.

De vuelta al ayuntamiento de Guadalajara estuvimos conversando con algunos funcionarios de la casa, se mostraron encantados con nuestra aventura. Nos dijeron que el Sr. Alcalde solía llegar a las 8 de la mañana y que era su costumbre ser puntual. Como faltaban pocos minutos para esa hora decidimos aguardar su llegada de cháchara con aquella gente. Efectivamente, el primer edil de la ciudad llegó puntual. No tuve que explicarme demasiado, de inmediato se ofreció a posar con nosotros para la foto de testimonio y se mostró, primero interesado en nuestro viaje y posteriormente encantado con él, deseándonos mucha suerte para lo que nos quedaba de aventura.

Los hombres no solemos darnos a la coquetería tanto como las mujeres, aunque siempre hay excepciones. En cualquier caso, lo que voy a decir de Enrique ahora, dicho de una mujer, podría resultar una enemistad segura, pero de este hombre no espero tal resultado. La cosa es bien sencilla: creo, sin temor a equivocarme, que la Vespino iba a soportar en los próximos kilómetros al pasajero con más peso de todos los que tuvieron el gusto de conducirla, Enrique es un hombre muy grande. Mientras circulaba con la Yamaha detrás de la Vespino no podía apartar la mirada de la rueda trasera de la GL que iba realmente aplastada. Para colmo de males, a la salida de Guadalajara la sinuosa carretera picaba en subida, pero no una subida suave, aquello tenía bastante pendiente. Al final se remataban con unas cuantas curvas y un pequeño puerto de montaña. Si la moto hubiese podido hablar en aquel momento seguro que hubiese gritado: ¿Dónde está Nacho...?

A pesar de las dificultades y la dura prueba que estábamos infligiendo a la moto, no hubo problema. Superada la tachuela lo que venía a continuación era una bajada y una serie de llanos y suaves desniveles que nos llevarían hasta la capital del Reino. Eso sí, antes de eso hicimos una parada para con la intención de visitar a Ángel de la Maza, que era otro relevista que al final, por problemas de salud, tuvo que declinar llevar a cabo el tramo que le habíamos asignado. Ángel es otra persona que nos ha prestado apoyo desde su responsabilidad en publicaciones como Motociclismo Clásico, Km.0 y otras revistas del sector de la moto. No pudimos visitarle porque no estaba en aquellos momentos en la editorial y, de lo que menos podíamos desprendernos era de tiempo. Seguro que habrá más ocasiones.

Frente a la fachada del ayuntamiento antiguo de la Villa de Madrid estaba prevista la parada. El concejal encargado de tráfico en Madrid nos iba a recibir, pero esto es una aventura y por tanto el horario es incierto, sencillamente llegamos demasiado tarde a la cita. No obstante el Sr. concejal dio la orden al oficial de policía que estaba de guardia en aquel lugar, que permitiera la entrada a la plaza, tanto a la moto como a al coche de apoyo, para facilitar la filmación de un pequeño reportaje de la televisión autonómica, Madrid Directo. Debido al tráfico de aquel mediodía tuvimos que esperar un buen rato la llegada de los chicos de la televisión, que se habían metido en un atasco. Mientras tanto, a la sombra de aquellos ilustres edificios nos íbamos desplazando de nuestro lugar a ritmo de rotación de la tierra, todo para evitar los asfixiantes rayos de sol que a las 12:00 en el centro de la Villa se hacen notar.

No nos faltó conversación. Mucha gente se paraba a preguntar sobre nuestra aventura. Incluso una señora se acercó a mí, que estaba apoyado en la moto, para que alguien nos hiciera una foto a los tres, a la moto a ella y a mí. Según me dijo le hacía mucha ilusión tener esa foto porque la otra tarde le entusiasmó el reportaje que vio en la televisión

donde aparecíamos nosotros, le gustó mucho la idea y, ahora que se había dado la feliz coincidencia de vernos en vivo no quería dejar de escapar la ocasión. Estuve charlando unos instantes con ella y al despedirse también nos deseo mucha suerte.

Los chicos de la prensa llegaron entre jadeos y disculpas. En un instante que nos pareció eterno se pusieron a filmar. A pesar del tiempo que tuvimos que perder en la espera, creo que mereció la pena, una vez visto el resultado como documento gráfico y sonoro no tiene precio, es un buen recuerdo que podemos ver colgado en internet.

Acabado el reportaje y las entrevistas, Enrique me acompañó hasta la salida de la ciudad para tomar la autovía que nos llevaría hasta Toledo. Los retrasos por unos motivos u otros iban sumando minutos al tiempo perdido sobre el horario establecido, y eso que lo primordial no era llegar a una hora determinada, no se trataba de una lucha contra el crono ni mucho menos. No podía escaparme a la cavilación de cómo era posible que se perdiese tanto tiempo sin motivo aparente. El problema estaba circunscrito al compromiso que nos habíamos impuesto con los relevistas de ser lo más puntuales posible. Por eso, llegados a este punto, hay que reconocer que algunos relevistas no pudieron cumplir con su palabra por no tener disponibilidad de tiempo para hacer la ruta en el momento de paso, que lógicamente no era el que en un principio se pretendía, aunque eso es parte de la aventura. Otros por el contrario aguantaron lo increíble para cumplir con su tramo, más de lo que hubiésemos imaginado.

Como acabo de decir, me tocó el turno de conducir la Vespino por las calles de Madrid para acceder a la impresionante autovía A-42 de cinco carriles que nos conduciría hasta la capital castellano-manchega, en otro tiempo capital de España e importante centro cultural de Europa. El calor a esas horas era verdaderamente sofocante, pero al contrario que en la costa mediterránea, una vez instalado en la sombra el alivio era importante. Naturalmente sobre la Vespino ese alivio no era posible, únicamente el aire, que más bien parecía aliento de dragón, contribuía a ese intento.

Me detuve un momento para hacer unas fotos de la moto con el Alcázar a lo lejos. Un instante después estaba petardeando en la soleada plaza del ayuntamiento. Luís Barato con su amigo Jesús llegó puntual a la cita para el relevo en su impresionante Hillman Minx del 56 descapotable. A pesar del cansancio y el calor, la compañía de estos dos amigos supuso otro alivio más, un descanso. Las horas que compartimos con ellos nos sirvieron para olvidar por un tiempo lo que llevábamos a nuestras espaldas, y lo que es peor, lo que se nos venía encima.



Al llegar a Ciudad Real recibimos malas noticias: no íbamos a contar con relevo hasta Córdoba, y todavía más, tampoco habría relevo hasta Málaga. Una ojeada al mapa para

calcular los kilómetros que nos esperaban... ¡¡¡400!!!. ---*Esto es demasiado, estamos para meternos en la cama y no levantarnos en dos días...¿qué hacemos ahora?--*. La solución estaba clara una vez más: seguir...

Desde Toledo, para recuperar un poco de sueño, había estado metido en el camastro de la furgoneta, como diría Nacho para la televisión Madrid Directo: el lugar donde se reparaba el motor mientras la moto circulaba con el otro. Evidentemente eso no era del todo cierto, más que nada porque dicho de esa manera parecía que íbamos quitando y poniendo el motor en cada relevo, cosa que desmerece la fiabilidad de la mecánica por la que apostamos. Veremos a lo largo de este texto lo que realmente ocurrió.

Salí del inhóspito agujero cuando consideré que ya estaba un poco recuperado, pero lo cierto es que escapé del lugar porque el calor era insoportable a esas horas con el vehículo parado. Mientras nos hacíamos unas fotos con el Hillman de Luís y la Bella Durmiente, aproveché un momento para ir a comprar algo que comer en una tienda de comestibles próxima a donde nos encontrábamos. Era una de esas tiendas abarrotadas de artículos que apenas tienen espacio para los clientes, una de las pocas que quedan en las que el tendero o la tendera todavía se dirigen a ti por tu nombre de pila. Desde el otro lado del acristalado mostrador, ya digo, una especie por desgracia en peligro de extinción debido a la presión de las grandes superficies, el tendero, un chico joven y amable me atendió como si fuese conocido suyo de toda la vida. Salió de su lugar tras el mostrador para indicarme cuáles eran los dulces típicos de la ciudad y cuales me recomendaba para apaciguar los tigres que tenía en el estómago. No recuerdo los nombres que iba enumerando, pero sí recuerdo que unos eran típicos de la ciudad y otros no. Me dio detalle del contenido y sabor de cada uno, así como su precio: -- *éste vale tanto y está hecho con miel, éste con cabello de ángel, éste con boniato, éstas son tortitas de anís, éstos de aquí son hojaldres de manzana...--*. Al final me decidí por un par de bolsitas de los que más cantidad de jugo producían en mi boca al pensar en su textura mientras los masticase. Esa intuición a veces falla, pero en esta ocasión acerté.

Mientras dábamos cuenta de los dulces que acababa de comprar percibíamos cómo el calor comenzaba a remitir, la tarde no duraría mucho y eso significaba que la noche estaba cerca. Un tramo duro como el que más iba a comenzar sin apenas apoyo.

Llegó Luís con una sonrisa de oreja a oreja. Hablaba maravillas de lo que acababa de vivir a lomos de la Vespino. Estaba encantado. Nos despedimos de él y de Jesús con la posibilidad, que luego se confirmó, de que nos vendría a ver en otra de las etapas de la vuelta.

En la carretera nos volvimos a encontrar nuevamente solos los tres de siempre con la moto y la furgoneta. Fernando fue quien tomó turno en la Vespino mientras Nacho intentaba descansar en el zulo y yo me hacía cargo de la conducción de la VW. Conforme iban pasando los kilómetros no podía dejar de pensar en el fastidio que suponía tener que hacer frente a una noche más de esfuerzo, con lo bien que hubiera ido todo de haber cubierto los tramos con más relevistas serios. Otra cosa muy diferente hubiera sido. --*¡¡... Ya estaba bien de compadecerse, cuanto más difíciles se pusieran las cosas más satisfechos nos sentiríamos al superarlas...!!--*.

Todavía quedaba una hora aproximadamente de luz solar, luego llegarían las sombras y la oscuridad. No recuerdo en qué momento perdimos contacto con Fernando. Solo en la

cabina, mientras iban pasando los kilómetros poco a poco y el sol en algunos momentos, según fuese la carretera, impedía ver con claridad cuando las curvas nos hacían enfilar al oeste, esperaba ver de un momento a otro el chaleco de seguridad amarillo ante mí. Pasaron los kilómetros y la moto no aparecía. Al final anocheció y no encontramos la moto. En lugar de llevarla delante lo que había ocurrido es que la habíamos dejado atrás y en la última hora u hora y media, por ese afán de darle alcance, lo que habíamos conseguido era dejarla muy atrás. No recuerdo con seguridad si le llamé yo a Fernando o fue él quien me llamó a mí, lo cierto es que hablamos y entonces llegué a la conclusión de que efectivamente circulábamos por la misma carretera, por la N-420 y estábamos atravesando en aquellos momentos el Parque Natural de la Sierra de Cardeña. Seguramente sería un paisaje de encinas y monte bajo impresionante, así lo atestiguan las continuas señales de peligro por la posibilidad de encontrar en la calzada animales salvajes, pero con una noche tan cerrada y a falta de luna lo único que se podía apreciar era lo que iluminaban los faros de la furgoneta. Calculamos que le llevábamos una ventaja de más de 45 kilómetros, de manera que tardaría en llegar todavía una hora, eso si no surgían problemas.

Estaba detenido con la furgoneta en lugar sin peligro a la orilla de la carretera, para que Fernando nos pudiera ver con claridad. Tenía el motor parado y las luces de posición y avería encendidas. Salí para estirar las piernas e inmediatamente se me pusieron los pelillos como púas de erizo, vaya fresco hacía en aquel lugar. Me entraron un par de tiritones que me obligaron a estirarme dentro de la furgoneta para coger una chaquetilla que abrigase un poco. Al momento ya estaba danzando nuevamente junto a la furgoneta. Yo ando muy mal de oído para asegurar que allí no se oyese nada. Miré para arriba y me quedé impresionado de lo clara que se apreciaba la bóveda celeste, por la ausencia de luna las estrellas se podían distinguir con enorme nitidez. En eso estaba cuando me entraron ganas de hacer aguas menores, qué mejor momento y qué mejor lugar. Cuando me disponía a realizar la maniobra de acercamiento al matorral que adiviné más cercano me quedé pensando: --¿y si en lugar de hacer solo aguas menores, es decir pi-pi, hago también mayores, po-po...?— pensado y hecho, me acerqué nuevamente a la furgoneta para en esta ocasión coger un rollo de papel higiénico. Qué buena idea había tenido. Ahora no me conformé con el primer matojo, la ocasión merecía un lugar más discreto y apropiado para la maniobra de alivio. No pasaba más que un coche cada cinco o diez minutos, pero tampoco era cuestión de distraer a nadie, que luego esas cosas traen malas consecuencias.

Cuando estaba en pleno esfuerzo, con las luces de la furgoneta centelleando a cierta distancia, la bóveda celeste sobre mí, un airecillo fresco que ahora estaba poniéndome como púas de erizo los pelillos de las posaderas, en cuclillas con los gallumbos por los tobillos y creyéndome totalmente solo en la oscuridad de la naturaleza, en ese feliz momento un mugido que me pareció llegado de las profundidades del mismísimo infierno me despeinó los pelos del cogote, sobre todo porque en otro sitio no los tengo peinables. Inútil levantarme y salir corriendo, los pingüinos no son rápidos pensé. Tampoco sabía las intenciones del recién llegado, ni lo podía ver. Si por casualidad era negro cómo sabría si iba o venía, mis zapatillas que eran blancas apenas las distinguía teniéndolas a dos palmos de la nariz. Qué podía hacer, me habían pillado, nunca mejor dicho,...c****do.

Permanecí totalmente inmóvil hasta que se me durmieron las piernas. Cuando pasó lo que entendí como una eternidad continué las maniobras habituales en estos casos con la

mayor naturalidad, ahora la dificultad estribaba en ponerse en pie y que la sangre circulara por las piernas, aunque para eso debía esperar unos instantes más. Todo terminó felizmente, volvía a estar solo. Antes de comenzar a andar me volví y miré detrás de mí, eso también resultó inútil, allí estaba el negro sobre el negro. Si hubiese habido algo o alguien no lo hubiese visto venir hacia mí, ni alejarse tampoco. De manera que me autoconvencí de que allí no había nadie y regresé a la furgoneta.

A punto estaba de subir a la cabina cuando observé un resplandor que ascendía desde las curvas anteriores a la larga recta donde me encontraba. Me quedé mirando con la esperanza de que fuese la Vespino, pero cuando se fue acercando me di cuenta de que se trataba de un coche, pero no era un coche normal y corriente, la paradita en la cuneta iba a resultar más entretenida de lo que esperaba. El coche patrulla de la Guardia Civil de tráfico encendió tantas luces al aproximarse al lugar donde me encontraba que las estrellas en el firmamento huyeron despavoridas, desaparecieron... -- *buenas noches, le ocurre algo...*--. Ciertamente los agentes hicieron lo correcto y fueron muy amables conmigo. Les tuve que explicar el motivo de mi parada y que de un momento a otro llegaría mi amigo Fernando con la Vespino que estaba dando la vuelta a España. Uno de ellos había visto o leído algo. Me preguntaron algunas cosas referentes al viaje y poco después se marcharon, no sin antes comentarme que seguramente todavía tardaría en llegar la Vespino puesto que ellos no habían visto ninguna moto y venían en la misma dirección, con lo cual quedaba claro que venía detrás.

Diez o quince minutos más es lo que tardó en llegar Fernando hasta donde me encontraba. Se distinguía con claridad el brillante faro de la Bella Durmiente que poco a poco iba ascendiendo por la larga recta. Al principio ni la oía, pero poco a poco fui percibiendo ese sonido regular que indicaba que el motor estaba respirando con facilidad. Funcionaba perfecto.

Nacho seguía metido en la trastienda. Fernando continuó conduciendo la moto en lo que venía ahora que no era otra cosa que un largo descenso hasta las llanuras iluminadas con miles de luces dispersas que se distinguían al fondo, a lo lejos. Se puso en marcha y yo le seguí con la furgoneta. El coche de la Guardia Civil estaba parado junto a la carretera a menos de un kilómetro, al pasar junto a ellos hicimos toqué leve del claxon y ellos respondieron.

La carretera seguía sin tráfico. Con la VW seguí a Fernando, iluminándole el camino con los generosos haces de luz de los faros. Muchos kilómetros circulamos de ese modo, en descenso sobre una carretera ancha, con un gran arcén y buen asfalto hasta las mismas puertas de la capital andaluza.

En el foro se comentó:

Miércoles 30 de julio

Por lo que me han contado hoy martes sobre las 11 de la noche, han tenido un día ajetreado. Recepción en Jaén. Marcha hacia Albacete, que es donde estaban en ese momento. Valentín ya ha relevado a Quemadillo. Día complicado: Algún pinchazo, perlas en bujía, percance de quemadillo con resultado de quemaduras de escape, algún pinchazo y a consecuencia de la imposibilidad de evitar autovía, un "puro" de la PGC. Creo que la moto ya está en manos de "Solo Moto". Mañana, la Capital Madrid espera a la comitiva.

Hay que tener en cuenta que disponemos de la furgoneta de apoyo gracias a Solo Moto y Hertz.

Me reitero: Cualquier ayuda, apoyo, ánimo o lo que sea, servirá de mucha ayuda a los integrantes de la marcha.

.....

Otro de miércoles 30 de julio

Sobre las 10 de esta mañana de miércoles, se estaban acercando a Madrid, pilotada por el de los seguros Eurolloyd. Todo bien, pero sigue el retraso.

MIERCOLES 30 DE JULIO DE 2008

Aunque ya estamos a jueves, es ahora cuando tenemos un rato para contar lo que sucedió en el día de ayer:

Tras llegar a Albacete, Miguel Ángel Fernández se subió al vespino y contagio su ilusión al resto del equipo. Después de un día complicado parecía que todo volvía a la normalidad (que inocentes que somos...). La prensa escrita y la radio nos esperó en la puerta del ayuntamiento. Unos minutos de entrevistas y fotos y de nuevo a la carretera.

Valentín toma la alternativa y se sube a la furgoneta, conduce toda la noche acompañando a Miguel Ángel hasta Cuenca (con pinchazo de rueda) y a Nacho en el tramo Cuenca - Guadalajara.

Una vez en Guadalajara, un merecido almuerzo y Enrique Echezarreta (que nos ha proporcionado el seguro de la moto) tomó el relevo del vespino. Fue un tramo sin complicación alguna... hasta llegar a Madrid. Perdimos un buen rato para llegar hasta el ayuntamiento, y una vez allí, cedimos otra valiosa hora mientras atendimos a la gente de Telemadrid.

Tras despedirnos de Enrique, Valentín se sube a la Bella Durmiente y se marcha hasta Toledo, donde nos esperaba Luís Barato junto a un amigo, y para sorpresa nuestra, con un cochazo clásico que nos escoltaría. Menuda foto nos hicimos (la catedral, la bella durmiente y el coche)...

De Toledo a Ciudad Real. Tramo limpio y sin complicaciones. Buena carretera sin excesivo tráfico.

La Bella durmiente sigue manteniendo el tipo y no hace ni intento de desfallecer. Bravo por el vespino!

Pero quien si se merecen elogios son Nacho y Valentín.

En primer lugar nos comunican que uno de los relevistas no podrá tomar parte por problemas médicos, y a ello se une el GRANDISIMO regalo de nuestro "amigo" Antoñete que nos deja plantados en la puerta del ayuntamiento de Ciudad Real... pero el espectáculo debe continuar.

Mi turno. Cojo el vespino y siguiendo la N-420 hasta Córdoba. Las autovías aparecen en todos los itinerarios a 50Km de la capital, así que toca modificar el trayecto por carreteras comarcales. Pero de ello se encargará Nacho que conduce hasta 70Km de

Málaga.

Nuevo relevo y turno para Valentín.

Conseguimos llegar a Córdoba bien entrada la noche, Nacho otra vez tuvo que bregar con la Bella Durmiente mientras Fernando y Valentín se las veían con la Transporter. A la salida de la ciudad, mientras Nacho seguía dando gas a la Vespino rumbo a Antequera, una sucesión de innumerables curvas por una estrecha carretera de montaña en descenso nos alejaba de la capital. En aquel momento Fernando conversaba con el colchón de la trastienda dando saltos involuntarios sobre él y cabezazos con los cachivaches que ocupaban el suelo de la furgoneta y que iban amarrados de la mejor manera posible. El cuentakilómetros de la furgoneta atestiguaba que Nacho daba por finalizado el periodo de rodaje de la moto por decisión propia, de manera que el marcador superaba en algunos tramos los 60 kms/h. Al llegar a un cruce de carreteras, sobre las 4 de la madrugada, nos detuvimos al ver que había unos bares de carretera abiertos, un café y estirar las piernas vendrían bien para aliviar la modorra de esas horas. --*Mi gozo en un pozo*--, estaban cerrando y no nos quisieron atender. Pues nada, qué vamos a hacer, sigamos.

Parada para repostar. Resultaba curioso lo rápido que se vaciaban los depósitos, sobre todo el de la moto. Daba la sensación que hacía un momento que habíamos hecho la última parada para llenar depósitos y ya estábamos nuevamente llenándolos. Nacho siguió con la Vespino y en la furgoneta nos dimos un respiro de 45 minutos para soñar que descansábamos, no sabemos qué hubiera sido mejor. La cuestión es que haciendo grandes esfuerzos nos pusimos en marcha para alcanzar a la Bella Durmiente antes del amanecer.

Quinta jornada, jueves 31 de Julio:

El día quería despertar cuando Nacho me cedió la moto y Fernando se desperezaba de su breve sueño para coger la Transporter, estábamos dando fin a otra terrible noche de cansancio. Me vino al pensamiento la teoría del zumo del limón, aquella que dice que alguien que asegura haber estrujado un limón con sus manos hasta sacarle la última gota y comprueba que otra persona llega y consigue sacar una gota más al mismo limón. De esa manera nos sentíamos nosotros en aquellos momentos, como un limón, alguien nos estrujaba logrando sacar de nosotros esas gotas de energía mezcladas con ilusión y testarudez que a la postre supusieron una de las claves del éxito de esta aventura.

Tímidamente asomaron los primeros rayos de sol, la mañana seguía tan fresca como lo había sido la noche. El panorama era impresionante, quien haya estado alguna vez en Antequera de madrugada entenderá el motivo de mi comentario. Desde donde llegan a la localidad los primeros haces de luz de la mañana, es impresionante, existe una montaña que se asemeja a la cara de una persona con la nariz apuntando al cielo, al menos a mí me lo parecía, es por allí por donde asoma el sol. Me vino entonces a la memoria aquel dicho español que se aplica cuando las cosas están medio hechas, pero que con final incierto: --...*pues que salga el sol por Antequera*...--.



Sigamos adelante. El parque natural de El Torcal fue testigo del obligado paso, digo obligado porque la otra opción eran los 40 kilómetros de autovía hasta Málaga, pero la idea de una

nueva multa me indujo a dar un rodeo que doblaba esa distancia a través de mil curvas y varios puertos de montaña. A pesar de someter a la bella durmiente a un trabajo extra, a pesar también del frío de la mañana, incluso a pesar de la rabia de tener que dar un rodeo y demorar la llegada a Málaga, pude disfrutar de ese amanecer dejando atrás Antequera que desde lo alto, ascendiendo muy poco a poco, permite llenar la vista del armónico blanco de las fachadas y rojas tejas, un pueblo homogéneo, diferente a la libre construcción de otros lugares por donde pasamos. Tras ese momento de gozo ante tal maravilla, no tengo vergüenza en admitir que al ponerme nuevamente en marcha deseaba que llegasen los tramos soleados para aliviar los tiritones que producía el frío de las umbrías. Transcurridas dos horas y esas mil curvas apareció Málaga ante mis ojos, a lo lejos, junto al mar que parecía una alfombra azul a mis pies. Tuve que sortear el sinuoso descenso por la cara de levante de la sierra, mi cuerpo revivía por el calorcito.

Sobre las 10 de la mañana llegamos la Bella Durmiente y yo a la puerta del ayuntamiento de Málaga, allí estaba el grupo de recepción: Nacho y Fernando con la furgoneta y Adrián Chiquero, el nuevo relevista que había acudido puntualmente a la cita en compañía de su propio equipo de apoyo. También estaba allí la hermana gemela de Nacho que se sumó a la foto de familia.

Adrián Chiquero sería el encargado de llevar la moto hasta Algeciras, todo parecía bajo control, las cosas estaban aparentemente claras, pero posiblemente Adrián no pensó bien lo que hacía cuando por propia iniciativa buscó los límites de nuestra Bella



Durmiente. El cuentakilómetros electrónico nos “sopló” que en el último tramo la moto había sido puesta a 77,7 kms/h. , evidentemente no nos alegró la noticia porque se podría haber provocado una avería que hubiese arruinado todo el proyecto, echando por tierra la ilusión y el esfuerzo de mucha

gente. De los relevistas se espera una buena labor de equipo donde las libertades se supone que están prohibidas. Por suerte no ocurrió nada grave, de manera que a ese incidente le daremos borrón y cuenta nueva esperando que dada una situación semejante no se vuelva a repetir.

Adrián tardaría cerca de dos horas en llegar al final de su tramo. Disponíamos de tiempo suficiente para comer un poco y descansar. Anduvimos entre el tráfico de la ciudad para terminar recalando, como si de un capricho de niños se tratase, en un Mcdonalds. Seguro

que había muchos lugares donde comer algo, digamos más apetitoso, pero optamos por lo conocido. Una vez saciado nuestro apetito y unos instantes de disfrute de asientos que no se moviesen, nos vimos nuevamente en ruta, en esta ocasión me tocó el turno de entrar a la jaula de grillos de la trastienda. Después de varias sesiones de bamboleos, entre sueños, llegabas a convencerte de que alguien te estaba meciendo, pero un frenazo en el primer semáforo te devolvía a la realidad de inmediato...--¿dónde estoy?-- No había otra, cerrar lo ojos e intentar conciliar el sueño nuevamente, que no era tarea difícil a estas alturas de viaje. En el último momento de esa sesión de sueños ocurrió algo: estaba de lo más bien, sumergido en ese estado de placer que supone desconectarte del mundo. Noté que la furgoneta se había detenido, cosa que supuso un alivio enorme porque la improvisada cama tampoco se movía. Soy incapaz de estimar el tiempo que estuve allí disfrutando de ese momento reparador que en cualquier caso fue breve, sin llegar todavía a despertarme comencé a sentirme incómodo porque noté como el sudor empezaba a circular por mi cuerpo. Con el vehículo en marcha existía el inconveniente de los saltos y los zarandeos, pero a cambio existía una corriente fresca que llegaba de la parte delantera, era el aire acondicionado. Lo cierto es que allí estaba yo, entre cuatro chapas notando como la temperatura subía rápidamente, motivos había para ello, la VW estaba aparcada al sol de mediodía, en verano y en la provincia de Cádiz. Me desperté en la oscuridad de aquel cubil cuando el calor era insoportable. Cuando fui consciente de dónde me encontraba me incorporé y busqué a tientas la manecilla de la puerta trasera para abrirla y salir a la calle. Para mi sorpresa la puerta no se abrió, estaba bloqueada. Noté una súbita aceleración del pulso, sobre todo porque me vino al pensamiento una noticia que había oído el día anterior en la radio referente a un bebé que había muerto olvidado dentro del coche de su padre, a pleno sol. Intenté tranquilizarme pero no me resultaba fácil. Es difícil saber la temperatura que habría allí dentro en aquellos instantes, se me antojó excesiva, resultaba muy agobiante. Volví a intentar abrir la puerta de manera infructuosa, incluso di varias patadas y golpes por si alguien desde fuera podía oírme, pero nadie contestó. Ni siquiera podía saber qué es lo que había afuera porque no había por donde mirar. Me desplacé al lado opuesto, junto a la cabina, por donde se colaba cuando íbamos en marcha esa corriente de aire fresco. Pacería imposible atisbar algo a través de ella. Me agarré con las dos manos a la pequeña abertura y tiré fuerte. En un primer intento no conseguí gran cosa, pero en el segundo me empleé a fondo y logré que la abertura se hiciera más grande. Con no pocos apuros pude meter un brazo y después la cabeza, no más. Entonces, a pesar de que el brillo del sol me molestó bastante, pude ver que estábamos estacionados en una especie de parking de un restaurante. Con un esfuerzo más llegué al tirador de una de las puertas. Nada, estaba cerrado con bloqueo desde fuera. Ya comenzaba a angustiarme por el calor y por lo absurdo de la situación. No se me ocurría nada que pudiera hacer, el calor cada vez era más sofocante. Miré a un lado y a otro y al final entre los trastos de la guantera vi que asomaba mi teléfono móvil, lo había dejado allí para que no me despertaran las continuas llamadas mientras intentaba descansar, estiré todo el cuerpo para alcanzarlo, aun a riesgo de desollarme con la fina chapa que me impedía pasar. Lo cogí. Al otro lado del teléfono imagino que Fernando se sobresaltó, le dije lo que pasaba y vino corriendo a abrirme. Al salir de la furgoneta, a pesar de ser mediodía al sol, en ese verano andaluz sentí un placentero fresquito. Recordé nuevamente al niño de las noticias de la radio, vaya desgracia por un descuido. Me serené un poco, entré al bar a despedirme de Adrián y acompañantes y regresé nuevamente a la furgoneta.

Allí mismo, en Algeciras, dando muestras de pundonor, nuevamente Nacho se colocó encima de la GL. Ahora ya jugaba en su territorio, nos acercábamos a Conil de la

Frontera, donde vive y trabaja desde hace años. Fernando conduciendo y yo de acompañante, íbamos en la furgoneta por la escarpada costa que da al *Atlántico* para abrirse al amplio Golfo de Cádiz. La cita con Nacho sería en su propia casa, en Conil. Él nos había dado unas breves instrucciones para llegar hasta ella, de manera que nos adelantamos para disfrutar de la primera ducha desde el inicio de la vuelta.

Es increíble lo que una buena ducha y ropa limpia puede hacer en una persona. En esos instantes en los que te quitas la mugre de horas de calor, polvo y cansancio, por el mismo camino te entra una buena dosis de optimismo. Después de varios días en compañía de Nacho y Augusto que ya quedó en Albacete, tocaba despedida. Pero lo peor es que a partir de ahora nos quedábamos solos Fernando y yo para hacernos cargo de todo el trabajo. Aunque en honor a la verdad, visto lo acontecido durante el viaje, teníamos la sensación de que las peores etapas ya habían pasado.

Dos horas después nos estábamos despidiendo de Nacho, había dejado su última gota de limón particular entre las calles de su pueblo. No había relevista allí, el siguiente nos esperaba a las 12 de la noche en Sevilla y todavía era mediodía. De manera que como se suele decir en estos casos no quedaba más remedio que apretarse el cinturón en sentido figurado, aunque en sentido real era bien sencillo porque realmente nos íbamos dejando kilos de peso por el camino. Nacho nos confesó más tarde que al dejarnos se metió en la cama y se levantó 12 horas después. Nosotros le hubiéramos acompañado gustosamente.

Entre unas cosas y otras creo que debían ser las 4 o las 5 de la tarde. Había que ponerse en marcha de inmediato, íbamos bien, bastante frescos y relajados gracias a la ducha. Primero Cádiz y posteriormente Sevilla, pasando por Jerez de la Frontera, nos esperaban. Me senté al volante de la furgoneta y Fernando hizo lo propio con la Bella Durmiente, no había más opciones. Personalmente debo reconocer el pundonor que tuvo Fernando a pesar de lo que ya llevaba a sus espaldas. Eran muchas las horas que nos quedaban por delante hasta recibir ayuda, 172 kilómetros.

Como digo, el siguiente objetivo era Cádiz. Todo el mundo sabe que a la Tacita de Plata se llega desde San Fernando a través de un largo trecho de autovía con mar a ambos lados. Incluso antes de llegar a este tramo hubo que circular por muchos kilómetros de autovía en los que los ciclomotores tienen libre acceso, gran incongruencia si comparamos el intenso tráfico de éstas con el poco de las de la provincia de Jaén, sin embargo ya contamos con una sanción de 300 € y dos puntos menos en el carné de conducir. Y eso que estamos en la misma Comunidad Autónoma. No nos entra en la cabeza que esto sea así. La cuestión es que la GL transitó a sus anchas por varias de estas autovías.

En Jerez de la Frontera, aprovechando que Fernando tenía que entrar a Cádiz y volver a salir por Puerto Real, me acerqué a visitar a mis amigos Juan Gil y su señora Maruja, que ya se habían pasado la mañana en la puerta del ayuntamiento de Cádiz esperando nuestra llegada, pero claro, con todo el retraso que llevábamos no pudimos ser puntuales, por eso una visita a su casa era una gustosa obligación que no dejé pasar. Estuvimos charlando y merendando tranquilamente mientras Fernando bregaba en la pequeña moto. Eso sí, sin quitar ojo al reloj. Maruja nos preparó para más tarde, tanto a Fernando como a mí, sendos bocatas de jamón y queso con tomatito restregado y un poco de aceite, toda una delicia para el paladar más exigente.

Juan me acompañó hasta la salida de la población para tomar la carretera que pasa junto al aeropuerto, ruta que había que seguir para llegar a Sevilla por la N-IV. Me detuve en un sitio que me pareció apropiado para esperar la llegada de Fernando cuando las últimas claridades de esta quinta jornada se apagaban. Las luces de los coches fueron encendiéndose poco a poco y un instante después apareció por el horizonte una pequeña luz que parecía transitar el arcén, era una vez más la Bella Durmiente quien se aproximaba. Estuvimos charlando un breve espacio de tiempo hasta que Fernando decidió seguir con la moto, al parecer estaba disfrutando de la ruta, todo funcionaba perfectamente y la carretera con buen asfalto generoso arcén no tenía excesivo tráfico.



Durante la tarde habíamos hablado con Juan Diego, que era el relevista que nos debía esperar en Sevilla. En un primer momento Juan Diego se manifestó un poco dubitativo, comentó incluso que no creía que pudiésemos llevar a cabo la aventura, por lo que casi la había olvidado. Eso únicamente fue un lapsus, puesto que inmediatamente dijo que si se había comprometido seguiría adelante. Eso fue un motivo de alegría para nosotros porque lo que más necesitábamos en esos momentos era ayuda. Juan Diego nos sugirió que en lugar de acudir a la puerta del ayuntamiento de Sevilla, lo mejor era acercarnos a la puerta del Hotel Alfonso XIII de la capital, que siendo un lugar emblemático y por tanto conocido, podría ser igualmente válido para dar fe de nuestro paso. Al filo de las 12 de la noche nos encontramos con Juan y dos hermanos que nos estaban esperando. También estaba allí la amiga de uno de ellos. Era tarde y no pudimos apreciar la belleza de la fachada del hotel. Si que pudimos colarnos dentro su recinto y llegarnos hasta la misma puerta principal para la foto. Además, el mismo encargado de la puerta fue quien nos hizo la fotografía, que a diferencia de otras, en esta pudimos salir todos los implicados porque alguien ajeno a la aventura se prestó a ello.

Juan diego es el segundo de la derecha con camisa blanca, junto a él en primera fila el hermano farmacéutico-mecánico. El tercer hermano y su amiga llevaban una fiesta paralela a la nuestra con sus bicis.



De manera inesperada también acudió a la cita de la capital sevillana una inesperada sorpresa: en el momento en que Fernando intentó poner en marcha la moto para acercarla a la puerta del hotel advirtió que no era posible pasar a posición moto, se había quedado en posición bici o lo que es lo mismo, en punto muerto. Pensamos que se había roto el cable que acciona ese mecanismo, pero enseguida advertimos que estaba intacto, de manera que lo siguiente era pensar en algo más grave como la rotura de algún piñón de la caja de engranajes. Así fue.

En el foro se comentó:

JUEVES 31 DE JULIO DE 2008

El inicio del jueves es relativamente optimista. Estamos cerca de Málaga y deberíamos estar pronto en la puerta del ayuntamiento. Pero de nuevo, y como viene siendo habitual durante toda la vuelta, las autoñias aparecen en todas partes y nos complican la ruta.

Conduciendo el vespino se encuentra Valentín, que a poco más de 40Km de Málaga se ve obligado a modificar su trayecto y añadir 40Km más para no chafar autovía.

Un pequeño retraso que el equipo de apoyo aprovecha para charlar con Adrian Chiquero y parte de su familia que aguarda en la puerta del ayuntamiento.

El propio Adrian, junto a su hermano se encarga de conducir la bella durmiente hasta Algeciras bajo un sol aplastante.

Decir que exprimir el vespino hasta cerca de 78Km/h (reales) fue algo que a la organización no le sento nada bien. Si por hacer esa tontería se hubieran cargado el motor, se habría quedado muchísima gente tirada..

Desde Algeciras y hasta Conil de la frontera nuevo turno para Nacho (una vez mas). Que sin quejarse se mete otra paliza encima del vespino. Mientras el conduce, el resto del equipo descansa en casa de Nacho, agurdando su llegada.

Despedia con Nacho y de nuevo en ruta. Esta vez me toca a mi. Conil - Cádiz, Cádiz - Sevilla. Empieza la tarde y el sol se va escondiendo, con lo que cada vez resulta más fácil pilotar la moto.

Cerca de las 12:00 llegada a Sevilla. En pleno centro de la capital, y delante de los siguientes relevistas, el vespino no quiere arrancar... Se masca la tragedia.

Sexta jornada, Viernes 1 de Agosto:

Ya habíamos pasado la medianoche y estábamos sumergidos de lleno en una nueva jornada de marcha y aventura -- *qué bien nos vendría otra duchita y unas horas de sueño, que el mundo quedase quieto por un momento...--* . Sin perder un instante nos acercamos con los dos vehículos a una zona más iluminada, próxima al hotel. Estábamos convencidos de que cualquiera que fuese el problema, en poco más de una hora estaría resuelto, pero eso es teoría. Colocamos bajo la moto unos cuantos cartones que encontramos en un contenedor próximo, de esa manera nos podríamos arrodillar junto a la moto, podríamos tener las herramientas bien colocadas y evitaríamos que cayese al suelo el aceite de la caja de engranajes. Luego, una vez terminado el trabajo podríamos retirar los cartones y meterlos nuevamente en el contenedor de basuras.

El problema salió a la luz de inmediato, la causante de la avería era la corredera que permite pasar de posición bici a moto la que se había roto. Nos extrañó mucho lo que había ocurrido puesto que la corredera se suele sustituir cuando tiene un desgaste notable y salta de su alojamiento, evidentemente no era el caso. También era posible que se rompiese si se accionaba el mando cuando la moto estaba rodando, en este caso

el daño podría consistir en la rotura de una de las almenas de la corredera y posteriormente algún diente de los otros piñones al meterse entre ellos la almena desprendida. Pero tampoco era el caso. El mando que acciona ese mecanismo lo habíamos cambiado de ubicación precisamente para evitar que esto pudiera ocurrir. Además, la persona que llevaba la moto en el momento de producirse la avería era Fernando, que conoce perfectamente el funcionamiento de estos mecanismos y jamás se le hubiera ocurrido cometer un error tan evidente. Días después, al reunirnos con Kiqu llegamos a la conclusión de que la posible causa de la avería podría ser un fuerte impacto sobre todo el mecanismo al accionar los pedales, precisamente por un recorrido excesivo entre el momento de accionar los pedales y el momento en el que la corredera ocupa su lugar engranando el piñón grande. La duda es que por qué no había ocurrido antes.



Por suerte o quizás por previsión, llevábamos suficiente material de repuesto, de manera que sustituimos la corredera de inmediato, limpiamos la zona de la junta de la tapadera, pusimos pasta sustituta de junta y cerramos la caja de engranajes. Una vez todo listo añadimos el aceite necesario para que todo el mecanismo estuviese bien lubricado. La segunda sorpresa apareció entonces. El motor se ponía en marcha pero el mecanismo de transmisión se quedaba cogido. Evidentemente algo no estaba bien montado. El cansancio, el calor, la postura de trabajo, la falta de buena iluminación y el reloj que no se detenía nos agobiaban bastante. Por otro lado, desde Huelva nos llamaban los amigos extremeños que ya llevaban en Huelva muchas horas esperándonos para tomar el relevo. Evidentemente no eran condiciones que facilitasen el trabajo, pero eso es lo que teníamos. Pensándolo con tranquilidad sabíamos que lo nuestro no era una carrera contra el crono, sin embargo teníamos un compromiso con los relevistas de llegar a determinados puntos a una hora concreta. Aunque siempre dejamos claro que aquello no era una ciencia exacta y que para poder tener un dato más cierto de nuestro paso por cada lugar, lo mejor era ponerse en contacto telefónico con la gente de la furgoneta que seguía a la moto. El rutómetro decía que por Huelva debíamos pasar a las 19:00 y en este momento estábamos en Sevilla y eran las 00:00 del día siguiente, llevábamos 5 horas de retraso y una avería por solucionar. Esto para gente que se desplazó desde Badajoz, viendo cómo llegaba la noche, cómo se introducían en la madrugada y sabiendo que la moto todavía estaba averiada en Sevilla... qué podemos decir: --“chapeau por ellos”--.



Nos pusimos a barajar las posibles causas de ese agarrotamiento, ¿Qué puede estar ocurriendo dentro de la caja de engranajes? Cualquier solución pasaba por volver a desmontar la caja. Teníamos la sospecha de que pudiéramos haber colocado una arandela de separación de más, esos mecanismos van ajustados a la milésima. Yo fui el encargado de colocar todas las piezas en su sitio y se me ocurrió pensar que al haber poca luz en el momento del montaje no pude apreciar con claridad si estaba haciendo algo indebido. Ciertamente es que faltaba una de las dos arandelas al montar, pero como teníamos nuevas de repuesto tomamos una de ellas y la colocamos, sin más... allí

estuvo el error, debía haberme asegurado de que la que faltaba no se había quedado en el interior de su alojamiento. Eso con buenas condiciones nunca hubiera pasado.

Tal como sospechábamos comprobamos que, donde debía haber dos arandelas había realmente tres. Dos en el interior del piñón doble y una en la parte exterior. Retiramos la que sobraba y volvimos a cerrar la caja de engranajes después de limpiar otra vez los asientos de la junta, colocar pasta nueva, apretar los cinco tornillos, meter en su sitio el cable del mando de bici, la zapata del freno trasero con su muelle, el eje de accionamiento de la zapata, roscar el piñón de bicicleta por el otro lado y colocar la rueda en su sitio. ¡¡Perfecto!!, ya va bien. Esa arandela de más provocaba que al cerrar la tapa se produjera un excesivo roce entre ella y sus compañeras y el piñón doble, de manera que quedaba todo el conjunto un poco frenado.

Si al cansancio y al sueño le añades un poco de tensión, la sensación de despeje mental y físico es, aunque engañosamente falsa, evidente. Dura el tiempo necesario que se necesita para terminar el trabajo, no más, retomando irremediabilmente la situación anterior una vez superado el momento. Teníamos trabajo para una hora que se extendió a dos y las condiciones para realizarlo no eran las idóneas. Faltaba iluminación y, sobre todo, comodidad. A pesar de ello, el tiempo pasó volando, de manera agradable. Juan y uno de sus hermanos, que creo que dijo que era farmacéutico, colaboraron con las tareas mecánicas. Mientras, el otro hermano y su amiga no cesaban de dar vueltas con dos bicicletas que, aparentemente pertenecían a algún servicio municipal de alquiler o simplemente de uso libre. Con sus piruetas y con sus comentarios, dos personas disfrutando de algo tan sencillo consiguieron transportaban mi maltrecho pensamiento a aquella película de Paul Newman, Robert Redford y una actriz de cuyo nombre simplemente no me acuerdo: Dos hombres y un destino, en la que los tres protagonistas hicieron, entre risas, algunas trastadas infantiles sobre otra bicicleta. La cuestión es que sin pretenderlo, esta pareja tan simpática aportó una pincelada de color y buen rollo a esa oscura noche sevillana. A pesar de que el hermano de la bici no hacía más que repetir una y otra vez que aquello no podía acabar bien, que no iba a funcionar, que se marchaba a casa para preparar el sofá para que pasásemos allí la noche...

