



los ángulos como una RRRR, pero te asombrará lo que puede llegar a inclinar sin cortarte ni un poco, y con tu pareja, y sus maletas, y el equipaje y su canesú...Quizá llegado a este punto hay que señalar que los neumáticos en medidas "normales" de 180 y 120 hacen el resto en el conjunto.

Todo esto está muy bien, pero además hay que pararlo en algún momento, aunque uno quisiera no parar y continuar en ruta indefinidamente. En el caso de parar la cosa no plantea ningún problema, el equipo de frenos es soberbio en todos los sentidos. La cosa de la evolución, tan citada, nos ha traído el uso del servofreno eléctrico como innovación exclusiva de la marca. El tacto es contundente y efectivo, el uso combinado del freno delantero y trasero cuando se presiona la maneta añade esa sensación de frenada eficaz, sin hundimiento gracias al telelever, y el uso individual del trasero cuando se presiona el pedal suele agradar a los más clásicos frenadores. También equipan de serie un sistema ABS de última generación que permite usar los frenos en condiciones de adherencia escasa o difícil, aunque debo recordar una vez más que dicho sistema no sirve para frenar más, sino mejor, y que en el caso de que actúe, siempre se alargará la frenada y se necesita mayor espacio. El comportamiento del sistema es intachable.

A la hora de colocar equipaje, las generosas maletas ayudarán a resolver el problema del espacio. Estas son de nueva factura, la evolución también ha llegado aquí. El manejo es más fácil suave e intuitivo, además son de gran capacidad. Por supuesto que pueden alojar en su interior un casco integral sin problema. Para los que gusten de llevar una bolsa sobredepósito, existe una específica para el

modelo, solo hay que alojarla en los anclajes que dispone de serie sobre el depósito. En realidad, si no llevas la bolsa, el anclaje resalta un poco del conjunto, y según se mire resulta algo ortopédico con sus orificios y forma de estructura añadida.

Para total comodidad, se puede equipar con un sistema de audio, radio-cd cuyos mandos se alojan a la izquierda del depósito.


Debo indicaros que la tradicional efectividad de los espejos retrovisores de la marca, en esta ocasión, ha quedado un poco en entredicho, pues no son de tan eficaz visión como en modelos anteriores. Tienden a reflejar tus puños con mayor facilidad que el resto de las cosas que pasan a tus espaldas: son fácilmente orientables, pero difícilmente apuntables a donde más se necesita. Un par de minutos y se consigue.

Una vez que te pones en movimiento, el tamaño y la sensación de "grande" quizá te afecte al circular en ciudad, sumido en el tráfico urbano. Ciertamente no es un scooter...necesita su espacio vital, y la ciudad no es su hábitat preferido. La excelente maniobrabilidad que otorga su ancho y amplio manillar junto a la postura de conducción no es suficiente para zigzaguear cómodamente entre el tráfico. Tampoco es que sea muy aconsejable hacerlo con ninguna otra moto, pero con una RT y sus maletas enseguida te darás cuenta de lo fácil, a la par que impropio, que resulta "entrenar" las estupendas maletas contra otros usuarios de la calzada, por lo general carrozados ellos.

Otra cosa es cuando, una vez superado el último semáforo, te ves con la carretera por delante y sin edificios a los lados. Es entonces cuando el espíritu de la especie hace acto de presencia por naturaleza y...qué importa el destino, cuanto más lejos mejor, de nuevo lo importante no es hacia dónde vas, sino cómo y por dónde. Y si además lo compartes con alguien...será inolvidable. Precisamente para eso, para que sea inolvidable, la parte reservada al pasajero resulta comodísima, no podría ser de otra forma tratándose de una BMW-RT. Puedo dar fe de ello después de haber disfrutado durante muchos kilómetros de dicho lugar sin molestos rebufos y sin sentirme allá arriba, en el "gallinero". Pocas veces ocupé dicho lugar, pero en esta ocasión también debía probarlo para poder contároslo y así lo he hecho. (Que difícil se nos hace ir "atrás" a los que siempre vamos "adelante"...son unas santas ellas, sin duda).

La evolución de las especies nos ha deparado en esta ocasión un resultado extraordinario de moto "grande", muy ágil, con la suficiente potencia, cómoda, segura y con licencia para viajar...sin parar.