Además de nuestro Redford particular hubo otras personas que no dejaron pasar la ocasión de acercarse y enterarse de primera mano qué cosa se estaba cocinando allí. Hacía un buen rato que los coches de caballos de alquiler habían dado por finalizada la jornada, ya no estaban en la plaza. Los funcionarios encargados de la limpieza de las calles y recogida de residuos urbanos ocupaban el lugar donde habían estado los caballos. Brigadas de empleados municipales fueron pasando por el lugar. Muchos de estos empleados fueron haciendo corrillo alrededor nuestro, cada uno tenía su comentario de tipo “pensamiento en voz alta”. Para quienes conocen un poco el carácter de esas gentes no será necesario que les explique con detalle el rato que disfrutamos de su compañía, una continua carcajada...

Mientras eso ocurría en Sevilla, así vivió Kiqu esos momentos desde Barcelona:

Después de tres días, era hora de regresar a casa, no sin pensar que la moto seguía sin parar día y noche, bajo las peores condiciones de temperatura del año. Me hubiera gustado estar con ellos, pero mi trabajo no me lo permitía, ya que había pedido días de vacaciones y me reservaba para el final, en Zaragoza, donde debía recibir a mi cargo la totalidad del "convoy".

Si una cosa ha cambiado esto, en teoría, mi vida, ha sido en tener que usar móvil y estar pendiente de él las 24 horas del día. Compré uno especialmente para ello y creo que, pese a todo, y una vez ha pasado todo esto, lo sigo llevando casi siempre apagado. Aunque mi principal preocupación debía ser la moto, sabía que ellos sufrían y eran víctimas del cansancio. Las ocasionales deserciones les daban aun más problemas, ya que debían tomar el lugar del relevista, disminuyendo aun más sus posibilidades de descanso.

Conforme iban pasando los días no había mas llamadas que las rutinarias para interesarme por el estado del equipo de asistencia y la salud de la moto. Había problemillas para corregir: la moto llevaba la carburación algo larga (en realidad era otra concesión a los relevistas sin piedad y la juventud del motor), las bujías se ensuciaban y había un problema de alimentación con el depósito auxiliar cuando había poco combustible. Todo ello se fue corrigiendo sobre la marcha. El accidente de Agosto, que se saldó con quemaduras en una pierna, puso de manifiesto una posible falta de estabilidad y difícil reparto de pesos.

Hasta al cabo de pocos días, en Sevilla pasada la medianoche, no se produce la primera "llamada fatal": "Oye, que nos hemos quedado sin tracción al arrancar. Estamos en Sevilla y vamos a abrir el reductor".

Posteriormente: "La corredera ha estallado. Lo hemos puesto todo nuevo y al cerrar, va duro." Le contesto que revisen todo y sobretodo, la posición de las arandelas del eje doble.

"Hemos puesto bien las arandelas y seguimos", fue la siguiente llamada.

Se que han tenido algunos pinchazos y les mando cámaras, piezas del reductor y algunas cosas mas a través de nuestro hombre en Burgos, Gonzalo. Este se encarga de hacerles llegar el paquete a tiempo. Siguen en ruta y han recuperado prácticamente el tiempo perdido. La moto lo permite.

Sobre las 02:00 ya estábamos en la carretera en dirección a Huelva. Delante nuestro iban Juan en la Vespino y uno de sus hermanos en una trail con la que regresarían a Sevilla después de finalizar su tramo. No iba a costar mucho tiempo llegar a Huelva, pero dentro de la Volkswagen, ni Fernando ni yo estábamos en disposición de continuar conduciendo sin descansar, aunque solo fuese un instante. Cuando el sueño atenaza de una manera tan evidente no existe alternativa al descanso. Hay quien opina que para dormir poco es mejor no dormir nada, eso va en la experiencia de cada uno, pero cuando enlazas más de una noche sin un buen descanso, una pequeña cabezadita es mejor que nada. Eso precisamente es lo que hicimos, apenas nos habíamos alejado unos kilómetros de Sevilla por la A-474, entre Bollullos de la Mitación y Aznalcázar, detuvimos la furgoneta después de comprobar que los hermanos, a pesar de que en aquellos momentos la Vespino no iba redonda, seguían adelante. Paramos el motor de la furgoneta y allí mismo, sentados, nos olvidamos del mundo durante 15 minutos. Resultó duro oír el insistente sonido del teléfono móvil que nos advertía que el tiempo de descanso había terminado, que la Bella Durmiente no esperaba a nadie, que aunque el tiempo había sido escaso la Vespino nos llevaba unos kilómetros de distancia y había que alcanzarla. Además, Huelva empezaría a despertar en breve y ya se sabe que las ciudades grandes cuando despunta el día es cuando el tráfico empieza a desperezarse y es menos agradable circular siguiendo a una Vespino. Por lo que tenemos comprobado, en los lugares que hemos tenido la suerte de llegar pasada la medianoche, entre semana claro está, ha sido una gozada, no hemos encontrado a nadie por las calles, a veces ni a los relevistas que debieran haber acudido a la cita... en fin...

Comenzaba a clarear cuando entramos en las primeras calles de la capital onubense, o de los choqueros, que es como se conoce a los nacidos en Huelva. Por suerte el tráfico no era intenso todavía, además, para localizar el ayuntamiento la primera persona a la que preguntamos nos explicó que Huelva era muy sencilla de transitar, que básicamente tenía dos vías principales paralelas que pasaban por el centro, de manera que si cogíamos la de la derecha nos llevaría hasta el mismo edificio del ayuntamiento y si queríamos regresar que tomáramos la de vuelta. Sencillo. Efectivamente, unos semáforos más adelante nos esperaba la comitiva extremeña... ¡qué alegría...!. No es para menos, Pau y sus compañeros llevaban muchas horas esperándonos, demasiadas. Lo peor es que todavía tendrían que esperar a que volviese a anochecer otra vez para dar por terminada su participación, de manera que en total estuvieron cerca de 36 horas pendientes de nosotros hasta desembarcar en Salamanca.

También acudió a la cita frente al ayuntamiento de Huelva Alberto Navarro, mi amigo



de toda la vida, mi socio, aunque tengo que aclarar que Alberto y yo nunca tuvimos ningún negocio juntos, pero quién sabe, todavía hay tiempo. Nuestra amistad data de tiempos jóvenes, de veranos a orillas del río Tera en Camarzana, cerca de Benavente, donde las tertulias a la sombra de las choperas y los chapuzones en las

frías aguas ocupaban la tarde de los días calurosos de agosto. A Alberto y a M^a. Ángeles, su hermana, los encontraríamos nuevamente en Zamora como relevistas. Pero detengámonos nuevamente en lo que aconteció en Huelva... ni qué decir tiene que el Equipo de Pau Guerra lo tenía todo bien organizado, todos los cabos atados. Por eso entiendo que a través de las conversaciones telefónicas mantenidas en las horas anteriores al reciente encuentro, intuyéramos una pizca de desánimo, no es para menos. Se habían desplazado desde Cáceres a Huelva para recibir a la princesa dormilona, habían visto como las horas de retraso en esa jornada se iban acumulando una tras otra, y lo peor de todo era estar amarrado a una espera sin hora de finalización, más si cabe por ser durante la noche. Y lo peor de todo es que tenían todavía por delante varios relevos maratonianos que sumarían 538 kilómetros y que les llevaría hasta la capital del Tormes, Salamanca, al borde la medianoche, habiendo pasado antes por Badajoz y Cáceres. La noticia de nuestro paso se había adelantado en el tiempo:

BADAJOZ (de un recorte de revista)

La vuelta a España en Vespino llega hoy a Badajoz. El Consistorio recibirá al piloto extremeño procedente de Huelva, al que relevará uno de sus dos compañeros de viaje a media mañana...



Los tres amigos bromean encima de una moto. / CASIMIRO Son muchos los aficionados al motor que han recorrido la península con sus despampanantes automóviles y todopoderosas motocicletas para demostrar que en este país no sólo se

tiene afición por el fútbol o la Fórmula 1.

Este verano un grupo de soñadores amantes de la velocidad recorre nuestra geografía a lomos de una Vespino. Se trata de la Vuelta a España Vespino 2008, que comenzó el pasado 27 de julio en la localidad castellanense de Vall de Almonacid y va a pasar por todas las capitales de provincia, sin interrupción y por relevos, hasta el próximo 6 de agosto, día en el que el motor se detendrá definitivamente en Barcelona.

La iniciativa partió de un entusiasta español que hace unos años recorrió Francia de norte a sur con su Vespino del 76. Valentín, que así se llama, quedó tan satisfecho con el rendimiento de su 'moto' a lo largo del país galo que decidió llevar a cabo un desafío para demostrar que el vehículo de la factoría española pasaba una dura prueba de resistencia.

Los relevos se realizarán en los ayuntamientos de todas las capitales españolas, después de que cada motero haya recorrido el camino a una velocidad media de 35 kilómetros por hora. No existen las paradas en este reto, pues la Vespino ha estrenado motor y lleva adosado un depósito de 20 litros de gasolina que le permite aumentar su autonomía en 500 kilómetros.

Son tres los pilotos extremeños que pasarán a formar parte del circuito. Paulino Guerra emprendió su viaje la pasada madrugada en Huelva y llegará a Badajoz hoy a media mañana, después de recorrer 235 kilómetros, donde le relevará Joaquín García Sanz en su camino hacia Cáceres. La capital cacereña lo recibirá al mediodía y allí comenzará su recorrido hasta Salamanca Javier Orts. El viaje para los tres pacenses finalizará esta noche en la localidad castellana.

Para Paulino este reto representa también un «homenaje a un vehículo emblemático», que está en desuso y poco a poco va cayendo en el olvido. Es la primera vez que se lleva a cabo, pero la intención de la organización y de los participantes es que se prolongue durante muchos años porque «no busca fines comerciales ni económicos, es simplemente un desafío para soñadores», según Guerra. Este joven pacense aceptó la iniciativa porque quería emprender una aventura diferente y porque, según confesó, le motiva «todo lo que tenga ruedas y huela a gasolina».

Joaquín, por su parte, confiesa no ser 'amante' de las motos, pero fue su cuñado, Paulino, y la afición que tuvo en el pasado por la Vespino lo que le ha impulsado a realizar uno de los tramos de la región. Asimismo, afirma que es una experiencia nueva «para divertirse y, además, colaborar con el objetivo de la organización de recorrer 7.000 kilómetros» a lo largo de la península. Javier emprenderá el viaje motivado por la aventura de conducir una vespino, ya que considera que «es un mito, forma parte de la historia de España».

La ruta comenzó el pasado domingo en Castellón y la llegada a las distintas capitales

se preveía puntual. Sin embargo, siempre hay 'piedras en el camino' y los motoristas de la primera edición de la Vuelta a España Vespino no se han librado de tropezar. El viaje lleva cerca de seis horas de retraso debido a que uno de los participantes sufrió una caída en la provincia de Jaén por una fuerte racha de viento y otro fue multado con 4 puntos del carnet de conducir y una elevada sanción económica por intentar atravesar la autopista a modo de 'atajo' en Granada. Estos y otros percances seguramente permanecerán en la memoria de los partícipes como anécdotas de un viaje épico e irrepetible.

La moto se afanó nuevamente en su ruta prevista, posiblemente con alguna modificación respecto al rutómetro inicial puesto que Pau ya me había advertido sobre la conveniencia de hacer algunos cambios. Quién mejor que ellos para hacerlos, conocedores como eran de las carreteras que teníamos por delante. Anduve conduciendo unos kilómetros detrás de la nueva comitiva, esta vez constituida por un BMW engalanado para la ocasión. No cabía la menor duda de que esta gente también había preparado su participación con esmero. Cuando nos adentramos en la primera zona montañosa, mientras Fernando estaba fuera de este mundo, busqué una buena sombra, ya que el sol hacía rato que estaba calentando esta parte del mundo, para descabezar un sueñecito en el mismo puesto del conductor. No debió pasar una hora cuando el teléfono móvil volvió a sonar, era ya como una obsesión de la que no era posible escapar. Me desperecé y nuevamente di vida al motor de la VW, había que seguir. La carretera era sinuosa pero sin demasiado tráfico. La zona estaba poblada de bosques de eucaliptos sobre suelos polvorientos, por esos parajes no abunda la lluvia. Unos kilómetros más adelante, desde la parte trasera me llegó la voz de Fernando que no podía o no quería dormir más...--¿dónde estamos, qué hora es?--, de manera que en cuanto pude paré el vehículo para que pudiera pasar a la cabina, conmigo. Luego en el primer bar de carretera nos detuvimos a disfrutar de dos cafés con leche y unas enormes tostadas con mantequilla. A continuación para mí el mundo se apagó durante unas horas, metido en la oscura coctelera con efluvios de 95 octanos, sobre el improvisado colchón. La nave de Hertz estaba ahora en manos de Fernando, que a su vez había dormitado antes que yo en el mismo camastro, al puro estilo de camas calientes de la casi olvidada mili.

El despertar fue impactante. Arrancado por la llamada de Fernando de mundos extraños a los que únicamente nuestro subconsciente sabe transportarnos, y con los sentidos totalmente adormecidos, tuve que hacerme rápidamente a la idea de que en uno o dos minutos tendría que hablar para una emisora local de Badajoz, creo que Fernando ya lo había hecho, o no. Imagino que era la radio, ¿o quizás fue televisión? No recuerdo lo que me preguntaron, mucho menos lo que respondí, supongo que dada la situación el contenido de mis respuestas sería de una dudosa lucidez, una mezcla de fantasía y realidad. Ni siquiera recuerdo si había alguna cámara de televisión, sin embargo sí recuerdo varias cámaras fotográficas. También recuerdo haber buscado con total urgencia algo que camuflase mi estado, estaba claro que podría dar lugar a confusiones. Encontré mi sombrero de paja, que dada la solana que caía en esos momentos era perfectamente justificable, pero no encontré las gafas de sol ¿dónde las habría metido?, --¡¡ las necesito, es una urgencia, debo llevar los ojos hinchados como botijos!!—. Después de salvar la situación de la mejor manera posible, ya un poco más sereno, pude disfrutar con el resto de compañeros de aventura y con el teniente-alcalde la localidad, de una estupenda fotografía delante del ayuntamiento... uff. Lo que siguió fue lo mejor del día.



Yo a la izquierda, junto a mí Pau, el teniente alcalde, Joaquín el conductor del BMW y Javier

Tras cumplir con la prensa, pasamos a lo que nuestros amigos llaman su “club social” .

Pau trajo a la Bella Durmiente de Huelva a Badajoz y Joaquín García

tomó la responsabilidad de llevarla hasta Cáceres.

El sol estaba apretando de lo lindo, nuestros amigos y ahora compañeros de andanza nos invitaron a pasar al local del club, que no era otra cosa que un excelente bar de tapas. Realmente, a estas alturas es difícil saber qué cosa es prioritaria, si un buen sueño, una buena ducha o una buena comida, dejando a un lado el resto de placeres mundanos. Evidentemente en aquel local lo único que podíamos satisfacer era el apetito. Además creo que estábamos justamente en el mejor sitio en muchas leguas a la redonda donde acometer semejante empresa con garantías de éxito. No lo dudamos. Estuvimos charlando un buen rato mientras tomábamos unas cocacolas y probábamos todo tipo de tapas, a cual más succulenta. Nuestros amigos se saben cuidar muy, pero que muy bien. Si por casualidad tomasen el relevo para la organización de la III Reunión Nacional de Vespinos, yo así lo espero, seguro que dejarían el pabellón culinario tan alto como sin duda lo van a dejar los murcianos.

Nos costó un gran esfuerzo salir de aquel lugar, por muchos motivos. Pero había que continuar. Había que aprovechar la buena marcha de las últimas horas y el aparente buen funcionamiento de nuestra querida GL...¡en marcha chicos...!

Ni qué decir tiene que la ruidosa comitiva se hacía notar en cada una de las localidades por las que pasábamos. Todo menos discretos, esos tramos serían una verdadera fiesta. Dentro del coche de apoyo iban Joaquín y el conductor. Pau se apeó de la comitiva y quedó en Cáceres con su familia, Norma, que con sus padres, que también se sumaron a la fiesta. El padre de Norma, por cierto, un gran amante de los vehículos clásicos con el que tuve unas charlas sobre el tema.



El grupo extremeño sin Pau Guerra en la plaza de Cáceres.

Un refrigerio, sin alcohol, en la Plaza Mayor del Cáceres y sin apenas tiempo más que para las obligadas fotos nos preparamos para salir nuevamente a la carretera. Mientras obteníamos las instantáneas llegaron a la plaza dos furgones con un montón de gente. Eran

los músicos que esa misma noche iban a amenizar una fiesta en aquel precioso lugar. Cuando se enteraron de lo que llevábamos entre manos, también quisieron formar parte de la inmortalización del momento, así que una foto más con el animado grupo.

Ya en carretera seguimos sintiendo el implacable azote del sol. Joaquín nos aseguró que era un curtido motero y que poco le preocupaba el tiempo que hiciese, ni los kilómetros, ni nada de nada. Lo suyo era dar gas y dejar tierra a sus espaldas. Efectivamente, él y sus compañeros habían conseguido recuperar cerca de hora y media al tiempo perdido, y todavía quedaba un largo trecho hasta llegar a Salamanca en el que se iba a recuperar cerca de una hora más.

Tanto la furgoneta como el coche de la comitiva íbamos adelantando y esperando a la moto. La Vespino, sin embargo, pasaba junto a nosotros siempre al mismo régimen de motor, no importaba que fuese cuesta arriba o cuesta abajo. Las revoluciones eran siempre las mismas, motor alegre pero sin pasarse. Nuestro jinete ocasional supo dosificar perfectamente las necesidades de la ruta.

Como en tantas otras partes del viaje, ya lo hemos comentado, las vías de servicio desaparecen de repente. Una vez subido el Puerto de Béjar, y dejada atrás la población que le da nombre, tuvimos un momento de duda en el que costó decidir sobre la ruta a seguir. No era fácil encontrar el camino adecuado. Al final resolvimos que el de la derecha, el que nos llevaba a ascender las últimas cuestas del puerto sería el más adecuado. No cabía duda de que nos estábamos adentrando en la anchura de Castilla. El paisaje iba cambiando de manera apenas perceptible. Posiblemente por la misma razón por la que el reloj no para, la tarde empezaba a declinar para abrir la puerta a un agradable cambio de temperatura. Ya se sabe que en Castilla el sol calienta con saña, pero a la sombra se está bien, lo mismo ocurre cuando las sombras del final del día se empiezan a estirar. Al contrario que en el verano de las costas del Mediterráneo donde desprenderte del calor es una lucha perdida.

También vimos los primeros carteles alusivos al Camino de Santiago, la Ruta de la Plata para los peregrinos que vienen desde el sur. También vimos a los primeros peregrinos, incluso tuvimos ocasión de charlar con uno de ellos que se asemejaba enormemente a Popeye. Nos pidió algo de dinero, si era posible, para poder seguir con su ruta. Nosotros, le expliqué en mi estropajoso francés, en cierto modo también somos peregrinos, también nos vendría bien una ayudita porque los fondos con los que salimos de Vall de Almonacid se estaban terminando y todavía nos quedaba todo un mundo por delante. A pesar de ello, eché mano en mi bolsillo y saqué un billete de cinco euros, que pasé a las manos de nuestro colega de viajes. Él lo agradeció y se dispuso a posar para la foto sacando de su bolsillo una pipa de caña, que seguramente habría fabricado con sus propias manos. Nos despedimos con un mutuo --*au revoir, bon voyage...*--.

Todo estaba saliendo bien, demasiado bien, era extraño que algún incidente por pequeño que fuera no tuviese el capricho de entretenernos un ratillo. Como si el destino nos hubiese escuchado, así ocurrió, el incidente llegó. A menos de dos horas de Salamanca la moto se paró por falta de gasolina. Ya nos habíamos percatado de que eso podía ocurrir. Por ese motivo estuvimos buscando una gasolinera donde poder llenar la garrafa que luego abastecería los depósitos de la Bella Durmiente. No encontramos ninguna en la ruta. El motivo no era otro que, a consecuencia de la puesta en funcionamiento de las nuevas carreteras de la zona, éstas sorteaban las poblaciones sin pasar por dentro de

ninguna de ellas. Por esa razón las gasolineras existentes no estaban ni a la vista, ni en la ruta que seguíamos. Tampoco había señales que nos advirtieran de su posible ubicación. La necesidad se hizo imperiosa, hubo que salir de la ruta a buscar el primer pueblo que pudiera tener un suministro de carburantes. Fue en ese momento, al abandonar la ruta marcada, cuando sonó el teléfono...--*¡que nos hemos quedado sin gasolina!--*. No nos extrañó, la necesidad llegó antes que la previsión. Por suerte, en la primera población que encontramos había gasolinera. Luego hubo que desandar cerca de 30 kilómetros hasta encontrar a nuestros amigos al borde de la carretera. Ya había anochecido.

Salamanca estaba relativamente cerca. Por su proximidad, el tráfico era cada vez más denso. La oscuridad, los vehículos y las obras de las carreteras hacían que esos kilómetros supusieran para Joaquín una dosis de peligro añadida, sobre todo porque llevaba muchas horas encima de la moto y una noche entera sin dormir. A pesar de todos los condicionantes no hubo ningún contratiempo, con la furgoneta nos adelantamos hasta la preciosa Plaza Mayor de Salamanca. Cruzamos el Tormes por uno de sus puentes hasta llegar, seguramente, al lugar más concurrido y animado de la ciudad. A través de nuestro socorrido medio de comunicación, el teléfono, nos pusimos en contacto con Ricardo, que era el siguiente relevista. Ya nos esperaba en la plaza. A pesar de la muchedumbre que atiborraba la plaza no tuvimos dificultad en encontrarnos. Ricardo había acudido a la cita junto con sus padres y un amigo, que harían las veces de coche de apoyo una vez más. Sin duda los padres y amigos, que no tenían a priori un papel estelar en nuestra película, aportaron, todos ellos, un valor importante que relajó nuestras mermadas fuerzas y supuso siempre una buena inyección de apoyo y moral.

La Vespino no tardó en entrar a la plaza por una de sus puertas. Rápidamente, para no molestar a nadie, la colocamos en un lugar apropiado para las fotos. Instantáneas un pelín oscuras, pero útiles. Nos despedimos de nuestros efectivos relevistas extremeños para comenzar la andadura de los castellano-leoneses. --*muchas gracias amigos, hasta pronto. Feliz viaje de regreso a casa--*.

Comentario del foro en su retransmisión diaria:

VIERNES 1 DE AGOSTO DE 2008

La jornada no podía empezar peor. A las 12 de la noche, y pleno centro de Sevilla, la bella durmiente se negaba a arrancar.

El problema residía en que el motor se había quedado bloqueado en modo "bici" y no se podía cambiar. Decidimos desmontar la caja reductora, y para nuestra sorpresa el piñón-corredera (el elemento que engrana el reductor con el eje de la rueda) estaba completamente destrozado. Suerte que teníamos un juego de engranajes completamente nuevo. Por seguridad, optamos por montarlo todo. Dos horas después el nuevo piñón ya estaba instalado y por fin podíamos seguir nuestro camino.

Juan Diego Pérez, escoltado en todo momento por su hermano llevó el vespino hasta Huelva, notando como en ocasiones tendía a fallar. Algo que se repetiría durante casi toda la mañana.

El siguiente relevo (ya de madrugada) fue para la delegación extremeña. Pau, Joaquín

y Javier, que esperaban en Huelva desde las 10 de la noche lo prepararon todo para trasladar la bella durmiente hasta Salamanca.

El hecho de contar con un coche de apoyo propio, contactar ellos mismos con los medios de comunicación y ocuparse de toda la logística, fue algo que el equipo de apoyo no se esperaba pero que agradeció muchísimo. Sin ellos, hubiese sido otra agotadora jornada, pero el estoico esfuerzo que realizaron (especialmente Javier Orts, que piloto sin descanso durante casi 7 horas) ayudo muchísimo en el éxito de esta etapa.

En Salamanca aguardaba Ricardo, que junto a su familia y amigos tomó el relevo de la bella durmiente hasta Ávila. Foto en la plaza del ayuntamiento y rápidamente en marcha.

Séptima jornada, sábado 2 de Agosto:

Estábamos cansados pero llenos de optimismo. En la quinta jornada que acababa de terminar las cosas habían salido muy bien. Habíamos recuperado parte del tiempo perdido. También quedaba atrás, teóricamente, la zona más calurosa de la península para dar paso a terrenos más frescos y más húmedos. Era mucho el calor que habíamos sufrido en las etapas pasadas, por lo que entendíamos que en los próximos días el alivio térmico nos vendría bien, tanto a nosotros como a la moto.

Sin entretenernos nada, como veníamos haciendo desde el inicio de la vuelta, ahora con Ricardo, nos pusimos en marcha rumbo a la ciudad de Santa Teresa de Jesús, Ávila. Los primeros kilómetros tras abandonar Salamanca hicimos las funciones de acompañantes, hasta que más adelante nos alcanzó el coche de los padres de Ricardo que se encargarían de guardar las espaldas de éste hasta Ávila. De ese modo, Fernando y yo con la VW nos pudimos adelantar un poco. Puesto que la comitiva tenía muy claro el camino y Ricardo y su amigo parecían muy puestos en la mecánica de Vespino, detuvimos la furgoneta un ratito para descansar. Cuando lo estimamos oportuno nos pusimos nuevamente en marcha. Iba conduciendo yo y Fernando en el puesto del acompañante, dormitaba. La radio estaba emitiendo un programa en el que contaba cosas interesantes, de manera que sin apenas darme cuenta llegamos junto a las murallas de la histórica ciudad. Me llamó la atención la poca gente que había por las calles. Eran cerca de las 02:00. En la plaza nos esperaban dos aguerridos vespineros, Guillermo y Adrián, que con sus monturas se habían plantado allí a esperarnos venidos desde su pueblo. También esperaba nuestra llegada José Ángel Báguena, que a través del foro que manteníamos vivo en Internet desde la furgoneta, se había hecho eco de nuestra llamada de auxilio. No se lo pensó dos veces, cogió su coche en Castellново (Castellón), lo llenó de víveres para mantener a un ejército y se marcó los cerca de 600 kilómetros que distan hasta Ávila.

Lo que voy a contar ahora es, posiblemente, el lado más oscuro de toda la aventura. Cierto que la caída de Augusto fue un hecho lamentable, pero por suerte, a fecha de hoy ya está físicamente restablecido. La sanción a Fernando por circular por la autovía en las proximidades de Jaén, también fue un hecho lamentable. La multa al fin llegó a su domicilio, esperábamos que no hubiese prosperado, pero llegó. En estos momentos Fernando ha redactado un recurso para evitar que siga adelante, pero todavía no hay respuesta. También tenemos alguna avería que anotar y que por suerte no impidió el

feliz final que todos conocemos. Pero lo que ocurrió a la llegada a las puertas de Ávila es algo que podría haberse convertido en un hecho lamentable grave.

Como digo, circulaba tranquilamente, sin tráfico. Había algún grupo caminando por las aceras, prueba inequívoca de que iban o venían de tomar unas copas. Nosotros debíamos internarnos en el casco antiguo de la ciudad para acudir a la cita, eso estaba a la izquierda de la ruta que llevábamos en ese momento, de manera que había que atravesar el carril contrario por el que podían circular vehículos en sentido contrario. Al llegar a la altura de una calle por la que vi que se podía entrar, me di cuenta de que había un carril central con un “ceda el paso” al final. Puesto que no había nada de tráfico y no aprecié que viniese ningún coche de frente, inicié la maniobra. En ese momento apareció por el carril contrario, desde una curva que no estaba muy lejos de donde nos encontrábamos, un turismo a gran velocidad, mucho más rápido que lo permitido en aquella vía. Entendí que no me daba tiempo a pasar, por tanto, lo que hice fue pisar el freno a fondo y detenerme ocupando parte del carril contrario. El coche que venía en sentido contrario, al pensar que no podía pasar intentó detenerse, pero debido a la velocidad que llevaba era empresa hartamente imposible. Después de una frenada que dejó 25 metros de huella en el suelo, vino a estrellarse contra nosotros.

Por suerte no hubo daños físicos graves, la furgoneta gracias a una gruesa viga de hierro de la parte delantera, pudo absorber el impacto con pocos daños. No se puede decir lo mismo del coche contrario. Un Seat Ibiza que quedó totalmente aplastado en su parte delantera. No me voy a extender más sobre este incidente porque a pesar de que intento apartarlo de mi pensamiento no puedo, sobre todo porque todavía queda pendiente un juicio. Únicamente comentar que además de circular a una velocidad inadecuada, el conductor del Ibiza dio una tasa de 0,52 gr. aspirados.

Sigamos con el relato que realmente nos interesa: las casi dos horas que nos llevó solucionar el problema del accidente, dio al traste con todo el tiempo recuperado durante la jornada anterior, de manera que en puntualidad volvíamos a estar como a la salida de Sevilla, demasiado retrasados respecto al horario previsto. Personalmente había quedado con la moral un poco tocada. Un accidente no es una tontería y pensaba la manera en la que podía haberlo evitado; no encontré ninguna, por eso los ánimos de los compañeros y el inminente amanecer me ayudaron a sobreponerme.

Los relevistas ya iban tomando nota y actualizando la información, en ese momento en Ávila eran las 04:00 del sábado, cuando realmente teníamos que haber llegado a las 17:00 del viernes, acumulando un retraso de 11 horas exactamente. No resultaba fácil asimilar que después de muchas horas de esfuerzo y cansancio, no fuésemos capaces de conservar el tiempo recuperado, pero nos confortaba el hecho de que las aventuras tienen estas cosas, imprevistos.

José Ángel subió a la furgoneta unos instantes después. A pesar de que también él llevaba lo suyo encima, para nosotros resultó una bocanada de aire fresco. Llegó con mucha decisión y nos condujo al centro de la ciudad. Como había llegado pronto, tuvo la oportunidad de pasear las calles y ver por qué lugar sería más conveniente adentrarnos hasta el lugar de la cita. Unos instantes después ya estábamos reunidos un grupo importante de participantes, listos para la foto obligada. El trámite lo completamos de inmediato y comenzó la aventura para Guillermo y Adrián. Como he comentado antes, estos dos amigos llegaron desde su pueblo en sus respectivas Vespiño.

Insisto en este hecho porque en toda la vuelta fueron las dos únicas Vespino que se acercaron a vernos. Cumplieron con el trámite a la perfección. Una de las dos motos la subimos a la furgoneta para que uno de ellos pudiera conducir nuestra GL, igual que hicimos con otras motos que trajeron a nuestro encuentro a sus dueños. Uno llevaba a la Bella Durmiente mientras el otro hacía las veces de escudero. Nos despedimos de Ricardo y su familia para subir a la furgoneta, ahora con tres ocupantes.



Entre Ávila y Segovia no hay demasiados kilómetros, algo menos de 60. A pesar de ello no pudimos evitar que las primeras claridades llegaran en las mismas puertas de la ciudad romana. El centro de la ciudad estaba desierto, habíamos llegado allí sin ninguna dificultad y saldríamos del mismo modo. Los trasnochadores ya dormían, los madrugadores todavía no se habían despertado. En la plaza además de la VW y la Vespino no había otros vehículos. En su labor diaria, solo los servicios municipales de limpieza rompieron el silencio de aquel momento.

No tardaron en llegar a la cita dos personas que al final se convertirían en destacados participantes, llegaron un momento antes que la Bella Durmiente con Guillermo y Adrián. Gabi y Olga entraron en la plaza del ayuntamiento de Segovia a lomos de su Honda VFR 750, mientras amanecía. Fueron puntuales, como lo serían en los siguientes encuentros en los que se hicieron cargo de rutas sin dueño. Al llegar a la plaza, incluso yendo ataviados con trajes de cuero, nos dijeron que estaban helados, que tenían tanto frío que les parecía que nunca llegaban.

Mientras seguíamos esperando, dimos cuenta de algunas de las provisiones que José Ángel nos había traído. Por mi parte me las vi con un par de pastas y una naranja. Todavía no había engullido el último bocado cuando sonó el móvil... uhm mmm, no suele traer buenas noticias a esas horas. Al parecer no era grave, la GL se había quedado sin gasolina a poca distancia de la ciudad. Sopesamos las posibilidades. Gabi se ofreció voluntario para ir al encuentro de los que faltaban y dar solución rápida al problemilla. Así fue, de manera que en unos minutos ya estábamos dispuestos para la foto de familia.

Gabriel y Olga:

*Animo a todos, que ya queda menos, yo espero subirme a la Bella en Segovia y llevarla hacia delante, que es de lo que se trata. Y entre todos podemos.
LA UNICA LUCHA QUE SE PIERDE ES LA QUE SE ABANDONA.*



En esta foto aparecemos Valentín a la izquierda, Olga, Gabi, Adrián y Guillermo y José Ángel, ante el ayuntamiento de Segovia.

Fernando fue el encargado de immortalizar esta ocasión.

La moto seguía funcionando bien, daba problemas cuando el nivel del depósito auxiliar se iba quedando bajo, lo que producía funcionamientos irregulares

que en algunas ocasiones llegaba a parar el motor.

También nos habíamos encontrado con otro problema que consistía, de igual manera, en funcionamiento irregular, falta de potencia y paradas de motor, sobre todo cuando la moto permanecía mucho tiempo estática con el motor en marcha. Eso solía ocurrir en ciudades grandes, o cuando en algún relevo no se partía de inmediato. En esta ocasión el problema consistía en la famosísima y casi olvidada perla. Mucha gente no la recuerda porque por suerte los aceites y las gasolinas han mejorado de tal manera que eso ya es cosa del pasado. Solía darse fundamentalmente en motores de dos tiempos, aunque los de cuatro tampoco estaban totalmente libres de pecado. El exceso de aceite, aunque salvaba de males mayores, también colaboraba a estos contratiempos.

La perla consiste en la formación de un pequeño depósito de residuos entre los electrodos de la bujía, de manera que ocasiona una comunicación entre el polo positivo y el negativo que, o bien impide que la chispa se produzca con suficiente intensidad para inflamar la mezcla, o sencillamente anula totalmente esa chispa y el motor no puede funcionar. Decimos entonces que la bujía se ha comunicado por una perla. La solución, por suerte, es de lo más sencillo. Se extrae la bujía y se elimina ese depósito de residuos. Aunque el problema por regla general persiste si no hay algún cambio en el combustible, en la mezcla aire-gasolina, o en el mismo tipo de aceite. También un exceso de presión al comprimir el pistón la mezcla contra la culata puede producir perlas. En situaciones más graves la bujía sigue comunicada, por lo que la única manera de seguir adelante es sustituyéndola por una nueva.

Nosotros sabíamos que esto podía ocurrir, puesto que se decidió dar a la mezcla mayor proporción de gasolina respecto al aire. Es decir, durante todo el camino la mezcla que usamos era lo que se llama rica o “gorda”. Sencillamente para que todo el sistema termodinámico fuese bien engrasado. No dejaba de ser un precio razonable para garantizar la durabilidad mecánica.

La cuestión es que allí estábamos todos, en la plaza del ayuntamiento de Segovia, cuando las gentes del lugar se estaban desperezando y en poco tiempo comenzarían a inundar las calles y, lo que es peor para nosotros, nos dificultarían un poco la salida para buscar nuestro siguiente destino.

Colocamos la Honda de Gabi dentro de la furgoneta y Olga pasó con nosotros a la parte delantera. Conducía José Ángel y Fernando intentaba descansar en el improvisado zulo de la trastienda. Al salir de la ciudad vimos que Diego y Adrián estaban parados en la cuneta con sendos problemas en sus Vespinos. Hablamos un momento con ellos y parecía que tenían la situación controlada, nos despedimos deseándoles buen viaje de regreso para ellos y final feliz para lo nuestro, de su parte. Seguramente solventarían sus contratiempos sin dificultad, no nos llegaron noticias.

La aventura iba a destapar una jornada muy agradable. Unos kilómetros más adelante alcanzamos a Gabi sobre la GL. Avanzaba a buen ritmo. Nos dijo que poco a poco iba entrando en calor y que todo iba perfecto. Naturalmente con los depósitos a tope en la moto, los pequeños problemas de entrada de gasolina desaparecían, era lógico que una corriente de fresco optimismo nos embargara a todos en aquellos momentos. La moto funcionaba, Gabi y Olga habían llegado con ganas y José Ángel conducía la furgoneta con total solvencia. Fue en ese momento, justo al adelantar a moto y piloto, cuando desde mi puesto de copiloto de la furgoneta pude hacer una de las fotos más bonitas de toda la vuelta, sobre todo muy representativa porque reflejaba el ánimo y las ganas. En esa foto



se ve a Gabi levantando el pulgar como prueba inequívoca de que todo andaba bien. Al mismo tiempo se puede apreciar una pequeña sombra de la moto que nos indica que el sol está muy cerca del horizonte, rodamos hacia él con una pequeña desviación “Este-Noreste este”. Acaba de amanecer hace muy poco, por lo tanto las cosas se presentan bien y volvemos a ilusionarnos con la posibilidad de recuperar tiempo perdido. El calorcillo que empieza a calentar a Gabi también lo hace con nosotros.

Otra curiosidad de la foto es la indumentaria que lleva Gabi. Va equipado de la manera que debe ir un motero. Lo que en otra situación alguien podría pensar que es un poco exagerada, aquí no. Otros relevistas también han ido preparados con sus cascos integrales y sus barbour de invierno, sabían lo que hacían. Digamos que esas vestimentas daban un grado más de seriedad a la aventura. Nunca sabes cuándo te va a hacer falta una prenda para sacarte de un apuro ante cualquier eventualidad, tanto climatológica, como accidental en la que una segunda piel te puede librar de desagradables arañazos. Ya lo dijo Augusto después de sufrir el accidente que le llevó a la cuneta en las cercanías de Jaén: *--me he confiado y no me he puesto las prendas que nunca me quito cuando monto en moto, sobre todo las botas, ahora lo lamento --*. Y por supuesto un casco, no vamos a redundar en el tema, pero es un aspecto muy importante por el que a veces se pasa de puntillas. Un buen casco integral, o yet, o mediohuevo, siempre que tenga un material fiable y, sobre todo, que esté bien abrochado, nos puede salvar la vida. ¿Hay algo más serio? Como mal menor nos protege de los molestos bichitos que circulan en rutas semejantes a las nuestras, del viento, del sol, del ruido y, por encima de todo, de los golpes inesperados... porque nunca son esperados. *(nota como una premonición: dos años después, el 23 de julio de 2010 tuvimos mi mujer y yo un accidente a 40 km/h. en una Vespa. El casco jet que llevaba me salvó la vida, a pesar que en el impacto contra el asfalto se agrietó y yo*

quedé inconsciente. Sin él hubiera sido imposible salvar la vida. Mi mujer también evitó un golpe en la cabeza con su casco. Nunca hubiera imaginado que algo así me podía pasar en circunstancias tan tontas).



Nuestro amigo Luís Barato, con su descapotable histórico, se unió a la comitiva nuevamente. Luís ya había participado en el tramo Toledo-Ciudad Real como relevista. Su entusiasmo le llevó a abordarnos cuando la vuelta regresaba al centro de la península después de visitar Andalucía por segunda vez, nos acompañó toda la jornada.

La situación mejoraba por momentos hasta el punto de que casi olvidamos los incidentes de la última noche. Esto es aventura para todo, lo bueno y lo malo, siempre que lo malo no sea realmente grave, que era en lo que poníamos mayor empeño.

Gabi iba a entrar por la puerta grande de los relevistas, los 211 kilómetros que tenía su tramo los iba a recorrer en un suspiro, que se dice pronto. Seis horas era lo que teníamos anotado en nuestro rutómetro para esa etapa. En Segovia debíamos haber hecho la foto a las 17:30 del viernes, y realmente la hicimos a las 06:30 del sábado. El retraso en esos momentos era exactamente de 13 horas. Al terminar la etapa en Soria la cosa había mejorado bastante, la previsión era llegar a las 02:00 del sábado, y gracias al esfuerzo de nuestro relevista se hizo a las 11:50, lo que significaba que el retraso se había reducido a 9:50 horas. Gabi sacrificando cualquier parada había conseguido ganar 3 horas y 10 minutos, se perdió incluso el almuerzo que preparamos con vituallas traídas desde Castellnovo por José Ángel. Allí nos relajamos los cinco elementos restantes de la comitiva que no andábamos sobre la moto: Fernando, José Ángel, Luís, Olga y yo mismo. Si hubiésemos sido quince personas para ese banquete, seguro que nadie hubiese terminado con hambre, había de todo.



Cuando terminamos de dar cuenta del almuerzo, nos pusimos nuevamente en marcha. Le pedí a Luís que me invitase a subir en la parte trasera de su descapotable, a ver si me despejaba un poco. Nunca había hecho un trayecto tan largo en un coche de este tipo, menos aún en uno histórico. Que por cierto, de no ocurrir ningún contratiempo, será el vehículo que me acompañará, con Luís al volante, en la nueva singladura de la

Bella Durmiente..., pero eso es otra historia que está por venir.

Circulábamos a buen ritmo. Aproximadamente fueron 90 kilómetros los que recorrimos Luís y Olga en los asientos delanteros y yo en el de la suegra, detrás. El descapotable es un Hillman Minx convertible, coche inglés de 1.600 cc., con sistema *over drive* usado en algunos deportivos de la época. Seguro que Luís nos explicaría estupendamente en lo que consiste este sistema de *over drive*, pero a grosso modo puedo comentar que es una especie de reductora de marchas, un mecanismo que permite quitar algún diente en la relación de cambio, de manera que el motor pasa a trabajar a más revoluciones, o lo que es lo mismo, aprovechando más su potencia en el momento que lo necesitamos. Lo más parecido en las motos es lo que denominamos “tirar de embrague”, aunque no es lo mismo, su efecto es similar. Sobre éste y otros temas parecidos estuvimos conversando durante algunos kilómetros, al final, aunque como todo el mundo sabe, los asientos traseros de los deportivos no están pensados para el confort, me venció el cansancio y deje mi vida en los brazos de Morfeo hasta la llegada a Soria, allí desperté.

En la puerta del ayuntamiento cumplimos con la rutina de la foto. Ya estaba allí nuestro siguiente relevista Carlos Naranjo. Nos despedimos de la mayor parte de las personas de la comitiva. Gabi y Olga habían cumplido la primera de sus etapas, habría más, y Luís iba a regresar a Madrid. Nos quedábamos Fernando, José Ángel y yo con Carlos.

Bajamos de la furgoneta la moto de Gabi y en su lugar metimos la trail de Carlos, que creo que era una 400 4t. En ese momento



revisamos el estado general de la Vespino, muy por encima. Nos sobresaltó observar que el depósito auxiliar goteaba gasolina justo por la junta del grifo. Era difícil solventar la situación debido a la imposibilidad de sujetar la tuerca que fija el grifo desde el interior del depósito. Por suerte, un leve movimiento de apriete fue suficiente para impedir que continuara la pérdida. También es cierto que a esas horas el calor era sofocante y las juntas del grifo estaban dando el máximo de ellas

mismas.

Al ponernos nuevamente en marcha reanude lo que me llevaba entre manos con el dios del sueño que gustoso volvió a acoger en su seno. Es por eso que poco puedo decir de los 106 kilómetros que Carlos recorrió hasta la capital riojana, buena noticia donde las



haya, sencillamente por estar libre de incidentes.

A través de las fotos que me han ido llegando si que puedo constatar que además del calor y los kilómetros, la Bella Durmiente se tuvo que enfrentar a una dificultad añadida, el paso del Puerto de Piqueras. Este puerto debió suponer una dura reválida para la resistencia del motor

debido a las condiciones de calor a esas horas. Carlos conocía perfectamente las carreteras de la zona y, además, nos comentó que esto de las motos ha formado parte de su vida, por todo ello no es de extrañar que tratase con mimo a nuestro pequeño motor aventurero y dosificase sus posibilidades durante el duro trayecto.

En el centro de Logroño desperté de mi sueño y salí al exterior para respirar aires con menos octanaje. El calor era posiblemente mayor que horas antes o al menos así me lo parecía a mí. Por necesidad imperiosa todos buscamos alguna de las escasas sombras del lugar, para soportar mejor el poco tiempo que estuvimos esperando la llegada del binomio Carlos-Vespino.



Nos estábamos mal acostumbrando a edificios consistoriales sobrios, de manera que cuando me dijeron que el que teníamos detrás albergaba el ayuntamiento de Logroño, me sorprendió. Su rectilínea construcción era novedad para lo que llevábamos visto hasta el momento.

También nos estábamos mal acostumbrando a la puntualidad de los relevistas y a la ausencia de problemas serios. Era evidente que a pesar de lo que llevábamos a la espalda, tanto la moto como Fernando y yo, empezamos a creer sin fisuras que el éxito de la primera

vuelta a España no-stop estaba al alcance de la mano. Era cierto pero todavía no habíamos hecho suficientes méritos para ello, el limón aún tenía ácido en su alma y se le podía estrujar más.

Enrique Pereda estaba listo para tomar el relevo. Había acudido a Logroño con su propio equipo de asistencia. Pido perdón por no nombrar a la chica que le acompañó porque me perdí el momento de las presentaciones, aunque imagino que se trataba de su esposa o novia. Espero que alguna vez nos saque de dudas. También llegó con ellos unos dulces de avituallamiento deliciosos. Dicho esto, el caso es que en las próximas horas, cerca de tres, las teníamos a nuestra disposición para llegar hasta el corazón de Burgos. Bajamos la trail de Carlos de la furgoneta y en pocos minutos abandonamos la capital de la comunidad autónoma que abandera una de las mejores zonas vinícolas del mundo. Lástima que en nuestro programa no estuviese escrito y subrayado “catar vinos”. En su lugar empleamos ese dinero en algo más necesario, gasolina y gasoil. Otra vez será lo del vino.

El sol en todo lo alto no nos daba tregua. El aire acondicionado de la VW trabajaba a buen ritmo. La carretera no llevaba mucho tráfico. En un momento dado alguien comento, es posible que fuera yo, lo bien que nos vendría un bañito en un arroyo de aguas cristalinas, frías. Dicho y hecho. Pasábamos en aquellos momentos por la ciudad de Nájera, en la misma carretera íbamos a atravesar un puente que suponía una

elevación en la calzada. A izquierda y derecha del puente se perdían en la distancia sendas masas boscosas de árboles de ribera. Uhmhhh, ¿será, o no será? nos preguntamos. Justo en lo alto del puente, los tres ocupantes de la furgoneta estiramos el cuello para ver lo que atisbábamos..., ¡siiiiii..., era un río de aguas claras y supuestamente frías, tal como lo estábamos deseando instantes antes!. No lo dudamos, dimos la vuelta y buscamos un lugar adecuado para acercarnos a la orilla del agua. Un pequeño rincón donde darnos un baño sin molestar a nadie, ni que nadie nos molestase a nosotros.

Hacía mucho que no nos dábamos una buena ducha, Fernando y yo desde Conil de la Frontera en Cádiz, en casa de Nacho.

Dejamos la furgoneta junto a la orilla con el portón trasero abierto de par en par. Llevábamos bañadores pensando que los íbamos a usar en muchas ocasiones, aunque la que íbamos a disfrutar en breves momentos sería la única, algo es algo. El agua se veía limpia y clara, algún pececillo nadaba entre las hiervas. Todo invitaba al chapuzón. A pesar de lo fría que estaba el agua, nuestro cuerpo no tardó en acostumbrarse a la temperatura, qué alivio...

No estuvimos mucho tiempo chapoteando en las aguas del río Najerilla, teníamos una cita en Burgos que no entendía de esperas, ni de impuntualidades. A pesar de todo tuvimos tiempo de dejar entre aquellas frías aguas un poco del cansancio acumulado, suciedad y calor. A cambio nos cargamos de algo muy provechoso, optimismo y ganas de seguir adelante.

Mientras nos vestíamos con ropas limpias, fuimos dando bocados a una “torta” que nos había preparado la mujer de José Ángel, riquísima. Ya digo, este chico es un portento en preparar pic-nic, la intendencia es lo suyo, naturalmente suyo y de su mujer Amparo, naturalmente. En ello estábamos cuando alguien me inmortalizó hincando el diente a la “torta” en algo que a partir de ese momento y después de aparecer la imagen por el foro, todo el mundo la conoce como el “bocado”. Lo cierto es que al verme me acuerdo del experimento del perro de Paulow.

Energías renovadas es lo que llevábamos al pisar de nuevo la carretera que nos llevaría hasta Burgos. Poco tiempo había pasado cuando recibimos la llamada de Gonzalo Fernández que ya estaba esperándonos, era el siguiente relevista. Al decirle la distancia que nos restaba para llegar a la capital y que seguramente la moto andaba un trecho por delante, nos sugirió venir a nuestro encuentro en sentido contrario. Durante unos minutos se sembró la confusión, no sabíamos si realmente la Vespino nos había adelantado o iba detrás nuestro, si Gonzalo se había cruzado ya con nosotros y no nos había reconocido... bueno, fueron unos instantes de desconcierto que pasaron rápido para volver nuevamente a la normalidad.

Llegamos al mismo centro de la ciudad donde nos esperaba el padre de Enrique, que a la postre iba a ser el corresponsal del periódico local que nos iba a colocar el correspondiente artículo en la edición del día siguiente. A los pies mismos de la catedral, en una concurrida plaza, inmortalizamos nuestro paso por la capital burgalesa. Tampoco aquí tuvimos problemas para acceder, tanto con la moto, como con la furgoneta, incluso con el coche que Gonzalo había traído al encuentro. Bastó unas pequeñas explicaciones al agente de policía de turno para que el paso nos fuera

franqueado sin más. A pesar de las prisas por volver a la ruta con el siguiente relevo, todavía tuvimos ocasión de mantener una animada charla en medio de la plaza, sobre todo porque el padre de Enrique también es un gran aficionado a las motos y Gonzalo es un consumado Vespintero de largas distancias, ya que años atrás se marcó un viaje que le llevó a atravesar la península en pocas horas.

Nos despedimos de los Pereda y de la impresionante catedral para poner rumbo al siguiente objetivo, Palencia. Gonzalo resultó ser un tío previsor. No solo había conseguido abrirnos paso hasta el mismo centro de Burgos, sino que haciendo buena la teoría de que el camino más corto es la línea recta, él lo iba a aplicar. Ya hemos dicho que en España las normas de circulación nos da la sensación de que se aplican de manera diferente en cada sitio. Pues bien, Gonzalo se puso en contacto con la Jefatura Provincial de Tráfico para preguntar si podía circular con un Vespino por el arcén de la autovía que une Burgos con Palencia. La respuesta fue afirmativa, de manera que la cosa iba a ser de lo más sencillo. Yo me subí al coche de Gonzalo y José Ángel y Fernando lo hicieron en la furgoneta. Seguimos a Gonzalo y a la Bella Durmiente hasta enfilarse la autovía, entonces les adelantamos y nos detuvimos a comer algo en el primer restaurante que



encontramos. La Vespino y su jinete siguieron camino.

No fue mucho el tiempo que nos entretuvimos, porque ya habíamos escarmentado con el refrán de *—si quieres ver a tu amigo andar, párate a descansar...*— y sabíamos que a 40 kilómetros por hora también se hace mucho camino.

Gonzalo había estado esperando nuestra llegada muchas horas. Incluso había retrasado un día la partida hacia Alicante de vacaciones por esperar nuestro paso y cumplir con su compromiso en la vuelta. De manera que en cuanto terminase su tramo se iba a marchar directamente hacia las tierras levantinas, donde le esperaba su familia. Todo lo que necesitaba ya lo llevaba en el coche, era cuestión de un ratito sobre la GL.



Como habíamos supuesto, la ventaja que nos sacó Gonzalo nos hizo pensar una vez más en la posibilidad de habernos equivocado de ruta, pero eso no era posible, a Palencia se llegaba



precisamente por donde nosotros íbamos, la línea recta. Así era, a lo lejos distinguimos la inconfundible silueta donde destacaba el amarillo fosforescente del chaleco de seguridad que nos regalaron los chicos de Sprint, que aprovecho para decir que siendo una empresa de servicios hosteleros de Segorbe, se volcaron con nuestro proyecto ofreciéndonos su apoyo, tanto para la reunión de Vespinos, como para la misma vuelta. Entre otras cosas nos proporcionaron dos chalecos, uno para el día y otro acolchado para la noche, en cuya parte trasera se podía leer con claridad “Vuelta a España en Vespino”. Este último, el acolchado, vino muy bien a algunos relevistas para soportar las horas más frías.

Como decía, a lo lejos y gracias al chaleco, pudimos distinguir la figura de Gonzalo sobre la Vespino. Le dimos alcance, le adelantamos mientras le hacíamos una foto y le esperamos más adelante, justo a las puertas de la capital. Eran las últimas horas de la tarde y el tráfico era bastante denso. A pesar de ello no tuvimos problemas para llegar al centro de la ciudad después de detenernos en un área de servicio de la autovía para cargar combustible, cosa que no pudimos llevar a cabo porque estaba cerrada.

El ayuntamiento se encuentra en una pequeña plaza, en una zona peatonal también bastante concurrida, donde a aquellas horas la gente inundaba las mesas de las terrazas de los bares para aliviar los últimos calores de la jornada, o sencillamente porque es lo que apetece. La moto se coló sin problemas hasta la misma puerta del ayuntamiento. Previamente, una vez más, habíamos explicado a dos agentes que vigilaban las inmediaciones cuál era nuestra intención, que además llevábamos dos vehículos que necesitábamos estacionar por las inmediaciones el tiempo necesario para hacer la foto y seguir nuestro camino. De igual modo que en Burgos, nos franquearon el paso y, además, nos dijeron que tanto el coche como la furgoneta, los podíamos dejar el tiempo que necesitásemos en los aparcamientos reservados a las autoridades municipales. Se lo agradecemos enormemente y así lo hicimos. Eso facilitó mucho las cosas porque de lo contrario hubiera sido imposible llegar hasta el mismo consistorio. Desde donde dejamos los coches hasta la misma puerta del ayuntamiento apenas distaba 50 metros, el trasiego de papeles, máquina de fotografiar, gasolina para reponer y demás enseres para el nuevo relevista transitaron de un lugar a otro con suma facilidad. También pasó a la furgoneta el paquete de repuestos que Kiqu hizo llegar por correo urgente desde Barcelona hasta las manos de Gonzalo.

El trámite de cambio de relevista fue tan rápido como siempre, mejor dicho, como siempre que tuvimos la suerte de llevar todos los vehículos justamente al punto de destino. He de mencionar, por si no lo he hecho hasta ahora, que en cada relevo llevábamos a cabo, además de la foto con el cartelito del nombre de la ciudad, también el nombre del relevista que llegaba hasta allí, la hora de llegada y los kilómetros acumulados. Por otro lado hacíamos la entrega de un certificado acreditativo en el que se mencionaba a la persona que había concluido su relevo. Esos certificados estaban previamente firmados por Francesc Garí (kiqu), como representante máximo de vespinos.net. Francisco González Motos como presidente de Motocicletas Clásicas de Valencia (Moclava), y por mí mismo como... yo qué sé. También en ese momento, a instancias de la compañía aseguradora, se firmaba un documento en el que yo, como propietario de la Vespino y tomador del seguro de la misma (como ya he dicho, el seguro nos proporcionó gratuitamente *Eurolloid*, correduría de seguros para motos, a través de su director y también relevista, Enrique Echezarreta), daba permiso a cada uno de los relevistas para hacer uso de ese vehículo en concreto. Por otro lado, el relevista de turno firmaba el mismo documento acreditando y responsabilizándose de, en primer

lugar, poseer el permiso o la licencia para poder conducir el Vespino, no tener ningún impedimento físico o psíquico que le impidiese igualmente conducir la moto y, por último, que en caso de darse circunstancias especiales en las que la cobertura del seguro no se hiciese cargo de daños o consecuencias no previstas, que esa persona no ejercería procedimientos judiciales ni reclamaciones contra el propietario del Vespino, es decir, contra mí.

La cuestión es que allí, frente a la puerta principal del ayuntamiento de Palencia llevamos a cabo una vez más los trámites de cambio de relevista. Nos despedimos de Gonzalo hasta la próxima; ya podía dirigirse hacia Levante a tostarse en la playa junto a las cálidas aguas del Mediterráneo, nosotros nos quedaríamos unos días para conocer la zona norte del país. En su lugar fue José Ángel Báguena quien se colocó el chaleco fosfi para entregar las últimas reservas de energía en su merecido tramo. Unos 50 kilómetro. Hacía bastante más de 30 horas que había salido de su casa en Castellnovo y no había descansado ni un instante.

En la foto José Ángel y Gonzalo con la Bella Durmiente frente al ayuntamiento de Palencia.



Antes de salir de la plaza, cuando todo estaba listo, ocurrió una cosa curiosa. Desde dentro del ayuntamiento salió un policía municipal que no era ninguno de los que habíamos visto anteriormente. Como nos dimos cuenta que se dirigía hacia nuestra posición a paso vivo pensamos que venía a llamarnos la atención por tener la moto parada en medio de la plaza, en un lugar donde los vehículos no pueden circular o vete tú a saber qué plato habíamos roto. Pero cuál fue nuestra sorpresa cuando el hombre nos dijo que venía a saludarnos porque nos había visto por la televisión y le alegraba que ya anduviésemos por su ciudad. Nos dio la enhorabuena y nos deseó un feliz viaje... --pues muchas gracias, hombre...--.

MI PEQUEÑA AVENTURA DENTRO DE LA GRAN AVENTURA. (José Ángel Báguena)

Hola de nuevo, ahora ya han pasado varias horas, y ya me he recuperado, además por cuestiones de trabajo, no había podido escribir antes, pero aquí os narro como fue mi experiencia en el acompañamiento de la BELLA DURMIENTE, por las carreteras españolas.

Me puse en marcha, el Viernes 1 de agosto, no sin antes llamar a Valentín, para preguntarle si necesitaban algo, me dijo que les llevara unas herramientas, me paso por una ferretería de Segorbe, las compro y por fin salida, a las 12'00 del medio día. Un paseo hasta Ávila, total 525 Km., donde llego a las 18 horas aproximadamente, en ese momento llamo a Valentín y me informan que tardarán en llegar ya que circulan todavía por tierras extremeñas, llevan aproximadamente unos 8 horas de retraso, por la avería de Sevilla. ¡Nada!, pues vueltita rápida por Ávila, para ver un poco el interior de las murallas, y después al coche, estacionado junto a la estación para el regreso, a intentar dormir un poco, antes de que lleguen, el día de mañana puede que sea duro, y no los espero hasta las 4 de la mañana del sábado. Con el cansancio del viaje y un

poco de nervios por la inminente llegada de la comitiva, no puedo pegar ojo, solo consigo dar vueltas sin parar en el asiento del conductor del Focus.

¡Bueno al grano! Las 2 de la mañana del sábado, recibo una llamada de Valentín, me incorporo inmediatamente, deben haberse adelantado!, si, habían recuperado un poco, pero me dejan helado cuando Valentín me informa que llevan una hora en Ávila, pero han sufrido un accidente con el furgón, me tranquiliza diciéndome que no han sufrido lesión alguna, y el furgón con pocos daños puede continuar marcha. Le digo donde me encuentro y momentos después me están recogiendo, nos desplazamos al Ayuntamiento de Ávila y allí se encuentra Ricardo, que trajo a la Bella desde Salamanca con su familia, Adrián y su amigo compañeros que se encargarán de conducirla hasta Segovia, las fotos de rigor entrega de diplomas, y la Bella parte para Segovia, acompañada por otra vespino, momentos después partimos con el vehículo de apoyo, tras subir el vespino de Adrián al furgón, para su regreso.

Llegada a Segovia, recorrido por la ciudad hasta el Ayuntamiento, curioso, no vimos el acueducto, allí se encuentra Gabriel, con su mujer que han llegado en moto, fotos, diplomas y la Bella sale de Segovia rumbo a Soria, bajamos la vespino del compañero de Ávila y tras subir la moto de Gabriel en el Furgón, partimos camino Soria, a la salida de Segovia, desde lo alto nos contemplan los tripulantes de dos impresionantes globos aerostáticos, bajo los que pasamos. Además en una rotonda se encuentran Adrián y su amigo con problemas en uno de los vespinos que llevan, bujía o paso de gasolina, espero que pudieran continuar marcha hacia su casa ya que les quedaban unos 100 kilómetros. Vaya que fresquito hace por las tierras castellanas, el termómetro marca 13 grados. A los pocos kilómetros se incorpora a la caravana para darle color, Luis con su descapotable de época, este hombre es un fenómeno, paramos en la gasolinera y la mujer de Gabriel se monta en el coche. Más adelante Valentín prueba también la sensación de viajar en un descapotable de época. Mientras tanto Gabriel, está sufriendo el fresquito del lugar a bordo de la Durmiente, aunque viste mono de moto. La Bella está en buenas manos, y el furgón de apoyo junto con el descapotable de Luis realiza una paradita para reponer fuerzas llenando un poco el estomago, Fernando sale en las fotos con cara de hambre, pero para tranquilidad de su familia él come mucho. Es un chaval fantástico, estaba con las pilas a cero, por dormir y comer poco, durante tantos días, pero no le he visto poner mala cara a nadie, durante todas las horas que compartí con ellos, incluso atendía las constantes llamadas de teléfono con una cordialidad propia del mejor comercial. Si algún día me paso por Benicarló con mi familia a comernos una buena tortillita de alcachofas, seguro que voy a visitarlo.

Llegada a Soria, allí esta Carlos, encargado de pilotar hasta Logroño, fotos diplomas y la Bella en ruta de nuevo, el furgón se entretiene un poco en bajar la moto de Gabriel y subir la gas gas de Carlos, y en marcha.

Tras pasar por el puerto de Piqueras 1710 m., llegamos a Logroño donde espera Enrique, para llevarla hasta Burgos, fotos, diplomas y la bella parte. En el furgón de apoyo quedamos bajando la moto de Carlos para su regreso a Soria, después emprendemos la marcha. La bella está funcionando todo el día como la verdadera máquina que es, ni un problema. Al pasar por Nájera, ¿que vemos?, ¡el rio Najerilla!, buena ocasión para el aseo personal del personal de apoyo, parada y chapuzón, ¡bajaba como con cristales de hielo!, pero se agradece el fresco, después de tanto

tiempo sin ver el agua más que dentro de la botella de beber. Después de secarnos, se produce el famoso bocado de Valentín al bizcocho que nos preparó Amparo, lo he visto en alguna foto incluida en el foro.

Paso por Santo Domingo de la Calzada, momentos para compartir ruta con un sinfín de peregrinos en bicicleta y caminando que se dirigen hacia Santiago.

Llegada a Burgos, impresionante la catedral, prensa local, fotos, diplomas y Gonzalo, recoge el testigo para pilotar hasta Palencia, Valentín conduce el turismo de Gonzalo para su regreso a Burgos, tramo de Autovía por el que permiten circular con ciclomotores, según se informó el propio Gonzalo, sin problemas con la Bella.

Llegada a Palencia, son las 21'30 horas más o menos, ahora me toca a mi coger el relevo hasta Valladolid, me encuentro un poco nervioso, como con gusanillo en el estomago, fotos diplomas, me pongo el chaleco reflectante, el casco y parto a lomos de la Bella dirección Valladolid, a la salida de Palencia paramos en una gasolinera a repostar, llenamos todos los depósitos y continuamos, seguimos por la misma autovía por la que llegamos a Palencia, se hace de noche por el camino y llegamos sin problemas a Valladolid, donde de nuevo se encuentra Gabriel para recoger el testigo, dirección a Zamora. Foto frente a la catedral de Valladolid, diploma y la bella parte del lugar. Después la furgoneta de apoyo, me traslada hasta la puerta de la estación de Valladolid-Campo Grande. Donde me despido de Valentín y de Fernando, y termina mi pequeña aventura junto a la Bella Durmiente.

Después vendrá, la larga noche de la estación, el regreso a Ávila en tren, la recogida del focus, los 525 kilómetros hasta casa, y la llegada a las 19'00 horas del domingo, pero eso es otra historia....

Espero no haberos aburrido mucho, y a vosotros Valentín y Fernando, gracias por haberme permitido disfrutar de estas 24 horas tan emocionantes. ANIMO!, QUE ESTO YA ESTÁ CASI CONSEGUIDO.

Ya anocheado, José Ángel y la Bella Dumiente rodaban delante de nosotros. Fernando y yo estábamos solos nuevamente en la VW. Era Valladolid la capital que nos esperaba ahora. En aquellos momentos hubo entre nosotros un silencio cómplice, ninguno de los dos dijo nada, pero seguro que pensábamos lo mismo. Era mucho lo que llevábamos encima y mucho lo que nos faltaba. La jornada había ido de la mejor manera que podíamos esperar, todo estupendo. Sobre el papel lo que venía a partir de ahora debería ser, como mínimo, tan bueno como lo de hoy, pero ¿qué pasaría si volvía a fallar otro relevista, cuándo descansaríamos? Evidentemente la respuesta era sencilla, deberíamos parar hasta recuperar las fuerzas necesarias para seguir.

El cansancio que habíamos alcanzado no nos permitía prescindir de ninguno de los relevistas futuros. Sabíamos que en Galicia no habría fiascos porque habíamos hablado con la gente de allí, con Vicente Miralles, con Kike y con Lolo. Se hacían cargo del retraso acumulado sin objetar nada, es más, manifestaron que no tenían inconveniente en cumplir su labor dónde y cuándo fuese. Eso era un alivio puesto que Galicia suponía un problema para nosotros. En un principio, cuando preparábamos las rutas, alguien que dijo ser presidente de un motoclub de aquella zona, se puso en contacto con nosotros, se

ofreció para encargarse de toda Galicia y, además, de ponernos en comunicación con colegas de Asturias y Cantabria que también ayudarían en las rutas por aquellas carreteras. Después de aquello, por más que insistimos con correos electrónicos y llamadas a través del foro de Vespinos, que fue por donde nos habíamos comunicado, nada más se supo. Suerte que al final pudimos solucionar el problema en Galicia y, con los gregarios de lujo, Gabi y Olga, gran parte de Asturias y algún tramo más que comentaré cuando lleguemos a él.

Los escasos 50 kilómetros que separan Palencia de Valladolid los transitó José Ángel sin ninguna dificultad, a pesar de las horas que llevaba en marcha y que sin duda significarían un buen premio y un broche final adecuado a la ayuda que nos prestó durante toda la jornada. Visto ahora, ante el ordenador, con la tranquilidad que supone que todo haya acabado relativamente bien, no puedo evitar pensar en las personas que llevados por cualquier impulso, no importa cuál, decidieron unirse al proyecto que promovieron para la mayoría de ellos unos desconocidos, sin saber siquiera si la cosa iba en serio. El caso de José Ángel es un poco diferente. Él estuvo presente en la reunión de Vespinos de Vall de Almonacid, aunque de forma anónima estuvo allí y vió de primera mano lo que estábamos preparando. Pero insisto, en ningún momento se dirigió a nosotros para manifestar su intención de participar en algún relevo. Fue después, ya puestos en faena, mientras leía en el foro los apurados que estábamos en ruta, cuando decidió colaborar con nosotros. No lo dudó, cogió su coche particular y vino hasta Ávila desde Castellnovo, a 600 kilómetros.

Ahora ya estaba a punto de terminar su colaboración, las fuerzas ya le pedían tregua. A las 23:00 estábamos haciéndole la foto de testimonio ante el ayuntamiento de Valladolid, exactamente 7,5 horas más tarde de lo previsto, seguíamos recuperando tiempo. Si en Soria el retraso era de 9 horas y 50 minutos, eso significaba que le habíamos recortado a las previsiones del rutómetro otras 2 horas y 20 minutos. Ya habíamos recorrido 4.250 kilómetros y pensábamos equivocadamente que la cosa estaba hecha, no podíamos evitar ser optimistas.

En el foro Fernando rememora y comenta:

SÁBADO 2 DE AGOSTO DE 2008

Ayer lo comentamos Valentín y yo: parece que hace un mes desde que llegamos a Ávila.... y es que al final se pierde hasta la noción del tiempo.

Un inicio del día trágico era lo que nos esperaba. Poco después de las dos de la madrugada, estábamos enfilando las calles que dan acceso al casco antiguo de Ávila cuando de repente nos enviste un coche por delante provocando un fuerte accidente.

Para “suerte” nuestra la furgoneta queda intacta del golpe (solo se descolgó la matrícula del parachoques), no obstante, no podemos decir lo mismo del coche que causó el accidente (quien vea las fotos podrá juzgar por sí mismo)

Un poco aturdidos por lo ocurrido, y tras retrasarnos hasta casi dos horas respecto a lo previsto, por fin llegamos a la plaza del ayuntamiento donde espera Adrián para hacer la siguiente etapa.

Hay que resaltar que Adrián estuvo acompañado por un amigo que le escoltó con un segundo vespino (hasta el momento, el único vespino que nos a escoltado.... Curioso siendo una vuelta en vespino, ¿no?)

Pero antes de seguir con nuestro viaje hacemos una parada para recoger a José Ángel. Que grande eres maestro! Se mete entre pecho y espalda 600Km para ir a nuestro encuentro en Ávila, se chupa dos días como piloto del coche de apoyo, se marca el tramo en vespino Palencia - Zamora. Pilla un tren de nuevo a Ávila donde tiene el coche, y otros 600Km de carretera hasta su casa.... ¿Pero que come este hombre? Ah! Y por si fuera poco nos trae 2 bolsas y 1 nevera llena de comida!

Llegada a Segovia y cambio de relevista. Turno para SUPER-GABRIEL! No quiero ni imaginar que habría pasado con la vuelta si no nos hubiera ayudado. En caso de apuros (nos falla un relevista) una llamada y se persona donde le necesitan.

Gabriel, acompañado de su mujer Olga, nos solventa el tramo Segovia – Soria.

Por el camino, y para sorpresa del equipo de apoyo, recibimos la visita de Luís Barato (relevista del tramo Toledo – Ciudad Real). Nos escoltará hasta Soria y compartirá con nosotros un agradable almuerzo. Que reconfortante es ver el entusiasmo de gente como él, que tras su etapa, todavía sigue preguntando como andamos e incluso nos acompaña en algún que otro tramo

A media mañana, foto en el ayuntamiento de Soria, y sin tiempo que descansar ya tenemos a Carlos Naranjo para la siguiente etapa. Un sol de justicia y un puerto de montaña como es el Puerto Piqueras (más de 1700 m.) convierten el tramo en todo un desafío. Pero Carlos, acostumbrado a andar por la montaña, no se deja intimidar y sin ningún tipo de problema resuelve toda su etapa.

En Logroño nuevo cambio de relevo. Esta vez es Enrique Pereda quien nos aguarda en la plaza del ayuntamiento. Gran detalle el traernos un poco de comida y bebida. Son cosas que se agradecen muchísimo. Mientras el equipo de apoyo degusta los dulces que trajo Enrique, el vespino no se detiene y ya anda camino de Burgos.

A la llegada a la capital, foto de rigor, entrevista con los medios de comunicación y turno para Gonzalo Fernández.

La bella durmiente se está comportando como una fuera de serie! Gonzalo tiene pocos problemas con el vespino. En un momento se planta en centro de Palencia.

Turno para José Ángel, ya que no podía marcharse sin llevar antes el vespino.

Octaba jornada: Domingo 3:

El comienzo de este día nos iba a traer un pequeño contratiempo. Debido a un malentendido o quizás un cálculo equivocado de los tiempos, la hora de encuentro en Valladolid no quedó del todo clara, se perdió un largo rato esperando. Nada grave.

Una vez Gabi se acopló en su sitio sobre la moto, dispuesto para su segundo relevo, nos despedimos de él hasta dentro de unas horas en Zamora, que distaba algo más de 100

kilómetros. Eso nos proporcionaba entre dos horas y media y tres horas de margen que usamos para ayudar a José Ángel a buscar alojamiento y descansar durante la noche. Era muy tarde y no encontramos nada. Tomó la decisión de dar una cabezadita en la misma estación y tomar el primer tren con destino a Ávila donde había dejado su propio coche. Le quedaban otros 600 kilómetros de vuelta a casa por carretera.

Con Olga acompañándonos en la furgoneta, nos enfrascamos en la labor de alcanzar a la Bella Durmiente que en esta ocasión se había vuelto a introducir en una autovía. Era de madrugada y apenas había tráfico. Tardamos bastantes kilómetros en alcanzar al binomio hombre-moto, casi la mitad del recorrido, pero al final apareció a lo lejos, no había posibilidad de equivocación. El inconfundible chaleco amarillo fosfo reflectante delataba la presencia del aventurero, más si cabe por el reflejo de los faros de la VW. No cabe duda que ser vistos por los demás usuarios de la vía es fundamental para incrementar la seguridad.

Rodamos muchos kilómetros junto a Gabi alumbrándole la cuneta. No es que la moto llevara una luz de mala calidad, pero evidentemente no tenía la potencia de los faros de la furgoneta. Además, como el tráfico era tan escaso no había inconveniente en circular en paralelo con Gabi. En las pocas ocasiones en las que nos alcanzó algún vehículo por detrás, simplemente aceleramos un poco para no provocar ninguna situación de peligro por nuestra poca velocidad. Una vez éramos adelantados, levantábamos el pie del acelerador y aguardábamos que la moto nos diera alcance de nuevo para continuar la marcha en paralelo un trecho más. De ese modo llegamos a Zamora tras recorrer los 100 kilómetros que distaban desde Valladolid.

En Zamora continuaba la fiesta de sábado noche bien entrado el nuevo día, como en cualquier ciudad, como cualquier fin de semana. Conseguimos llegar hasta la misma plaza mayor con los dos vehículos. Había mucha gente de fiesta que iba y venía. Mi “socio” Alberto Navarro y M^a.Ángeles, su hermana, ya estaban esperándonos allí. Un coche de la policía nacional permanecía aparcado muy cerca de nosotros, pero en ningún momento hicieron intención en venir a llamarnos la atención por estar en aquel lugar, que lógicamente no teníamos permitido. Incluso después de la puesta en escena que supone sacar mochilas y paquetes del interior de la furgoneta para poder desembarcar por segunda vez la VFR de Gabi, que habíamos subido en Valladolid. Por el contrario, la gente que pasaba por allí se mostraba curiosa con lo que estábamos haciendo, incluso alguien nos dijo que nos había visto en televisión y se alegraba de que



hubiésemos llegado tan lejos. Esa frase nos comenzaba a ser habitual en cada parada.

La etapa que iba a comenzar Alberto tenía un interés especial para mí. Alberto no es motero y, de momento, no siente

especial interés por las motos aunque todavía hay posibilidades. Pertenece a ese reducido grupo de relevistas que simplemente se han acercado a nosotros para compartir una aventura, influenciados por alguien que sí está relacionado con el mundo de las motos y que se ha dejado contagiar por la ilusión que conlleva esta actividad. Yo mismo soy el responsable del contagio de este relevista, que en el momento mismo que conocí en lo que andaba metido con mis amigos vespineros, me pidió que le diese datos más concretos para tomar parte en alguno de los tramos. No solo eso, Alberto siguió desde ese momento cada uno de los pasos que dimos, bien a través del foro, la web o por conversaciones directas por teléfono. El caso es que ya trasnochó días atrás junto a los relevistas extremeños para recibirnos frente al ayuntamiento de Huelva. Ahora nos volvíamos a encontrar en el centro de Zamora.

Ya he dicho que Alberto no es motero, es un chicarrón castellano que no teme al frío. Siendo verano, pleno verano, se puede presuponer que si de algo hay que protegerse es del calor, cosa que no es del todo cierto. Sobre una moto siempre hay que protegerse también del frío, es más, posiblemente por no ser prudente se puede pasar más frío en verano que en invierno. La cuestión es que Alberto, haciendo caso a mis recomendaciones, se calzó un barbour Garibaldi, guantes, casco integral y salió a la carretera. A pesar de meterse de lleno en un mundo desconocido para él, no titubeó ni un instante, posiblemente porque la novedad de la indumentaria, la moto y lo extraño de calzar un casco integral por primera vez lo compensó con un conocimiento milimétrico del terreno que pisaba. Como a muchos otros relevistas, las horas de retraso trastocaron el aspecto del escenario de la etapa en el momento de su participación. De haber salido según el horario previsto en el rutómetro deberían ser las 19:00, tendríamos por delante cerca de dos horas y media de luz, lo suficiente para disfrutar del bonito paisaje que discurre paralelo a Portugal, a escasos kilómetros, y que nos aproxima a las tierras de los gallegos. Por esta vez no pudo ser, acababan de dar las 5 de la madrugada y el crono nos tomaba mucha ventaja, nada menos que 10 horas y 5 minutos.

Llegó el turno de un pequeño descanso para Fernando, que sin pensarlo desapareció en nuestro zulo de la trastienda. Yo me hice cargo de conducir la furgoneta y delante M^a. Ángeles conducía el coche con el que habían venido ella y Alberto desde Pumarejo de Tera, donde siempre pasan las vacaciones de verano. Entre tramos siguiendo a la moto y otros adelantándola y esperando, llegamos a La Puebla de Sanabria, que supone la puerta natural a Galicia desde el centro de la península, el filo del escalón con Castilla-León, al pie mismo de las portillas del Padornelo y La Canda que a su vez son dos gigantescos toboganes para acceder al macizo de Cabeza de Manzanera. Alberto acababa de concluir con éxito su etapa de 112 kilómetros. Al quitarse el casco nos mostró su sonrisa de satisfacción. Se lo había pasado bien.

Las primeras luces llegaron al centro de la población al mismo tiempo que nosotros. Vicente Miralles ya nos esperaba. Vicente también es un amigo y, a su vez, relevista especial. Es un valenciano de solera y convicción que encontró su media naranja justo al otro lado del país, por eso no es de extrañar que en esta época del año se encuentre en estas tierras. Vino desde Vigo para esperarnos. Estuvo pegado al teléfono y sufriendo los sueños del trasnoché que lleva la aventura. Pero Vicente es motero de toda la vida y sabe



que esto de las dos ruedas no es una ciencia exacta, que a veces hay que tener paciencia y que la satisfacción llega sola.

Allí estábamos todos sufriendo los fríos de la mañana. No puedo decir qué temperatura habría en aquel momento, si hacíamos caso de la sensación que sentía Alberto seguramente hubiéramos afirmado que los 0°C. no andaban lejos, pero eso era fruto de su cabalgada sobre la Bella Durmiente. Me atrevo a asegurar que habría entre 7 y 10 grados.

Vicente iba perfectamente pertrechado para no tener ninguna sorpresa, ni por el frío, ni por el viento, ni por el agua, ni por el calor. Esa experiencia es fruto de la previsión por haber sufrido en alguna ocasión alguna de esas inclemencias sobre la moto, por eso luego se le pone remedio por si acaso. No hay mejor escuela que el escarmiento en propia piel. Por eso se puso en marcha de inmediato seguido por su propio coche auxiliar conducido por su esposa. El punto de encuentro debía ser el centro de Orense unas horas más tarde. Mientras tanto Fernando seguía en el zulo y yo me despedía de mis amigos, confiando que nuestro próximo encuentro no distase tanto como el anterior. Eso sí, antes de partir de La Puebla de Sanabria nos acercamos a un horno próximo, que ya había abierto, para comprar alguna pasta y una hogaza de pan bien tostado con la que hacer buen cumplido al chorizo que nos trajeron M^a. Ángeles y Alberto, como el de Uña de Quintana que tanto disfruté en los años mozos.

Mientras Fernando se las veía con el dios del sueño, nos íbamos introduciendo en la zona húmeda de nuestro país, la grandeza de aquellas montañas verdes y redondeadas por millones de años de lluvia suponían un contraste frente a lo que habíamos visto en los últimos días. Casas con techos de pizarra, vacas pastando en las laderas, profundos barrancos y verde, mucho verde en contraste con inmensos bosques de eucaliptos. También de vez en cuando aparecían oscuras manchas que delataban pasados incendios. Poco tiempo después oí la voz de Fernando. Era la hora de hacer una parada para desayunar. Con Vicente y su pequeña comitiva habíamos acordado una población a una distancia prudente del inicio de su tramo, nos veríamos allí en el primer bar que encontrásemos, creo que era A Gudiña. Así lo hicimos, paramos en la entrada del pueblo en un lugar con un amplio aparcamiento junto la carretera para que Vicente nos viese cuando llegara a ese punto. Como tardaba pensamos que había tomado otro camino para llegar hasta allí, ya que durante los últimos kilómetros no nos habíamos encontrado con él.

Bajamos de la furgoneta y en el restaurante tomamos un enorme tazón de café con leche y unas pastas, sin perder ojo a la carretera. Permanecemos bastante tiempo allí, incluso llegamos a conversar con el dueño del local sobre nuestra aventura. Nos contó que tenía mucha afición a las motos y a los coches y que incluso había llegado a competir en alguna ocasión. Por un momento pensé en voz alta extrañándome por la tardanza de la llegada de Vicente cuando sonó el teléfono móvil, era él: -- *¿qué pasa, por dónde andáis?, hace rato que estamos aquí y no os vemos aparecer...--*. Vicente y su mujer estaban en el mismo pueblo que nosotros, pero en el extremo opuesto. Cuando nos dispusimos a pagar lo que habíamos tomado para ir al encuentro con nuestro relevista, el dueño del local nos dijo que no debíamos nada, que lo considerásemos una colaboración con nuestra aventura. Fue un detalle que le agradecemos sinceramente. Poco después salimos a la carretera.

Efectivamente, al otro lado de la población había una especie de área de servicio con gasolinera, restaurantes y tiendas de souvenirs. Conversamos lo mínimo con Vicente para proseguir la marcha. En esta ocasión me tocaba a mí ocupar el zulo que todavía no había tenido tiempo de enfriarse. Ni la más remota idea del tiempo que estuve alejado de este mundo porque Fernando me trajo de vuelta de inmediato. – *tenemos un problema gordo, el motor está bloqueado. Creo que lo mejor es no perder tiempo y cambiarlo por el de repuesto* – dijo. Parecía evidente, el motor no se podía hacer girar dando pedales. Todo hacía suponer que algo grave había provocado una avería que tenía difícil solución, pero cuál había sido realmente. Aunque la aventura no tenía plazo fijo de finalización, teníamos la ilusión de poder cumplir con los horarios previstos sobre el papel, en cierto modo estábamos peleando contra el crono, por lo que aquello era un contratiempo grave para nuestras pretensiones.

No perdimos ni un instante, en la misma cuneta, al sol, nos pusimos a desmontar el motor original para colocar en su lugar el de repuesto. La operación nos llevó cerca de una hora y media en la que hubo que cambiar de lugar de trabajo porque la mañana iba avanzando y el sol calentaba cada vez más. Por fin pudimos dar un par de vueltas de pedales para que el motor se pusiera rápidamente en marcha, pero ocurría algo extraño, el motor no respondía al dar gas, como si el cable del acelerador estuviese roto o desconectado. Por más que lo intentamos no hubo manera de conseguir que el motor acelerase lo más mínimo. Aguantaba el ralentí sin ninguna dificultad, un poco más ruidoso que el otro motor por culpa del escape, pero no se apreciaba nada extraño.

Intentamos ir descartando posibles problemas sin llegar a dar con la causa real. Probamos a cambiar el variador dejando nuevamente el que llevaba, el Varioplús del motor anterior. Probamos varias combinaciones de embrague, incluso llegamos a cambiar el carburador... nada. Al final, como siempre, se iluminó la bombilla de las soluciones: el problema era de lo más simple. El encendido que usamos, tanto en un motor como en el otro, incluso como el que llevábamos de repuesto, era el Motoplat rojo de 12 v., un encendido sencillo y relativamente fiable, al menos en este viaje no tuvimos problemas con él, salvo éste que estoy comentando, que más que un problema fue un descuido. Era lo siguiente: la bobina de alta lleva una conexión tipo faston, además del cable grueso que lleva la corriente de alta tensión a la bujía. Ese cable debe conectarse en el lugar adecuado para que todo vaya bien. Aquí residía el problema, lo habíamos localizado, la conexión no estaba bien hecha a pesar de que aparentemente estaba todo en su sitio. Sencillamente quitamos el cable, ajustamos el faston hembra con unos alicates y lo volvimos a colocar en su sitio... ¡qué alegría, el motor revivió como por arte de magia...

Vicente y su mujer, haciendo acopio de mucha paciencia, continuaron la marcha, pero como suele decir el refrán: --...*la alegría dura poco en la casa del pobre...* En este caso la casa del pobre éramos nosotros mismos y la alegría efímera, igual que el agua que caía al asfalto y rápidamente se evaporaba. Ya habíamos llegado a un extremo en el que lo único que nos apetecía era beber. El motor de repuesto apenas anduvo 10 kilómetros cuando empezó a dar problemas. No sabía qué pensar, ese motor lo había revisado personalmente pieza a pieza, incluso había rodado durante varios días por mi pueblo teniendo como único problema los desajustes en la caja de piñones, que hoy mismo, mientras escribo estas líneas, todavía no he resuelto. Pero lo demás iba bien, cómo era posible que en tan pocos kilómetros se haya averiado, si todavía no ha tenido tiempo de calentarse.

Había que tomar una decisión. Vicente y su mujer no podían esperar más, debían regresar a Vigo, de manera que sintiéndolo mucho, nos tuvimos que despedir de ellos. En los días siguientes mantuvimos conversaciones a través de teléfono, fue una lástima ese tropiezo.



Fernando y yo nos volvimos a quedar solos una vez más. El calor era insoportable y estábamos en medio de nada, ni siquiera de sombra, no había ningún rincón junto a la carretera que invitase a tomarlo como improvisado taller. Se había hecho tarde, tanto que no encontramos ningún restaurante donde poder mitigar algo, aunque solo fuese el hambre. Habíamos subido la moto a la furgoneta. Allí estaba la Bella Durmiente apoyada en uno de los laterales, dentro de la VW, vencida, pero todavía respiraba. Paramos al llegar a *Orense*

para hacer una foto de testigo con una panorámica de la ciudad al fondo, la palabra abandonar solo había pasado volando por encima de nuestras cabezas. Nos convencimos de que la Vespino únicamente estaba descansando, que todavía se podía intentar alguna solución, que era demasiado lo que habíamos padecido y mucha gente la que confiaba en el éxito como para abandonar a las primeras de cambio. Kike y Lolo, bicilíndrico en el foro, ya conocían la situación, ellos tampoco estaban dispuestos a dar por finalizada la aventura. Por eso, por las pocas energías que nos quedaban a Fernando y a mí y por las que traían los gallegos, seguimos con la idea de buscar una sombra donde poder trabajar y ver de qué manera solventaríamos la avería, pero antes había que valorar la situación con tranquilidad.