La teoría de la evolución quizá no esté completamente demostrada. Pero los de BMW han sabido hacerlo, la evolución se llama R 1200 RT y ya no es una teoría afortunadamente ya rueda. El precio a pagar para disfrutarla también ha evolucionado, ¿cómo no! Algo tendría que tener, ¿no?

Buena ruta a tod@s.
Hasta la próxima. 

AMOTOnamiento



Prólogo

El presente artículo expone una singular forma de entender una reunión motorista, otorgándole una dimensión social más allá de lo que sería una simple actividad lúdica de fin de semana, y manteniendo un espíritu 'tradicional' de las concentraciones como reunión de amigos.

Si bien a grandes rasgos el AMOTOnamiento funciona de forma similar a otras concentraciones, en Associació Motorista Penya Paddock quisimos verlo de otra manera y fue la de introducir el carácter benéfico en este tipo de eventos deportivos.



Filosofía y objetivos

La filosofía del AMOTOnamiento radica en la solidaridad del colectivo motero con aquellos otros menos afortunados de nuestra sociedad, concretados a través de entidades representativas del colectivo social que sea designado como beneficiario en cada una de sus ediciones.

Se materializa en forma de Reunión Libre, en la que NO se exige la inscripción a los participantes, si bien ellos pueden hacerlo con una aportación voluntaria en modo de donativo que revierte íntegramente al fondo para la entidad beneficiaria.

No se trata de organizar una colecta, sino de ofrecer el máximo de servicios y actividades a cambio de precisamente LA VOLUNTAD.

También nos marcamos los siguientes objetivos:

- Fomentar el buen uso e imagen de la motocicleta.
- La plena aceptación de este evento por parte de los vecinos de Ulldemolins (Tarragona), localidad donde se celebra en el mes de febrero.

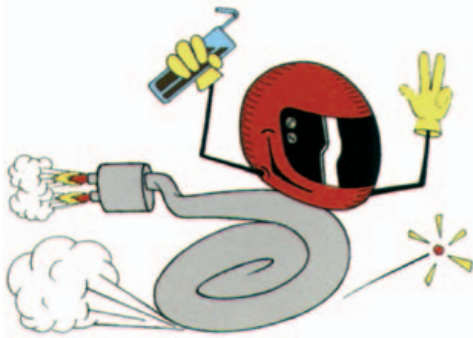
- Y que la semilla del AMOTOnamiento florezca en otros puntos de nuestra geografía, persiguiendo que los motoclubs destinen al menos una de sus actividades anuales a una finalidad benéfica, porque seguro que también tienen causa en su entorno.

Tayectoria del AMOTOnamiento

Este 2006 hemos celebrado la 13-1=12 edición, en la que mantenemos los principios básicos que han regido a lo largo de los años anteriores y que parecen ser del agrado de los alrededor de 1000 participantes con los que venimos contando de forma casi estable en los últimos años.

Ya hemos hecho entrega de 6.665,06 euros a TRACE Associació Catalana de Traumàtics Cranioencefàlics i Dany Cerebral, entidad que representa a un colectivo que por desgracia nos 'toca' bastante de cerca de los moteros.

Una breve referencia estadística a las anteriores con las entidades beneficiarias: **1995: Fundació Institut Guttmann.** Fuimos 260 y recaudamos 348.000 ptas.



1996: **Associació de Pares de Deficients Psíquics del Poble Sec.** Más de 'medio kilo' reunido entre los 500 inscritos.

1997: **Casal dels Infants del Raval.** Inscritos 580 y recaudadas 477.931 ptas.

1998: **Associació Esclat** (personas afectadas de parálisis cerebral). Casi 600 y 662.266 ptas

1999: Para el hogar de ancianos **Ca l'Avi** se reunieron 955.566 ptas.

2000: 828.388 ptas. recibió **ACELA** (Associació Catalana d'Esclerosi Lateral Amiotròfica).

2001: Superamos la barrera del millón. Fueron entregadas a la **Associació Assistencial de Menors La Lluna en un Cove** 1.064.716 ptas.

2002: Los niños afectados por cáncer y en concreto **AFANOC** recibieron 6.374,74 euros.

2003: La nieve coartó la asistencia, aunque 500 motoristas acudieron a colaborar con **ADHARA Associació Contra la Violència Familiar**, a la cual pudimos entregar 2.920,91 euros.