No tardamos mucho en parar, lo hicimos unos kilómetros al norte de Orense, en una pequeña área de servicio junto a la carretera. En esos momentos el sol ya estaba en lo más alto, lanzándonos con malicia su cálido aliento. El cuerpo no nos pedía comida, nos pedía algo fresco con la desagradable sensación de tener cada vez más sed, esa sensación que te impulsa a probar diferentes tipos debidas con el mismo resultado..., más sed.

Mientras tanto, mientras tomábamos posesión del lugar y ordenábamos trastos y cabeza, las llamadas al teléfono móvil no cesaban. Recuerdo que en un momento tuve que atender a varios amigos que se interesaron por saber cuál era la situación. Algunos habían hecho ya su relevo, otros confiaban hacerlo en las horas siguientes, todos pendientes de lo que ocurría. Mientras tanto, Fernando se entretenía desmontando la culata y el cilindro para ver si se veía algo y poder valorar la situación de manera certera. En ese momento fue Francesc Garí quien llamó: -- *¿cómo va la cosa, habéis encontrado algo...? por más que pienso no sé qué puede haber pasado y, la verdad, a tanta distancia no puedo ayudaros mucho. ¿No veis nada raro?--*

Dice de manera general la Ley de Murphy, que si hay alguna pequeña posibilidad de que algo inesperado ocurra, por remota que sea esa posibilidad, cuando menos te lo esperas ese algo ocurre. Por eso puedo afirmar que la Ley de Murphy debió crearse como auxilio para situaciones como ésta, ya que bajo ese sol socarrante, parados en las mismas puertas de Orense, yo, cogido al teléfono móvil y Fernando meneando la cabeza en actitud de “aquí está todo bien”, se hizo la luz... ¡¡MECAGÜENDIEZ...! No pude más que liberar un improperio que tuvo eco a través del teléfono móvil y que incluso sobresaltó a Fernando que todavía andaba examinado, sosteniendo entre sus manos el pistón, el corazón de la Bella Durmiente. No sé quién contestó antes a esa exclamación, si el mismo Fernando o Francesc desde Barcelona: --¿qué pasa, qué has visto...?--. A lo que les contesté con alivio: -- *Es el piñón de bicicleta, es el puñetero piñón de bicicleta que se ha roto en varios pedazos y ha desparramado las bolas por todas partes, ese ha sido el causante del bloqueo* --.

El motivo de la avería se pudo apreciar a través de la chapa de los mil tornillos, por un pequeño espacio que queda una vez desmontado el embrague. El piñón de bicicleta que se rompió en varios pedazos y a su vez motivó el bloqueo de la cadena hacía imposible mover los pedales en ningún sentido, nos indujo a pensar que el cigüeñal estaba bloqueado por alguna avería propia, algo letal. Por suerte, aunque se trataba de una avería que siempre es un inconveniente, saber a lo que nos teníamos que enfrentar resultaba un gran alivio. No era en absoluto grave. Lo peor, el tiempo que habíamos perdido y el que todavía nos quedaba por perder y, desde luego, todavía no lo sabíamos, pero a raíz de las múltiples operaciones de montar y desmontar, incurrimos en un error que nos incomodaría la marcha durante muchos kilómetros a partir de ese momento.



Kiqu desde Barcelona seguía sufriendo lo indecible por no estar con nosotros... otro gallo nos cantarí. Esto es lo que comentó de esos días:

Llegamos al domingo, antes de que se cumpla la semana completa y llegan la peor llamada, en boca de Fernando: "Oye. Estamos en Galicia y parece que el motor se ha gripado. No gira. Vamos a montar el motor de reserva" Bueno. Que le vamos a hacer. Me vuelven a llamar con problemas para poner en marcha el motor de reserva. Al final es una conexión. Yo no puedo hacer nada.

El motor de reserva no parece funcionar como es debido y optan por reparar el primero. Al desmontar el cilindro, se percatan de que no hay gripaje. Es el piñón de bicicleta que ha estallado y bloqueado todo. Se repara el daño y vuelven a la carga. Se ha perdido más de medio día y el motor de reserva no parece disponible. Además, empezarán problemas con las roturas de correas. He de tomar una decisión y estar con ellos, ya que el futuro de la Vuelta puede depender de ello.

Estaba acabando de montar el motor del prototipo para Guardiola. Su participación pendía de un hilo y tenía el tiempo muy justo. Sin dudar, el domingo por la tarde

renuncio a esa posibilidad remota y desmonto el motor del NL de mi hija y lo meto en una caja. Busco desplazamiento hasta Bilbao y encuentro un autobús directo. Allí voy. Fernando está agotado y Valentín necesita ayuda. Este último me comunica que va a llegar hasta el final, a Barcelona.

Acabábamos de descubrir la avería y también estaba con nosotros el siguiente relevista. Lolo había venido hasta allí con su madre, que a su vez había tenido que hacer encaje de bolillos para poder tener esas horas libres con las que acompañar a su hijo. Y no resultaba fácil puesto que la hora de llegada prevista había variado mucho en lo que llevábamos de jornada. También había pasado junto a nosotros Kike con su Guzzi 850 Lemans, una preciosa clásica transformada con aspecto de las de las pruebas de resistencia de principios de los 80, cuando las 24 horas de Montjuic eran una cita obligada para los aficionados. Kike no nos vio, pero un poco más tarde estaba también con nosotros, justo a tiempo para disfrutar todos juntos, a la sombra de unos árboles, de una riquísima empanada gallega, que había hecho ella misma, tal como nos hizo saber la madre de Lolo, nos supo a gloria. También había unas frutas típicas de Galicia. Unas pequeñas frutas de forma oval, con apenas tres o cuatro centímetros de longitud, que personalmente no había probado nunca. Resultaban agradables de comer, tanto que al final ocurrió como con las pipas, que no encontraba la última para echarme a la boca. Por nuestra parte, aportamos al banquete un chorizo de la Vega del Tera, que mis amigos Alberto y M^a.Ángeles habían traído la noche anterior, y la hogaza de pan que habíamos comprado en Puebla de Sanabria. Por la hora que era resultó ser una merienda, para Fernando y para mí era la primera ocasión de comer algo contundente desde no recordábamos cuándo. A pesar de todo, era la sed la que reclamaba más atención, por encima incluso del hambre.



Comimos y bebimos con brevedad, realmente lo que estábamos deseando era ponernos nuevamente con la moto. Había que sacar otra vez el motor auxiliar que llevaba puesto y colocar en su lugar el original que nunca debíamos haber quitado y que antes que nada había que reparar y dejar listo. Para ello Fernando y Lolo, que dicho sea de paso, es un tipo de lo mas resuelto en mecánica, se pusieron manos a la obra. Viendo lo rápido y bien que trabajaba ese nuevo equipo, Kike y yo nos mantuvimos como pinches de cocina, a recibir órdenes de los cocineros jefes. Cada uno aportó lo que hizo falta en cada momento, hasta tal punto de que el motor estuvo en su sitio y listo para arrancar mucho antes de lo previsto.

Todavía podíamos aprovechar cerca de una hora de la luz del sol, no más. Lolo tenía ganas de emprender la marcha, la Lemans de Kike estaba bien amarrada en el interior de la VW; esa fue una maniobra que nos habíamos aprendido al dedillo, la moto de Gabi subió hasta tres veces a ese lugar y otras motos también tuvieron el honor de probar el zulo. Fue el mismo Kike quien se puso a los mandos de la furgoneta mientras Fernando intentaba descasar. Por mi parte pedí permiso a la madre de Lolo para acompañarla en su coche, con la sana intención de dar una cabezadita aprovechando que en el coche la comodidad es inmensamente superior a la de los asientos de la furgoneta. Al final no hubo cabezadita, ciertamente la necesitaba pero a cambio, mientras adelantábamos y

esperábamos a Lolo y los otros acompañantes, en el coche mantuvimos una entretenida conversación hasta las mismas puertas de Pontevedra. Bien anocheado entramos en la ciudad, el trayecto me pareció cortísimo. Me resultaba curioso, cuando por la tarde conocimos a Lolo y su madre, la sensación que me dio es la misma que sentiría en otros momentos y con otras personas durante toda la vuelta, sobre todo si eran los padres y madres del relevista quienes acompañaban a sus hijos. Una sensación como de duda mezclada con desconfianza hacia nosotros, como pensando aquello de que cómo era posible que un tío como yo, a mis años, anduviera jugando con vespinillos y enredando a sus hijos en extraños retos, una sensación de gran distancia a pesar de que por edad estaba mucho más próximo a los padres que a los hijos. Pero por suerte, en todos los casos no fue más que una sensación, posiblemente un poco de timidez inicial hacia alguien que acababan de conocer. Imagino que Fernando también percibiría algo semejante aunque no lo comentamos en ningún momento porque la situación se diluía sola de inmediato. Incluso estoy convencido de que de haber tenido posibilidad de convivir unas cuantas horas más con aquellas personas, al final hubiésemos llegado a ser buenos amigos. En cualquier caso, la complicidad con nuestra empresa nos ha unido para siempre, quién sabe, es probable que en algún pequeño rincón donde se guardan las grandes aventuras sobre motos, tengan un hueco para nosotros. Por suerte la madre de Lolo y yo ya tenemos bastante adelantado para considerarnos amigos, tuvimos varias horas para charlar y, además, a pesar de ser casi coetáneos en nacimiento, ella pudo comprobar que mi espíritu tiene un crecimiento lento, próximo al que su hijo tiene ahora, por ese motivo las cosas son como son.

Curvas, subidas, bajadas, más curvas, más bajadas... no cabía duda alguna, estábamos en Galicia. Lolo, en apenas dos horas y media se plantó junto a la fachada del ayuntamiento de la capital, Pontevedra. Era tarde ya, posiblemente más de las 10 de la noche. Los 96 kilómetros desde Orense se hicieron en menos de dos horas y media. Todos estábamos contentos, Fernando y yo porque ante la incerteza de horas atrás, la moto seguía tan viva como el primer día. Lolo porque había cumplido su objetivo, su madre porque todo había terminado bien y Kike porque iba a comenzar su cabalgada, la más larga de toda la vuelta para un solo relevista de un tirón, bastante más de 400 kilómetros, que se dice pronto.



Antes de despedirnos de los últimos relevistas nos hicimos las fotos de rigor frente al ayuntamiento, lástima que las obras no nos permitieran colocarnos en un lugar más adecuado, sin embargo queda plasmado para siempre un lateral del edificio consistorial con la moto roja a sus pies.

En pleno centro de la segunda de las capitales gallegas que había que visitar, debatimos durante unos minutos el plan a seguir. Fernando y yo necesitábamos descansar por encima de todo. Seguir conduciendo en esa situación era poco menos que suicida, no lo íbamos a hacer. Kike tenía bastante claro el recorrido que iba a seguir, para eso es gallego practicante y motero. Pero antes había que salir de la ciudad y buscar algún restaurante que cumpliera dos condiciones: la primera que estuviera abierto y la segunda que nos quisieran servir algo que comer.

No solo eso, sino que además, a pocos kilómetros de la capital encontramos un hostel en el que además nos sirvieron una buena cena y también nos proporcionaron dos habitaciones para descansar algunas horas Fernando y yo, mientras Kike recorría el resto de la geografía de la Comunidad de las meigas.

Lolo nos había adelantado que la moto iba bastante bien, que en las subidas parecía fallar un poco y que vibraba algo. Kike, acostumbrado a lo que son vibraciones de verdad, no le dio mayor importancia. Fernando y yo nos preocupamos un poco, porque ruidillos sí habían aparecido, pero vibraciones no. En ese caso ¿por qué habían aparecido vibraciones? Eso lo averiguaría Francesc más de mil kilómetros después.

Cenamos mientras hubo espacio en el estómago. Bebimos vino *país*, joven, blanco-rosado, afrutado y con bastantes grados, semejante en la distancia a los estupendos albariños y ribeiros típicos de estas tierras. Todo eso porque no íbamos a conducir. Creo que ese fue, junto a una pequeña cañita en Badajoz, el único alcohol que probé en diez días. Siempre digo que a lo largo y ancho de España se puede hacer infinidad de viajes, de todo tipo. Los



prefiero sobre los lomos de una moto, que además no son incompatibles con los mejores de todos para un país con las características del nuestro, pero el mejor es el viaje culinario. ¿En qué rincón de España no podemos disfrutar de estupendos sabores, variedad de platos típicos, tapas, embutidos, salazones, dulces...? Pero este viaje es otra cosa, hasta hambre sufrimos en ocasiones. Pospondremos entonces lo de culinarios.

Novena Jornada: Lunes día 4.

Había pasado ya la medianoche, era más de la una de la madrugada, le llenamos los depósitos de gasolina a la moto y explicamos a Kike cómo debía hacer la mezcla en caso de necesitar más gasolina. Le proporcionamos el chaleco acolchado para la noche y el otro para hacerse más visible sujetándolo en torno al baúl trasero. No solo se iba a dar la gran panzada sobre la moto, sino que además lo iba a hacer en solitario, sin escolta. Valoramos la posibilidad de descansar los tres y salir de madrugada, pero él insistió en que se encontraba bien y se veía capaz de hacer todo el recorrido, que estuviésemos tranquilos, que si se cansaba descansaría y si había algún problema se pondría en contacto con nosotros a través del teléfono móvil. – *Pues nada Kike, que tengas mucha suerte y todo te vaya bien. Quedamos mañana por la tarde en las proximidades de Astorga, ¿vale?* – Asintió con la cabeza bajo el integral y nos alargó la mano para estrechárnosla como despedida hasta el día siguiente. Por la mañana nuestra intención era, en lugar de seguir los pasos de Kike, cortar el camino y dirigirnos directamente hasta Astorga a su encuentro. Le vimos alejarse sobre la Bella Durmiente a marcha firme y segura hasta que el pequeño piloto se perdió en la oscuridad, confiamos que permaneciera así hasta el día siguiente. Fernando y yo nos miramos y suspiramos, estábamos a unos peldaños de un merecido descanso en una cama de verdad, las habitaciones nos esperaban.

No me lo podía creer. Me encontraba en una pequeña habitación con dos camas para mí solo, aunque con una tenía más que suficiente, ahora solo restaba la suerte de poder enlazar varias horas seguidas de un necesario sueño reparador. Me desnudé, me metí en la cama y me dormí. Si he de ser sincero, diré que no estoy seguro si el orden que acabo de enumerar coincide exactamente con lo que ocurrió, porque bien pudo ocurrir que primero me metiera en la cama, luego me durmiera y en sueños me desnudara. O quizás ya entré dormido en la habitación, me metí en la cama como un sonámbulo y... qué más da, estaba en el sitio justo que quería estar y, además, estaría así las próximas siete horas.

Oí el zumbido del teléfono móvil, alguien estaba llamándome. --¿dónde estoy?-- Tardé unos instantes en recobrar la consciencia suficiente para reconocer dónde me encontraba. --¿ya han pasado siete horas, jolines, no me he enterado?-- El teléfono seguía insistiendo, de manera que con un esfuerzo sobrehumano alargué la mano hasta alcanzarlo sobre la mesilla de noche y me lo llevé al oído. Apenas me salió un hilillo de voz: --¿dígame?--. Al otro lado del teléfono estaba Kike explicándome que se le había roto la correa de transmisión y que no sabía qué debía hacer. Me quedé pensando un momento y permitiendo que el aceite rojo que engrasa las células humanas circulase por todos los órganos de mi cuerpo, sobre todo de cuello para arriba... -- ¡jino me jodas Kike, no me digas que se ha roto la correa de transmisión...!!-- , mientras Kike me explicaba con esa melodía que solo los gallegos son capaces de interpretar: -- pero mira Valentín, merece la pena que te acerques en un momento a reparar esto y poder seguir, porque si esperamos hasta la mañana perdemos un montón de tiempo y es una lástima. Luego te vuelves a la pensión y sigues durmiendo, ¿oíste?--
--Sí, sí, entiendo Kike, pero es que todavía estoy más muerto que vivo, ¿qué hora es?--

Cuando me dijo Kike que eran algo más de las tres de la madrugada casi me da algo. Hacía apenas hora y media que me había dormido, ¿cómo podía tener tan mala suerte? Me quedé pensando unos instantes mientras Kike seguía insistiendo, decía que apenas había rodado una hora, que en 20 minutos por autopista estaría con él, solucionaríamos el problema y podría estar en la cama nuevamente antes de una hora. Que el pueblo donde estaba se llamaba Ordes, me lo deletreó --o-r-d-e-s, Ordes, como orden pero terminado en "s", ¿entendiste?-- , --claro Kike, lo he anotado, enseguida voy para allá-- . De manera que me levanté y me vestí con gran dolor de corazón. Me calcé las deportivas, cogí la documentación, las llaves del coche y las de la habitación, miré el número encima de la puerta para no equivocarme a la vuelta y avancé por el pasillo. Pasé por delante de la puerta de la habitación de Fernando donde a buen seguro estaba durmiendo a pierna suelta. Naturalmente no le dije nada, con fastidiarme yo sólo era suficiente, era necesario que al menos uno de los dos descansara lo bastante para poder continuar por la mañana. Descendí las escaleras para salir a la calle y entonces recordé que no le habíamos preguntado a los dueños de la pensión lo que debíamos hacer en caso de querer salir durante la noche. Por suerte la puerta de salida tenía unas llaves colgadas de la cerradura, las giré a un lado, la puerta se abrió y salí a la calle. Entonces las cogí y las metí en el bolsillo cerrando la puerta a mis espaldas. Me acerqué a la furgoneta que estaba aparcada justo delante de la puerta, abrí la puerta del conductor y me acomodé en su interior, listo para conducir. Antes de poner en marcha el motor, saqué el navegador de su funda, lo puse en marcha y le escribí el nombre de Ordes. El aparato calculó la ruta durante unos instantes e inmediatamente me trazó una ruta... -- ¡jserá bandido este Kike...!! , ¿no me ha dicho que en 20 minutos estaría con él?, pero si está a las puertas de A Coruña...-- . El navegador desveló que Kike y la Bella

Durmiente estaban a 92 kilómetros de distancia de donde me encontraba. No pude menos que echarme a reír pensando que Kike sería capaz de venderle clavos oxidados a un zapatero. Supuse que él a su vez había pensado que si me decía la verdad apenas conseguiría sentarme en la cama, pero de la forma que me lo dijo daba por hecho que iría a su encuentro una vez sentado en la furgoneta. Él no sabía que yo hubiera ido a su encuentro estuviera donde estuviera.

Galicia tiene una geografía muy accidentada y multitud de vida rural, de manera que si alguien tiene un poco de prisa no puede eludir la autopista. Eso es lo que le dije al navegador, que me llevase a Ordes lo más rápido posible, de manera que unos kilómetros más adelante estaba recogiendo el ticket de la primera autopista, luego habría que tomar otra. Fue en ese momento, recorridos cerca de 30 kilómetros, cuando de repente me recorrió la espina dorsal un súbito escalofrío. --¿cómo se llamaba la pensión donde nos habíamos quedado?, ¿y el pueblo, cómo se llamaba el pueblo?-- ¡¡Vaya imprudencia!! ¿cómo no se me había ocurrido anotar el nombre del pueblo o de la pensión? Recordaba el nombre de un Santo, pero cuál, precisamente en Galicia que hay más santos que en medio mundo junto... Al final me vino a la memoria, era San Antonio, eso es, San Antonio es el nombre del pueblo y la pensión está en la misma carretera. ¿Y el número de la carretera? Bueno, tampoco tenía mayor importancia, sé que era una N-500, pero no recordaba las últimas cifras, el navegador se encargaría de llevarme al pueblo, no necesitaba más. Pero lo que ocurría es que aunque leves, en esos momentos tenía tres problemas que me separaban del descanso, que era lo que realmente necesitaba retomar. Llegar hasta donde se encontraban Kike y la Vespino, solucionar la avería y regresar a la pensión.

Siguiendo las indicaciones de Kike, una vez en Ordes, no fue difícil encontrarle. Ya había buscado un lugar a cobijo de la ligera llovizna que caía en aquel momento. Allí estaba la Bella Durmiente con una correa hecha jirones. La observé con detenimiento para concluir que la posible causa de aquella rotura no era otra que el roce con uno de los tornillos que sujetan la tapa de los mil tornillos, valga la reiteración, y que poco a poco la había ido desgastando filamento a filamento hasta hacer de la correa un amasijo de ovillos de hilo y trozos de goma. Posiblemente, pensé, al colocar la tapa no nos dimos cuenta de que el tornillo rozaba ligeramente y era evidente que colocando en su lugar otro tornillo un poco más corto solucionaríamos el problema. Como kilómetros más tarde comprobamos, esa apreciación era únicamente parte del problema, pero al menos allí, Kike y yo nos dimos por satisfechos. No obstante, le proporcioné otra correa de repuesto y la herramienta necesaria para solventar el problema si se volvía a producir. Nuevamente nos despedimos hasta Astorga y partimos en sentidos opuestos.

Tenía resueltos dos problemas, de la cama únicamente me separaba el tercero. Cogí entre las manos el navegador y escribí: "ir a...San Antonio". Ninguno de los resultados que me devolvió el aparato me parecieron correctos. Lo volví a intentar hasta tres veces más sin obtener lo que quería. ¿Cómo era posible haberme olvidado de anotar el nombre del pueblo y la pensión? Eché mano al bolsillo, allí estaba la llave de la puerta de la pensión por la que había salido. La cogí y la miré, no podía hacer otra cosa, no tenía llavero. Era una sencilla llave desnuda, como tantísimas. Pero eso era lógico, ¿cómo iba a llevar alguna indicación de la puerta que podía franquearse con ella y cualquier cliente se la podía llevar?, eso era dar carta blanca a gentes con malas intenciones. ¿Cómo demonios se llamaba el pueblo?

Desanduve los dos tramos de autopista que había tomado a la ida y decidí llegar hasta Pontevedra para intentar seguir el camino por el que nos había llevado Kike hasta encontrar la pensión, no se me ocurría otra cosa. Cuando faltaban unos treinta o cuarenta kilómetros para llegar a la capital decidí probar suerte, salí de la autopista y empecé a circular entre mil cruces de carretera, caseríos y poblaciones más o menos grandes. El tiempo pasaba rápido, demasiado. No había a quien preguntar, no me sonaba nada de lo que veía y por ser de noche no sabía si iba hacia el norte, el sur, el este o el oeste, no se me ocurría siquiera mirar la brújula del GPS. No sabía qué preguntarle al navegador, no tenía el mapa desplegable, pero quería creer que no andaba muy lejos. Cuando comenzaba a despuntar el día vi una gasolinera abierta, me acerqué a ella y pregunté al encargado por un pueblo que se llama San Antonio. El hombre me miró extrañado y me dijo que con ese nombre no había ningún pueblo cerca, que lo más parecido era San Antoñino...¡¡¡BINGOOOOO!!!.

Veinte minutos más tarde estaba abriendo la puerta de mi habitación, eran casi las siete de la madrugada. Antes, en el otro extremo del pasillo, había deslizado bajo la puerta de la habitación de Fernando una nota en la que le informaba sobre lo sucedido y que, por favor, me dejase dormir hasta las 11. No le pedí más porque a las 11:30 tenía una cita con una emisora de radio local de Teruel, para una entrevista en directo junto a los amigos relevistas Andrés y Marisa, que ya tuvieron su aventura con la Vespino unos días y algunos miles de kilómetros atrás, aunque la sensación era como si hubiésemos atravesado medio mundo para llegar al lugar donde nos encontrábamos en estos momentos. Pero eso ocurriría después de unas horas de sueño, era imprescindible desconectarme del mundo, ya.

Cuando lo que necesitas es dormir muchas horas, pocas son un suspiro, un instante. El despertador del teléfono móvil se puso nervioso y comenzó a sonar, era el momento de levantarse.

Mientras me ponía en pie y empezaba a ordenar las pocas cosas que había llevado hasta la habitación, oí unos golpes en la puerta. Era Fernando. – *buenos días, parece que has tenido una noche movidita...--*. Se notaba que Fernando había recuperado algo del sueño atrasado, estaba sonriente y, desde luego, con mejor cara que la noche anterior. Me dijo que había hablado con Kike y que todo iba bien, que seguramente sobre las cuatro y media de la tarde estaría en Astorga, que no nos retrasáramos porque todavía tenía que regresar a casa en la Lemans y ya iba notando el cansancio. Me comentó también que no lograba localizar al relevista de León, el que debía hacer León-Oviedo. Tampoco había relevista entre Oviedo y San Vicente de la Barquera, pero eso ya lo sabíamos, incluso ya debían estar de camino hacia allí Gabi y Olga para hacerse cargo de ese fallo, menos mal.

Me metí en el cuarto de baño para darme una buena ducha y, además, llevé conmigo el teléfono móvil, en pocos minutos me llamarían de la emisora de Teruel. Así ocurrió, estaba todavía secándome cuando sonó el móvil. De momento era solo el anuncio de que en menos de cinco minutos comenzaría la entrevista en directo y además también estaría Andrés y Marisa con ellos. Pues bien, carraspeemos un poco para que no salga ningún gallo durante la entrevista y a esperar que me den paso.

Así estuve durante unos minutos, como en las películas, con una mano manteniendo el teléfono pegado al oído y con la otra llevando la toalla a rincones de mi cuerpo que

todavía estaban mojados. No fue larga la espera, escuché anuncios y la presentación de la entrevista por parte del locutor turolense. También pude escuchar las preguntas y respuestas de mis amigos y al final me preguntaron a mí. No sé cuanto tiempo duró la entrevista, creo que poco. Fue animada y cordial, de esas entrevistas en las que perfectamente puedes estar horas hablando porque quien te pregunta se va metiendo en el tema y sabe sacar detalles interesantes, tanto para ti como para quien está en su casa escuchando. Al final solo eché en falta un pequeño diálogo entre mis amigos y yo, pero nada más que objetar, estuvo bien. Al igual que otras emisoras que del mismo modo nos abordaron durante el camino, en general eran muy cordiales. Lástima que no podamos recuperar todas ellas, supondrían un conjunto de documentos sonoros de gran valor para nosotros.

Limpio por dentro y por fuera bajé al bar de la pensión a tomar un desayuno, Fernando ya lo había hecho. Mientras tanto, le fui relatando con detalle mi aventura de la noche anterior. Nos reímos un rato, a pesar de todo la aventura seguía que era en definitiva lo que más importaba en esos momentos.

Nuevamente en carretera buscamos la línea recta más perfecta para llegar a Astorga. Eso es una utopía, en Galicia rectas entran muy pocas en un kilómetro, porque no es posible tener un paisaje tan encantador y al mismo tiempo disfrutar de carreteras rectas y llanas, eso para otros lugares de España sirve, para Galicia no. Vimos, sobre el mapa desplegable herencia de Nacho, que el camino más rápido implicaba tomar un largo tramo de autopista. El navegador fue de la misma opinión. Estábamos a cerca de 300 kilómetros de Astorga y ya había pasado el momento del rezo del ángelus, eran más de las 12:00, no podíamos entretenernos nada si lo que pretendíamos era no hacer esperar a Kike. Suerte que Fernando y yo estábamos bastante frescos y descansados. Una parada rápida para cargar combustible para los dos vehículos y algo para beber, siempre algo para beber.

El relevista León-Oviedo seguía sin aparecer. Ya hemos dicho que el que debía hacer el tramo Oviedo-San Vicente tampoco iba a estar, que a diferencia del otro éste sí se puso en contacto con nosotros para disculparse y manifestar que por horario de trabajo le era imposible hacerse cargo de la Vespino. Mientras tanto seguíamos recibiendo llamadas de muchos amigos-relevistas interesándose por la marcha de la moto. Unos ya eran parte de la aventura porque habían cumplido con su cometido, otros iban adelantando o retrasando su programación para adecuarse al tiempo perdido o recuperado en relación al rutómetro original. Eran momentos de sumar o restar y confiar en no tener más problemas mecánicos serios.

Dentro de la VW dimos por seguro que el relevista de León no iba a aparecer, había que buscar soluciones. Una de ellas era la recurrida cuando todas las demás fallaban, es decir, Fernando o yo deberíamos hacernos cargo de la moto y el otro de la furgoneta, pero eso suponía gastar unas energías extra que luego nos harían falta para la recta final del viaje. Quedaban dos días y más de 1.500 kilómetros. Toda la cornisa cantábrica, todo Euskadi, todo Aragón menos Teruel y toda Cataluña, casi nada. Decidimos llamar a nuestros comodines Gabi y Olga que seguramente ya estarían en Oviedo, tal como habíamos quedado la última vez que hablamos con ellos. Cogí el teléfono móvil y maqué su número: -- *¡dígame...!*—. Daba gusto oír la energía con la que contestaba Gabi, no en vano es un maratoniano consumado, habituado a grandes esfuerzos. Esto por tanto suponía, como él mismo decía, unas vacaciones diferentes, benditas

vacaciones para nuestra causa. --Gabi, todo va bien, la moto funciona correctamente, pero tenemos un problema, necesitamos que volváis a León, nos ha fallado el relevista de allí--; Gabi contestó de inmediato, riéndose: —Pero si estamos en León, hemos parado a repostar y estamos todavía aquí, íbamos a Oviedo como habíamos quedado, pero con todo el día por delante nos lo hemos tomado con tranquilidad...--. Me alegré un montón de haber acertado sin querer, inmediatamente le contesté: --pues no os mováis de ahí, entre las 5 y las 6 nos vemos frente al ayuntamiento de León--. Como siempre que aparecía esta pareja a escena, en esta ocasión también se desvaneció un problema. Fernando y yo respiramos aliviados.

Las llamadas no cesaban, Francesc Garí nos comunicó que estar en Barcelona era un sufrir continuo, que desde allí no podía hacer nada y eso no era lo que él quería. Dijo que había decidido subirse a la comitiva antes de lo previsto. Si en un principio pensó hacerse cargo de la furgoneta en Zaragoza, donde Fernando y yo la íbamos a dejar, las cosas habían evolucionado de tal manera que eso no iba a ser exactamente así. Fernando, habiendo sobrepasado en varias ocasiones los límites permitidos de cansancio, tenía previsto apearse esa misma noche en Santander. Eso significaba que me iba a quedar yo solo durante unas horas. Francesc había resuelto acudir a Bilbao en autobús con un atillo importante, el motor de la moto de su hija Aina. Un motor de garantías, contrastado sobradamente que en el peor de los casos, si hiciera falta, aguantaría sin problemas el último tirón de la Bella Durmiente. Faltaba yo. Yo también estaba con la reserva puesta hacía mucho, pero entendía que no podía dejar solo a Francesc desde Zaragoza. Además, llegar al final del viaje en Barcelona era una idea que resultaba muy apetecible, más todavía cuando mi familia me notificó que ellos también irían hasta allí para ver la llegada. Pero para eso todavía quedaba un mundo por recorrer.

Faltaban aproximadamente 50 kilómetros para llegar a Astorga, la capital de la Maragatería. La carretera era la antigua nacional, o mejor dicho, la nacional VI que siempre ha sido la que viene desde A Coruña y llega hasta Madrid, con sus retales y zonas bacheadas, pero en general bien, sobre todo con amplios arcones. Aquellas horas estaban suponiendo el periodo más grande sin tener a la vista la silueta de la GL, ya teníamos ganas de verla. Estábamos pendientes de la carretera con la esperanza de ver el binomio moto-Kike en cualquier momento, pero al final llegamos al punto previsto y la moto no había llegado. Por el contrario sí estaba allí un compañero del foro que no se quiso perder nuestro paso por la zona. Nos detuvimos a la orilla de la carretera para que Kike no pasara de largo. El sitio no era lo más adecuado, además, como venía siendo habitual en los últimos días, la hora de comer había pasado y los restaurantes tenían las cocinas cerradas. A pesar de ello nos acercamos a uno que parecía tener posibilidades, además disponía de un gran ventanal en la parte que daba a la carretera por el que podríamos ver a Kike llegar. La persona que estaba detrás de la barra nos atendió muy correctamente, pero nos informó que la cocina hacía un buen rato que estaba cerrada y que lo único que nos podía ofrecer era algún bocadillo. Ciertamente, cuando llevas tantos días comiendo a salto de mata, o no comiendo, la posibilidad de echarle al cuerpo un plato elaborado y calentito es todo un privilegio, un manjar, un lujo casi inalcanzable. Le pedimos al señor que nos atendió que, por favor, aunque tuviésemos que esperar un poco, aunque fuese una simple sopita se lo agradeceríamos mucho. Debimos pillarlo en un buen día, no solo aceptó sino que además nos dio la posibilidad de elegir entre varios platos calientes.

En esas estábamos cuando hizo su aparición Kike con la Bella Durmiente. Cómo le había cambiado la cara al hombre desde la madrugada pasada, o cuando apareció en los alrededores de Orense 24 horas atrás. La paliza que se había dado era de sobresaliente. Un tipo duro, desde luego. Todavía le quedaba la vuelta a su casa en Vigo en una moto dura como él, la Lemans, una moto hecha como se suele decir, para tipos con muñecas de “hombre lobo”. Que por cierto, una vez la bajamos de la furgoneta, después de comer, le pedí a Kike que me permitiera conducirla un trecho hasta la primera gasolinera. Fue toda una experiencia que me transportó en el tiempo a los años de las Ducati SS, las Laverda “J” y un montón de modelos que había que meter en las curvas con mucha decisión.



Mientras llegaba ese momento, Kike se sumó a la comida y los cuatro nos enfrascamos en una entretenida tertulia mientras, en la calle, la Vespino descansaba. Kike nos comentó cosas sobre la moto que ya conocíamos, los pequeños fallos en la alimentación cuando el nivel del depósito auxiliar bajaba. Nos dijo que vibraba un poco pero no era molesto. Que una vez amaneció paro a comer algo y a descansar. Que también detuvo la marcha en otras ocasiones para hacer unas fotos y que precisamente en una de

ellas, mientras tomaba unas instantáneas a unos gigantescos viaductos, se produjo el reventón de la rueda de un camión trailer que circulaba por uno de ellos y tuvo que frenar con las mismas protecciones laterales del puente, por suerte la cosa no fue a más.



Él y la Bella Durmiente fueron los únicos testigos del paso por las dos capitales que faltaban de esa comunidad. Para el resto sólo nos quedaron las fotos que hizo el mismo Kike. Tuvieron también la compañía una fina lluvia y de frío, que por suerte no llegó a ser importante. Añadió que se encontraba realmente cansado y que posiblemente de regreso a casa pararía en cualquier rincón donde hubiese una consta que así lo hizo. Kike, Fernando y yo, la cuarta persona que ocupaba la mesa era el

compañero del foro que vino a vernos en una scooter 50 cc. de un amigo, era un personaje muy curioso: alto, muy alto y delgado, muy delgado. Nos comentó que siempre no había sido así, que tres años atrás decidió someterse a una operación de reducción de estómago que pusiera fin a la situación en la que se encontraba, sus 180 kilos de peso, a pesar de su altura, no eran lo más adecuado para llevar una vida feliz y saludable. Y allí estaba, con menos de 80 kilos y la misma talla, todo un Don Quijote. Resultó ser un chico conversador y agradable. Además, nos dijo que era un asiduo del foro y que había estado pendiente día a día de todo lo que iba sucediendo. Tuvo el



detalle de regalarnos una cajita con medicamentos de primera necesidad, por si nos pudieran hacer falta. Se lo agradecemos mucho, nunca se sabe lo que puedes necesitar.

La fotografía de la izquierda fue tomada por Kike ante el ayuntamiento de Lugo o el de A Coruña.

Dimos por finalizada la comida y salimos al calor de la calle. Ese calor no era tan sofocante como en la jornada anterior, ni mucho menos; se parecía más al calor castellano, ese que he descrito con anterioridad al referir nuestro paso por las tierras salmantinas. Revisamos el estado de la GL y apreciamos que la correa tenía un desgaste considerable, algo no andaba del todo bien, pero todavía no sabíamos qué era.

Ya teníamos los estómagos llenos, ahora faltaba llenar los depósitos de los vehículos que habían dado para el camino la última gota de combustible. El siguiente objetivo era León, allí nos esperaba Gabi y Olga. Nos despedimos de Kike que tenía una cita con una sombra de regreso a casa. Acababa de dar fin la cabalgada continuada más larga de toda la vuelta, ¡chapeau por Kike!. No nos entretuvimos más, allí mismo nos dimos unos abrazos y nos emplazamos para el futuro, como debe ser.

Hasta León teníamos algo más de 50 kilómetros de carretera completamente llana, demasiado llana para, a veces, no resultar monótona. Fernando se hizo cargo de conducir la Vespino precedido por nuestro amigo en su scooter. Por mi parte volví a coger la VW e hice las veces de reportero gráfico, con alguna parada entre peregrinos a pie y en bicicleta que transitaban paralelos a la carretera los polvorientos senderos. Algún día me gustaría hacer ese camino, por qué no, es otra aventura distinta, más dura incluso que la nuestra. Aunque lo cierto es que como la nuestra solo hay una y peregrinos hay miles, la balanza del interés se decanta de nuestra parte, esa es la diferencia. La cuestión es que poco a poco dejamos atrás la tierra de los maragatos, que dicho se de paso, también es digna de ver, tanto la tierra como sus costumbres y, sobre todo, sus fiestas.



Al rodar por esos inmensos llanos castellanos es inevitable pensar lo despacio que va una pequeña Vespino. En otros paisajes hay curvas, subidas y bajadas que rompen cualquier esbozo de ensimismamiento. En Castilla el horizonte está muy lejos. Ya lo decía Cervantes en el Quijote: --*ancha es Castilla*; pocas cosas son tan ciertas. Para no caer en la monotonía hay que echarle imaginación. Yo, por ejemplo, en esos casos me entretengo jugando a no salirme de la línea del arcén, siempre mirando por el rabillo del ojo para no estar en ese lugar cuando algún vehículo me va a adelantar, de manera que puedo estar muchos kilómetros pisando la estrecha línea blanca y sin darme cuenta

llegar al final de cualquier larga recta. Si con falta de viento no eres capaz de permanecer pisando la línea, no cabe duda, te estás durmiendo.

En esta foto está nuestro amigo de la socooter, Fernando sosteniendo los carteles acreditativos, Gabi y Olga delante de la puerta del ayuntamiento de León.



Pero no hay recta sin final y por fin llegamos a la capital. Un pequeño esfuerzo y varias vueltas para encontrar la manera de introducirnos en el mismo centro de León, hasta su ayuntamiento, con la misma confusión que en alguna otra ciudad en la que coexisten dos ayuntamientos, el viejo y el nuevo. Hubo que echar mano de muchos --*“por favor, por donde puedo llegar al ayuntamiento...”*... Llegué primero al nuevo y naturalmente allí no había nadie; menos mal, porque aparcar en aquella zona más que una aventura era una imposibilidad. Luego me dirigí al viejo. Aquella zona tenía mejor aspecto, a pesar de que tuve que dar dos vueltas a una enorme rotonda. No tenía muy claro cuál era la entrada a la plaza, pero en cualquier caso era zona peatonal por la que no teníamos permiso para circular. Nuestro amigo de la scooter apareció por uno de los callejones haciendo indicaciones de que era por allí por donde debía entrar. No lo dudé, di una última vuelta a aquella rotonda y entré por donde me indicaba Don Quijote.

Era tarde, cerca de las ocho, el sol estaba aflojando su presión. La gente inundaba el centro de la ciudad y deambulaba de un lado para el otro como en el mercado de los jueves, un verdadero bullicio. Había de todo: paisanos del lugar, turistas en grupos con sus gorritos distintivos para que nadie se descarriase y peregrinos con enormes mochilas y pantalón corto. Yo conducía despacio entre toda esa gente sobre las calles adoquinadas, no fuera que por desgracia piase los callos a alguna turista brava. Estaba en las proximidades de la catedral y, ciertamente, esperaba que de un momento a otro se acercara algún agente municipal y me obligara a dar media vuelta y alejarme de allí. No ocurrió nada de eso. Al final los vi a todos, estaban a la derecha de la plaza por la que yo circulaba, en un nivel ligeramente más bajo. Nuestro amigo me indicó por donde debía bajar y así lo hice, en un instante estaba saludando a Gabi y Olga que ya nos esperaban.

Fernando aprovechó la parada para sustituir nuevamente la correa de transmisión. No entendíamos cómo era posible que tuviese ese desgaste tan acusado. Seguíamos sin encontrar relación entre ese desgaste y las vibraciones que, efectivamente, Fernando confirmó que se notaban bastante llegando a ser incómodas, pero sobre todo preocupantes. Veríamos cuándo llegase Francesc qué opinaba, mientras tanto que aguantase así, parecía que el resto de sistemas funcionaban perfectamente.

Volvimos a meter en la VW la VFR de Gabi que ya casi sabía subir sola. La amarramos fuertemente con las cinchas, tal como lo habíamos hecho en las otras ocasiones y esperamos un momento a que Gabi se colocase el equipo. Antes de dos horas comenzaría a anochecer y seguro que haría fresco. Íbamos a dejar atrás las llanuras de

Castilla para adentrarnos en el mundo del Cuélebre, de la sidrina y de la fabada, pero antes había que salvar el mítico puerto de *Pajares*. Aunque de momento seguíamos ante la fachada del ayuntamiento de León y eran las 20:10 del lunes, cuando para cumplir con lo previsto en el rutómetro debieran ser las 21:30 del domingo, luego el retraso acumulado era de 22:40 horas, el mayor de toda la vuelta, puesto que en Pontevedra, cuando Kike cogió la moto, estábamos en algo menos de 19. Todo eso no deja de ser lógico puesto que, en primer lugar se perdió más de dos horas en reparar la correa de transmisión en las cercanías de A Coruña; luego Kike tuvo que parar a descansar y comer un poco, iba solo; por último, la comida en Astorga nos restó una hora más. Se nos pasó por la cabeza que ese tiempo había que reducirlo rápidamente. Ahora iba a coger la moto otra vez Gabi, que como ya nos demostró en los otros tramos que condujo, que no para ni en los semáforos, aunque pocos semáforos iba a encontrar camino de Oviedo. --¡Venga Gabi, Pajares y Asturias nos esperan...!--. Nos despedimos de nuestro espigado amigo y salimos veloces, es un decir, hacia el norte.

Mientras tanto recibimos la llamada de Robe desde Valencia. No solo nos dio ánimos sino que al enterarse de que las reservas económicas estaban mermando, cual corredor de bolsa, dijo: apuntaos 40 € de mi parte como contribución a la vuelta...al mismo tiempo en el foro escribió lo siguiente:

Robe

ÁNIMO A LA COMITIVA DE LA BELLA DURMIENTE!!!

y por supuesto.. ánimo a todos.. vamos, la gente que está apuntada para realizar tramos, que seguro que entran en el foro estos días.. si a alguien se le pasa por la cabeza abandonar.. que haga un último esfuerzo.. y al menos que avise si no va a poder realizar el relevo.. los chicos llevan un agotamiento en el cuerpo tremendo.. y están dandolo todo, se merecen un esfuerzo por parte de todos.. vamos chicos.. todos somos los artifices de algo que va a hacer historia.. cada uno a su forma, pero todos podremos contar un día a nuestros nietos.. que en aquella noticia de televisión.. participamos.. A todos.. ÁNIMO.. FUERZA.. ENTREGA.. vistéis ayer Master and Commander?? pues ya sabéis.. suponed que "la vuelta a España en vespino" es cosa de todos.. así que todos somos ese vespino... 🏍️

Durante unos kilómetros rodamos por carretera relativamente llana con cierta tendencia ascendente. El sol mientras tanto iba desapareciendo, dando paso a un cielo cada vez más oscuro. El horizonte era como los dientes de sierra, teníamos ante nosotros la impresionante cornisa cantábrica, que por esta vertiente está horadada por multitud de pozos mineros.