2004: **Associació de Familiars de Persones amb Trastorns de Desenvolupament ASTRADE.** Más de un millar contribuyeron al fin con 6.683,23 euros.

2005: Se destinaron 5.750,70 euros recaudados a la **Agrupació de Defensa Forestal TEIX** del propio Ulldemolins. 900 participantes.



Programa, Guión, Actividades, Organización, Infraestructura ...

Si bien el programa de actividades no ha variado sustancialmente desde la primera edición, éste se ha ido perfilando en función de las posibilidades y según la experiencia acumulada año tras año

Siguiendo una cronología horaria, el inicio oficial de la concentración comienza a mediodía del sábado con la apertura de inscripciones y la garrafa donde se introducen las aportaciones.

Durante la tarde, la gente departe a libre albedrío, mientras nosotros les ponemos música y buena leña para una única fogata que 'tira' durante todo el fin de semana, además de unas parrillas para que puedan apañarse la cena.

Al anochecer se convoca a todo el mundo para disfrutar de un espectáculo de luz y sonido bautizado como "Tombs i

LLums" (Curvas Luminosas); consistente en una serpiente multicolor compuesta de motos y moteros voluntarios representativos de motoclubes y de nuestra geografía, que desfilan por una carretera cuyo recorrido discurre por la ladera de una montaña visible desde la zona de acampada, llegando hasta ésta. Una vez allí se unen a un acto conmemorativo de recuerdo a los moteros caídos. Dando lectura a una lista de nombres seguido de una pita-da/estripada conjunta que finaliza con una traca.

Tras el homenaje hay un "cremat" de ron para visitantes y habitantes de Ulldemolins.

Al filo de la medianoche el programa se traslada parcialmente al Polideportivo, donde, en un pabellón cubierto, se celebra un baile con disco móvil. Mientras tanto, en la acampada, Amadorix con su guitarra





ameniza al personal, siempre teniendo presente no perturbar el descanso de los que así lo deseen, al menos a partir de cierta hora razonable.

Ya el domingo y tras la consabida diana se prepara un suculento desayuno tipo buffet libre para los inscritos. Tras él sale la Ruta Turística.

A la vuelta de la ruta se inicia el Acto de Entrega del dinero recaudado a los representantes de la asociación beneficiaria (se hace de forma simbólica con la garrafa cargada de billetes). En este acto final tienen cabida los sorteos, agradecimientos y el reparto de diplomas.

Hay que apuntar que de la rifa de regalos se obtiene un buen pique para el fondo 'beneficial', y eso damos gracias a los comercios y empresas colaboradores, que me vais a permitir que relacione aquí por la importancia que tiene su contribución en la consecución del objetivo final. Agradecido que no detallo (que no habría

revista bastante) todo a lo que se puede acceder comprando una tira de 10 números por 1,00 euro.

Ahí voy: Paddock motard bar, ATTACK, CocaCola, Cervezas San Miguel, RODI neumáticos, Factory Racing, Lausel Music, Rom Pujol, Silmar, Moto Busquets, JCB, Cepsa, Motos Tarragona, MOTOSTOCK Sabadell, ODM, HD Reus, Moto Ricart, Outlet MOTO, Carenados Puig, Poly-Klyn, Distribucions Bonaigua, Presat 2, OVER, Cansaladeria Alsina, Granja La Mascota, La Bodega d'en Rafel, Xarcuteria Bon Pernil, Pelacrash, Massoni moto, Nivials, Cava Codorniu, Cava Mon Pais, Segura Viudas, Rest. Ca n'Ayxelà, Novalum Sima, Fusta Roig-Branco, Novatec, Talleres Domingo, la Generalitat de Catalunya... y comercios de Ulldemolins.

La organización la componen unas 80 personas que colaboran altruistamente.

También colabora el Ajuntament d'Ulldemolins cediendo material y el uso de

instalaciones y la Associació de Joves "Les Arrels" de Ulldemolins con la cual co-organizamos el tinglado.

Disponemos de un terreno de 15.000 m2, para la acampada y la zona de actividades, que acondicionamos con iluminación, megafonía, letrinas, bar (24h), mesas, sillas, fogata de campamento, servicio médico y carpa de inscripciones.

Epílogo


Si has aguantado hasta aquí, y he sabido transmitir lo que pretendemos conseguir con esta reunión motera año tras año, te esperamos en la próxima.

Tenemos abierto un canal de comunicación, tanto para 'reclutar' voluntarios para la Organización como para recibir sugerencias (o quejas). Es nuestro buzón electrónico: info@penyapaddock.org

Nos vemos en Ulldemolins.

Buen viaje de ida... y de vuelta.

Más información sobre **Penya Paddock** en La Hoja Paddockial:

www.penyapaddock.org 



BMW Motorrad
España

902 357 902
bmw-motorrad.es



¿Te gusta conducir?

La libertad absoluta.
Gire a la izquierda
a 12 km.



No des más vueltas. Nuevo Navigator III, el mejor navegador del mercado.

BMW Motorrad lanza el Navigator III, el sistema de navegación GPS más avanzado del mercado:

- el único con carcasa resistente a la gasolina, al agua y protegida contra salpicaduras (Advanced-Mount-Cradle).
- el primero con **interfaz bluetooth incorporada** que permite transmitir sin cables los mensajes verbales del Navigator III a un casco System V con dispositivo WCS-1, además de posibilitar la conexión de un teléfono móvil con tecnología bluetooth directamente al navegador para recibir llamadas o realizarlas a través de su teclado.
- con una mayor capacidad de recepción satelital.
- con una memoria de datos detallados de toda Europa preinstalados, aceptando unos 500 MB de datos adicionales.
- con una sofisticada **pantalla display TFT de 454x240 px.**
- con todo el **software MapSource City Navigator Europe NT** integrado en la unidad para la cómoda creación de rutas en el ordenador (disponible únicamente en DVD).
- con interfaz TMC para la planificación dinámica de las rutas en función de los avisos de tráfico.
- con presentación tridimensional de mapas, que muestra el trayecto a recorrer desde el punto de vista del piloto.
- con un registro del **trayecto recorrido (Tracklog)** ampliado de 2.000 a 10.000 puntos, configurable en función del tiempo o del recorrido, único en el ámbito de los sistemas de navegación por carretera.
- con las direcciones preinstaladas de todos los concesionarios BMW Motorrad, función exclusiva del Navigator III.

Nuevo Navigator III. Otra vida interior. Otra vida exterior.

Más información: www.bmw-motorrad.es/equipamiento/navegador



Jordi Fernández
socio 1.055

Uno de los atractivos de viajar por estos mundos es descubrir las diferencias y similitudes que existen entre la gente, y el montón de cosas que nos interesan a personas bien distintas. Así pues, en un viaje reciente al mítico Cabo Norte y por los países escandinavos, influido por el espíritu de ésta nuestra Asociación, observaba con ojos curiosos ciertos aspectos que tal vez me hubieran pasado desapercibidos en otras circunstancias:

Guardarrailes

Uno de los tipos que encontré en las autopistas suecas es espeluznante: tres cables de acero trenzado a ambos lados de la calzada. Ideal para hacer carne picada. Los que hayan pasado por la C17 Barcelona-Vic a la altura de Aiguafreda sabrán de qué hablo porque hay un tramo experimental. No, señores políticos, esto no hay que copiarlo de los suecos, por favor. Ya en Noruega me fijé en que los postes que sujetan las biondas -iguales que las nuestras-, no son más que troncos de madera. No sé si será la opción ideal, pero menos agresiva que los IPN seguro que sí.

Peajes

En general no hay peajes en las pocas autopistas existentes. Ahora bien, la mayoría de puentes o túneles que encontramos para cruzar esos preciosos fiordos tienen una caseta en el lado opuesto esperando tu tarjeta VISA. Como consuelo, los precios son mucho más económicos para las motos (eso sí hay que copiarlo, señores

políticos) aunque algunos cobran también por el número de pasajeros que lleva el vehículo. La verdad es que los que vivimos en el levante o en el norte español ya estamos acostumbrados a pagar por circular. La gran alegría fue encontrar un cartelito en el peaje de acceso a Trondheim donde el precio era de 0 Kr. De esto también hay que aprender, señores políticos.