Cuando la pendiente de la carretera se manifestó cada vez más dura, vimos los gestos de Gabi que indicaban que la moto no iba bien. Paramos un momento para ver qué ocurría. Nos dijo que no iba bien, que vibraba mucho y daba la sensación de que apenas tenía fuerza, que realmente había perdido mucho respecto a la última vez que la condujo. Decidimos que continuara porque no había otra opción, de momento. A pesar de todo decidimos llenar al máximo los depósitos para evitar en lo posible que apareciesen los problemas de falta de gasolina.

Vimos como se marchaba, le seguimos mientras nos lo permitió el tráfico, que por suerte no era intenso. Atravesamos pueblos mineros, oscuros, tristes. Pueblos que seguramente en otro tiempo serían un hervidero de gente yendo y viniendo por todas partes. Humo de máquinas, de camiones y de trenes transportando el carbón que otros hombres y otras máquinas arrancaban a las entrañas de la tierra. Ahora esos pueblos parecían tranquilos, casi desiertos. La carretera ascendía cada vez con más pendiente y nuestra marcha detrás de la GL rondaba los 30 kilómetros por hora. Cuando venía algún coche detrás de nosotros, adelantábamos a Gabi y le esperábamos más adelante. Siempre bajábamos la ventanilla de la furgoneta para oír el sonido del motor de la moto al rebasarnos. Queríamos creer que los problemas que aludía Gabi iban desapareciendo, el motor sonaba bien y subía las cuestas con mucha determinación. La carretera se había sumido en la oscuridad. Con la noche llegó también la niebla y el frío, las ventanillas de la VW estaban totalmente cerradas, pero la subida parecía no tener fin. Los haces de luces de los dos vehículos se reflejaban en millones de diminutas gotas de agua suspendidas en el aire, daba la sensación de que nos habíamos metido en el invierno, impresionaba. No era el lugar ni la hora ideal para montar un pic-nic.

Al final de una pendiente bastante fuerte lo pudimos ver, habíamos coronado el puerto, junto a la cuneta en un gran cartel leímos claramente, *Puerto de Pajares 1378 m.* Sobre él, en tamaño bastante mayor, el de bienvenida al Principado de Asturias. Paramos la furgoneta un poco más atrás para no molestar a nadie y desenfundamos las cámaras fotográficas, merecía la pena. Algunas fotos resultaron espectaculares, en ellas aparecen los reflejos de las luces y los flashes sobre la niebla, lo cual le da un aspecto más de “noche de lobos”, fantasmagórico. El frío se hacía notar, por lo que apetecía enormemente regresar al calorillo de la cabina. Olga fue la primera en meterse en la VW, y los chicos, aprovechando el fresquito y la oscuridad, hicimos bueno aquello que dice Víctor Manuel en una de sus canciones, refiriéndose a dos pastorcillos que debieron bajar desde montañas próximas a donde nos encontrábamos en aquel momento a Gijón, no ocurriéndoles otra cosa que mear en el mismo puerto, dejándose llevar por lo que dice la canción: “...con tanta humedad apetece mear...”. También dice la canción que aquello no terminó muy bien, a los pobres chavales, Juan y Colás, un guardia les puso una multa de 25 pesetas por verter aguas en la playa de San Lorenzo, junto a la Escalerona... en fin...



Felices como estábamos y con la vejiga aliviada, todos menos Olga, comenzamos el vertiginoso descenso del puerto en busca de la capital del principado, teníamos una cita con su ayuntamiento. Aunque resulte difícil de creer, la Bella Durmiente hizo adelantamientos en carretera, como las grandes. No sé a que velocidad bajó el puerto Gabi con la moto porque lo veíamos en la lejanía. Lo veíamos tomar las curvas y adelantar a tantos camiones como encontraba en el camino. Se puede decir que bajaba al mismo ritmo que lo haría un turismo normal, o una furgoneta. Por ese motivo no tardamos mucho tiempo en acercarnos a la capital. Sin embargo, por desconocer las rutas de la zona, viendo la maraña de carreteras que surgían ante nosotros, decidimos hacer caso al navegador y pedirle que nos llevase a Oviedo por rutas para bicicletas. Así

lo hizo, pero la travesía fue más revirada de lo esperado. Incluso tuvimos un tramo de varios kilómetros, nuevamente en las alturas después de superar fuertes pendientes, con una fina lluvia que dificultaba mucho la visibilidad. Parecía que nunca llegaríamos, pero el navegador iba poco a poco restando la distancia al destino. Al final llegamos a la ciudad y a su centro.

Era la primera vez que pisaba el centro de Oviedo. Anteriormente había estado en dos ocasiones, una de ellas con mi BMW, allá por 1989, en la que visitamos a unos amigos que todavía viven allí. Pero no eran horas. En esta ocasión no era cuestión de hacer visitas a nadie, era exactamente medianoche.

Décima jornada, martes 5 de agosto:

Acababa de dar comienzo una nueva jornada que iba a resultar muy apasionante, sin desmerecer para nada las que ya habíamos vivido. Era medianoche, la foto frente al ayuntamiento la hicimos exactamente a las 12:04, luego el retraso acumulado era de 23 horas. Ese dato ya no era importante, habíamos superado varias pruebas muy delicadas y todo parecía indicar que podríamos conseguir el objetivo.

A esas horas es todo un placer pasear por los centros históricos de las ciudades Españolas. No sabría decir cuál de todas las que habíamos visitado durante la noche era la más bonita. La de Oviedo es realmente impresionante, muy cuidada y, sobre todo, con una iluminación estupenda que realza la belleza de los rincones más interesantes. Lástima una vez más que nuestra intención no fuese la de hacer turismo, sino más bien la de pasar por esas maravillas lo más deprisa posible.



Inmortalizado el momento caímos nuevamente en la cuenta de que la hora de la cena había pasado. No podíamos aparcar los vehículos en aquel lugar para ir a comer unos pinchos y escanciar una sidritas, de modo que salimos de la ciudad para ir a buscar la carretera de Santander, concretamente San Vicente de la Barquera, allí nos esperaba un ilustre forero, incondicional donde los haya, Diego, Markitos en el foro. Circulábamos despacio, mirando a un lado y a otro donde pudiera haber algún local abierto. Preguntamos a un paisano y nos indicó que siguiendo la ruta que llevábamos veríamos varios bares abiertos. Así fue, en el primero que vimos aparcamos la furgoneta y llevamos a la Bella Durmiente hasta la misma puerta. Al entrar al local el shock que nos produjo lo que vimos todavía debe andar danzando por algún rincón de nuestra retina. El bar en el que entramos era uno de los típicos de la zona, como tantos otros. Un lugar donde tomar unas sidras y charlar con los amigos. En definitiva, un lugar que se supone con solera. Pues bien, que nadie me malinterprete, yo no soy racista con los colectivos, sean de donde sean, pero aquel bar, bodega o lagar, que creo que es como se les llama allí, estaba regentado por chinos. Se nos acercó una chica china, por supuesto, sonriente y con cara amable para decirnos donde nos podíamos sentar. Al no ver tapas ni comida por ningún lado le pregunté si allí podíamos comer, la chica sin alterar el semblante y

con la misma amabilidad contestó: -- *no comida, solo beber* --. Bueno, nos apetece dar un par de tragos a una sidrina, pero sobre todo queremos meter algo sólido a la barriga. -- *no comida, solo beber* --. Nos indicó que más abajo había otros bares en los que sí servían comida. No perdimos el tiempo, salimos del local y buscamos otro sitio. Lo encontramos cerca del primero, pero ¡horror...!, también lo regentaban chinos. Suerte que en esta ocasión algo de comer tenían. A pesar de todo nos tuvimos que conformar con una botella de sidrina, que por cierto, hay que sumar al alcohol que tomé con la cañita de Badajoz y el vino de Pontevedra. Y para comer, más horror, tuvimos que compartir dos pequeños bocadillos entre los cuatro. ¿y las fabes y la empanada asturiana? ¡Cachisdiez...!, eso era muy cruel. Salimos del local y, en la misma puerta, dimos cuenta de unos cacaos que todavía nos quedaban del atillo que trajo José Ángel. Eso sí, las pieles las tiramos a la papelera, que nosotros somos de los que piensan que para mantener limpias las calles no es necesario barrer mucho, que simplemente no hay que ensuciar.

Con casi más hambre que una hora antes, nos pusimos en marcha. Markitos nos esperaba. Gabi iba a doblar relevo, ya había hecho el tramo León-Oviedo de 117 kilómetros y tenía por delante Oviedo-San Vicente de cerca de 140 más. En total iban a ser 257 seguidos. Resultarían unos kilómetros realmente duros porque el cansancio aparecía de manera súbita. Gabi y Olga seguro que estaban muy cansados y Fernando y yo por descontado. Fernando había decidido poner pie en tierra esa misma noche, a la llegada a Santander, y Gabi y Olga buscarían un hotel una vez se llevara a cabo el relevo con Diego. De manera que las próximas horas iban a ser extremadamente duras para mí. No recuerdo cuándo ni cuánto tiempo pudimos visitar el zulo de descanso, tanto Fernando como yo, pero sí recuerdo alguna pequeña cabezadita en la cabina de la furgoneta entre curva y curva, incómodo. Más tarde, hasta la llegada a Santander sí que estuve un tiempo en el zulo, pero nada más.

Después de unas cuantas vueltas, gracias al navegador y a las indicaciones que por teléfono nos fueron dando Diego y sus padres, conseguimos encontrarnos al final de un estrecho puente de hierro. Allí era donde nos habían dirigido, pero parecía tan pequeño y tan tranquilo que por un momento dudamos que realmente fuera el punto de encuentro.

Allí estaba nuestro relevista Markitos con su propio equipo de apoyo. Tenía ganas de conocerle, igual que al resto de relevistas, pero Markitos me daba la sensación de que sería un poco diferente a como lo vi en aquel momento. Posiblemente porque en el foro es un chico muy resuelto, que rápidamente se da cuenta de las situaciones que se plantean y que no duda en usar las palabras adecuadas para poner a cada uno en su sitio. Juicioso diría yo. Sin embargo allí, de madrugada, con un poco de frío y junto a sus padres se me antojó algo tímido. Markitos era resuelto y Diego un poco tímido. Fue solo un lapsus, en el momento en que tomó asiento en la Vespino se tornó en lo que yo esperaba, en una persona decidida que al final de su largo recorrido se quedó con ganas de más, y eso que el recorrido que hizo no se parecía en nada al que inicialmente tenía asignado. Diego se iba a encargar de llevar la moto hasta Santander, allí habría un relevista que llevaría la moto hasta Castro-Urdiales y de allí a Bilbao. Diego aceptó doblar ruta hasta Castro-Urdiales porque en Santander ya me quedaba totalmente solo hasta el encuentro con Francesc en Bilbao, de manera que me sería del todo imposible conducir dos vehículos al mismo tiempo. Otra solución hubiera sido cargar la Vespino en la furgoneta y llevarla hasta Bilbao, pero eso no lo iba a hacer, al no ser fuerza mayor

era “trampa”. Pero de momento no había problema, hasta Castro-Urdiales iba a venir Markitos acompañado de su equipo de apoyo, primero su padre y su madre y, desde Santander, donde se tuvo que quedar su padre por cuestiones de trabajo, con dos amigos de la familia que guardaron las espaldas de la aventura hasta que Diego finalizó su misión.

Pero de momento todavía estábamos en San Vicente de la Barquera. Gabi y Olga se iban a quedar en un hotel de la zona, de manera que eso fue lo primero que hicimos. Hubo un pequeño despiste en el que perdimos a Gabi, que todavía montaba la Vespino. Se nos adelantó para hablar con la recepción de un hotel y tanto Diego con sus padres en su coche, como nosotros en la furgoneta, no nos apercebimos de que lo dejábamos atrás. Unos minutos más tarde nos reencontramos todos y fuimos juntos en busca de otro hotel puesto que con el primero no había habido suerte. No tardamos apenas en encontrar uno adecuado. Allí mismo, en el parking, bajamos por tercera vez la VFR de Gabi, él y Olga se dirigieron a una habitación para dar cuenta de un merecido descanso; ya no nos volveríamos a ver hasta la supuesta llegada a Barcelona.

Nosotros seguíamos con la aventura. Le dije a Fernando si podía llevar la furgoneta hasta Santander y yo intentaría dar una cabezadita en el zulo, más que nada porque a partir de la capital cántabra me iba a quedar solo y necesitaba descansar aunque únicamente fuese una hora, que era lo que calculaba que tardaríamos en llegar a Santander. Fernando también estaba muy tocado, mucho, pero me dijo que podría llegar. Puesto que Diego tenía su propia comitiva y la noche parecía muy tranquila, además, como la mayoría de los relevistas él también conocía cada palmo de carretera que iba a pisar. Quedamos en vernos en la plaza del ayuntamiento de la capital.

Lo que voy a relatar ahora es muy gracioso visto desde la distancia, a meses de que ocurriera, pero en aquellos momentos daban fe del límite al que estábamos llevando nuestras fuerzas. Como he comentado, yo me encontraba recuperando fuerzas en la parte trasera de la furgoneta. Entre sueños, como había ocurrido a lo largo del viaje, si coincidía que te encontrases en ese lugar al llegar a un nuevo objetivo, siempre oías la misma cantinela: -- *por favor, ¿el ayuntamiento?, ¿me puede decir por dónde se va al ayuntamiento?, ¿es por allí?, gracias...--*. Y eso se podía repetir varias veces en poco tiempo hasta que, naturalmente, el motor paraba. Pero eso era algo que con el cansancio lo incluías en tu propio sueño, añadiéndolo en el lugar donde el subconsciente creyese más oportuno. Al llegar a Santander ocurrió eso mismo, en mis sueños oía a Fernando repetir la cantinela hasta que el motor paró, yo seguía durmiendo. Al instante, o quizás un buen rato después, en el sueño el tiempo pasa muy rápido o muy lento, depende, sonó mi teléfono móvil. El sonido del teléfono era capaz de asimilarlo en mis sueños, igual que la cantinela de los ayuntamientos, eso las dos primeras veces que sonaba, pero con la tercera era capaz de arrancarme del plácido mundo irreal para traerme la cierto, al de carne y hueso. Eso fue lo que ocurrió, estaba sonando el teléfono móvil que llevaba en el bolsillo, al contestar oí la voz de Diego que decía: --*Valentín, soy Diego, es que estamos ya un rato aquí en la plaza de ayuntamiento y vemos que tenéis la furgoneta aparcada, y como no bajáis ni os movéis os llamo por si os pasa algo...--*. En la oscuridad del zulo no entendía muy bien lo que Diego me decía, de manera que bajé por la puerta lateral, que esta vez no estaba bloqueada y salí a la calle. Vi que estábamos aparcados encima de la acera y a escasa distancia, en medio de una gran plaza, estaba la Bella Durmiente con Diego y sus acompañantes. Me asomé a la cabina para ver qué pasaba con Fernando. Allí estaba, sentado en el puesto del conductor, con la cabeza

apoyada en el cristal de la ventanilla y la boca abierta como si estuviese bebiendo de un botijo. Golpeé la ventanilla varias veces y no obtuve respuesta. Opté por abrir la puerta contraria del conductor y le llamé --¡¡ Fernando, Fernando...!! --. Fernando abrió unos ojos como platos y empezó a mirar de un lado para otro, como si no supiese dónde estaba. Luego me miró a mí y dijo: --¿dónde estamos, qué ha pasado, he traído yo el coche hasta aquí, qué ocurre? --.

Todo estaba bien, no había ningún problema, Fernando había conducido tranquilamente hasta ese lugar y había aparcado en espera de los aventureros. Estaba tan cansado que se durmió allí mismo, sentado como estaba delante del volante. Ciertamente le quedaban pocas energías y justo era que diera por finalizado un viaje que no había tenido interrupción desde el mismo inicio en Vall de Almonacid. Poco tiempo después pondría pie en tierra y nos dejaría. Tal era el cansancio que llegó a atesorar que en la estación misma, esperando que llegara su tren, se quedó dormido y lo perdió. Luego tuvo que tomar un autobús y llevar a cabo unas cuantas peripecias para poder llegar a casa y descansar de verdad. Una vez dispuso de tiempo y cama, tengo entendido que se tomó la justicia por su mano. Con otro parámetros, el descanso del guerrero.

En la plaza del ayuntamiento de Santander, delante mismo del edificio del consistorio, a escasos metros de la última estatua ecuestre del general Franco, que meses después sería



noticia por ser la última de esta clase en ser retirada de una plaza pública, nos reunimos un grupito relativamente numeroso. Acababa de amanecer. Las fotos que tomamos en aquel lugar bien podría pensarse que eran de otra época del año, no de agosto; el fresco de la mañana nos hacía encogernos como pasas para buscar el calor en nuestro interior. Habían acudido unos amigos de la familia de Diego que ocuparían el lugar de su padre que tenía que ir al trabajo. Vaya nochecita le habíamos hecho pasar, sin descansar ni dormir

tenía que acudir a cumplir con sus obligaciones laborales. El hombre todavía se prestó para acompañarnos hasta la estación de tren y despedir a Fernando en una nueva e inesperada aventura para él. Diego, mientras tanto, ya había salido para cubrir el tramo siguiente que estaba huérfano de relevista; menos mal, porque en la furgoneta me acababa de quedar solo y la otra solución hubiese sido subir la moto a bordo; pero esta posibilidad ya he dicho que no estaba en nuestros planes. Mientras la ciudad terminaba de desperezarse puse oído a lo que me decía el navegador: --...en la rotonda, segunda salida--. El tráfico era cada vez más intenso, como en cualquier ciudad, por eso al dejar los últimos edificios y enfilar la carretera me sentí aliviado.

Castro-Urdiales dista de Santander 67 kilómetros, pero Diego tuvo que serpentear un poco para no poner rueda dentro de la autovía, por eso se demoró un poco más su llegada a la preciosa plazuela, junto al puerto, donde está el ayuntamiento de la ciudad. Para despabilarme un poco decidí dar cuenta de parte de las provisiones que había en la VW, ahora con la despensa llena gracias a la aportación de la familia de Markitos y a

restos del día anterior. Compartí el almuerzo con las palomas y gaviotas del lugar, que al parecer también estaban en ayunas.

Suele decirse que cuando se madruga el día parece más largo; no digo nada de un día en el que no se ha dormido, resulta eterno, interminable. Eran muchas las horas de marcha que llevábamos en la presente jornada y no habían sonado las diez campanadas en aquella plaza. Disponía de un tiempo todavía hasta que llegase la Vespino y su pequeña comitiva, por eso, sin perder de vista la VW que tenía aparcada junto a la fachada lateral del ayuntamiento. Para no quedarme dormido decidí estirar las piernas dando pequeños paseos de ida y vuelta junto a la barandilla a orillas del mar, que como ya he dicho limita la plaza con el puerto. En una de esas idas y venidas se me ocurrió entrar en el ayuntamiento por si el encargado de prensa quisiera hacer alguna foto a la moto a su llegada, igual que en muchos de los lugares por los que ya habíamos pasado. Coincidía que ese día había pleno y todo el mundo andaba ocupado. El conserje me dijo que lo mejor es que subiese a la segunda planta yo mismo y preguntase por el jefe de prensa. Eso no era posible, no podía perder de vista la furgoneta de Hertz durante tanto tiempo, de manera que le dije que la moto no tardaría en llegar y en cuanto hiciésemos las fotos de rigor seguiríamos camino, que si le podía mandar aviso al de prensa que lo hiciese y si no podía, pues para la próxima.

Al salir de nuevo a la calle me encontré con la llegada de Diego y su pequeña comitiva. José Emilio Agote tampoco tardó en llegar a su cita. Con éste, con José Emilio, habíamos hablado por teléfono del problema que teníamos de relevistas: Diego había doblado su etapa hasta llegar al punto en el que nos encontrábamos, pero el tramo Castro-Urdiales a Bilbao tampoco tenía relevista. Seguía con el problema de quedarme solo con la moto. Pero estas cosas siempre tienen una solución. José Emilio es un motero cuajado en miles de kilómetros a lomos de máquinas de dos ruedas; ambos, él y yo, pertenecemos al grupo de Clásicas BMW de España, de la que Tito Ayulo, que hizo la etapa Puerto Lumbreras–Almería, es el presidente. Además, José Emilio también tuvo la suerte de ser uno de los integrantes de la gran aventura de la vuelta al mundo en BMW... por eso, por esa gran afición a las dos ruedas, que le pidiese venir de Bilbao a Castro-Urdiales a tomar el relevo desde aquí, después de esperar tantas horas nuestra llegada, no le supuso ningún problema. En poco más de 45 minutos estaba con nosotros, montado en una mega-scooter prestada por un amigo suyo.

Llevamos a cabo la rutina que tantas veces habíamos repetido desde la partida de Vall de Almonacid: firma del documento de autorización de doble sentido, entrega del diploma acreditativo, foto de familia y, cuando íbamos a subir la mega-scooter a la furgoneta, nos dimos cuenta de que no era posible, el parabrisas de la moto tocaba en la parte superior de la puerta. Intentamos inclinar la moto y tampoco conseguimos meterla, faltaba bastante para ello. Intentamos desmontar el parabrisas, pero suponía quitar demasiadas piezas. De manera que lo que iba a suponer una despedida con Diego, se convirtió, después de consultar a su equipo de apoyo personal, con una prolongación de su aventura. Diego llevaría la moto hasta el ayuntamiento de Bilbao en su tercer tramo consecutivo. Así lo hicimos: puse en marcha la VW y siguiendo ciegamente lo que me indicaba el navegador me vi de inmediato en la autovía que lleva a Bilbao. José Emilio desanduvo el tramo que acababa de realizar y Diego y su comitiva se pusieron en marcha para buscar una buena vía de servicio que les llevara a Bilbao.

Se me hizo muy corto el camino hasta la ciudad del Nervión. El navegador me llevó directo hasta el lugar que le indiqué en su espacio de diálogo. Ciertamente he de confesar que, con el uso de estos aparatos creo que se pierde un poco de aquel romanticismo, por llamarle de algún modo, de dejarte los ojos ante un mapa desplegable para localizar un punto en una maraña de calles y plazas, para acabar bajando la ventanilla y preguntar a la señora del carrito o al señor del sombrero, aquello de: “...por favor, por dónde puedo llegar...”. Pero no cabe duda de que viajar con ellos es aceptar el futuro y beneficiarnos de las facilidades que nos ofrece.

En la amplia acera que rodea el edificio del ayuntamiento de Bilbao me encontré nuevamente con José Emilio. Allí estaba también Francesc Garí “Kiqu” con su enorme trasportín en el que llevaba, además de sus útiles de viaje y ropa, una gran cantidad de repuestos, herramientas y hasta un motor completo y contrastado, por si en el último arreón del viaje se ponía difícil la cosa; todo lo había traído en el autobús que le llevó hasta allí. Para mí resultó un alivio muy grande encontrar a Francesc aquella mañana cuando la luz de reserva ya me cegaba los ojos. Aunque todavía faltaba mucho para dejarme caer en el jergón de la trastienda de la VW, al menos ya volvía a tener conmigo a uno de casa. Y lo que es mejor, a uno de casa con las pilas bastante cargadas para asumir el tramo que faltaba hasta el final, a pesar de las horas que había pasado en el asiento del autobús que le trajo hasta Bilbao.

Kiqu recuerda aquel momento de esta manera:

Llego a Bilbao el lunes por la tarde y me tengo que quedar a dormir. El martes por la mañana pasará la vuelta por el ayuntamiento.

Cerca del mediodía aparece un relevista con una TMax. Al parecer, tenía que haber subido en San Vicente de la Barquera, pero la moto no cabía en la furgoneta por la pantalla. Esto me permite conocer a Markitos, que llega como relevista de turno a Bilbao. Lo acompaña su familia, a la cual tengo el placer de saludar. Reviso la transmisión y la correa está muy gastada. Pongo una nueva sin reparar en la causa del desgaste, tras escuchar los comentarios de Markitos. El relevista de turno coge la moto y Valentín le sigue con la TMax. Nos despedimos de Markitos y compañía.

Fernando no ha podido más y se ha apeado en Santander.

José Emilio me dijo que, puesto que no podíamos meter su moto en la Transporter, sería necesario que alguien llevase la scooter hasta San Sebastián, para que él se pudiera hacer cargo de la Vespino en ese tramo. Por mi parte ya me había hecho a la idea de posponer el descanso a una ocasión más propicia, de manera que tenía claro que los mandos de la scooter iban a ser míos en breve.

Echando una rápida ojeada al reloj, comprobé que todavía tenía tiempo de cruzar la avenida y acercarme a una cafetería a tomar algo, cualquier cosa que me pudieran servir de manera rápida, ya tenía hambre. Ciertamente me sirvieron de inmediato un bocadillo de tortilla de patata y una cocacola, algo haría la cafeína de esa bebida con mis maltrechas reservas. Cuando casi estaba acabando de dar cuenta del de tortilla, vi a través de los cristales de una de las ventanas del local que la Bella Durmiente ya estaba sobre su caballete frente al ayuntamiento, al lado de la furgoneta y a Francesc, arrodillado, haciendo sus primeras valoraciones de situación. Francesc, ya lo he dicho

en muchas ocasiones, es el gurú de los Vespinos. No hay detalle en estas motos, por insignificante que sea, que se escape a su atención. Es una persona que ha bregado muchos años en competiciones of road, primero como corredor y posteriormente como mecánico. En el mundo de las Vespino ha tomado parte activa en la preparación de carreras sobre tierra y en la dirección técnica de varios equipos de competición, cosa que hoy día sigue haciendo. Por eso es fácil para él acercarse a una Vespino y, a modo de consumado doctor, realizar un acertado diagnóstico casi a simple vista. Yo le digo cada vez que viene al caso, que no conozco a nadie que sepa tanto sobre Vespinos como él, pero como persona modesta que es, siempre responde los mismo: --...*seguro que hay alguien que sepa más que yo sobre estas máquinas...*--.

Cuando llegué a su lado me dijo que había algunas cosas que convenía revisar en cuanto tuviéramos un momento. Confirmó que el motor vibraba demasiado y que se notaba el “tute” que había llevado, pero confiaba que podría aguantar, que en todo caso llevaba el motor de repuesto por sí fuese necesario. A estas alturas, con media España pendiente de nosotros (es un decir), acabar era obligatorio. Le llamó la atención, sobre todo, la mancha de residuo de aceite que tenía su nacimiento en la zona de la culata, aunque sin motivo de preocupación, ya habría tiempo de revisar con lupa posibles desgastes y defectos. De momento me advirtió que habría que solucionar algunas cosas que no estaban bien, pero para eso también habría que esperar por el momento, teníamos a demasiada gente esperándonos.

Fotos obligadas ante la puerta del ayuntamiento, Francesc seguía agachado junto a la Vespino mientras dábamos una y otra vez al disparador de las máquinas. Él insistía en que había que revisar esos problemas, que la correa seguía desgastando más de lo debido y por otra parte esa exagerada mancha de aceite no era normal. Mi opinión reconozco que no era objetiva; en esas circunstancias pocas cosas eran objetivas si era yo quien daba la opinión; llevaba mucho tiempo con el estrés encima y lo que quería era



continuar fuera como fuera. Ahora lo pienso fríamente y me doy cuenta de que, a pesar de la prisa que teníamos y de la gente que estaba pendiente de nosotros, perfectamente se podía haber dado solución a las cosillas que estaba viendo Francesc en esos momentos. Pero ya digo, saber que había un montón de gente esperando, para mí era suficiente excusa para seguir; es más, si en aquel momento hubiese visto caer al suelo alguno de los tornillos de la moto, con tal de no perder un instante de más, hubiese atado la pieza suelta con alambre en lugar de rebuscar entre los repuestos un tornillo semejante al perdido. Pero en aquel momento Francesc consintió en posponer esas curas de urgencia para volver cuanto antes a la carretera. Teníamos prisa por aquello de recuperar tiempo perdido, pero en el caso de José Emilio la cosa era peor, tenía una ineludible cita familiar. De manera que en cuestión de segundos me vi con el casco puesto, sentado encima de la scooter, a Francesc en su lugar, en el asiento del conductor y José Emilio haciendo señas de despedida: --...*nos vemos en la puerta del ayuntamiento de San Sebastián...*--.

La siguiente media hora fue un caos; nos estábamos acercando a mediodía, si no lo habíamos superado ya, y el tráfico en la ciudad estaba rabioso, como enjambre de abejas enloquecidas. Para colmo de males, en la zona donde nos encontrábamos, en la calzada, estaban de obras que suponía una suma importante para el embotellamiento. Sin apenas tiempo para un corto diálogo, cada uno se hizo cargo de su función. Pensé que Francesc y yo ya tendríamos tiempo de hablar cuando llegara el siguiente relevo y viajáramos los dos en la VW.

Cuando llegas a una ciudad nueva te sientes aturdido por no conocer el terreno que pisas, cuesta un poco tomar conciencia de dónde te encuentras y hacia donde debes ir. Esa situación se agrava si el lugar donde estás es el centro de una ciudad grande, Bilbao lo es. La situación se agrava más todavía si formas parte de un grupo de varios vehículos en el que el único que conoce el terreno ha marchado raudo de tu lado: -- *Francesc, apáñate como puedas, ahí tienes el navegador y las llaves de la furgoneta, yo salgo ya que voy a perder a la Vespino...--*. Sufrí unos instantes de agobio porque el botón de arranque de la scooter no mostraba interés en cumplir con lo que le pedía, que no era otra cosa que poner en marcha el motor. Tardé unos instantes en caer en la cuenta, pero para entonces ya estaba en pie junto a la moto para ver por dónde se le podría meter mano a semejante aparato, ¿qué le pasaba? No le pasaba absolutamente nada, el problema era mío; tantos días con la Vespino me habían hecho olvidar que las motos automáticas, en general, tanto ciclomotores como grandes scooters, requieren que presiones sobre uno de los frenos para cerrar el circuito del arranque... ¡¡vaya alivio!! El gran motor 4T cobró vida en la primera insinuación. Un minuto después me vi inmerso en el embotellamiento, siguiendo una imaginaria estela dejada por José Emilio y la Vespino. Francesc se afanó en sumarse al follón, pero con la desventaja de cualquier cuatro patas en un atasco.

Está claro que las scooter son las reinas de las ciudades. Sortear coches y desprenderse del tráfico aprovechando el mínimo hueco para salir primero en los semáforos, es lo que de verdad les va. No tardé mucho en dejar atrás los problemas que ralentizaban la marcha. Al fin carretera abierta y, además, bastante despejada. Enrosqué el puño del gas con ganas y quedé sorprendido de lo que tiraba aquel motor. Pensé para mis adentros que debía tranquilizarme, no tener prisas, que el momento de agobio había pasado, que ahora hacía una temperatura ideal para disfrutar de un placentero paseo en moto, que sin correr demasiado alcanzaría pronto a la Vespino. De manera que me autoconvencí



inmediatamente y dejé que el aire me despejara por fuera y por dentro, aliviando la modorra que ya había llegado a ser casi insoportable.

La moto era muy cómoda y agradable de conducir, con buen tacto en sus mandos, estabilidad y frenos. Ciertamente, al terminar el tramo me quedé con ganas de más. No conocía la carretera, nunca había pasado por ella. El asfalto era perfecto y las vistas con el Cantábrico a la izquierda en algunos tramos, era ideal.

El chaleco fosfo reflectante apareció a lo lejos una vez más. José Emilio conducía la Vespino con decisión. En las bajadas, en tramos sinuosos, rodaba a muy buen ritmo, incluso creo recordar que hizo algún adelantamiento. Le pasé para hacerle alguna foto en marcha. Después de disparar la máquina fotográfica, al retomar el camino, me costaba algún tiempo darle alcance. Era evidente que el motor Moisés rendía a la perfección, a pesar de esos problemillas que nos tenían preocupados. Por el camino atravesamos varias poblaciones sin detenernos más que por obligación del tráfico y los semáforos. En una de ellas vi que Francesc ya nos daba alcance con la VW, pero se volvió a quedar atrás en el siguiente grupo de semáforos, porque los de las motos seguíamos sorteando coches para salir primeros cuando la luz verde nos lo permitía. En uno de los magníficos tramos serpenteantes, con buen asfalto, junto a la costa, Francesc y yo adelantamos a la Vespino con la intención de parar en la primera gasolinera y reponer combustible en todos los depósitos. Así lo hicimos, de manera que cuando José Emilio llegó, en apenas un minuto le llenamos los dos depósitos, original y suplementario y continuó. Parecíamos un equipo de competición de 24 horas de resistencia en rápidos repostajes.

El tramo que vino a continuación seguía serpenteando, ahora cuesta abajo, con bastante pendiente. Allí la Vespino se mostró a sus anchas, muy rápida, como luego confesó José Emilio. También me dijo que se le había hecho demasiado tarde y tendría que dejar la Vespino antes de llegar a San Sebastián; minutos después, en un cruce que accedía a la autopista, nos despedimos y emplazamos para la próxima. Allí mismo cambiamos de montura. Apenas me había sentado en el cómodo asiento de la Bella Durmiente, cuando vi aparecer a Francesc. Un breve comentario sobre el motivo por el que cogía yo el relevo hasta San Sebastián y nuevamente a rodar.

Habían pasado muchos kilómetros desde que dejé el último relevo, creo que fue en Málaga, cuando le pasé la moto a Adrián Chiquero. Desde entonces no había tenido ocasión de percibir esas vibraciones que los relevistas decían que Moisés había adquirido. Fue ahora cuando al sentarme nuevamente en la Vespino cuando realmente pude comprobar en mis propias carnes que efectivamente las vibraciones del motor eran bastante perceptibles. Sin llegar a ser desagradables, lo cierto es que el funcionamiento del motor distaba mucho de la suavidad que tenía cuando lo probé por primera vez en Vall de Almonacid. A pesar de todo, el resto era correcto, Moisés tenía fuerza y en llano, con apenas una insinuación de gas se ponía a 50 kms/h. sin dificultad. Yo no era capaz de darme cuenta de nada más, no entendía cuál podía ser el origen de aquellas vibraciones. Pensé que algo se había desgastado, algún cojinete en el cigüeñal quizás...

Andaba metido en esas cavilaciones cuando ante mí, a la izquierda, reconocí la enorme bahía de la *playa de la concha*. Volví a introducirme en una gran ciudad. Eché mano del automatismo que el navegador no podía ofrecerme, de manera que solté una vez más la letanía: -- *por favor, me puede indicar por dónde puedo llegar al ayuntamiento*--. Después de repetir varias veces la pregunta llegué a la gran mole de edificio que contenía el ayuntamiento. El problema siguiente era saber cuál de todas era la fachada principal, porque banderas había en varios lugares. Al final la encontré. La impresionante fachada principal se abría a una gran explanada, allí estaba el comité de bienvenida. Gari Ceberio con su familia y unos amigos, esperaba con miembros del Real Motoclub de Guipúzcoa que también se hicieron eco de nuestra llegada. Me dijeron que el mismísimo Lehendakari se había mostrado interesado en salir a saludarnos a nuestra llegada, al parecer había estado reunido en el interior del

ayuntamiento, pero debido al retraso que llevábamos ese encuentro no fue posible. No hubo tiempo para mucho. Francesc y la VW llegaron al lugar por otro lado. Cuando se sumó al grupo le transmití que las vibraciones que comentaban los relevistas también las había notado yo. Percibí unas ganas enormes de Francesc por hincarle el diente a la moto, creo que ya había diagnosticado el problema, no tenía dudas. Si no habíamos parado antes era sencillamente porque la inercia del viaje nos impulsaba a seguir; estaba seguro que en la primera ocasión que tuviéramos el gurú haría magia.

Mi máquina de fotografiar había decidido dejar de trabajar hasta que recargase su batería, como el cargador lo olvidé en casa, significaba que con ella no podría seguir inmortalizando imágenes. Suerte que la familia y los amigos de Gari estaban allí dispuestos también a tomar relevo en aquel asunto, Gemma, su mujer, se ocupó de hacer alguna foto y también sus amigos y los niños, Ione, Maitane y Ana, contribuyeron a dar calor en aquel improvisado comité de bienvenida.

Posiblemente no fuimos capaces de corresponder debidamente al acogimiento de estas y otras personas en su momento, pero si no resulta demasiado tarde para ello, me gustaría agradecer en mi nombre y en el del resto de compañeros que han contribuido a echar adelante esta pequeña locura, ahora, todas y cada una de las muestras de cariño y atención que nos dispensaron en cada uno de los lugares donde aparecieron grupos como ese que acabo de denominar improvisado comité de bienvenida.

Con pie en tierra, aproveché un momento para ir a buscar una tienda donde comprar una pila nueva para el cuentakilómetros de la Vespino, que hacía mucho que no funcionaba. Se repetía el problema del viaje a París, dejaba de funcionar un instrumento muy útil. Suerte que el navegador también dispone de ese mecanismo y se puede saber la velocidad a la que viajas. Me acompañaron a la tienda, Alfonso Llorca, presidente del Real Motoclub de Guipúzcoa y José Manuel Fernández, también miembro del Motoclub, que además me invitaron a una revitalizadora cocacola. La situación y las prisas no daban para alargarse en vinos o cervezas. A pesar de todo aún fuimos capaces de sacar unos minutos para charlar, aunque como siempre, la urgencia de continuar no nos permitió mucho. No obstante, sí que recuerdo que me comentaron que el Real Motoclub tiene una larga historia que se remonta a principios del siglo pasado, sobre los años 1912-1914. Que tienen entre sus socios a propietarios de estupendos vehículos, tanto de dos como de cuatro ruedas. Posteriormente supe que se habían enterado de nuestro paso por San Sebastián gracias a la información que les transmitió el propio Luís Barato, que mantiene una buena relación con ellos. Es impresionante como hechos y casualidades de este tipo, más o menos forzadas, crean para el futuro unos lazos de amistad que pueden provocar cualquier cosa, a pesar de que la estancia con ellos fue un suspiro, ya lo veremos con el tiempo, seguro que dará pie a mucho que contar.

De regreso a la fachada principal de ayuntamiento comprobamos que Gari ya estaba listo para salir. El otro Gari, el del acento en la "i", Francesc, no dejaba de revisar la moto: -- *en cuanto paremos le meto mano...*-- dijo. Despedidas de la familia y en marcha por enésima vez. Gari salió delante nuestro y se perdió en el tráfico. Los amigos José Manuel y Alfonso del Real Motoclub de Gipúzcoa nos acompañaron hasta la salida de la ciudad montando una Sanglas y una scooter respectivamente. También nos despedimos de ellos hasta la próxima, lástima, como en tantas ocasiones no tener previsto más tiempo para conversar era algo insalvable, como íbamos a lo que íbamos otra vez tendría que ser.

Francesc conducía la VW y yo, naturalmente, ocupaba uno de los dos asientos de los acompañantes. Era el primer momento en el que podíamos conversar. Habíamos quedado con Gari que nos veríamos en Vitoria, pero no ante la fachada del ayuntamiento, eso no sería posible. Vitoria celebraba esos días sus fiestas patronales, por ese motivo iba a ser difícil que pudiéramos llegar hasta el mismo centro de la ciudad. Por el contrario, con buen criterio, los siguientes relevistas habían dispuesto la parada ante el palacio de Ajuria Enea, residencia del lehendakari, que también es un lugar sobradamente conocido y que es ideal para una cita como la que teníamos. En la VW íbamos charlando y comentando asuntos relacionados con la vuelta. A pesar de que el navegador nos indicaba un determinado camino, el no ver delante nuestro el chaleco amarillo fosfi nos hizo pensar que no habíamos tomado el mismo camino que Gari. Nos habíamos alejado unos 50 kilómetros de San Sebastián y no veíamos a la Bella Durmiente y su piloto. Resultaba evidente que no la íbamos a encontrar por esa carretera. En eso estábamos cuando sonó el teléfono, al otro lado estaba Gari: -- *¿qué pasa Gari?, pues que se me ha roto la correa de transmisión...* --. Llevábamos muchos kilómetros sin romper ninguna. Parecía lógico pensar en la relación entre correas rotas y vibraciones, pero personalmente no encontraba lógica, Francesc si.

La llamada telefónica nos obligó a replantear la orden dada al navegador. El aparatito nos sugirió, más bien nos ordenó, que giráramos cuando fuera posible. Sin pensarlo dos veces, desandamos parte del camino y cerca de una hora después estábamos junto a Gari. Era la ocasión que Francesc había estado esperando, se abalanzó sobre la moto para escrutar sus entrañas.

El cielo se estaba encapotando rápidamente. La radio había informado de tormentas en lugares próximos a donde nos encontrábamos, lo cual nos hacía pensar que no sería posible evitar lluvia por mucho tiempo. Francesc quitó la tapa cubrecorrea y accedió directamente al problema. Me sorprendió que no se conformase simplemente con la maniobra de sustituir la correa rota, por el contrario sacó de la caja de herramientas un útil necesario para desguazar el conjunto del embrague. En un visto y no visto sustituyó la pareja de rampas y los muelles; según nos explicó allí radicaba el problema de las vibraciones que tantos contratiempos nos había causado. Al parecer el origen del problema estaba en la colocación de un embrague con un poco de holgura, bien producido por un mal montaje o por algún golpe. La cuestión es que se veía claramente que oscilaba de una manera apenas perceptible si lo mirabas de lado, pero situado convenientemente sí se podía apreciar que la oscilación era lo suficientemente importante para producir poco a poco un desgaste en las correas de transmisión. Nadie se dio cuenta, Francesc si.

Casi habíamos finalizado el trabajo de colocar todas las piezas en su lugar, cuando un relámpago seguido de un gran estruendo nos anunció con certeza que San Pedro iba a abrir las puertas del cielo. Tuvimos que trasladar herramientas, repuestos y moto bajo la cornisa de un edificio que había junto al lugar donde nos encontrábamos, a cobijo del aguacero que estaba comenzando a caer. Las últimas tuercas fueron apretadas entre salpicaduras de agua. Apenas se veía el otro extremo de la calle, la cortina de agua era importante. Comentamos con Gari la conveniencia de aguardar a que escampase o disminuyera la intensidad de la lluvia antes de salir, pero él aseguró que unas gotas de agua no iban a retrasar su marcha, que estaba habituado a rodar con tiempo peor que el que teníamos. Por lo menos aceptó un impermeable y el chaleco amarillo de rigor.

Mientras la Bella Durmiente con Gari en sus lomos abandonaba el lugar, Francesc y yo nos preparábamos para lo mismo. No tardamos apenas en ponernos en marcha bajo aquellas cortinas de agua; no entendemos cómo Gari podía conducir la Vespino en aquellas circunstancias, pero la conducía. El caso es que se nos volvió a escapar. El navegador nos condujo por un puerto de montaña espectacular, una carretera estrecha, sinuosa, flanqueada por húmedos bosques, muy diferentes a los del Mediterráneo a los que estamos acostumbrados los levantinos. Atravesamos caseríos y pequeños núcleos de población, hasta que al fin accedimos a una carretera más amplia. Después de la gran vuelta que habíamos dado, nos quedaba la incertidumbre, mientras nos aproximábamos a Vitoria, de si la moto iba delante o detrás de nosotros. Lo sabríamos en unos minutos.

A la hora que llegamos a Vitoria, momento de disfrutar de las últimas luces del día, los oídos me pitaban, no sé si por el cansancio, por las curvas o por los cambios de presión atmosférica que produce alejarse del mar en altura. Lo cierto es que allí estábamos, en las calles de Vitoria, repitiendo la misma cantinela de siempre: --- *por favor, ¿ me puede indicar...?*--- con la salvedad de que ahora no buscábamos el ayuntamiento, sino el palacio de Ajuria Enea. No tardamos en llegar. Personalmente me sorprendió la ubicación del edificio. Imaginaba que estaría en una gran avenida de espacios abiertos. No era así. El palacio se encontraba en un paseo, prácticamente peatonal, en el que únicamente había un carril en cada sentido y su zona central reservada a los viandantes, con una sucesión de árboles a todo lo largo de él, cuya sombra seguramente resultaría una delicia a los paseantes en días calurosos. No era el mejor momento, ni la mejor hora para disfrutar de ello, habíamos llegado hasta allí por otros motivos.

Había visto el palacio en muchas ocasiones a través de las pantallas de televisión. Evidentemente estábamos frente a él, al otro lado de la verja que guarda un centinela de boina roja, supongo que es un ertzaina en su turno de guardia. No me fijé en más detalles, las pocas energías que me quedaban las utilicé para compartir unos instantes con los amigos que se dieron cita allí, los justos hasta la llegada de Gari con la moto y llevar a cabo los trámites de rigor. No recuerdo si fue a instancias de algunos de los amigos que vinieron o por propia iniciativa del guardia que custodiaba la puerta desde el interior del recinto. El caso es que resultó todo un detallazo que éste, el guardia, nos obsequió abriendo la puerta en el momento de la foto de familia para que pudiese salir como fondo la fachada del palacio sin ninguna obra de cerrajería de por medio. Pero eso ocurrió unos minutos más tarde, cuando llegó la moto y el nuevo relevo estaba a punto de partir hacia Pamplona.

Mientras Gari transitaba las últimas calles hasta terminar en el punto de encuentro, tuvimos ocasión de charlar con los amigos que estaban allí y que habían acudido a la llamada de colaboración. Creo que en orden de número de participantes, los vascos fueron los terceros clasificados en acudir al cambio de piloto de la Vespino, detrás, por supuesto, de los murcianos que fueron los más numerosos y los extremeños que ocuparon la segunda plaza. De haberlo pensado, justo hubiese sido premiar con algún detalle esas participaciones, pero teniendo en cuenta que a estas alturas contábamos los euros una y otra vez por ver si tendríamos suficiente para llegar a Barcelona, no había posibilidad de sacar regalos de ninguna parte, seguíamos siendo humildes. Sin embargo no creo que nadie echase en falta esas cosas, más bien, salvo excepciones que luego comentaré, la mayor parte de quienes se acercaron a vernos para participar de un modo más o menos directo con la vuelta, seguro digo, no quedaron decepcionados; estoy convencido de que se contagiaron de inmediato con la ilusión y el empuje que

llevábamos y que en muchos casos enmascaraba realidades que no tenían que interferir en el deambular de la Vespingo, que era lo realmente importante después de la integridad de las personas. También nosotros, los del coche de apoyo, nos nutríamos con las aportaciones intangibles de ellos, a las que ya hemos hecho alusión repetidas veces y no me canso de intentar hacer justicia.

Se suele decir que las noticias que pasan a través del boca a boca son mucho más efectivas que otras. Podemos constatar que eso es muy cierto. La noticia de nuestro proyecto se difundió por varios medios, fundamentalmente a través de nuestro foro y nuestras webs, pero también a través de revistas de motos y radio, concretamente a través del programa Ser aventureros, de la Cadena Ser, que emitió una entrevista en primavera en la que dábamos detalles importantes de nuestro proyecto. De cada uno de estos modos de difundir la información nos han llegado voluntarios, pero de la noticia transmitida entre amigos supuso una importantísima inyección de moral y fuerza; se hizo de rogar porque llegó a última hora, inesperada quizás, pero efectiva, muy efectiva.

Acabo de mencionar la decepción de algunas personas respecto a su participación: aunque peque de reiterativo, repetir que el cansancio durante los días en los que fuimos sombra de la Bella Durmiente nos indujo a cometer errores y olvidos, demasiados. Algunos de esos errores motivaron que personas que nos habían manifestado su voluntad de participar en alguna etapa, incluso con tramos asignados, se vieron despojados de ellos por otros participantes, tal es el caso de José Julio que al final no pudo hacer un solo kilómetro, o de Pep Inglés y Dani Peña que tuvieron que anular su plan para estar con nosotros varios días en compañía de sus familias, todos viajado en una furgoneta, y que modificaron en el último momento por haber asignado sus tramos a otras personas. Suerte que, por lo menos, Pep y Dani se marcaron dos buenas etapas y guardan buen recuerdo de su participación. Cuando llegue su momento leeremos lo que nos cuenta Pep.

Gari apareció por el centro de la avenida. Fue recibido entre aplausos y vítores, había ambientillo. Nos comentó que tuvo que dar un par de vueltas para llegar hasta el punto donde nos encontrábamos, pero que al fin estaba allí. El agua no había impedido su marcha, aunque ya empezaba a notar fresco. La experiencia le había resultado excelente y no había tenido ningún



problema destacable. La Bella Durmiente seguía cumpliendo a la perfección con su cometido. Por suerte, gracias a la reparación de urgencia que llevó a cabo Francesc, las vibraciones habían desaparecido casi por completo; la moto volvía a funcionar prácticamente igual que al principio, como una eternidad atrás en Vall de Almonacid a más de 6.300 kilómetros de distancia, aunque pequeñas manchas de aceite dejaban entrever que alguna fuga había, nada preocupante.

Era el momento de la foto de familia ante el palacio de Ajuria Enea con la verja abierta de par en par. Posamos unos pocos de los allí presentes, éramos más, algunos más. Había acudido también José Emilio Agote, habiendo cumplido ya con sus obligaciones familiares y feliz de estar con nosotros y sus amigos celebrando el buen andar del Vespino y el casi palpable éxito final, aunque para eso todavía nos faltaba sufrir un poco más. Mientras tanto, Francesc, no desaprovechaba ni un solo momento para hacer ajustes y asegurarse de que todo funcionase debidamente. No



pude comprender en aquellos momentos si lo que Francesc pretendía transmitir era satisfacción por haber llegado hasta donde estábamos sin graves problemas, o preocupación por si la pequeña mecánica pudiera decir basta. Lo que era evidente es que ya se había contagiado del ritmo de marcha y al igual que yo necesitaba que, como si de una carrera más se tratase, la moto siguiera rodando hasta la meta.

Así lo comentó Francesc:

Me hago cargo de la furgoneta y partimos hacia Donostia (San Sebastián). Aprendo a manejar el Tom Tom, aunque como no sabemos las direcciones de los ayuntamientos, se prevén las complicaciones para llegar si no se dispone de relevistas autóctonos. La salida de Bilbao es caótica. Está en obras y me veo obligado a hacer caravana un buen trozo. Al final, puedo darles caza sobre Eibar. El paisaje es precioso y, una vez llegados a la costa, todavía mejora en gran manera. Paramos a repostar la moto y llenar el bidón. Nuestro relevista tiene prisa. Llevamos retraso y ha quedado en casa de su madre a comer. Valentín lo releva antes de entrar en San Sebastián. Llegamos allí sobre las 2 de la tarde. Me dicen que nos tenía que recibir el Lehendakari Ibarretxe, pero no ha podido esperar más.

Mientras Valentín va a comprar unas pilas para el computador de a bordo, parte el relevista Gari Feberio, buen conocedor de la ruta, en dirección a Vitoria-Gasteiz. Al cabo de un rato salimos Valentín y yo por otra ruta diferente. Una vez atravesado el pueblo de Zarautz, famoso por el hotel-restaurante de Karlos Arguiñano, recibimos una llamada del relevista que se había quedado tirado en Beasain, y encima, estaba lloviendo con ganas. Media vuelta y autopista hasta donde se encontraba nuestro relevista y moto. A medio camino, Valentín recibe la llamada de una radio local y le hace una entrevista en ruta, en directo. Una vez llegamos a donde está la moto, nos encontramos con que la correa, nueva en Bilbao, había llegado a su fin. Me di cuenta de que la polea posterior era la del motor de reserva y estaba en mal estado. Estaba torcida y arañada. Por fortuna, la original seguía en la caja. Cambié el muelle de contraste, que presentaba síntomas de fatiga y, tras varias comprobaciones, siguió el camino hacia su destino. Ha parado de llover.

Fernando se había apeado de la caravana de la vuelta a España. Fue Aina desde Barcelona la que tomó el relevo en la crónica diaria en el foro. Comenzó de una manera un tanto tímida, pero en días sucesivos se fue animando.

Foro (Por Aina Garí):

MARTES 5 DE AGOSTO DE 2008

Se encontraron con Gabri y Olga, que venían con su moto, en una gasolinera. La moto la metieron en la furgoneta y Gabri hizo de relevista desde León hasta Oviedo. Cerca de Santander, en San Vicente de la Barquera (el pueblo de David Bustamante) estaba Markitos, otro relevista que llevó el Vespino hasta Bilbao. Fernando dejó de seguir la vuelta en Santander para volver a casa.

En Bilbao estaba Kiqu, que se incorporó al viaje con un motor de repuesto por si acaso. Allí fue también donde la Bella Durmiente fue llevada por otro relevista llamado Jose Emilio.

De camino a Vitoria, cuando Gari Ceberio conducía con mucha lluvia, hubo un problema con la correa.

Se hicieron la foto dentro del palacio Ajuria Enea, la residencia del lehendakari.

Ahora han salido de Vitoria y el relevista se dirige hacia Pamplona. Se espera llegar a Zaragoza durante la madrugada.

Las noticias que nos llegaban por teléfono eran buenas, buenísimas. La decidida Mayte, la relevista Lleida-Tarragona, que a su vez es colaboradora en ésta y otras aventuras a través de la empresa Shell y que nos proporciona el lubricante necesario, estaba preparada y lista para salir a nuestro encuentro en el momento que le diéramos aviso. Pep y Dani iban a bordo del tren camino de Zaragoza, para a primeras horas de la mañana siguiente tomar el relevo de las manos de nuestros amigos vascos. Todo parecía estar atado hasta la meta. No había demasiados motivos para preocuparnos más de lo debido. Por mi parte no dejaba de pensar que en poco tiempo podría descabezar un sueñecito en el batiscafo de la trastienda de la Transporter. De no requerir mi ayuda, Francesc se haría cargo de conducir la furgoneta hasta Zaragoza, eso me daría la opción de alejarme de este mundo por unas horas, a pesar de hacerlo en el culo de una batidora con tufillo a 95 octanos. Además, también nos acompañaría un coche más de apoyo, el del equipo que a partir de Vitoria tomaría el relevo, que no es otro que el constituido por Armando y Woki. Mientras uno de ellos conducía la Vespino, el otro conducía el coche y, nosotros, Francesc y yo, viajábamos en la VW. Tíos dispuestos donde los haya, este tándem Armando-Woki. Personalmente había contactado con Woki a través del teléfono, creo recordar que por uno de esos enlaces de los que he hablado antes, de los más efectivos, de los que circulan con el boca a boca, del estilo --yo te lo cuento a ti y tú se lo cuentas a tu amigo--. Desde el primer momento sentí que no iba a haber problemas con ellos porque apenas les importaba el tramo que les tocara, lo harían sin más. La sensación inicial se convirtió en real, sencillamente “no-problem”. Por otro lado, siento no poder decir mucho más de ellos, al igual que en tantas ocasiones las fuerzas me impidieron disfrutar todo lo que hubiera deseado de la compañía de esas estupendas personas. Allí junto a la verja del palacio recibimos dos megabotellas de vino que todavía esperan la ocasión propicia para ser descorchadas, ya llegará.

Por todo ello, poco puedo decir de los siguientes kilómetros, estaba ausente, mejor dicho, no estaba, me había lanzado de cabeza al jergón de la trastienda. Pero antes de que mi ausencia se hiciera cierta, todavía pudimos detenernos durante un momento en un restaurante de carretera para comer algo. Ciertamente fue poco, todavía no comprendo como era posible que hubiese tan poco donde escoger. Platos calientes ninguno y bocadillos uno o dos a elegir, pero que tampoco seducían. Como la mayor parte del grupo apenas tenía hambre, y yo más sueño que hambre, lo que tomamos allí casi fue simbólico. Inmediatamente salimos a la calle.

Undécima etapa: miércoles 6 de Agosto.

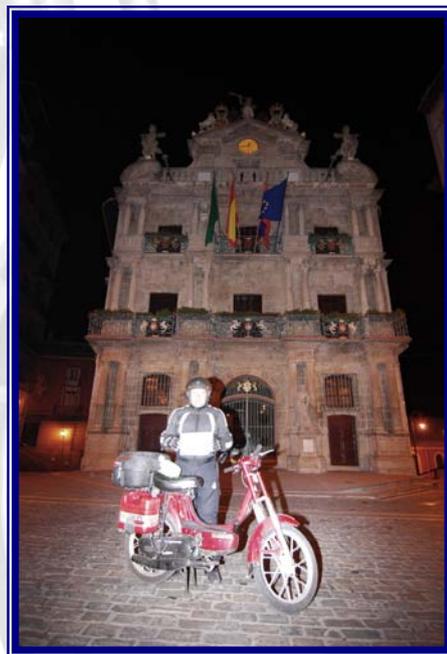
Lo que ocurrió después habrá que conocerlo a través de las crónicas de los relevistas y, desde luego, de Kiqu, que una vez más nos cuenta los detalles de lo acaecido:

Undécima etapa: miércoles 6 de Agosto.(Vitoria-Pamplona-Huesca-Zaragoza)

Vitoria estaba en fiestas, y nuestros colaboradores nos esperaban a la entrada. Decidieron que el encuentro sería en el palacio de Ajuria Enea, residencia del Lehendakari y nos guiaron hasta allí. Falta poco para la noche y al poco rato llega la moto. El Lehendakari no nos recibió, pero nos abrieron la puerta del palacio para las fotos de rigor.

Aprovecho para revisar la moto. La correa ya no sufre. Aprovechando que traje el amortiguador hidráulico de mi hija, lo montamos, para facilitar la conducción. No volveremos a tocar nada hasta Zaragoza.

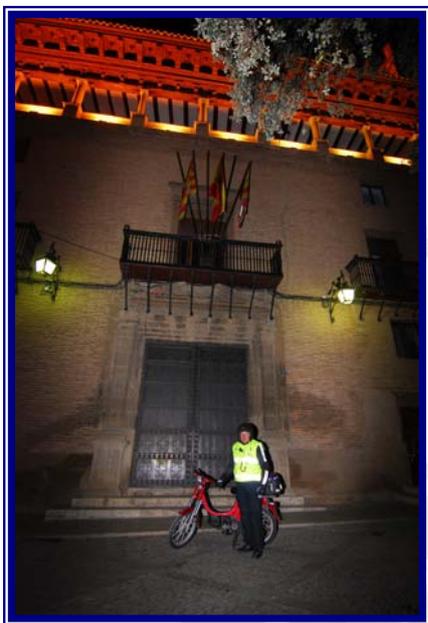
En principio tenían de ser tres los relevistas, Woki, Armando y Joaquín, pero este último, que es el que los ha enredado a todos, es víctima del retraso y tiene un compromiso que no puede eludir y solo puede venir a despedirnos. Sus amigos se alternarán en el pilotaje y el de un coche que recogerán más adelante. Los dos vehículos siguen



hacia Pamplona por la Autopista, mientras Wooki coge una ruta paralela por carreteras secundarias. Nos dice que es una pena haber hecho esta zona de noche, ya que es bellísima. Paramos a cenar rápido en un área de servicio. Valentín está rendido. Le digo: “Esta noche me toca a mi sufrir (y disfrutar). Has de dormir lo que puedas”. Se va al “zulo” y se que he de hacer lo

posible para que pueda descansar al máximo.

Llegamos a Pamplona a las tantas de la noche, solo con el testimonio de algún viandante y los chicos de la Basura. Fotos en el Ayuntamiento y en el "circuito" de los encierros, que pasa justo por delante. Allí desemboca la Cuesta de santo Domingo y arranca la Calle Mercaderes.



Partimos sin mas hacia Huesca, esta vez por la misma ruta.

Quedamos en parar mas adelante, en un área de servicio con hotel y restaurante, pero a esa hora está cerrado hasta el compartimento de las máquinas expendedoras. Nada abierto hasta una gasolinera de Huesca.

La carretera es tan solitaria, que se atreven a hacer toda clase de fotos en marcha. Los únicos seres vivientes que vemos son animales silvestres. Nuestros relevistas, aseguran haber visto jabalís y todo. Es mas tarde y Huesca está todavía mas vacía. Fotos, repostaje y . . . hacia Zaragoza.

De camino empieza a amanecer y tomamos vias de servicio para evitar autovias, uno de los principales problemas que hemos tenido durante todo el desarrollo. Por suerte, nuestros amigos conocen el camino de primera. Gracias a su buen hacer, recuperamos algún tiempo. Aparte del repostaje y una comprobación visual de la correa, para verificar que ya no sufre mas de lo necesario, no hace falta nada mas. Valentín, mientras tanto, ha aprovechado para dormir unas cuantas horas y se despierta justo al llegar a Zaragoza.



Son las 7 de la mañana y, como es habitual en este final de La Vuelta, nadie, aparte de los relevistas, nos espera en el Ayuntamiento de Zaragoza, junto al Pilar. Por fortuna, al ser tan temprano, no tenemos problemas para aparcar dentro de la plaza. Que diferencia con las primeras etapas, sobretodo las murcianas. . .

Allí están mis amigos Pep Anglès y Dani Peña. Llevaban consigo unas correas y demás repuestos que Pep había recogido el día antes de mi casa. La aventura que pasaron con el tren para llegar hasta allí es otra historia. El caso es que habían dormido poco y les esperaba una jornada dura. Cambiamos la bujía, la cubierta trasera y la correa y salimos hacia la N II. Con Pep a los mandos del "La Bella" y Valentín a los de la furgoneta, paramos a efectuar un "repostaje humano" en Alfajarin. Entablamos conversación con un lugareño que había venido con un GL verde e hicimos unas fotos. Salimos para Lleida. Aunque ya había pasado lo peor de esta Vuelta, la travesía de Los

Monegros con el sol de la mañana de agosto, no era moco de pavo, pero Pep parte hacia la primera capital catalana: Lleida. Para ello había que aguantar el colosal tráfico de camiones de la N2. Por suerte hay buenos arcones.

En el foro se informaba a todo el mundo:

Bueno. Vamos llegando al final.

Desde una Vitoria en fiesta, partimos hacia Pamplona. Se encargan de llevar la moto hasta Zaragoza Wooki y Armando, que se van turnando con la vespino y un coche.

Llegamos a Pamplona a las tantas de la noche, solo con el testimonio de algún viandante y los chicos de la Basura. Fotos en el Ayuntamiento y en el "circuitito" de los encierros, que pasa justo por delante. Allí desemboca la Cuesta de santo Domingo y arranca la Calle Mercaderes.

Partimos sin más hacia Huesca.

La carretera es tan solitaria, que se atreven a hacer toda clase de fotos en marcha. Los únicos seres vivientes que vemos son animales silvestres. Nuestros relevistas, aseguran haber visto jabalís y todo. Es más tarde y Huesca está todavía más vacía. Fotos, repostaje y . . . hacia Zaragoza.

De camino empieza a amanecer y tomamos vías de servicio para evitar autovías, unos de los principales problemas que hemos tenido durante todo el desarrollo. Por suerte, nuestros amigos conocen el camino de primera. Gracias a su buen hacer, recuperamos algún tiempo. Aparte del repostaje y una comprobación visual de la correa, para verificar que ya no sufre más de lo necesario, no hace falta nada más. Valentín, mientras tanto, ha aprovechado para dormir unas cuantas horas y se despierta al llegar a Zaragoza.

Cuando para mí el mundo volvió a ser mundo, estábamos llegando a la plaza del Pilar de Zaragoza. Circulábamos junto al Ebro, justo en el momento en el que apareció ante nosotros la impresionante figura de la basílica. Nos introdujimos por una estrecha callejuela para ir a parar al mismo centro de la plaza. El ayuntamiento de la ciudad maña se encuentra junto a la basílica, compartiendo plaza con ésta. Como era muy temprano, todavía no habían sonado las 8 en Carillón del campanario del Pilar, lo haría poco después, no nos lo pensamos mucho para acercarnos lo más posible con la moto y la furgoneta a su fachada. Allí estaban esperando Pep y Dani que habían llegado la tarde anterior en tren. Habían pasado la noche deambulando por los alrededores, con la suerte de que por ser festivo el ambientillo lo tuvieron garantizado. Según nos contaron, rendidos ya de madrugada, echaron una cabezadita en algún banco próximo, pero la sospecha de que algunas personas que andaban por allí no les ofrecían mucha confianza, les hicieron despabilarse antes de tiempo. Suerte que la comitiva del Vespino no tardó demasiado en acudir a su cita. Eran las 7:50 del miércoles 6 de agosto de 2008, cuando realmente deberíamos haber estado allí el martes 5 a las 5:45. El retraso aquí era de 25:05 horas. No habíamos perdido excesivo tiempo en las últimas 24 horas, pero era evidente que las pocas veces que nos habíamos entretenido, la dificultad de la ruta y las pocas reparaciones que se hicieron, además de la entrada en tres ciudades grandes, habían supuesto un goteo importante para nuestro saldo negativo. Pero eso no era realmente importante, ahora ya casi percibíamos el olor del Mediterráneo, cosa que indicaba que la meta estaba próxima.

La foto obligada no se hizo esperar. Woki y Armando estaban cansados de la noche en vela persiguiendo o conduciendo a la Bella Durmiente por carreteras increíbles; los cerca de 350 kilómetros desde Vitoria, pasando primero por Pamplona y luego por Huesca, para terminar en Zaragoza, circulando en la noche a ritmo de la samba que baila un Vespino durante diez horas y media, no lo hace cualquiera. Estaban satisfechos al fin y al cabo, igual que nosotros. Tampoco ellos olvidarán esta aventura, son dos héroes más para la lista de nuestros aventureros.



De esta manera nos comenta el mismo Armando la aventura:

I VUELTA A ESPAÑA EN VESPINO

Todas las historias siempre tienen un comienzo, lo que nunca es seguro es cómo van a terminar...pero un comienzo siempre es una ilusión por algo que nos va a tener entretenidos al menos por un tiempo.

Por eso ésta historia también tiene un comienzo y todo empieza cuando un buen amigo, Woki, me llama una tarde cualquiera allá por mediados del mes de Julio, no por casualidad, él ha recibido una llamada de otro entrañable amigo, Joaquín Blanco que le pone en canción acerca de una “Vuelta a España en Vespino”...- “te apuntas?” me dice, confiando en mi respuesta positiva –“por supuesto!”, contesto... y es que hay cosas que no podemos dejar pasar.

Acto seguido me llama Joaquín...para lo mismo!... es reconfortante que los amigos piensen en uno para los pequeños retos (o grandes aventuras!) que la vida nos suele brindar.

Y así comienza ésta historia, lo siguiente es información, quién lo organiza, en qué fechas, qué etapas podemos compaginar con nuestra ya agitada vida cotidiana...pero podemos!, será el día 5 de Agosto (día grande de fiestas en Vitoria-Gasteiz) y con madrugón incluido.

Tras un poco de negociación y ya que somos tres decidimos que podíamos cubrir las etapas desde Vitoria-Gasteiz a Pamplona luego a Huesca y terminar en Zaragoza; serán algo más de 350 Kms. a una velocidad nunca superior a los 50 kms./hora, no va a ser para disfrutar de la carretera, pero sí para apreciar el precioso paisaje que cruzaremos sin prisas y sin grandes agobios, somos buenos rutereros en nuestras motos, pero nunca hemos “cabalgado” en una vespino por tan larga distancia, aunque en nuestra juventud tuvimos los típicos escarceos con tan maravillosa máquina.

Pero, siempre hay un pero de última hora, nuestro gozo en un pozo, al menos parte de él, hay un retraso considerable y en lugar de tomar nuestro relevo a primera hora de la mañana será a última de la tarde...no podremos admirar el paisaje que tanto nos gusta, las montañas, los valles y los ríos que jalonan el trayecto elegido, y otro mal menor, Joaquín por problemas de compromisos adquiridos tampoco podrá

acompañarnos, quién nos embarcó en tan admirable reto se va a quedar con las ganas...

Todo está en marcha, son casi las ocho de la tarde y suena el teléfono, es Joaquín: -“acércate a recoger a Woki y veníos a Ajuria Enea” (residencia del Lehendakari Ibarretxe, ya que es imposible acercarse al Ayuntamiento de la ciudad por la agenda festiva). Esperamos unos minutos y tras la furgoneta que trae a Valentín (hombre somnoliento y muy cansado) y a Francesc (éste de pocas palabras y muy atento a la máquina a su revisión y puesta a punto) aparece nuestro relevo desde Donosti con la flamante Vespino ...comienza a llover.

No ha sido a sorteo, pero le ha tocado a Woki hacer el primer relevo, Francesc revisa la máquina, llena de carburante y nos da las instrucciones pertinentes, mientras tanto él coge la vespino y tras las obligatorias fotos para la prensa local sale hacia Pamplona, irá por la carretera vieja (se la conoce mejor que yo) ya que por la autovía no tenemos permiso para hacerlo.

Yo mientras tanto me meto en mi coche y junto a Francesc y Valentín con su furgoneta vamos en busca de un lugar para cenar algo, me paso el área de servicio abierta (veis como Woki se conoce mejor la ruta que yo!) y finalmente al llegar a Pamplona paramos una media hora para cenar unos bocatas, tomar un café y charlar un poco. Al fin y al cabo no nos conocíamos de nada pero hemos acabado asumiendo como nuestra toda ésta aventura.

Valentín se echa a dormir, falta le hace, en la parte trasera de la Volkswagen que nos acompañe y nosotros vamos hasta el centro de Pamplona dónde hemos quedado con Woki que viene ya pisándonos los talones.

Entramos por el casco antiguo de Pamplona para llegar a la Plaza del Ayuntamiento, esa que veis en televisión cuando arrancan los Sanfermines, dónde se lanza el chupinazo y la gente se anuda el “pañuelico” para dar la bienvenida a las fiestas.

Todo está en calma, las calles que también se ven en los encierros aparecen vacías, tan sólo un camión de los servicios de limpieza asoma por una de las callejuelas, se paran junto a nosotros y comentan en voz baja -“qué hacen éstos aquí?”, “la Vuelta a España en Vespino” –respondemos, esbozan una sonrisa y continúan su labor...poco público a la una de la madrugada...

Aquí hacemos el primer cambio, ahora seré yo quién se ponga a los mandos de la “Dama roja” y Woki conducirá mi coche hasta Puentelarreina. El primer tramo es autovía, circunvalación de Pamplona, luego carretera de Huesca, es una ruta divertida, extremadamente bonita, muchas curvas, paisaje de arbolado que todo lo envuelve y el pantano de Yesa que da un fondo azul a los verdes bosques, pero hoy no podremos disfrutarlo, lo vamos a atravesar de noche, y es una pena porque es una zona que solemos recorrer a menudo con nuestras motos, por su belleza y por su divertida carretera.

El tramo discurre sin problemas, únicamente la luz de la Vespino que ilumina los primeros cincuenta centímetros...ja,ja!...pero Woki se pega a mi rueda trasera y ya que no viene casi nadie de frente me ilumina y así la damos un poco más de velocidad asumiendo menos riesgos.

El sueño comienza ha hacer mella en nuestro aguerridos colaboradores, Woki se retira un momento a echar una cabezadita, posteriormente será Francesc quien se adelante un poco para poder descansar algo menos de una hora, nos esperará en Puentelarreina, donde haremos el siguiente cambio, pero siempre habrá alguien junto

al piloto y eso se agradece, porque en éste tramo apenas si nos hemos cruzado con media docena de coches y sólo nos han adelantado un par de ellos.

No hay nada abierto!...qué desastre!...con lo que me apetecía un café!...

Un poco de tertulia y a cambiar de piloto, estamos recuperando parte del retraso acumulado, como no tenemos ni tráfico ni molestias vamos avanzando a paso firme hasta Huesca, además yo soy más conservador y por tanto más lento, pero Woki aprieta un poco más y va ganando algún minuto más kilómetro a kilómetro.

Ahora soy yo quien va iluminando a Woki, éste tramo es también de una belleza inusitada que tampoco disfrutaremos, la carretera discurre junto al cauce del río Gállego, múltiples empresas de aventura jalonan la carretera, el rafting está asegurado, las rutas a caballo o en quad, senderismo, escalada en los Mallos de Riglos...es una carretera muy virada, en continuo sube y baja con curvas muy cerradas y enlazadas...Woki disfruta!

Llegamos a Huesca, a la entrada de la ciudad repostamos, Francesc revisa que todo vaya bien y todo va bien, entramos a la plaza del Ayuntamiento, hacemos las fotos, un guarda de seguridad asoma por una de las puertas, pero no hace ningún comentario...el cansancio pesa un poco más, otro cambio, la noche ha refrescado, pronto amanecerá.

Todavía hemos de buscar una gasolinera, los bidones se han agotado y aprovechamos a comer un poco y tomar un zumo, no es gran cosa pero hasta los dulces industriales nos saben a postre glorioso como el que hacía la abuela en casa los domingos. Es el cambio de turno en la gasolinera (será cerca de las seis de la mañana) y el gasolinero que termina su jornada me ve entrar, se fija en el rótulo de mi chaleco "I Vuelta a España en Vespino" pero no dice nada, posteriormente cuando ha terminado su labor en el cambio de le preguntará a Woki –"eso del chaleco es verdad?" y comienza una conversación de explicaciones y sensaciones, él tuvo una Vespino exactamente igual a La Bella Durmiente...mira que es casualidad!

Continuamos, este es sin lugar a dudas el tramo más duro, el sueño y el cansancio se van aposentando en nuestros sentidos, la luz del amanecer frente a nosotros nos ciega y la carreta ahora es llana, recta...aburrida coincide con la hora de ir al trabajo de los zaragozanos, no podemos sortear la autovía de entrada a la ciudad...un último esfuerzo...

Por fin la Plaza del Pilar!!...Woki ya está esperando allí, el último relevo ya ha llegado desde Vall de Almonacid (Castellón) para llevar a buen puerto el tramo final de ésta maravillosa experiencia, por fin Valentín se levanta del colchón retorcido que lo ha acogido en su seno toda la noche y agradece sobremanera haber podido dormir de un tirón. Su cara ha cambiado, parece de nuevo un ser humano.

Aquí ya hay más gente, el personal limpieza, los primeros turistas, los lugareños en su vida cotidiana. Se acerca una pareja de la Policía Local, con exquisita amabilidad nos preguntan qué hacemos allí, explicado el motivo nos comentan que no está permitido el acceso de vehículos a emblemática Plaza pero su comprensión y cercanía nos permite hacer nuestras fotos de rigor y aprovechar unos minutos más para la despedida y el deseo de buena ruta a aquellos que continuarán hasta el destino final y final también de ésta sencilla y disfrutada aventura con nuestra particular Bella Durmiente, Vespino de color rojo que nos ha permitido saborear éste particular paseo.

Cansados y somnolientos volvemos de nuevo a casa, aún nos quedan otros 240 kilómetros en los que nos contaremos las sensaciones y nos prometemos que si vuelve ha hacerse algo igual o parecido...allí estaremos!!

Gracias Joaquín, Francesc y Vicent por contar con nosotros, ha sido un placer!

Armando Gómez

El viaje debía continuar, pero antes de salir de aquel impresionante escenario, Francesc volvió a repasar algunos puntos mecánicos que consideraba que requerían su atención. En eso estábamos cuando vimos que se aproximaba hasta el lugar donde nos encontrábamos, una pareja de policías municipales, eso no era nuevo. Nos estábamos preparando para la acometida del morlaco cuando, para nuestra sorpresa, en lugar de una bronca, los agentes vinieron a saludarnos porque nos habían visto por televisión. Tuvimos con ellos una breve pero animada y amigable charla sobre la vuelta a España en Vespino. Al terminar nos indicaron la manera más rápida de salir de la ciudad en busca de nuestro siguiente objetivo, Lleida.



Nos despedimos de Armando y Woki hasta la próxima, en la que seguro que podremos contar con ellos si la llevamos a cabo.

Pep Inglés se enfundó su equipo de montar en moto. A esas horas no apetecía ir muy destapado aunque el vehículo fuese un Vespino y el calendario nos señalase el momento de más calor del año. Dejarse llevar por esas coincidencias nos puede acarrear sorpresas poco agradables. La noche

había sido fresca e invitaba a abrigarse, por eso Pep, que según me comentó Kiqu, es una persona que ha montado mucho en moto y conoce esos contrastes climatológicos hizo lo correcto, taparse bien, ya habría tiempo de ir desprendiéndose de prendas superfluas, porque otra cosa muy diferente sería lo que nos íbamos a encontrar kilómetros más adelante, ni más ni menos que el temido por su climatología extrema y su aridez, Desierto de los Monegros.

Con las indicaciones de los guardias municipales no tardamos mucho tiempo en dejar atrás las últimas edificaciones de Zaragoza. La siguiente parada sería para desayunar en Alfajarín, parada y fonda natural de la ruta hacia Cataluña sobre la N-II. En una inmensa área de servicio que abastece, tanto a la antigua nacional como a la actual autopista AP-2, se dan cita multitud de viajeros de todo tipo: ocupantes de autobuses, camioneros, turistas, incluso lugareños que vienen allí a disfrutar del trajín de las miles de personas que diariamente transitan por aquel lugar, que más que un área de servicio parece un mercado o la salida de unos grandes almacenes.

En aquel lugar estuvimos el tiempo suficiente para satisfacer el apetito que a aquellas horas ya se hacía notar. Inmediatamente volveríamos a la transitada carretera, que debido al viento lateral y a la cantidad de camiones que hacían uso de ella, su arcén resultaba bastante peligroso, suerte que Pep sabía lo que llevaba entre manos y no dejó la prudencia aparcada en ningún momento. Lejos estaban aquellas carreteras castellanas, extremeñas e incluso andaluzas, tan amplias y con apenas tráfico. Ahora estábamos aquí y había que vigilar cada palmo de asfalto para no caer en alguna trampa que pusiera en peligro a la frágil moto y su ocupante.

Buen momento para leer lo que el propio Josep nos escribió sobre su propia experiencia:

Vuelta a España en vespino 2008.

Voy a contar mi grata experiencia en esta primera vuelta a España con la Bella Durmiente.

Un día de tantos en los cuales visito el taller de motos en Vilassar de Mar, motos Viñals, en el cual se encuentra nuestro gran amigo Francesc.

Manteníamos una conversación entre olor a gasolina y el ruido de un cuatro tiempos, cuando me comento que estaba organizando la vuelta a España en vespino.

Ostras!!! me transporte a mi infancia en la cual con 12 años, mi mayor ilusión era los sábados por la mañana pedirle a mi padre que me dejará su vespino para salir a hacer caminos de tierra, rieras, saltos, andar con una rueda... soy motero desde que tengo uso de razón, pero estoy seguro que le debo mucho, por no decir todo a este estupendo juguete (mi hijo también aprendió con él mismo vespino, vive en casa con nosotros).

En fin, me ilusionó el tema y enseguida le dije a Francesc que contara conmigo, y así fue, en el mes de agosto me vi en el tren dirección a Zaragoza con también un gran amigo, Dani Peña; teníamos la misión de hacer Zaragoza-Lerida (yo) y Tarragona-Gerona (Dani).

El viaje en el tren fue super divertido, manteniendo conversaciones sobre los vespinos, desde carreras de resistencias, hasta nuestras primeras salidas con los amigos, con 14 años.

Sobre las 3,00h AM, hicimos nuestra entrada en Zaragoza después de un trasbordo en Puebla de Híjar, que tuvimos que dejar el tren y coger un autobús, pues el tren no pasaba por Zaragoza (fue divertido, el revisor no nos encontraba éramos los únicos que teníamos que bajar para Zaragoza; un poco más y amanecemos en Galicia). Después de deambular por la noche fiestera de los maños, hicimos una cabezadita de tres horas en un rincón, al lado del Ebro.

A las 7,00h necesitábamos un café y así nos dirigimos hacia la plaza del Pilar y allí en un bar, recuperamos un poco nuestro cuerpo, enseguida vimos la furgoneta y la Bella Durmiente.

Estaba impecable, sin cansancio, reluciente, como si nada hubiera ocurrido, solo por los comentarios de los compañeros a relevar, advertimos las peripecias que tras la noche habían pasado.

Allí estaba yo dispuesto a retomar mi vida de los 14 años, tras ponerme ropa ligera que me resguardara un poco del viento fresquito de mañana y como no, mi casco, arranque el pequeño motor fiable y que tantas satisfacciones me había dado en mis principios

como motorista y me encamine hacia la nacional, seguido como no, de Valentin y Francesc, que iban en la furgoneta de asistencia.

Tras tomar un bocadillo en Alfajarín, retomamos la carretera ante la atenta mirada de la pareja de la motorizada benemérita.

HA!!! se me olvidaba un abuelete muy simpático, en la puerta del bar, esperaba nuestra salida para enseñarnos su vespino, el cual lo mantenía en perfecto estado, es genial lo que unen estos bichos, no importa la diferencia de edad.

Me incorporé a la carretera y manteniendo una velocidad de crucero aprox. de 47 km/h fuimos engullendo kms, uno tras otro; fue genial disfrutar del paisaje, pensar en todas mis experiencias con el vespino, que iba recordando una detrás de otra; de vez en cuando perturbaba mi concentración algún que otro camión que con el rebufo me incomodaba. La anécdota fue un vehiculo que me empezó a pitar, enseguida me detuve, mi sorpresa fue cuando me dijo que había visto el programa de televisión España en directo y que estaba ilusionado con la historia y quería hacerse una foto, y sin más, allí estaba yo haciéndome una foto con el fan incondicional de la vuelta a España.

Después de un ratito, llegaba a Lérida donde me esperaba mi relevo, una simpática chica. La foto en el ayuntamiento de Lérida inmortalizaría este momento.

Una experiencia genial por todo su envoltorio, especialmente a todos los compañeros de viaje, una muy grata experiencia que espero poder volver a repetir algún día.

Estas son cosas que hacen agradable el día a día y te confirman que todavía quedamos gente positiva que gusta de disfrutar de pequeños/grandes momentos.

Doy las gracias a todas las personas que han hecho posible este acontecimiento.

*Pep Anglés
Vilassar de Mar*

Creo que lo expresado por Pep, como tantos otros que han manifestado su punto de vista, es precisamente lo que da valor a nuestra aventura: una ratificación ineludiblemente de que lo que para algunos carece de importancia, para otros, nosotros mismos, nos remonta a tiempos y situaciones pasadas y felices, como aquellas que se disfrutaban con la juventud y se valoran con la madurez.

No tuvo Pep ninguna dificultad para adentrarse en las entrañas de Lleida a mediodía y a pleno sol. Volvíamos a sentir la acuciante necesidad buscar sombra y de ingerir líquidos frescos para calmar la sed. La gente por las calles caminaba al abrigo de las sombras de los edificios y los árboles. Pocos se atrevían en esos momentos a exponerse a pleno sol sin riesgo a deshidratarse. Atrás había quedado el abrasador desierto al que apenas le dimos tiempo de percatarse de que los aventureros del Vespino lo iban a conquistar, del mismo modo que conquistamos tantas dificultades de la península Ibérica en los últimos días, llegados a este punto ya quedaban pocas.

La última calle que daba acceso a la zona peatonal del centro de la ciudad estaba guardada del tráfico por uno de los habituales bolardos que ya conocíamos de ciudades por las que habíamos pasado. A diferencia de las primeras veces que nos encontramos con semejantes artilugios, que me voy a permitir la licencia de calificarles como símbolos fálicos a la antigua usanza, ahora no nos impresionaban en absoluto. Con los kilómetros que llevábamos a nuestras espaldas ya nos sentíamos importantes y creo que los demás también nos consideraban del mismo modo. En ningún momento interrumpimos el tráfico de los lugares por donde pasamos, permaneciendo en cada sitio exclusivamente el tiempo necesario para una foto y el cambio de relevista. Por eso, cuando al acercarnos al artilugio que estaba en posición enhiesta e impedía nuestro paso, no hubo más remedio que detenerse y presionar el botón que había en el mástil del semáforo, que por si había dudas, estaba en rojo. Al instante se oyó a alguien contestar a través de un pequeño altavoz, un poco más arriba del botón que habíamos presionado y que posiblemente nos estaba observando a través de una cámara de vigilancia próxima a ese altavoz. No entendimos claramente lo que dijo, pero nuestra voz la hicimos sonar de forma clara, segura y lo más pomposa posible: *—somos el equipo de apoyo de la organización de la primera vuelta a España en Vespiño y necesitamos pasar para llegar hasta la fachada del ayuntamiento para hacer unas fotos a la moto que está a punto de llegar—*. No se si fue la pomposidad, la seguridad o la claridad de la frase o nada de eso, el caso es que surtió el efecto deseado y aquel artilugio obscuro que se elevaba ante nosotros como alma que busca el cielo, se batió lentamente en retirada a cobijo del alojamiento de hierro que lo acogió en su seno, franqueándonos la entrada y el acceso a nuestro objetivo.

Una vez dentro de la zona peatonal, nos impresionó la cantidad de gente que andaba por allí. Debíamos circular con mucho cuidado como en León, primero para no atropellar a nadie, sobre todo a los niños que se movían de un lugar a otro tan rápidos que parecían bandadas de estorninos volando al unísono y, por otra parte, para no molestar a los viandantes que en estos casos no dudan en regañar a quienes invaden su territorio vedado. Íbamos tan lentos que en uno de los zig-zag que tienen esas calles, entre bares, tenderetes y puestos donde se vendía de todo, una señora con un carrito ocupado por un niño de apenas tres años, nos hizo un interior aprovechando el ángulo de una de aquellas esquinas. Me pareció incluso que el niño, al ver que su mamá y él nos habían adelantado, descaradamente sacaba la pierna izquierda, sacudiéndola en dos o tres ocasiones como muestra de habernos humillado en plena carrera. Era la hora de las alucinaciones, había que beber mucho y protegerse del sol.



Pudimos alcanzar el objetivo. Ante la sólida fachada del ayuntamiento nos aguardaba Pep y una chica menuda, vestida con una camiseta blanca, unos culotes de ciclista y unas zapatillas de deporte; llevaba puestas también unas oscuras gafas de sol y en las manos sujetaba un casco integral negro. Era Mayte Gómez. Ya me habían advertido que no me dejara llevar por las apariencias, que Mayte era una mujer muy decidida, que si ella resolvía que iba a conducir la moto, seguramente lo

haría hasta el fin del mundo si fuera necesario. Estaba claro que no iba a hacer falta tanto, que con llevar a la Bella Durmiente hasta Tarragona sería suficiente.

Mientras se enfundaba el chaleco amarillo de seguridad, tuvimos una breve charla con la nueva relevista para ponerla al corriente del funcionamiento de la moto. Existía una dificultad añadida, se trataba de la falta de familiaridad con los mandos de la moto, más que nada porque Mayte no había conducido nunca una Vespino y su experiencia sobre motos se remontaba a los tiempos de juventud. Además, no siendo la moto excesivamente pesada, el volumen que tenía con las maletas y la altura al sillín respecto a la envergadura y el peso Mayte, que ignorando la coquetería y atendiendo a nuestro atrevimiento dijo que pesaba 47 kilogramos, le dificultaba el control de la máquina. A pesar de ello, no bajó ni un ápice el nivel de decisión que traía puesto.