Autoescuelas (o motoescuelas)

Tema muy curioso. En los alrededores de Estocolmo vimos una zona de prácticas como las de aquí pero en lugar de usar Vespas o SR250, los tipos usaban GSX750 (la naked). Ya me sorprendió, pero se quedó en nada cuando en la misma ciudad me acerqué a lo creía un concesionario BMW y era una "Trafikskola" con las motos de prácticas en la puerta: varias 1150R, GS1150, Adventure y alguna TRX850. ¡¡Vaya nivel!!

Más flipante fue lo que vimos en Noruega. Al pasear observé motos circulando con el pasajero con chaleco reflectante y la "L" en la espalda, agarrado a unos tubos que van a la parte trasera de la moto. No lo entiendo hasta que pasas por delante de una autoescuela y encuentras las Intruder, Hornet o CBR (!!) de prácticas con los mandos duplicados para el profesor que se monta detrás. ¡¡¡Qué valor!!!

Curiosidades NORDICAS



Límites de velocidad y radares

Se respetan escrupulosamente. Si pone 80, es 80. Si la carretera cruza un pueblo y pone 50, es 50. De eso deberíamos aprender nosotros, así como de la educación y modales en general a la hora de conducir cualquier vehículo. Esta característica se agradece mucho, sobre todo cuando no tienes claro hacia dónde vas y dudas ante cualquier cruce. La verdad es que te acostumbras, y como estás de vacaciones valoras más la tranquilidad. Además, a esas velocidades se bate récord de bajo consumo y, al precio que va la gasolina, realmente se agradece.

Para desfogarse, las autopistas en Suecia: 110 kms/h. Unido a las largas rectas y los crudos inviernos -ideales para transformar motos- se acaba por entender la afición que tienen los suecos por los choperones Harley con horquillas eternas y chasis rígidos. Si se te ocurre sobrepasar estos límites es fácil encontrar un poli en cualquier cambio de rasante, apuntándote con lo que parece una recortada pero que no es más que un radar. Se puede acabar esposado dentro del coche patrulla. Poca broma.

Límites de alcoholemia

Otra vez 0,0 y con una gran conciencia social. Si te paras en un chiringuito de carretera y con el casco en la mano pides una cerveza, es posible que ni te la sirvan. Otra cosa son los graves problemas de alcoholismo que pueden llegar a tener por esos lares. Otra vez esos inviernos...

Y, ya para acabar:

Señales de tráfico

Son las habituales, pero además la que se ha convertido en símbolo y recuerdo turístico en forma de adhesivos, postales, o cualquier otro objeto: la que te avisa de que puedes encontrar renos o alces en cualquier momento. Aunque son tranquilos y no suelen dar sustos... mucho cuidado. Va en serio. 🇳🇴





CALIDAD Y SERVICIO PARA COMPETIR.

Prendas de competición personalizadas, ropa de aventura para uniformar tu club o asociación, parches y escudos bordados, aplicaciones High Tech.
Capacidad de respuesta y rapidez confirman la eficiencia de nuestros servicios.

BORDADO EXPRESS, VESTIMOS SU MARCA.®

**bordado
express**

Tel.: (34) 902364928 // info@bordadoexpress.com // www.bordadoexpress.com



Raúl Sánchez
socio 2.323

Cabo Norte en tierra de osos



Por fin ha llegado el día, la moto cargada, y de camino a Irún. Allí he quedado con mi gran amigo Agustín, que viene de Zaragoza. Yo ansioso por hacer kilómetros, y él se retrasa.

Dos horas después llega tirando pedos (me refiero a la moto). Tras intentar reanimar al paciente decidimos retroceder hasta un taller de Tolosa, y fuimos a un albergue cercano para pasar la noche pero no había sitio, porque estaba lleno de veinteañeras extranjeras invitándonos desde las ventanas: de película. Al final dormimos en unas literas en Cheyenne (que es el nombre del concesionario) pero previamente acabamos con las existencias de orujo de hierbas. Al día siguiente gran resaca, y nos arreglan la moto (gracias a toda la gente de Cheyenne, del bar y del taller).

A todo meter (130Km/h) atravesamos Francia y aterrizamos en Lieja. Madrugón, y hasta Alemania para llegar a Rostock a las cinco de la tarde. Total 2300km en 28 horas.