Francesc se metió en el zulo furgonetil para intentar descansar un poco después de la noche en blanco que acababa de pasar, más lo que llevaba de días anteriores, no se si lo consiguió. Por mi parte, las horas que había podido descansar me daban margen suficiente para coger nuevamente la furgoneta con confianza.

Nos encontrábamos en ese momento en una calle en la que había una diminuta plaza con unas escaleras que daban acceso a la avenida a la que debíamos salir, la misma por la que habíamos entrado y que ahora tomaríamos en sentido inverso. Decidimos volver nuevamente a la calle principal, la del tráfico humano y los carritos de niño veloces, para buscar una calle que nos permitiera salir a la avenida, puesto que por las escaleras no podíamos bajar con la moto y menos con la VW. Ante un OK con el pulgar en posición de perdonar la vida en un circo romano, decidimos movernos del lugar donde estábamos. Mayte con la Vespino en marcha se encontraba a nuestra derecha, frente a nosotros, apenas a cinco metros de la sólida pared de sillares del ayuntamiento. Le indiqué que saliera delante de nosotros. La Vespino se puso a rodar muy despacio con evidentes titubeos de su piloto. Advertí de inmediato que se mascaba la tragedia, algo iba a ocurrir. Sin posibilidad de detenerlas, Vespino y jinete avanzaron esos cinco metros que separaban del muro para detenerse en seco. El impacto de la rueda delantera de la moto contra la pared fue muy flojito, casi parado, como el de un chiquillo que en bicicleta no calcula bien la frenada y una tapia le ayuda en esa labor. El resultado fue que Mayte no pudo aguantar el peso de la moto y ésta se inclinó hacia la izquierda acabando en el suelo. Nada grave. Sólo había que comprobar los posibles daños morales de nuestra piloto.

Bajé rápidamente de la Transporter con el miedo de que Mayte se hubiera lastimado o quemado con el escape. Pero no ocurrió nada. Ella se lamentó de no haber sido capaz de aguantar el peso de la moto y evitar que cayese.

No había ocurrido nada, ni a la moto, ni a Mayte. Además comprobé su nivel de decisión y apenas había sufrido merma... --“¿quieres continuar, o...?”--. Vaya pregunta más tonta le acababa de formular. Naturalmente que quería continuar.

Sin mayores dificultades salimos de aquel recinto protegido y comenzamos a rodar por las avenidas que nos alejaban del centro de Lleida. Con la furgoneta iba precediendo y abriendo paso a la Vespino. De vez en cuando el corazón me daba un vuelco porque desaparecía la imagen de la moto de los retrovisores, pero pronto volvía la tranquilidad

al advertir que su sombra asomaba por una de las esquinas de la VW, venía pegada a nosotros.

Ya en carretera abierta dejamos que Mayte circulara a su aire, por el arcén. Pero pronto advertimos que el viento, que no había amainado, zarandeaba peligrosamente al conjunto moto-piloto. Nos preocupaba la posibilidad de que en un momento dado una fuerte racha las impulsara hacia el centro de la calzada justo cuando algún vehículo les estuviera adelantando. Por ese motivo hicimos que la relevista se detuviera en un sitio adecuado para desmontarle las maletas traseras y el bidón auxiliar de gasolina. Conseguiríamos de ese modo dar ligereza y quitar volumen a la moto para que el viento no la incordiasse tanto. La maniobra fue rápida. Aprovechamos para llenar el depósito original de la moto, que por la distancia que había hasta llegar a Tarragona consideramos que sería suficiente. Y lo era, los 3,3 litros de



gasolina de capacidad de ese depósito son suficientes para recorrer los algo más de 100 kilómetros que faltaban, pero había que tener en cuenta que existe un litro de reserva. Por ese motivo la moto comenzó a fallar en las proximidades de Tarragona, así que llenamos nuevamente el depósito y Mayte completo sin problemas el último tramo.

A todo esto Pep y Dani, que habían cogido el coche de Mayte en Lleida, ya estaban en la plaza del ayuntamiento de Tarragona y habían estacionado en el parking que había allí mismo. Nos esperaban para el relevo, que en esta ocasión correspondía a Dani.

Antes había que llevar la moto lo más próximo posible de la fachada de la casa consistorial para las fotos obligadas. El calor seguía siendo asfixiante. Como siempre, no nos entretuvimos más de lo necesario. Ahora había que desandar parte del tramo que acabábamos de realizar para dirigirnos a Girona bordeando la zona metropolitana de Barcelona y las ciudades de alrededor. Era una etapa dura de 225 kilómetros. Nos despedimos de nuestra relevista, encantados e impresionados. Había comenzado mal, tropezando con un inamovible muro, pero eso sólo resultó un inicio accidentado, el resto fue excelente. En una de las paradas me llegó a comentar que no podía ir más deprisa, que ya iba a tope y la moto no corría mas... -- *Mayte, que estas motos son así, no te preocupes que vas muy bien...--*.

Además de participar como relevista, nuestra heroína contribuyó también de manera importante y decisiva a través de su responsabilidad laboral como representante de la petrolera Shell, con las gestiones necesarias para suministrar para toda la vuelta el aceite necesario en la mezcla del combustible de la Vespino, así como otros productos de la marca. Nos proporcionó uno de los mejores aceites sintéticos que la marca tiene en el mercado en estos momentos, el



Shell Advantaje, permitiendo un buen rendimiento a la mecánica de nuestra moto, a pesar de lo exigentes que han sido, tanto los pilotos y climatología, como la orografía cambiante de nuestras carreteras, facilitando al motor girar constantemente a un régimen vivo.

Con todo esto llegó el turno a Dani Peña, un excrossman y mecánico de profesión. Digamos que el airecillo caliente que percibía a aquellas horas sobre la Vespino podía contribuir a despabilarle un poco, después de un largo viaje en tren con trasbordo, una larga noche con una cabezadita breve en un banco de las proximidades de la plaza del Pilar de Zaragoza y la responsabilidad de conducir la VW hasta Lleida, más luego el coche de Mayte hasta Tarragona. Todo junto proporcionaba motivos suficientes para buscar una hamaca en las cercanas playas de Salou o Cambrils, y tumbarse entre sol y sombra al abrigo de un colorido parasol, sujetando en la mano un refrescante vaso de limón con hielo con una pizca de licorcillo estimulante. Por el contrario, para él había llegado el momento de la brega, como se dice en el mundo taurino cuando los de la cuadrilla del matador empiezan a azuzar al toro para acomodarlo al gusto del Maestro. Aquí no hay capotes, ni maestros, ni público. Aquí hay un toro que lidiar, un toro de 225 kilogramos gris zaino, con raya en medio de vez en cuando continua y otras veces discontinua, con buen firme pero con mucho tráfico en lugar de trapío. Una etapa peligrosa y pesada sin toque de clarines, pero con la suerte echada.

El final de la vuelta estaba próximo, después de tantos días de viaje ininterrumpido teníamos casi al alcance de la vista el último kilómetro. Se notaba en el ambiente y se notaba en las llamadas telefónicas. Ya no había relevistas a los que avisar, ni cambios de piloto que coordinar, ni padecimientos para cubrir fallos de última hora. Los tramos que quedaban eran para los de casa. Dani llevaría a la Bella Durmiente hasta Girona, allí ya estaba esperando la familia de Francesc, con Aina, que haría un buen tramo y Jordi Viñals que haría otro y, además, nos ayudaría con la furgoneta hasta la llegada a la plaza de Sant Jaume de Barcelona. El tramo que quedaba sería para Francesc y para mí. Pero para llegar a ese punto todavía había que sufrir más de 12 horas, todavía quedaban algunas gotas que exprimir en nuestro limón particular.

Por otro lado, mi propia familia, mi mujer y Pablo el benjamín, habían llegado a Tarragona de camino a Barcelona para estar presentes en la llegada. Nos encontramos en la carretera, a la salida de Tarragona hacia el interior, por la N-240. Nos habíamos adelantado un poco a la moto para detenernos en una gasolinera. Charlamos durante unos minutos para seguir viaje una vez pasó por el lugar Dani con la Vespino sin detenerse. La carretera picaba algo cuesta arriba, pero el motor sonaba a gloria. Kitty, mi mujer, se quedó sorprendida de lo rápido que paso por el punto donde nos encontrábamos, dispuestos todos junto al arcén para jalear el paso de la aventurera y su piloto, al estilo Vuelta Ciclista a España. El vello de los brazos y del cogote se me pusieron firmes como púas de erizo, era emocionante. Lo íbamos a conseguir.

Mi familia subió a su coche para continuar hacia Barcelona y alojarse en un hotel hasta la madrugada. Por nuestra parte, nos volvimos a acomodar en la VW para seguir la estela de Dani. Había que llegar a Monblanc y por la C-241 buscar primero Igualada y después Manresa. El rodeo para llegar a Girona era importante, era la penúltima capital de provincia que faltaba por visitar antes de Barcelona. Después de todo lo rodado unos kilómetros más no significaban nada. Que bien nos vendría un descanso, ya.

Dani no tuvo dificultades en su ruta. Muchos kilómetros con una sola parada para estirar las piernas cuando el sol ya no apretaba tanto, cuando anunciaba el ocaso. Nos quedaba la duda de la legalidad de circular por algunas de las carreteras que decidimos utilizar, de manera que un par de encuentros con los mossos d'escuadra añadieron una guinda de interés y preocupación a la marcha. Más adelante, ya cerca de Girona, nos encontramos con un último tramo desdoblado en autovía. Nos habíamos detenido un momento con la furgoneta para esperar a Dani. Allí mismo encontramos a unos amigos que habían acudido a vernos pasar. Nos comimos los últimos cacahos y algo de fruta que quedaba en la caja de los víveres de viaje mientras conversábamos. El problema que se nos planteaba era que no queríamos arriesgarnos a meternos en la autovía, por eso optamos por la alternativa lógica y volver a usar la vía de servicio que venía marcada en el mapa.

Ya anochecido emprendimos la marcha. La sorpresa no tardó en llegar. Otra vez nos volvimos a topar con una mal llamada vía de servicio. Era evidente que aquello no servía absolutamente a nadie, ni siquiera a los tractores que se atreven con cualquier cosa. Dani rodaba delante de nosotros alumbrado por los faros de la VW, el camino era de tierra suelta y gravilla, con piedras de buen tamaño sembradas aquí y allá. Las zanjas que aparecieron de forma traicionera no las esperábamos. La primera se la tragó Dani sobre la marcha y no fue al suelo con la moto porque sus años de carreras de cross le dotaron de un equilibrio natural. Instintivamente se puso en pie sobre los pedales para poder desplazar su peso allá donde los reflejos le indicaban. Suerte que el tramo no era excesivamente largo, pronto terminó, pero deja ese desagradable regusto de sentirnos menospreciados por la DGT y el Ministerio de Obras Públicas, de manera que nos seguimos planteando lo mismo una y otra vez: --¿...y los vehículos lentos y ciclomotores, por dónde pasamos...?—

Así lo vio Kiqu:

No sin el tradicional lio de autovías (con gasolina justa), y una espera inútil en Fraga, llegamos a Lleida en cuyo ayuntamiento nos hacemos las fotos. Tuvimos un pequeño follón en decidir cual de las fachadas del ayuntamiento era la buena. Al final, pudimos meter la furgoneta por la trasera. Como ha sido habitual en este final, nadie nos esperaba. Solo Mayte Gómez, una de nuestras pocas relevistas femeninas, y "responsable" de la sponsorización de Shell. La va a llevar hasta Tarragona y, por su poco peso, decidimos prescindir del depósito suplementario, para mejorar su conducción. Yo. Mientras tanto, intento dormir un poco. Dani y Pep se encargan de bajar el coche de Mayte y comer mientras tanto en Tarragona.

Llegamos a la antigua capital romana sobre las 3 de la tarde y nos hacemos las fotos.

*Ahora es el turno de Dani. Antiguo compañero en Virmotos, es ahora propietario del taller www.peñamotors.com. Le esperan 225 kms hasta Girona. Para ello, regresa hasta Montblanc y de allí (evitando la ***** autovia de turno) atraviesa la C25 (eix transversal) completa desde Cervera hasta Riudellots. El resto nos encontramos en una gasolinera con la familia de Valentín, que habían venido a reunirse con el y estar en el final de "La Vuelta". Posteriormente paramos a comer y ya no pillamos a Dani hasta mitad de recorrido, cerca de Manresa. Es el efecto "tortuga y liebre" que se hace muy patente en estos casos. La "tortuga" no para y la liebre no puede entretenerse mucho. La C25 es una carretera peligrosa en algunos puntos: Tremendas bajadas, túneles en curva sin visibilidad con arcen, muchos camiones, etc. Yo aun dudo si se podía*

*circular con ciclomotor por allí. Por suerte, los Mossos no nos estropearon el día. Las expertas manos de Dani (y la poca compasión con el motor) lo llevan en tiempo record a Girona. Cerca del aeropuerto nos deja Pep, al cual espera un amigo. El retraso es cada vez menor. La entrada de Girona está en obras y nos tenemos que meter por camino de carro para evitar las ***** autopistas. Los baches del camino, nos depararán una sorpresa...*

Al fin llegamos a la plaza del ayuntamiento de Girona. Ya se encontraban allí Pilar, la mujer de Francesc y su hija Aina, que haría un relevo más adelante. También había unos amigos de la familia de Francesc con Jordi Viñals, propietario de Virmotos y experimentado motero. Jordi iba a ser el encargado del siguiente tramo y, además, por suerte, estaría con nosotros hasta finalizar la vuelta. Digo por suerte porque ni Francesc ni un servidor estábamos para muchas fiestas, como se suele decir; la última gota de nuestro limón estaba a punto de caer.

En la puerta del ayuntamiento estábamos listos para la penúltima foto cuando saltó la sorpresa. Dani se bajó de la moto y procedió a plantarla sobre su caballete, las charlas y los comentarios de todos los que allí estábamos cesaron como si un director de orquesta hubiese agitado la batuta golpeándola contra el atril para llamar la atención, todos nos callamos al mismo tiempo. El tubo de escape de la Vespino había caído al suelo produciendo un sonido metálico de chapa contra la piedra, más acentuados si cabe por encontrarnos en un lugar relativamente pequeño rodeado antiguas y sólidas paredes de piedra que amplificaban cualquier pequeño ruido y, porque en ese momento, en aquel lugar, no había más que nuestro grupo. ¿qué había pasado?

La hipótesis más posible es que se hubiese roto, en primer lugar, la chapa que sujeta el tubo de escape a la altura de la tapadera metálica de los mil tornillos, cerca de la rueda trasera. Cuando eso ocurre la única sujeción que le queda al tubo de escape es la que le proporcionan los dos tornillos que lo unen a la tobera de salida en el cilindro. Es muy probable que eso ocurriera kilómetros atrás, incluso es posible que lo hiciera a la salida misma de Zaragoza, pero como no habíamos quitado la carcasa de plástico de protección, era difícil apreciar que la sujeción trasera estaba rota. Eso, unido a las vibraciones del motor durante varios días podían haber agrietado el codo justo en las proximidades de la tobera por donde partió. Todo eso son motivos suficientes. No había caído antes porque el propio caballete era el que lo mantenía en su sitio. Por eso creemos que los saltos en el último tramo de vía de servicio son los que terminaron por partir del todo la única sujeción que le quedaba al escape.



En la furgoneta llevábamos un escape original completamente nuevo. Había herramientas y mecánicos suficientes para solventar el contratiempo, de manera que la moto estuvo lista en un abrir y cerrar de ojos.

Duodécima y última jornada. Jueves 7 de agosto de 2008

Lo que viene a continuación lo recuerdo casi como un sueño. La gota del limón se empezaba a precipitar al vacío, todavía quedaban más de 100 kilómetros que requerían de un último y decidido esfuerzo. Nos despedimos allí mismo de Pep y Dani que ya andaban soñando con las sábanas de sus respectivas camas. Jordi Viñals tomó la responsabilidad de conducir la moto. A mitad de camino entre Girona y Arenys de Mar, donde tiene su residencia Francesc y su familia, debía producirse el relevo con Aina. Era bastante tarde y desde Barcelona nos llamaban de vez en cuando para conocer por dónde andábamos y cuánto íbamos a tardar en llegar. Pilar y los amigos se adelantaron y Aina tomó la responsabilidad de conducir la moto en el tramo que tenía asignado.

La llegada a Barcelona estaba prevista después de las cinco de la madrugada, una hora demasiado intempestiva para el valor y el interés de los medios de comunicación que fueron cayendo como fruta madura. ¿cuántos medios de comunicación estarían pendientes de nuestra llegada? Al final ninguno.

Antes del ansiado final nos detuvimos en el taller de Francesc, donde guarda más de la mitad de los repuestos de Vespino existentes en el mundo, que se dice pronto. Francesc ha hecho y sigue haciendo una importante labor de recogida de repuestos en todo el territorio nacional, que de otro modo se perderían para siempre. Constantemente está buscando a los antiguos distribuidores de repuestos que, en el momento de cesar la producción de estas motos han visto como ese material iba acumulando polvo y ocupando espacio dentro de sus almacenes, sin que las personas que pudieran necesitarlos supiesen que estaban allí. Este es el trabajo de Francesc, recoger para posteriormente poner a disposición de los usuarios de Vespino cualquier pieza que pudieran necesitar, con envío vía mensajería o correo.

Los últimos kilómetros los vio Kiqu del siguiente modo:

No sin el tradicional lío de autovías (con gasolina justa), y una espera inútil en Fraga, llegamos a Lleida en cuyo ayuntamiento nos hacemos las fotos. Tuvimos un pequeño follón en decidir cual de las fachadas del ayuntamiento era la buena. Al final, pudimos meter la furgoneta por la trasera. Como ha sido habitual en este final, nadie nos esperaba. Solo Mayte Gómez, una de nuestras pocas relevistas femeninas, y "responsable" de la esponsorización de Shell. La va a llevar hasta Tarragona y, por su poco peso, decidimos prescindir del depósito suplementario, para mejorar su conducción. Yo. Mientras tanto, intento dormir un poco. Dani y Pep se encargan de bajar el coche de Mayte y comer mientras tanto en Tarragona.

Llegamos a la antigua capital romana sobre las 3 de la tarde y nos hacemos las fotos.

*Ahora es el turno de Dani. Antiguo compañero en Virmotos, es ahora propietario del taller www.peñamotors.com. Le esperan 225 kms hasta Girona. Para ello, regresa hasta Montblanc y de allí (evitando la ***** autovia de turno) atraviesa la C25 (eix transversal) completa desde Cervera hasta Riudellots. El resto nos encontramos en una*

gasolinera con la familia de Valentín, que habían venido a reunirse con el y estar en el final de "La Vuelta". Posteriormente paramos a comer y ya no pillamos a Dani hasta mitad de recorrido, cerca de Manresa. Es el efecto "tortuga y liebre" que se hace muy patente en estos casos. La "tortuga" no para y la liebre no puede entretenerse mucho. La C25 es una carretera peligrosa en algunos puntos: Tremendas bajadas, túneles en curva sin visibilidad con arcen, muchos camiones, etc. Yo aun dudo si se podía circular con ciclomotor por allí. Por suerte, los Mossos no nos estropearon el día. Las expertas manos de Dani (y la poca compasión con el motor) lo llevan en tiempo record a Girona. Cerca del aeropuerto nos deja Pep, al cual espera un amigo. El retraso es cada vez menor. La entrada de Girona está en obras y nos tenemos que meter por camino de carro para evitar las ***** autovías. Los baches del camino, nos depararán una sorpresa...

Es de noche y en el Ayuntamiento nos esperan familiares, amigos y entre ellos, los relevistas siguientes.

Dani para la moto delante del ayuntamiento y pone el caballete. El escape entero se cae al suelo. Se ha roto la oreja posterior y la soldadura de la boca. La "cuna" del especial caballete, lo mantenía sujeto sin hacer ruido ni nada. En ese momento recuerdo que advertí en Beasain, que estaba atornillado sin arandela, a consecuencia de los cambios y preferí no tocarlo. Se acabó abriendo la oreja.

Montamos el escape de reserva y partimos. Es el turno de Jordi Viñals, propietario de Viñals Racing-Virmotos. Jordi se mete directo a la autovía, que pronto se convierte en la N2. La moto no acaba de ir bien con el escape nuevo y paramos en "Cal Coix" cerca de Tordera a cambiar bujía. En Malgrat, justo donde llega la carretera a la costa, está esperando Aina, mi hija. La relevista mas joven (15 años). Los kms hasta Mataró dice que se le han hecho muy cortos. He podido escoltar a los relevistas con la SH 150 que había usado Jordi para reunirse con nosotros.

Habíamos decidido volver a montar en su chasis el motor de repuesto que Francesc había llevado en el autobús hasta Bilbao. Era el de la moto de Aina, una NL Classic. Nos parecía adecuado que la Bella Durmiente tuviese compañía en la recta final del largo viaje. Fue por eso que pasamos la siguiente hora apretando tornillos y comiendo los bocadillos que Pilar nos había traído. Cuando tres personas se ponen a montar un motor en un chasis, el trabajo se adelanta mucho. Por eso nos vimos pronto rodando junto al mar en



dirección al corazón de la capital condal. No había apenas tráfico. Nos detuvimos únicamente para llevar a cabo el último reportaje. Las dos Vespinos circulaban juntas, Francesc en la Bella Durmiente y yo con la de NL de Aina mientras Jordi nos guardaba las espaldas al volante de la Transporter. Nos aproximábamos rápidamente al objetivo

como si de una larga cuesta abajo se tratara. En uno de los semáforos se nos acercó un coche con varios ocupantes, nos habían reconocido como los de la vuelta a España que salieron en la tele. Estaban entusiasmados de habernos localizado justo cuando estábamos a punto de concluir la aventura. Permanecieron un rato a nuestro lado deshaciéndose en elogios y ánimos. Al final se despidieron deseándonos suerte y dándonos la enhorabuena.

Así nos lo cuenta Kiqu:

En Cabrera paramos a montar el motor en la moto de Aina, para llevar hasta Barcelona junto con Valentín 2 vespinos. Es mi turno de pilotar "La Bella". Me sigue Valentín con la de Aina, al que releva Jordi Viñals en la furgoneta. Dani ya no puede más y se queda en Vilassar. Estoy muerto de sueño, pero la emoción de llevar en las manos la ilusión y esfuerzo de tanta gente, me hacen olvidar el cansancio. El motor ha bajado un poco en su rendimiento, pero eso ya poco importa. El fin está cerca y no hay prisa. Sabemos que los medios de comunicación no estarán allí, aunque han sido avisados.

La N II nos lleva por Vilassar de Mar, Premià de Mar, El Masnou, Ocatà. Debemos atravesar Badalona por la antigua N2. Allí nos encontramos 4 personas en un coche que nos preguntan y no paran de felicitar y animarnos. Los petos con la inscripción de "La Vuelta" nos delatan.

Sigue por Sant Adrià de Besos y entramos en Barcelona por Guipuzcoa. En la Calle Ferran, cedo a Valentín el último relevo.

Finalmente, sobre las 4 de la madrugada, llegamos a la Plaza St. Jaume. Solo nos esperan nuestras familias y amigos. También está Gabriel, uno de nuestros relevistas "volantes" más importantes y Olga, su compañera.

Brindamos con cava por el éxito y nos sentimos bien por haber formado parte de ese engranaje que ha sido la Vuelta a España y en el que han colaborado activamente tantas personas e indirectamente otras tantas.

Para todos ellos, no podemos dejar de gritar:

LO HEMOS CONSEGUIDO.

Atrás queda el enorme esfuerzo de todos y cada uno de los integrantes. 10 días en los que uno tras otro, se ha enlazado una cadena que nos ha permitido llegar a buen puerto. Valentín se queda a dormir en Barcelona con su familia y a mí, me tiene que llevar Viñals a casa, ya que estoy rendido. La aventura se completará el sábado siguiente al ir a devolver la furgoneta a Hertz Diagonal Mar. Una semana después, la moto viaja hasta Guardiola de Berguedà, para dar una vuelta de honor al circuito de las 3 horas.

Empieza la preparación, ahora de la moto completa, para ir al cabo Norte. Hemos aprendido muchas cosas.

Francesc Garí i Lleixà

Al llegar al centro de Barcelona todavía dimos un par de vueltas para localizar la manera de entrar a la plaza de Sant Jaume. Las ganas de llegar no sé si obedecían más a la necesidad de parar de una vez o a la alegría de culminar la empresa con un rotundo éxito. Creo que ambas cosas se solapaban.

Por fin entramos en la plaza. Allí estaban nuestras respectivas familias, la de Francesc y la mía, junto unos amigos de la familia de Francesc y los omnipresentes Gabriel y Olga. Hubo flases de cámaras fotográficas, gritos y serpentinas en spray que daban un poco de colorido a la oscuridad de la plaza. Sobre todo, como broche final, brindamos con cava y encendimos una vela que simbolizaba la consecución de nuestro objetivo. Los pocos viandantes y empleados municipales que había en el lugar se quedaron sorprendidos del follón que montamos en aquel momento. No



entendían a qué venía todo aquel alboroto, ¿qué pasaba?

No pasaba nada. La Bella Durmiente había cumplido su cometido una vez más. El esfuerzo, el cansancio, la dedicación desde el mismo momento en que se pensó en esta aventura, cada uno de los detalles para crear un rutómetro adecuado, cada tornillo y cada pieza que Francesc revisó para que todo funcionase correctamente, cada uno de los

relevistas que tomaron parte y los que por un motivo u otro no lo pudieron hacer, los que nos prestaron su apoyo, los que además nos dieron lo necesario, los medios de comunicación que estuvieron pendientes de nosotros en cada tramo. Por eso y por todo, la aventura había terminado de la mejor manera imaginable. Ya no faltaba nada, ahora necesitábamos descansar, solo nos quedaba piel en el limón, el jugo lo habíamos esparcido por todas las carreteras de España.

Seguimos sin saber si en alguna ocasión se ha hecho algo semejante, una vuelta a España sin parar, con un mismo vehículo, en poco más de 11 días y visitando todas y cada uno de las capitales peninsulares. El numero uno que mantengo en mi mano en la fotografía, en nombre de todos, simboliza eso, que hemos sido los primeros y, por el momento, los únicos.



La llegada a la Plaza de Sant Jaume tuvo lugar a las 4:00 del jueves 7 de agosto de 2008, cuando realmente deberíamos haber llegado a las 6:15 del día anterior. Por tanto, el retraso respecto al rutómetro previsto inicialmente fue de 21 horas y 45 minutos. Los kilómetros realizados fueron exactamente 7.003 respecto a los 6.720 previstos. Luego la pregunta es obvia: ¿hemos cumplido con el objetivo? Creo que sobradamente.

En esta foto en la que aparecemos Francesc "Kiqu" y yo reflejamos claramente el agotamiento extremo con el que alcanzamos el objetivo,



viendo a las claras que supera la alegría que deberíamos mostrar en ese momento. Ya tuvimos tiempo después de disfrutarlo. En aquel momento era prioritario llegar al lugar de descanso.

En el foro se pasaba la última información en la que se comunicaba el final feliz de la aventura:

Llegamos a la que debería de ser la última jornada:

En Zaragoza nos esperan mis amigos Josep Anglès y Dani Peña (peñamotors.com), venidos expresamente para colaborar en el engranaje de la Vuelta.

Correa y bujía nuevas, por si acaso, y cubierta posterior, que ya acusaba el desgaste de los anteriores kms.

Pep parte hacia Leida. Breve parada en Alfajarín a desayunar un poco. Nos encontramos un señor con un GL verde y otro que también tenía una Vespiño y estuvimos hablando con ellos un ratito, mientras pep seguía hacia la primera capital catalana. Para ello había que atravesar los Monegros y aguantar el colosal tráfico de camiones de la N2. Por suerte hay buenos arceñes.

No sin el tradicional lio de autovías (con gasolina justa), llegamos a Lleida en cuyo ayuntamiento nos hacemos las fotos. Como ha sido habitual en este final, nadie nos esperaba. Solo Mayte Gomez, una de nuestras pocas relevistas femeninas, y "responsable" de la sponsorización de Shell. La va a llevar hasta Tarragona y, por su poco peso, decidimos prescindir del depósito suplementario, para mejorar su conducción. Yo. Mientras tanto, intento dormir un poco. Dani y Pep se encargan de bajar el coche de Mayte y comer mientras tanto

Llegamos a la antigua capital romana sobre las 3 y nos hacemos las fotos.

*Ahora es el turno de Dani. Le esperan 225 kms hasta Girona. Para ello, regresa hasta Montblanc y de allí (evitando la ***** autovia de turno) atraviesa la C25 (eix transversal) completa desde Cervera hasta Riudellots. El resto paramos a comer y ya no lo pillamos hasta mitad de recorrido, cerca de Manresa. Es el efecto "tortuga y liebre" que se hace muy patente en estos casos. La "tortuga" no para y la liebre no puede entretenerse mucho. La C25 es una carretera peligrosa en algunos puntos: Tremendas bajadas, túneles en curva sin visibilidad con arceñ, muchos camiones, etc. Yo aun dudo si se podía circular con ciclomotor por allí. Por suerte, los Mossos no nos estropearon el día. Las expertas manos de Dani (y la poca compasión con el motor) lo llevan en tiempo record a Girona. El retraso es cada vez menor. La salida de Girona está en obras y nos tenemos que meter por camino de carro para evitar las ***** autovías. Los baches del camino, nos depararán una sorpresa.*

Allí nos esperan familiares, amigos y entre ellos, los relevistas siguientes.

Dani para la moto delante del ayuntamiento y pone el caballete. El escape entero se cae al suelo. Se ha roto la oreja posterior y la soldadura de la boca. La "cuna" del especial caaballete, lo mantenía sujeto sin hacer ruido ni nada.

Montamos el escape de resevera y partimos. Es el turno de Jordi Viñals, propietario de Viñals Racing-Virmotos. Jordi se mete directo a la autovia, que pronto se convierte en la N2. La moto no acaba de ir bien con el escape nuevo y paramos cerca de Tordera a cambiar bujía. En Malgrat, está esperando Aina, mi hija. La relevista mas joven (15 años). Los kms hasta Mataró dice que se le han hecho muy cortos. He podido escoltar a los relevistas con la SH 150 que había usado Jordi para reunirse con nosotros.

En Cabrera paramos a montar la moto de Aina, para llevar hasta Barcelona junto con Valentín 2 vespiños. Debemos atravesar Badalona por la antigua N2. Allí nos encontramos 4 personas en un coche que nos preguntan y no paran de felicitar y

animarnos.

Finalmente, sobre las 4 de la madrugada, llegamos a la Plaza St. Jaume. Solo nos esperan nuestras familias y amigos. También está Gabriel, uno de nuestros relevistas "volantes" mas importantes y Olga, su compañera.

Brindamos con cava por el éxito y nos sentimos bien por haber formado parte de ese engranaje que ha sido la Vuelta a España y en el que han colaborado activamente tantas personas e indirectamente otras tantas.

Para todos ellos, no podemos dejar de gritar:

LO HEMOS CONSEGUIDO.

Atrás queda el enorme esfuerzo de todos y cada uno de los integrantes. 10 días en los que uno tras otro, se ha enlazado una cadena que nos ha permitido llegar a buen puerto.

Cargamos a la Bella Durmiente en la furgoneta de Hertz que al día siguiente sería devuelta a la empresa, después de haber cumplido sobradamente con su trabajo. La Vespino durmió esa noche en las instalaciones de Virmotos, donde sería desmontada totalmente para poder evaluar cómo se había comportado cada uno de los elementos que la constituyen, con la intención de solventar o sustituir lo que hiciese falta y dejarla lista para la siguiente singladura, un reto, si cabe, más difícil y complicado que el presente. En cualquier caso diferente: el viaje a Cabo Norte partiendo de la punta de Tarifa que, a pesar de ser muy nuestra, es el Cabo Sur. Es decir, teníamos por delante el reto Cabo Sur-Cabo Norte. Un viaje de ida y vuelta de 14.000 kilómetros atravesando 16 países diferentes: España – Francia – Bélgica – Holanda – Alemania – Dinamarca – Suecia – Noruega – Finlandia – Estonia – Letonia – Lituania – Polonia - República Checa - Austria y suiza. Pasando en dos ocasiones por parte de Alemania y Francia. En su primera mitad se pretende hacer en 16 días, ese es el reto, para la vuelta ya no hay prisa.

Sólo queda agradecer a todas las personas que has seguido con interés nuestra aventura, mostrando cuando han tenido ocasión sus muestras de apoyo, ánimo, cariño y complicidad. Del mismo modo, con toda más fuerza si cabe, a ese grupo de gente que en mayor o menor medida se ha mojado en la labor de llevar hasta su destino a una de las más modestas herramientas rodantes que jamás han circulado por nuestras carreteras y que en este aventura representa a los dos millones de Vespino que salieron de la misma cadena de montaje, **La Bella Durmiente**.

Quisiera terminar el presente texto diciendo que mi intención no ha sido otra que la de reflejar, de la manera más amena posible, todas y cada una de las vivencias que han acaecido durante los casi 12 días que ha durado nuestro periplo por las carreteras de nuestra España peninsular. Para ello me gustaría nombrar a todos los participantes que de manera directa han tomado parte en él. Es posible que deje de nombrar a alguien, pero no será de manera intencionada. Del mismo modo, también existe la posibilidad de cometer algún error en los datos y situaciones que he pretendido reflejar tal como yo las viví. Si alguna de estas situaciones se diera, gustosamente las rectificaré para ajustarme más a los hechos y a las personas tal como se dieron. Así pues, estos son los grupos y las personas que creo debo nombrar:

Grupos perfectamente organizados llevaron en un suspiro a la GL hasta los confines de su territorio asignado, hablamos del grupo turolense de Andrés Franco (Andrés, Marisa, Anadeo y Tere), del murciano encabezado por Andrés Macanás (Andrés Macanás, Andrés Macanás Jr., Ignacio, José María, Josefina, Andrés García),

del grupo extremeño que coordinó Pau Guerra (Pau, Joaquín y Javier), de los vascos (José Emilio, Gari, Joaquín, Woki y Armando) y de los catalanes (Dani, y Josep). Además de multitud de individualidades que cumplieron perfectamente con su cometido: Toni Santamaría, Miguel Navas y su hija Almudena, “Tito” Ayulo, Miguel Ángel Fernández y su mujer, Enrique Echezarreta, Luis Barato y Jesús, Adrián Chiquero, Juan Diego, Ricardo con su padres, Guillermo y Adrián que fueron los únicos en acudir a la cita con sus propias Vespinos, Carlos Naranjo, Enrique Pereda, Gonzalo Fernández, José Ángel Báguena, Alberto Navarro “el socio” y M^a. Ángeles, Vicent Miralles, Lolo Bicilíndrico, la atrevida Mayte Gómez, Jordi Viñals y la benjamina Aina Garí. También un montón de personas que sin tomar parte activa en la vuelta resultaron imprescindibles para acercar y recoger a cada uno de los relevistas al principio y final de su etapa, en este caso nos referimos a padres, amigos, parejas, hijos o hijas, etc.



El motor Moisés en estado lamentable antes de comenzar su preparación. Ese nombre lo elegimos porque al igual que el personaje bíblico, el nuestro también fue rescatado de las aguas que lo habían invadido por fuera y por dentro. El resultado de ese trabajo de preparación todavía lo estamos disfrutando 20.000 kilómetros después. Se puede ver con todo detalle en el web site <http://www.vespinos.net> de manos de Francesc Garí-Kiqu.

Localización aproximada en el texto de la llegada a las capitales de la península.

Página 13	Castellón
Página 14	Teruel
Página 15	Valencia
Página 16	Alicante y Murcia
Página 33	Almería
Página 37	Granada
Página 38	Jaén y Albacete
Página 42	Cuenca
Página 43	Guadalajara
Página 44	Madrid
Página 45	Toledo y Ciudad Real
Página 48	Córdoba
Página 51	Málaga
Página 53	Cádiz
Página 54	Sevilla
Página 58	Huelva
Página 61	Badajoz
Página 62	Cáceres
Página 64	Salamanca
Página 65	Ávila
Página 66	Segovia
Página 70	Soria
Página 71	Logroño
Página 73	Burgos
Página 75	Palencia
Página 79	Valladolid
Página 81	Zamora
Página 84	Orense
Página 88	Pontevedra
Página 95	Lugo y A Coruña
Página 97	León
Página 100	Oviedo
Página 102	Santander
Página 105	Bilbao
Página 108	San Sebastián
Página 111	Vitoria
Página 116	Pamplona y Huesca
Página 117	Zaragoza
Página 123	Lleida
Página 126	Tarragona
Página 129	Girona
Página 133	Barcelona

Listado de comentarios de los participantes y su localización en el texto.

Página 9	Sobre la 1ª Reunión Nacional y la salida a la vuelta (por Kiqu)
Página 15	Sobre su participación en la vuelta (por Andrés y Olga de Teruel)
Página 16	Primeras etapas (por Nacho Conil)
Página 17	Experiencia en la etapa Valencia-Alicante (por Miguel Navas "Idefix")
Página 20	Etapas del grupo murciano (por Andrés Macanás)
Página 32	Punto de vista de la etapa murciana (Andrés Macanás Jr. "Avispino")
Página 33	Experiencia de un BMW'ero (por Alberto "Tito" Ayulo Kelly)
Página 39	Desastre en Jaén (por Valentín)
Página 41	Continuación en Albacete (por Andrés Macanás)
Página 41	Antes de Albacete (Por Nacho)
Página 57	Comentarios sobre primera avería en Sevilla (por Kiqu)
Página 59	Recorte de prensa en Badajoz
Página 67	Ánimo de parte de Gabriel "Gabi" y Olga
Página 76	Una pequeña aventura (José Ánge Báguena "Robin")
Página 86	Sufrimientos por la segunda avería (por Kiqu)
Página 98	Ánimo a la comitiva (por Robe)
Página 105	Relato de la llegada a Bilbao (por Kiqu)
Página 113	Se localiza el problema camino de Vitoria (por Kiqu)
Página 115	Últimos empujones (por Kiqu)
Página 118	Experiencia en la vuelta (por Armando Gómez)
Página 123	Relato de sus vivencias en la vuelta (por Pep Inglés)
Página 128	El tour por Cataluña (por Kiqu)
Página 130	Peripecias finales (por Kiqu)
Página 132	Peripecias finales y llegada (por Kiqu)

Inserciones en el foro: <http://foro.vespinos.com>

Página 13	sábado 26	por Agamennon
Página 16	domingo 27	por Agamennon
Página 19	lunes 28	por Agamennon
Página 35	lunes 28 bis	por Agamennon
Página 36	martes 29	por Agamennon
Página 48	miércoles 30	por Agamennon
Página 55	jueves 31	por Agamennon
Página 64	viernes 1	por Agamennon
Página 79	sábado 2	por Agamennon
Página 114	martes 5	por Aina-Kiqu
Página 115	miércoles 6	por Aina-Kiqu
Página 117	Pamplona etc.	por Aina-Kiqu
Página 135	últimos tramos	por kiqu

Otros recortes de prensa

Correo de Zamora 1

Zamora da la nota en la ciudad suiza de Martigny, sede de la Europeade 2008

Páginas 22 y 23



El grupo Doña Urraca durante la actuación en Suiza



Gabriel Pérez con la moto viajera

La Vuelta a España en Vespiño llega a Zamora tras recorrer 4.000 kilómetros

Página 26

Enclave

de SOL

LA OPINION-EL CORREO DE ZAMORA

[Lunes, 4 de agosto de 2008]

En el calor de la noche

Correo de Zamora 2

LA OPINION-EL CORREO DE ZAMORA

26

de SOL

Lunes, 4 de agosto de 2008



Foto Gabriel Pérez



Foto Gabriel Pérez

La vuelta a España en Vespiño comenzó en Castellón y visitará todas las capitales de provincia

Sobre dos ruedas (pequeñas)

La vuelta a España en Vespiño llega hasta Zamora después de haber recorrido más de 4.000 kilómetros

Alba Pérez

Este verano un grupo de soñadores amantes de la velocidad recorre nuestra geografía a lomos de una vespiño. Ayer llegaron hasta Zamora, a las cuatro de la mañana agotados pero ilusionados tomaron la Plaza Mayor para asombrar de los jóvenes que seguían de jarama. Se trata de la Vuelta a España Vespiño 2008, que comenzó el pasado 27 de julio en la localidad castellanense de Vall de Almonacid y va a pasar por todas las capitales de provincia, sin interrupción y por relevos, hasta el próximo 6 de agosto, día en el que el motor se detendrá definitivamente en Barcelona.

Valentín Salvador Calvo es el organizador de esta iniciativa, este entusiasta motorista recorrió hace unos años Francia de arriba a abajo con su vespiño y aprovechando que este año se cumple el 40 aniversario de esta moto quería llevar a cabo este desafío para demostrar que el vehículo de factoría española era capaz de aguantar una dura prueba de resistencia. Esta vespiño del año 75, totalmente renovada para la prueba pues la Vespiño ha estrenado motor y lleva adosado un depósito de 20 litros de gasolina que le permite aumentar su autonomía en 500 kilómetros no realiza paradas. Tan sólo se hace una parada breve para que los moteros puedan hacer los relevos que se realizan en cada ayuntamiento. La moto viaja a una velocidad media de 35 kilómetros por hora y tiene el sillín adecuado para que los moteros estén más cómodos durante todo el recorrido.

Gabriel Pérez ha sido el encargado de traer la vespiño en el tramo de Valladolid-Zamora, este valenciano de 44 años es un amante de las motos y se ofreció encantado a llevar la moto en este tramo donde no había conductor. «Me encantan las motos y cuando me enteré de lo que iba a hacer Valentín me apunté sin pensarlo, estoy haciendo los tramos donde no hay conductor, para mí esto es una aventura», cuenta el motorista. «No había estado nunca en Zamora y así puedo aprovechar y visitar la ciudad tranquilamente», añade.

A su llegada a la ciudad la moto marcaba los 4.000 kilómetros recorridos, más de la mitad ya que el objetivo es alcanzar 7.000, y a pesar de algún pequeño percance sufrido durante el recorrido está previsto que la vespiño llegue a su destino en perfectas condiciones. «Hemos tenido algún percance en algunos de los tramos, llevamos tres horas de retraso pero seguro que las recuperamos, este reto es algo que no vamos a poder olvidar», explica Gabriel Pérez.



Escavía información (Segorbe-Castellón)



sociedad

Iniciativa Del 25 al 27 de julio tendrá lugar en Vall de Almonacid la primera Concentración Nacional de Vespinos

La vuelta en vespino nace en Vall

EL PRÓXIMO DOMINGO 27 DE JULIO PARTIRÁ DESDE VALL DE ALMONACID LA PRIMERA VUELTA A ESPAÑA EN VESPINO

■ ROSA PIQUER

El Alto Palancia se convertirá durante tres días de julio en el punto de encuentro de los aficionados a los vespinos. Esta iniciativa culminará con la primera vuelta a España que se recorrerá sobre un vespino. Vall de Almonacid dará el pistoletazo de salida a la primera edición de la Vuelta a España en Vespino (VEV). A las dos del mediodía del 27 de julio, comenzará la primera Vuelta a España por relevos en vespino. Samuel Salvador, hijo de Valentín, será el primero en subirse a la "princesa dormida" -vespino de Valentín Salvador, con

el que viajó hasta París el año pasado- e iniciar la vuelta. De Vall de Almonacid, el primer destino será Castellón de la Plana continuando hasta Teruel. Con un solo vespino se recorrerán las 47 capitales de provincia peninsulares. La vuelta está prevista que termine en Barcelona nueve días después.

Los organizadores se pondrán en contacto con los ayuntamientos de las capitales para informarles de esta aventura. Salvador ha explicado que a la llegada a cada casa consistorial, se harán una fotografía.

La intención es que el motor no se pare en ningún momento, son casi 7.000 kilómetros a recorrer y cerca de 100 relevistas. Esta aventura ha necesitado por parte de los organizadores de mucha planificación.

La "princesa dormida" ha sufrido algunas mejoras, tanto estéticas dado que se ha pintado,



Valentín Salvador, organizador de los actos, junto a su "princesa dormida"

como de motor. Para la vuelta Salvador ha asegurado que se llevarán piezas de repuesto.

La moto no parará en ningún momento en las veinticuatro horas del día, viajará de día y de

noche, siempre acompañada por dos vehículos. Valentín irá en la comitiva del vespino y subirá a su moto para cubrir algunos de los tramos de esta particular vuelta a España en vespino.

Según Salvador, la idea surgió tras el viaje a París que realizó hace casi un año desde Vall de Almonacid. Desde www.vespino.net llevamos trabajando muchos años, recopilando información sobre los vespinos y buscando repuestos. La idea "estaba latente y preparada". Cabe señalar que los vespinos comenzaron a fabricarse en 1968. Hasta el año 2000 -fecha en que dejaron de elaborarse- se han fabricado dos millones de unidades.

A este palentino no le faltan las ganas para llevar adelante otro reto: la Vuelta a España en Vespino por relevos. Esta será la actividad que cerrará todo un fin de semana de actos para los amantes de las motos clásicas.

Así pues, del 25 al 27 de julio, el municipio de Vall de Almonacid se convertirá en el punto de encuentro de moteros interesados en participar en la I Reunión Nacional de Vespinos.



Ballesta, en Cartagena. / FELIPE GARCÍA PAGÁN

no llegará»

participa en La Mar de Letras

lósofo Antonio se encargó de elocuencia de hizo a los pre se presumía orno a la obra en la isla Reu r, sin embargo, estra alusiones o Paul Valéry, bniz, Marx y el pensamiento tiendo el even- veidile de citas Se entiende así úblico presente ninado. a del hombre ope. Ahora de- la creación de no humana», llebecq, des- partidario in e la ciencia. «El tá por venir en

aquellas sociedades avanza- das donde el capitalismo aún no se ha desarrollado aún», hizo lo propio hablando de política. Y, para que de nada faltase en su alocución, partió Houellebecq varias lanzas por la pervivencia del amor, según Platón nos lo enunció en su momento.

La Mar de Músicas, por su parte, propuso escenario anteayer noche a la vocalista israelí Yasmin Levy, en cuyo repertorio se salvaguarda el ladino que los judíos sefardíes se llevaron hace 500 años al Asia Menor. La orquesta que la flanqueaba no podía ser mejor, zuma y clarinete por delante. La brisa nocturna perfumaba de por sí cualquier melodía, encaramada al proscenio que este año recupera el festival en el castillo árabe de la ciudad.

Vall de Almonacid / Motor

Un vespino dará la vuelta a España en menos de diez días

El Ayuntamiento de Vall de Almonacid en colaboración con Vespinos.net, Motocicletas Clásicas de Valencia-MOCLAVA y Unión Ciclista Alto Palancia-UCAP, han organizado para este próximo fin de semana la I Reunión Nacional de Vespinos-Vall de Almonacid con la peculiaridad de que después de reunirse durante tres días los aficionados a los vespinos, se dará la salida a la primera vuelta a España en vespino por relevos.

Esta iniciativa surgió del vecino de la localidad Valentín Salvador, que se ha encargado de organizar el evento. Esta idea se ha forjado después de que Vicente Salvador realizara en solitario el pasado año por estas fechas un viaje a París junto a su 'princesa dormida', como él mismo llama a su vespino y, cuyo punto de salida también fue su localidad, Vall de Almonacid.

El próximo viernes a las cuatro de la tarde tendrá lugar la apertura de inscripciones en la plaza de la Iglesia y, los primeros participantes en esta concentración podrán disfrutar del primer taller que se impartirá sobre el montaje y trucos de la mecánica del vespino. Seguidamente tendrá lugar el acto oficial de comienzo de la concentración de aficionados del vespino, donde el alcalde, José Antonio Cases, dará la bienvenida a los participantes, que posteriormente serán alojados en las instalaciones del Polideportivo Municipal, que utilizarán como 'campamento base'.

Esta concentración contará en los momentos de relax con proyecciones de documentales, diapositivas y películas relacionadas con el mundo de las motos y, sobre todo de los Vespinos, que curiosamente en este año se cumplen 40 años de su fabricación a pesar de que en el año 2000 se dejaron de fabricar.

La jornada del sábado los amantes del vespino realizarán una excursión que partirá de la plaza de la Iglesia para visitar la Serra d'Espadà, pasando por Algimia de Almonacid, Alcudia de Veo, Aín, Almedijar, Castellново, Peñalba y Vall de Almonacid. Un recorrido que ronda los 41 kms, con paradas

en algunos puntos del itinerario en el que los monitores del Parque Natural de la Serra d'Espadà explicarán los aspectos más interesantes del entorno.

La tarde se dedicará a varias competiciones que se han organizado, como la Carrera de Caracoles en Vespino y la Carrera de Cintas sobre Vespino. La jornada culminará con una divertida Noche de Rock en la Plaza de la Iglesia.

El domingo se realizará otra excursión, donde los participantes recorrerán en sus vespinos las localidades de Algimia de Almonacid, Matet, Gaibiel, pantano del Regajo, Navajas y Segorbe (Fuente de los 50 Caños).

No obstante, la aventura y el reto que se ha marcado en esta ocasión el vecino de Vall de Almonacid, Valentín Salvador, dará su pistoletazo de salida a las dos de la tarde del domingo.

Más de 50 personas relevarán el vespino para poder llevar a cabo la hazaña

'La Bella Durmiente', el vespino GL de su propiedad, recorrerá en solitario las 47 capitales españolas y algo más de 7.000 kilómetros sin parar gracias a los relevistas que se han sumado a esta iniciativa, más de 50 personas que intentarán conseguir en menos de 10 días cumplir su sueño. El primero que se subirá al vespino será el hijo de Valentín, Samuel Salvador.

Una vuelta a España en la que el vespino no parará en ningún momento e irá acompañado de dos vehículos de avituallamiento, donde Valentín Salvador viajara en uno de ellos y subirá a su moto para cubrir algunos de los tramos.

fueron la antesala perfecta a una serie de conciertos donde despuntaron 'La Tolba', un grupo vocal que surgió hace 15 años en Tolbaños y ha estado formado desde sus inicios por habitantes de los pueblos de la zona; y 'Zascandil', compuesto por varios alumnos de la Escuela Municipal de Música de Salas de los Infantes.

'Tres Fan Ball', de Valencia, 'La Musgaha' de Castilla y León, y 'Comandó Cucaracha', de Zaragoza, completaron un cartel de lujo que esperan mantener en la próxima edición. Una visita guiada al castro Pelendón de Huerta de Arriba cierra esta cita con la música tradicional cuya llama sigue viva.



Además de los conciertos más de 4.000 personas disfrutaron de un pascualles, una pingada, una degustación de caldereta tradicional, un mercado de artesanía y viandas y el 'climabus', que la Fundación Oxígeno puso a disposición de la organización del evento durante toda la jornada.

FOTOS: AZUJA

CICLOMOTORES HOMENAJE DE AFICIONADOS

Procedente de Soria y La Rioja, se dirige hasta Palencia en su periplo español

Burgos presencia un nuevo relevo de la maratón por España en Vespino

DB | BURGOS
local@diariodeburgos.es

La capital burgalesa se convirtió en auténtico testigo de excepción, en la jornada matinal de ayer, de un nuevo capítulo en la maratón que, desde el pasado 27 de julio, viene recorriendo todas las pro-

vincias peninsulares españolas en relevos de un tirón a 'lomos' del mítico ciclomotor Vespino.

Procedente de La Rioja, llegó a Burgos conducida por Enrique Pedra, capitán de la nave desde la localidad de Logroño. Sería frente a la mismísima Catedral de Burgos donde otro hijo de esta tierra

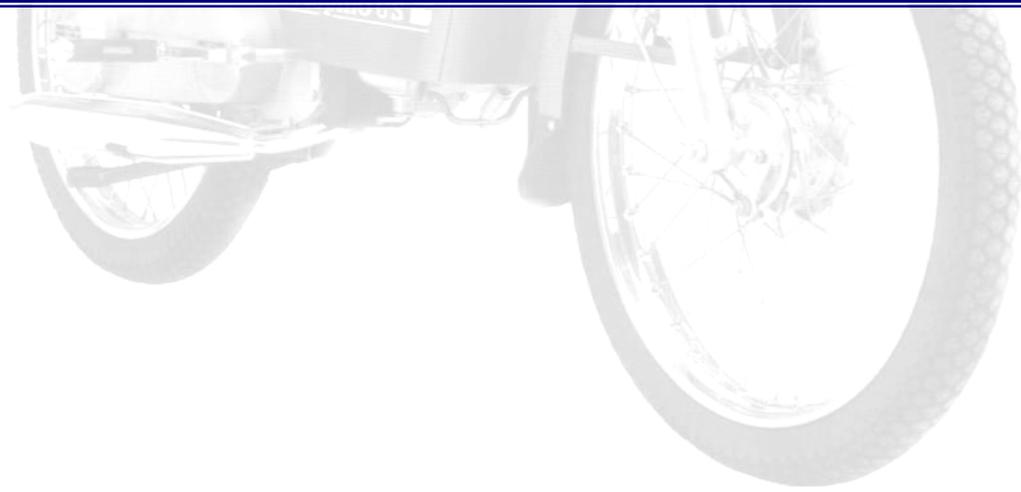
castellana, Gonzalo Fernández, subiría a su asiento de cuero negro para conducirla hasta Palencia. Casi 7.000 kilómetros en homenaje a este entrañable vehículo que tanto hace e hizo disfrutar a los participantes en esta curiosa iniciativa maratoniana.

Y uno de los detalles más interesantes de la prueba: el ciclomotor es el mismo a lo largo de todo el recorrido. Una aventura que comenzara en la localidad de Val de Almoacid, en Castellón hace varias semanas y, en definitiva, un verdadero esfuerzo de concentración y aguante en carretera.

Todo un sueño que los organizadores de la proeza, Valentín Salvador y Fernando Foix, esperan culminar con éxito. Y, desde luego, una fuente buenos recuerdos para el relevista burgalés Gonzalo Fernández, que allá por el año 1994 atravesó el país de norte a Sur, de Santander a Motril, en 22 horas.



El grupo de intrépidos viajeros posa junto a la Catedral. / ANGEL AYALA





PEDALADAS. Uno de los participantes muestra al concejal Antonio Castillo el modo de arranque de la moto. / VICENTE VICENS / AGM

España, a vista de Vespino

Cuatro relevistas cubrieron la etapa murciana de la vuelta a España en ciclomotor

M. DE LA VIEJA MURCIA

Un vespino rojo, modelo GL, está siendo el protagonista de una singular vuelta a España por etapas. Unos sesenta relevistas lo pilotarán a lo largo de su recorrido de 67.000 kilómetros, por cuarenta y siete capitales de provincia, durante los ocho días que se prevé dure la aventura ciclomotorista. Las paradas serán únicamente para repostar gasolina y cambiar de piloto. Finalizará en Barcelona.

El ginecólogo Andrés Macanás Botía es el presidente de la asociación murciana de amigos del Vespino, y encargado de coordinar la etapa de la Vega Baja y Murcia. Andrés Macanás se mostró ayer muy satisfecho con la experiencia, y explicó todos los detalles al concejal de Transporte, Antonio Castillo, que recibió a todos los participantes en la etapa murciana, en la Glorieta.

Etapas murcianas

José María Parra es funcionario y ayer cubrió la etapa Albatera-Siscar, a bordo del Vespino-GL rojo. Desde Siscar hasta la Glorieta lo llevó Josefina Macanás. Ella utiliza normalmente una moto Honda de 125 cc, para sus desplazamientos. Aunque tiene un vespino que guarda bien cuidado en su casa.

La etapa desde la Glorieta al Palmar la cubrió Andrés García, un funcionario que utiliza su propio Vespino todos los días para ir a su trabajo. Afirma que es el mejor vehículo para la ciudad, ya que se aparca fácilmente, tanto su consumo como la contaminación que produce es muy baja.

Mientras que Andrés Macanás, apuntó que de los dos millones de vespinos que se fabricaron en España, muchos están en Murcia, por ser un vehículo muy útil en la huerta y representativo de una época de despegue económico y un símbolo de libertad para muchos jóvenes.



AYUDA. Un policía da indicaciones al motorista durante la etapa por Murcia. / V. VICENS / AGM

EN PRIMERA PERSONA



IGNACIO MURCIA
MAESTRO
«Me gusta por ser representativo de una época»



ANDRÉS MACANÁS
MAESTRO
«Es ideal para la ciudad; se aparca fácilmente»



J. MARÍA PARRA
FUNCIONARIO
«Con el vespino no te quitan puntos por velocidad»



FINIA MACANÁS
DEPENDIENTA
«He cubierto la etapa del Siscar-Murcia; es estupendo»

El PP insiste en que se reconozca el incremento de población en la financiación

EFE MURCIA

Responsables del PP de la Comunitat Valenciana, Murcia, Andalucía y Cataluña han reivindicado al Gobierno central que el nuevo modelo de financiación autonómica contemple el incremento de la población experimentado por estas regiones en los últimos años.

Así lo han dado a conocer dirigentes del PP de las cuatro comunidades, quienes han decidido incluir esta cuestión como anexo a un documento en el que defienden la ejecución del Corredor Mediterráneo, una infraestructura que consideran importante no sólo para su «prosperidad y futuro, sino para los intereses nacionales». Este escrito se trasladará, en forma de iniciativas parlamentarias, a los diferentes parlamentos autonómicos, así como al Congreso y al Senado.

La presidente del PP de Cataluña, Alicia Sánchez-Camacho, se ha mostrado partidaria de tener en cuenta el crecimiento demográfico experimentado por estas comunidades, así como de que exista un acuerdo conjunto de todas las fuerzas políticas en materia de financiación. Asimismo, ha mostrado su apoyo a la negociación que mantienen los gobiernos catalán y valenciano porque le parece «muy positivo» para el conjunto de España que dos autonomías «plantan cara» a un Gobierno que ha presentado un documento «insuficiente».

Aumentan las consultas para poner al día las vacunaciones

EP MURCIA

La Sociedad Murciana de Medicina Familiar y Comunitaria (SMUMFYC) ha detectado un incremento de las consultas de inmigrantes en los centros de salud de la Región de Murcia. En la mayoría de casos se desconoce el estado vacunal de los pacientes, lo que está obligando a los profesionales de Atención Primaria a adoptar «pautas correctoras».

En el caso de los adultos que no están correctamente inmunizados, los médicos de familia aconsejan la vacunación de las siguientes enfermedades: tétanos, difteria, triple vírica, hepatitis B y dependiendo del lugar de origen, también estaría indicada la vacuna del polio. Los inmigrantes de origen magrebí son los que cuentan con una cobertura de vacunación más parecida a la de España, aunque en el caso de los inmigrantes procedentes del África Subsahariana o Latinoamérica la cobertura es más reducida.

A salto de mata

POR: CARLOS FELIPE

ANDRÉS MACANÁS BOTÍA

PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE VESPINOS DE LA REGIÓN DE MURCIA

«El vespino fue símbolo de libertad para los quinceañeros de mi generación»

El próximo domingo arranca en Castellón la **Vuelta a España en Vespino 2008**. El ciclomotor recorrerá 7.000 kilómetros en ocho días sin descansar

Andrés Macanás Botía cree que los seguidores del Vespino tienen un estigma especial y de alguna forma están marcados: «era frecuente que la persona que iba de ocupante se quemara con el tubo de escape, por encima del tobillo. Hay personas que tienen la cicatriz. Quienes tienen esa marca, son la pata negra del Vespino». Todo empezó hace un año, cuando un Vespino modelo GL del año 76 arrancó desde Castellón y se plantó en París en dos días. La gesta la firmó Valentín Salvador, líder vespintero y coordinador a nivel nacional de esta *sana locura*. La travesía despertó el interés de todos los aficionados al Vespino e hicieron que se organizara esta fiesta en honor al mítico ciclomotor. Ahora, la misma máquina, recorrerá las 47 capitales peninsulares de España sin apagar el motor. Desde que en 1968 se fabricara la primera unidad, éste se ha convertido en todo un signo de la cultura española y testigo del desarrollo social experimentado.

– La primera pregunta es obligada: ¿por qué se ha organizado algo tan peculiar?

– Esta fiesta se debe a que no sé qué ocurre, pero las personas que tienen un Vespino parado 10 o 15 años ni lo tiran, ni lo venden. Hay una cuestión afectiva ligada a este ciclomotor que lo convierte en algo especial.

– Pero, ¿qué tiene un Vespino?

– Se trata de un producto español, fabricado en Madrid, del que

muchos sentimos un profundo cariño. Para los quinceañeros de mi generación es un signo de libertad y una parte de nuestra Historia. Tiene una mecánica simple pero potente, y nada de electrónica. La persona se convierte en su propio mecánico.

– ¿Qué le aporta?

– Los seguidores del Vespino lo consideramos un *hobby* que se convierte en una válvula de escape para no caer en enfermedades modernas como el estrés. Repararlo y mantenerlo relaja.

– ¿Cómo está organizada La

Vuelta a España?

– Se partirá el próximo domingo desde Vall de Almonacid (Castellón). El objetivo es que los organizadores de cada etapa se fotografíen delante de cada Ayuntamiento. Yo estoy organizando la etapa que sale desde Alicante y llega hasta Góñar (Almería), parando en Murcia, por supuesto.

– Pero ¿por

dónde van a circular?

– Carreteras nacionales, vías de servicio de autopistas... Cada piloto ha elaborado su rutómetro particular

– ¿Viajarán solos?

– La comitiva estará formada por el vespintero viajero acompañado de una furgoneta con 3 personas. Además de recambios para posibles contratiempos, éstos rotarán sobre el ciclomotor.

– Me tiene usted sorprendido. Y la asociación que usted preside ¿qué finalidad tiene?

– Se trata de una asociación cultural. Todo lo que tenga que ver con la historia de la Región de Murcia ligada al Vespino vamos a investigarlo en profundidad. Usamos el Vespino como excusa para organizar todo tipo de actividades. Y, además, servimos de intermediarios para que gente como nosotros encuentren recambios que necesiten para restaurar su Vespino.



ORGULLO SOBRE RUEDAS.

Andrés Macanás, ayer, sobre su Vespino. / RAFA FRANCÉS / AGM

LAS PROVINCIAS

CASTELLÓN
www.lasprovincias.es

DESDE 1868. V-1972/2005
AÑO 142. N.º 51873

LUNES, 28 DE JULIO DE 2008
PRECIO: 1,10 EUROS

La llegada de inmigrantes no evita la **despoblación** de los municipios del interior /2-3

El **sector turístico** de Castellón teme una caída del 10% de la ocupación hotelera en agosto /15

Vall de Almonacid da la salida a la primera vuelta a España en **vespino por relevos** /18

Los afectados denuncian que Costas permite que el mar inunde terrenos para luego expropiarlos

■ La ley cumple 20 años mientras la UE investiga su aplicación /4

Casi 4.000 padres de Castellón piden el permiso por paternidad en el último año
El Ministerio de Trabajo desembolsa 2,5 millones en las prestaciones /13

DEPORTES

Y ADEMÁS

ETA quería asesinar al senador del PP





El primer piloto en iniciar la aventura, Samuel Salvador, ayer, en la salida desde la localidad de Vall de Almonacid. / JOSÉ PLASENCIA

Vall de Almonacid da la salida a la primera vuelta a España en vespino por relevos

50 pilotos recorrerán con la misma moto los 7.000 kilómetros que separan a 47 ciudades

CHELO TORREIÓ ■ VALL DE ALMONACID El despertar de la Bella Durmiente podría ser fácilmente el título de una película de Walt Disney y también el lema de la I Vuelta a España por relevos el Vespino iniciada ayer en el municipio de Vall de Almonacid, desde donde partió el único ciclomotor participante en la competición bautizado con el nombre de la princesa de cuentos.

'La Bella Durmiente' partió ayer a las 14.00 horas en dirección a Castellón para recorrer posteriormente los casi 7.000 kilómetros de distancia que separan a 47 capitales de provincia españolas.

El primer piloto en subir al ciclomotor e iniciar esta insólita aventura fue el joven Samuel Salvador, hijo de Valentín Salvador, propietario y promotor de la I Vuelta a España por relevos en Vespino.

La vuelta está previsto que concluya el próximo día 6 de agosto en

Barcelona, hasta donde la conducirán más de medio centenar de pilotos relevistas masculinos y femeninos de diversas edades y procedencias de España, según explicó a LAS PROVINCIAS de Castellón Kity Garnés, madre y esposa de Samuel y Valentín Salvador.

Para ello, los pilotos tendrán que tomar carreteras secundarias dada la limitación de velocidad y prohibición de circulación de ciclomotores existente en las autovías, lo que no hace más que entusiasmar a los pilotos, ya que así podrán disfrutar también del paisaje a la vez que cumplen el reto de las dos ruedas.

'La Bella Durmiente' será seguida de cerca en todo momento por una especie de camioneta escoba, equipada con todos los útiles y herramientas necesarias para ayudar al piloto y reparar el vehículo en el hipotético caso de que surja algún problema.

Sin embargo, la intención de los organizadores es que el motor no llegue a pararse nunca, por lo que cada una de las piezas del ciclomotor ha sido limpiada y engrasada minuciosamente por varios mecánicos durante el recién concluido fin de semana.

Vall de Almonacid ha sido el hangar de pruebas y punto de encuentro del casi centenar de propietarios de vespinos y otros tipos de motos llegados hasta allí a lo largo del pasado viernes y sábado.

Los participantes en el encuentro han disfrutado durante todo el fin de semana de diversas actividades organizadas por la familia Salvador-Garnés, entre las que destacan la Carrera de Caracoles en Vespino celebrada el pasado sábado y que consistió en "completar un recorrido en el mayor tiempo posible sin que los pilotos pudieran poner el pie en el suelo", explicó Kity.

Además, los moteros también asistieron a la proyección de películas relacionadas con los ciclomotores, hicieron excursiones por los municipios de la comarca del Alto Palancia, participaron en una Carrera de Cintas en Vespino y compartieron comidas y cenas. Asimismo, se llevaron algún que otro premio, como los concedidos a los Vespinos mejor conservado, mejor restaurado, customizado y más antiguo.

La idea de organizar está I Vuelta a España en Vespino nació después de que Valentín Salvador cumpliera el pasado año la aventura de viajar él solo en el ciclomotor hasta París. Valentín llegó a la capital francesa en tan sólo tres jornadas. Entonces, por qué no iniciar una andadura mucho más larga y en la que participara mucha más gente. De esta pregunta nació el germen de la que ya hoy es la I Vuelta a España en Vespino por relevos.

INICIATIVA INNOVADORA DEL PALANCIA

CALENTANDO MOTORES PARA LA VUELTA EN VESPINO

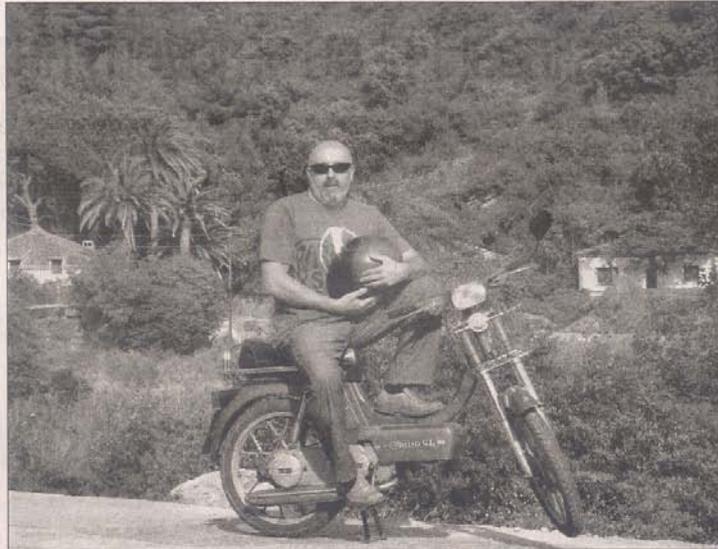
■ Rosa Piquer

La comarca del Alto Palancia se convertirá durante tres días de julio en el punto de encuentro de los aficionados a los vespino. Esta iniciativa culminará con la primera vuelta a España que se recorrerá sobre este famoso ciclomotor. Concretamente será la localidad de Vall de Almonacid la que dará el pistoletazo de esta primera edición.

A las dos del mediodía del domingo 27 de julio, comenzará la primera Vuelta a España por relevos en vespino. Samuel Salvador será, con toda probabilidad, el primero en subirse a la «princesa dormida», vespino de Valentín Salvador, su padre -que viajó hasta París el año pasado- e iniciar la vuelta. De Vall de Almonacid, el primer destino será Castelló continuando hasta Teruel. Con un sólo vespino se recorrerán las 47 capitales de provincia peninsulares. La vuelta está prevista que termine en Barcelona nueve días después.

Los organizadores se pondrán en contacto con los ayuntamientos de las capitales para informarles de esta aventura. Salvador ha explicado que a la llegada a cada casa consistorial, se harán una fotografía.

La intención es que el motor no se pare en ningún momento. Son casi 7.000 kilómetros a recorrer y cerca de 100 relevistas. Esta aventura ha necesitado por



Valentín Salvador es el cerebro de esta singular iniciativa.

Rosa Piquer

Se recorrerán 47 capitales sin que pare el motor en ningún momento

parte de los organizadores de mucha planificación.

La «princesa dormida» ha sufrido algunas mejoras, tanto estéticas, dado que se ha pintado, como de motor. No obstante, para la vuelta, Salvador ha asegurado que se llevarán piezas de

repuesto.

La moto no parará en ningún momento de las veinticuatro horas del día, viajará de día y de noche, siempre acompañada por dos vehículos. Valentín irá en la comitiva del vespino y subirá a su moto para cubrir algunos de

los tramos de esta particular vuelta a España en vespino.

Según Salvador, la idea surgió tras el viaje a París que realizó hace casi un año desde Vall de Almonacid. «Desde www.vespinos.net llevamos trabajando muchos años, recopilando información sobre los vespinos y buscando repuestos. La idea estaba latente y preparada», afirma. Cabe señalar que los vespinos comenzaron a fabricarse en 1968. Hasta el año 2000, fecha en que dejaron de elaborarse, se han fabricado dos millones de unidades.

Salvador consiguió su reto. En tres días, pese a alguna dificultad, llegó a la capital gala con su «princesa dormida», un vespino con treinta años de historia.

A este aficionado no le faltaron las ganas para llevar adelante otro reto: la Vuelta a España en Vespino por relevos. Esta será la actividad que cerrará todo un fin de semana de actos para los amantes de las motos clásicas.

Del 25 al 27 de julio, el municipio de Vall de Almonacid se convertirá también en el punto de encuentro de moteros interesados en participar en la I Reunión Nacional de Vespinos.

Los organizadores han elaborado un completo programa que comenzará con un taller de mecánica de este tipo de motocicletas en la plaza de las Eras de Vall de Almonacid.

Los trabajos y los días

VUELTA A ESPAÑA EN VESPINO ■ Decenas de relevistas harán pasar a la motocicleta por todas las capitales peninsulares

Una Vespino de 1976 lleva a cabo una Vuelta a España sin parar

Lo motocicleta hará 7.000 kilómetros sin un sólo momento de descanso

IGNACIO MARTÍNEZ / Teruel
La vespino GL de 1976 es la auténtica protagonista de nuestra historia. Su dueño, Valentín Salvador, la hace llamar *la bella durmiente*, pero no se caracteriza por que se le peguen las sábanas al levantarse cada mañana.

El verano pasado la motocicleta en cuestión hizo el trayecto entre su localidad natal, Vall de Almonacid en Castellón, hasta París. A pesar de sus años y de la cifra nada desdeñable que porta en su cuentakilómetros este verano se ha propuesto dar la I Vuelta a España en Vespino parando sólo para repostar y fotografiarse en un lugar emblemático de cada capital de provincia peninsular.

Decenas de relevistas

El secreto y el encanto del viaje está en que decenas de relevistas se pasarán este peculiar *testigo* con ruedas durante los próximos días. Aunque no es una disciplina olímpica, los relevistas están imbuidos con la misma ilusión en este proyecto como si fueran a Pekín. El pasado domingo, la vespino prestada por Valentín Salvador pasó por Teruel, donde se hizo una foto a los pies del Torico. Cuatro turolenses hicieron posible la instantánea ya que fueron hasta el límite provincial con Castellón para tomar parte en el evento. Sus nombres son Andrés Franco, Marisa Rodrigo, Amadeo Rodrigo y Teresa Cercós, y tras la visita rigurosa al emblema de la ciudad partieron raudos hacia Barracas en donde die-



El turolense Amadeo Rodrigo conduce la Vespino de vuelta hacia tierras levantinas

ron el curioso *testigo* a los relevistas valencianos.

Cuando lean estas líneas, la Vespino GL estará camino de Córdoba atravesando La Mancha desde Guadalajara, a donde habrá llegado procedente de Almería. Aún le quedará por recorrer Extremadura, Castilla, Galicia, hasta finalmente acabar, según las previsiones, en Barcelona el próximo miércoles tras cruzar toda la Cordillera Cantábrica.

Por seguridad, la Vespino GL hará la ruta con una furgoneta escoba para que la I Vuelta a España en Vespino llegue a buen puerto.



La Vespino GL a los pies de la fuente del Torico en Teruel

A la fresca

Ana Lahoz

La chuleta

Hace una semana me encontré una *chuleta* en una céntrica calle de Teruel. Y me la llevé a casa. Es un pequeño papel plastificado, escrito a ordenador y perfectamente legible. Vamos, que la persona que la hizo puso todo su empeño en esta tarea.

¡Para que luego digan que la juventud no trabaja! El caso es que el propietario (o propietaria, y así no se enfada Bibiana Aído) de la nota anda mal en dos temas: las técnicas científicas y los valores. El primero habla de procesos de observación y estudios de campo. Y también de sistematografía e introducción de isótopos en sangre. Que no entiendo yo la relación que existe entre los volcanes y los átomos, pero bueno, de todo hay en esta vida. En medio de semejante *mir*, la cosa se lía un poco más con el segundo tema, que trata los valores personales, individuales y morales. Y para colmo, nombra a Kant y define la palabra dignidad. Y en esta fase, me pierdo, porque no sé si estoy en una clase de geografía, de medicina, de ciencia o delante de una lección de sociología. Y no sé si la dignidad se refiere al trabajo del sismógrafo, si los estudios científicos fomentan los valores o si Kant realizaba cultivos de sangre allá en su época filosófica. Igual estoy ante la chuleta de un lumbreras que se examina de varias cosas a la vez. Pero vamos, que si usted me está leyendo y es el dueño (o dueña) del *susodicho mini-resumen-para-aprobar*, pasese por el DIARIO DE TERUEL y yo se lo entrego encantada. Todo sea porque usted apruebe. Suerte.

Edita: PUBALSA (Publicaciones de Albacete, S.A.)
 • Redacción, Administración y Publicidad: Paseo de la Cuba, 14. Albacete. Código postal 02001.
 • Teléfono: 967 241000 • Fax: Administración y Publicidad 967 240386, Redacción 967 212123 • Apartado de correos: 369 • Delegaciones: Hédice: 967 543232 • Almansa: 967 34 11 09 • Villarrobledo: 967 13 00 20
 • Correo electrónico: redaccion@tribunadealbacete.es, publicidad@tribunadealbacete.es
 • www.tribunadealbacete.es • Depósito Legal: AR-752-1984
 • Prohibida toda reproducción a los efectos del Artículo 32, 1. párrafo segundo, LPI

España en Vespino

A. DÍAZ / ALBACETE

Un grupo de 'locos' del Vespino se ha propuesto completar la primera vuelta a España en este ciclomotor, con metas en todas las capitales peninsulares. Con un Vespino GL de 1976, *La bella durmiente*, de Valentín Salvador, inician el camino en Vall de Almonacid, Castellón, y tras recorrer casi 7.000 kilómetros terminarán en Barcelona, con un buen número de relevistas que se han sumado a esta ruta con el mismo ciclomotor que ya viajó a París el verano pasado.

La parada en nuestra capital se realizó en el Ayuntamiento

y precisamente el conductor era el propio Valentín Salvador, coordinador, que mostró su confianza en hacer esta vuelta «en diez días porque no hay interrupción, no hay etapas marcadas, es un viaje continuo, a base de relevos, por lo que confiamos en llegar a Barcelona en estos diez días o menos, después de haber recorrido las 47 capitales de la Península».

Cogió Valentín Salvador el testigo en Ubeda y en la etapa «no hubo prácticamente más que un pinchazo, porque en el arcén viven todo tipo de artículos y es casi inevitable, porque recuerdo que el Vespino tiene que circular por el arcén, si es posible, en caso contra-

rio tienes que meterte en la calzada con mucho cuidado, por supuesto». Recordaba Salvador que la de Barcelona, el próximo miércoles, será la última etapa, que han ido muy bien, «con los relevistas y el funcionamiento del vehículo, impecable, para dar esta vuelta a España sin descanso, como homenaje, porque el Vespino se dejó de fabricar en 2000, es enteramente una moto española, que se fabricó en Madrid y unos cuantos nostálgicos nos hemos juntado alrededor de esta marca y simplemente hemos iniciado esta aventura, no tiene más historia, es un reto para unos pocos y para que la gente se anime a coger ciclomotores, que es un vehículo estúpido y

disfrutar del paisaje, porque llegamos tan rápido a los sitios que no tenemos tiempo de verlo que hay entre una ciudad y otra». Cuentan con un coche de apoyo que siempre viaja detrás del Vespino, por si hay algún problema, pero están cumpliendo horarios y tiempos, «a una velocidad media de 35 kilómetros por hora». Miguel Ángel Fernández se encargó de la etapa entre Albacete y Cuenca. Pasadas las 23 horas, se puso su traje, casco y montó en el Vespino, tras recibir algunas explicaciones. Se implicó en este proyecto, «a través de Valentín, que me contó su proyecto y nada, al camino, me gusta, soy 'motorero' de toda la vida y estoy acostumbrado a conducir de noche, de día, con lluvia, en verano e invierno».



CHIRIBITAS



▶ **EL AGUA**, y no la del trasvase, sino la que beben los albaceteños, va a enfrentar a populares y socialistas en el pleno que hoy se celebra. Los populares dicen que «sabe y huele mal», por lo que preguntarán a la alcaldesa, Carmen Oliver, que explique de dónde viene el agua y sus análisis de calidad. Ojala que la explicación sea cristalina, como el agua.

▶ **EL CAI del Polígono Campollano** ya está terminado y abrirá sus puertas en septiembre, tras su inauguración, programada para la Feria. Un esperado servicio que, curiosamente, todavía tiene plazas libres para los niños de dos y tres años. Ya saben, corran a hacer la matrícula.

▶ **LO DE LAS MOTOS** trucadas pasando por las calles es ya inaguantable porque el ruido es ensordecedor. Más de uno ha optado por cerrar las ventanas, pese a que no corra el aire en la casa, para no salir loco con tanto pedorreo.

▶ **LA CAMPAÑA** de abonos del Alba ha finalizado y la transparente directiva no ha facilitado los números. ¿Tan buenos serán para ocultarlos?



Unos para muchos

D.O. Manchuela
www.do-manchuela.com

MANCHUELA

VEGA TOLOSA
BODEGAS Y VIÑEDOS VEGA TOLOSA, S. COOP.
Casas Ibañez - ALBACETE

CLOS LOJEN / P P / LA CASILLA
BODEGAS Y VIÑEDOS PONCE
Villagarcía del Llano - CUENCA

VILLAVID
CULCE NOMBRE DE JESÚS, S. COOP.
Villarta - CUENCA

FINCA SANDOVAL / SALIA / SIGNO
FINCA SANDOVAL, S.A.
Ledaña - CUENCA

EL MONEGRILLO
FINCA EL MONEGRILLO
Iniesta - CUENCA

ROBLE ALTO
INMACULADA CONCEPCIÓN, S.C.L.
Motilla del Palancar - CUENCA

VIÑA D'ALIA
LA ALIAGUILLERA, S. COOP.
Alagüilla - CUENCA

VIARIL
NTRA. SRA. DE LA CARBEZA, S. COOP.
Casas Ibañez - ALBACETE

ALTO LANDON
PAGO ALTO ALDON, S.A.T.
Landeru - CUENCA

ALTOS DEL CABRIEL / VIÑAMALEA
SAN ANTONIO ABRA, S. COOP.
Villamorea - ALBACETE

MONTE MIRON
SAN GREGORIO MAGNO, S. COOP.
Navas de Jorquera - ALBACETE

ALTERÓN
SAN ISIDRO, S. COOP.
Alborea - ALBACETE

EL MARQUESADO / MAHORA
SAN ISIDRO, S. COOP.
Mahora - ALBACETE

ZAINO / MONTE DE LAS MOZAS
SAN ISIDRO, S.C.L.A.
Quintanar del Rey - CUENCA

PÚRPURA
SANTA CRUZ DE POZO LORENTE, S.C.L.
Pozo Lorente - ALBACETE

PERCHEL
SANTA MARIA MAGDALENA, S.C.L.
Castillejo de Iniesta - CUENCA

POZO CASTILLO
SAN JOSÉ, S.C.L.
Graja de Iniesta - CUENCA

SEÑORIO DEL JÚCAR/COVAYERMAS
SEÑORIO DEL JÚCAR, S.L.
Casas Ibañez - ALBACETE

REALCE
UNION EMPRESAS INIENSTENSE, S.C.L.A.
Iniesta - CUENCA

ARTESONES
VIRGEN DE LAS NIJUES, S. COOP. DEL CAMPO
Centrale - ALBACETE

VIÑALTABA/AZOA
VITIVINOS ANUNCIACIÓN, S. COOP.
Villamorea - ALBACETE

Enlaces en Internet:

España Directo. Youtube

<http://es.youtube.com/watch?v=uIsLkMCLMsM>

Blogspot de Andrés Macanás:

<http://vespinosdemurcia.blogspot.com/>

Andalucía Directo: (entre minutos 62-65 de la grabación)

<http://www.radiotelevisionandalucia.es/tvcarta/impe/web/contenido?id=2745>

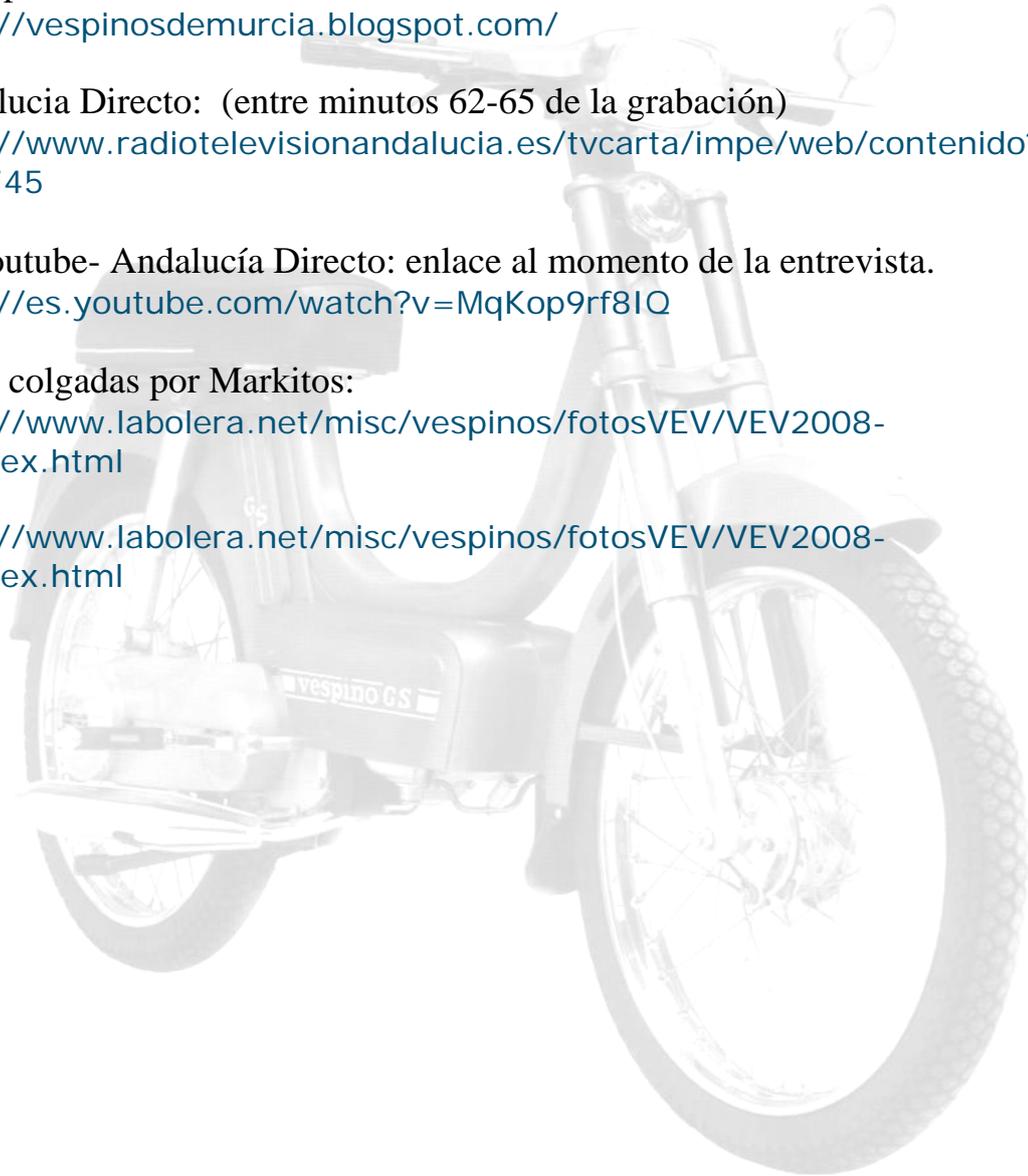
En youtube- Andalucía Directo: enlace al momento de la entrevista.

<http://es.youtube.com/watch?v=MqKop9rf8IQ>

Fotos colgadas por Markitos:

<http://www.labolera.net/misc/vespinos/fotosVEV/VEV2008-1/index.html>

<http://www.labolera.net/misc/vespinos/fotosVEV/VEV2008-2/index.html>



Currículum de la Bella Durmiente:

- Año 1982 u 83: viaje a Riudellots de la Selva desde Valencia y volver, con motivo de la una concentración motorista. Obtuvo premio al ciclomotor más lejano (480 kms.)
- Miles de kilómetros por las calles de Valencia entre 1980 a 1987
- De 1987 a 1991 pasa temporalmente a manos de los sobrinos
- De 1991 a 2006 sufre un largo letargo olvidada en el rincón más oscuro del garaje en Vall de Almonacid
- Año 2007: después de despertar y una buena revisión, con el motor GL emprende el viaje a París con seis etapas y 3.000 kilómetros.
- Año 2008: revisión general y adopción del motor Moisés para dar la primera vuelta a España con 60 relevistas en un único tramo NO-STOP de 7.003 kilómetros.
- Año 2009: aventura Tarifa-Cabo Norte de 14.000 kilómetros.
- Año 2011: nuevo viaje a París en compañía de otras dos Vespino
- Continuará...

Más información en:

<http://www.vespinos.net>
<http://www.avespal.blogspot.com>
<http://foro.vespinos.com>
<http://www.vespino.es>
vespinos@yahoo.es