Viajamos en ferry hasta Hango (Finlandia), y en la travesía conocimos a una alemana que nos habló de una concentra en Rovaniemi (Fin) a la que acudiríamos mas tarde. Ya en Finlandia, desde Hango a Hel-

sinki, hay 140km y dos horas de una de las rutas más bonitas que he hecho en mi vida. *Tened cuidado porque las gasolineras cierran pronto y sólo funcionan con tarjeta, y las nuestras no valen.*

En Helsinki pasamos dos días en un albergue (habitación doble con baño, derecho a cocina y sauna por muy poca pasta), conocimos la cerveza Lapin Kulta, 1/2 L 2 euros y la embajada española, porque al menda, se le olvidó en casa el pasaporte.

Helsinki es muy bonito, está formado por muchas islas y tiene una gran influencia Rusa. Desde aquí partimos hacia Savolima que es la capital de la región de los mil lagos, pero de camino *clunch, clan, ploff los cojinetes de la rueda trasera de Agus al carajo* (los mas avispados habréis reconocido en las fotos la marca de nuestras motos).

Hay que rehacer planes, porque este contratiempo impide que veamos los 1000 lagos, solo conseguimos ver 673, jeje. Por fin llegamos a Oulu, y a Rovaniemi, que es donde vive Santa Claus, a quien queremos pillar por los huevos por la mierda de regalos que nos hizo de críos, pero no dio la cara el muy cobarde. *Atravesamos el círculo polar ártico.*

Supongo que muchos os preguntareis qué tiempo hace en el círculo polar... pues 27°C. No entramos en el parque temático de Santa Claus, a pesar de saber que se escondía allí, y nos dirigimos al lugar de la concentración.

La concentración que se llama "Poronpurijaiset", - una semana tardé en aprenderme el nombre-, estaba situada en un bosque a unos 30Km de Rovaniemi, ¡cómo no, junto a un lago! Y las piquetas de la tienda se podían clavar con la mano. La gente preguntaba si eras "el español", y nos invitaban a una cerveza (sólo la tenían caliente). A pesar de ser todos como osos (de aquí el título del artículo) y unos borrachos de la leche eran gente muy educada que no tiraban ni una colilla al suelo y que dejaban las botellas en unas cajas que tenían preparadas para ello. El agua, sólo para cocinar.

La concentra era abierta a cualquier tipo de moto, pero predominaban custom, y había gran cantidad de motores viejos, Shovel, Panhead incluso Knuckleheads junto con Triumph, BSA...y mucho rígido. Tampoco es de extrañar, pues como ellos nos explicaron, se pasan todo el invierno en el garaje trabajando en sus máquinas y además cuando el límite de velocidad está entre 60 y 80 Km/h no tiene mucho sentido tener una moto de 195cv que supera los 300Km/h.

Estuvimos todo el día (y digo día porque aquí no se hace de noche) intercambiando productos de la tierra: orujo hierbas por licores de allí; jamón de Teruel por cecina de Reno etc. Resultado: conseguimos tumbar a más de uno, pero a las dos de la mañana nos tuvimos que retirar. Nos entregaron un puñal típico de allí como premio a los que venían de más lejos y tras recopilar unas cuantas direcciones de e-mail seguimos nuestro cami-



no. El que quiera puede visitar la página de Karu MC, que son la gente que organizaba el cotarro.

Desde aquí hasta Cabo Norte quedan unos 700Km, y nos rociamos con Aután, porque aquí los mosquitos pican a través de la ropa, y partimos hacia Nordkapp, en Noruega, donde vimos bastantes renos. Estos bichos son el mayor peligro del viaje, ya que son algo tontos y no se apartan. Tuve la suerte de poder rodar a la par de uno durante unos cientos de metros, como en un documental del Nacional Geographic.

Otra vez los pelos de punta al ver nuestro primer fiordo y la emoción en aumento. El camino se hace largo porque las medias de velocidad son aún más bajas que en Finlandia, pero por fin llegamos a la isla de Magaroya a la que se accede a través de un túnel por debajo del mar. El alojamiento más barato resulta en casas

particulares, y mucha de gente alquila habitaciones (cogimos una con hidromasaje) y nos encaminamos a Cabo Norte.

Cabo Norte está situado en un acantilado de 300m de altura que corta el hipo. Al principio no le presté mucha atención porque estaba flipando con la sensación de saber que no se puede llegar más lejos hacia el norte en moto. Esa noche a pesar del cansancio tardamos en dormirnos, pensando en todo lo que habíamos pasado y lo que nos esperaba todavía.

Amaneció soleado y teniendo en cuenta lo largo del camino, decidimos volver a subir hasta Nordkapp, más sabiendo que no hay radares y estando hasta el gorro de ir a 60km/h. Para vuestra información con el diploma de Cabo Norte te dan un carné para que puedas entrar gratis el resto de tu vida, ¡ que generosos!, ahora me veo obligado a subir todos los años para aprovecharlo.





estas tierras ya no se ven renos, pero descubrimos que son peores las ovejas, ya que donde va una van todas y las puñeteras no se están quietas. En una de estas mesetas volvimos a atravesar el Circulo Polar y esta vez si se parecía un poco más a lo que yo me imaginaba, pues a pesar de estar a mediados de Julio había nieve y frío.

Cuando apenas habíamos avanzado 240km desde Bodo la moto de Agustín empezó a bailar el Twiss (o como se escriba). Otra vez tirados en medio de la nada en un bosque en el que había osos y lobos. El de la grúa nos acercó al pueblo más cercano en el que hay un moto club los Anvil (tienen página gües www.anvil-mc.com).

Tienen como Club House tres naves industriales, una para taller, otra de oficinas, dormitorios, lavandería... y una ultima dedicada a sala de fiestas, con billar, reservado y hasta una cocina industrial. Lo más alucinante de todo es que lo han montado todo ellos solitos y **sólo son ocho tíos**, que nos recibieron con los brazos abiertos, metieron la moto en su taller, y tras una hora el diagnostico no era bueno: otra vez los cojinetes de los coj...nes y el eje doblado ¡menuda chapuza que se curraron en Kuopio!

Como no tenían repuestos nos dijeron que lo mejor era llevarla a Trondheim, 500 km al sur. Muy amablemente nos invitaron a quedarnos a cenar y a dormir, eso si, antes nos pusieron tibios a cervezas (de agradecer en un país en el que la cerveza cuesta 8 euros), risas, y muchas preguntas por ambas partes sobre nuestros respectivos países: una noche para recordar durante mucho tiempo.

Al día siguiente prepararon un copioso desayuno y manos a la obra. Como había que llevar la moto otra vez a la grúa y ésta no podía andar, trajeron un carro de caballos para cargar la moto. Mientras esperábamos, nos invitaron a probar sus rígidos y me dieron una vuelta en un Ford Mustang del 75. También me invitaron a una concentra mientras mi compañero viajaba hasta Trondheim, pero me quede con las ganas, porque "*dónde va uno, va el otro*" fue mi respuesta. En Trondheim, como era sábado tuvimos que esperar hasta el lunes para ir al taller.

En Noruega sólo hay peajes para entrar en las ciudades grandes, pero las motos no pagan. El lunes nos dirigimos al taller y llamamos al RACE para preguntar que dónde estaba la moto, y nos contestaron que había habido un pequeño problema ¡Vimos llegar un trailer con la moto en su interior! El camionero nos explico que la tenía que llevar a España. *El RACE, decep-*

Llego el momento de dar vuelta a nuestras motos y ponerlas en dirección sur. La siguiente etapa Skiboth: montaña arriba, montaña abajo durante 600 fríos kilómetros. Como todas las noches repetimos el ritual del orujito pero esta vez sentados en la arena de una playa, porque cada momento en estas latitudes es mágico.

Siguiente objetivo, Islas Lofoten. Para ello todavía nos quedaban unos cuantos kilómetros y 45 minutos de ferry, pero mereció la pena. Puede que estas islas hayan sido lo mas bonito que hayamos visto en este viaje, salvajes, agrestes, una maravilla que os animo a que veáis. Me gustaría destacar un museo vikingo, con las típicas edificaciones, su barco, etc

Al día siguiente y con una mar de mil demonios cogimos un ferry hasta el continente, hasta Bodo. No sé si lo he mencionado pero desde que salimos de Nordkapp no ha dejado de llover. Continuando nuestro rodar hacia el sur alucinamos con los ríos salmoneros, los "inmensos" (y lo dice un tío de Bilbao) rápidos, que terminaban en innumerables cascadas. También nos tocó ascender a mesetas con nieve. Por