

>> moto prueba

Apostar sobre seguro y ganar

SUZUKI 650 Bandit ABS



Su estampa es espectacular, suprema

*En una época donde se lucha por lograr un producto exclusivo, diferente, que te haga único, Suzuki continúa su buena racha de aciertos apostando por el bello tradicionalismo de las formas, diseños y colores. Prueba de ello, esta estu-
penda Bandit que enamora nada más verla y además ¡a qué precio!*



La lluvia golpeaba con rabia la pantalla del casco resbalando hasta los extremos, la noche se antojaba divertida, el aire soplaba incomodo por mi insultante presencia mientras me ardía la sangre entre las venas moteras. Los usuarios de algunos coches, observaban sorprendidos una confusa silueta negra con aires retro y sonido propio.

Entré sin dudas en la autopista, recordando viejos olores a carretera, sintiéndome único pero no protagonista, concentrado en el placer de sentir y conducir, mientras con una 6ª bien calculada la Bandit se desplazaba con absoluta firmeza, abriendo surco en el

En mojado, el tacto de los frenos (ABS), la respuesta del motor y el comportamiento de los neumáticos y suspensiones demostraron sobrada eficacia.

agua que se cubría nada más haber pasado.

Llegué a la gasolinera y, después de alimentarla con 17 litros, me acerqué al buen expendedor para abonar el repostaje... - ¡Qué, mal tiempo para la moto! ¿No?... asentí con la mirada, mientras hurgaba en el monedero para conseguir esos dos euros de pico que me liberarían de tanta chatarra. Pensé en cómo podría decirle a ese buen hombre que el tiempo era formidable, cómo podría convencerle del placer de ser motero, que el agua es algo más de lo que estoy dispuesto a asumir disfrutando... - Pensé.. mejor no, mejor me callo.

Me despedí de él tratando de ser algo más simpático de lo que había parecido, pero esto de la simpatía no debe ser lo mío. Me acerqué con calma a mi compañera, observando su espectacular escul-



tura, contacto, en marcha y otra vez absorto entre el negro de la oscura noche, los brillantes faros de los coches, las pinturas deslizantes y el agua, más agua.

ALMA MOTERA

La Bandit, llevada en su punto, no realizó ningún extraño, nada que no fuera previsible. En mojado, el tacto de los frenos (ABS), la respuesta del motor y el comportamiento de los neumáticos y suspensiones demostraron sobrada eficacia para que nadie pueda ni deba criticarla.

A veces lamento esos juicios absurdos que leo en alguna parte cuando alguien prueba una naked y dice que le da el aire. Pues bien, el primer día me puse como una sopa y como soy amante del cuero (el director de nuestra revista y alguien más me quieren convencer de la cordura... ejem!!!... he prometido probarla), no había nada de mi cuerpo que estuviera seco. ¡Y eso que tenía grasa de caballo para aburrir!

Llegue a destino, no sin antes mostrar la montura a unos cuantos amigos moteros y observar sus opiniones y comentarios. A todos les gustó, debo reconocer que la Bandit hace amigos con su elegancia y presencia clásica.

¿QUÉ SABE HACER LA BANDIT?

Resuelves la entrada, el paso y la salida de la curva con comodidad, concentrado en trabajar algo más arriba de medio régimen para encontrarte con su par, llegando a poner en aprietos a otros

que te siguen confiados del reto fácil de una naked.

Cuando rodamos por carreteras mediocres te vas quedando solo mientras más de uno opta por abandonar. Sin embargo, este estado mediocre pone nerviosa a la Bandit cuando nos enfrentamos a curvas rápidas rápido, muy rápido.

A pesar de jugar con todas las posibilidades de reglaje, no encontré su mejor juego para este tipo de movilidad, pero su leve cabeceo no es preocupante, la moto sigue siendo segura, eficaz y rabiosamente divertida.

Los frenos son dosificables: sin agotamiento ni reacciones extrañas aguantaron perfectamente el ritmo impuesto en las más de 200 curvas. La versión de pruebas con ABS te ofrece más seguridad, un sistema que ha tardado mucho en entrar en la gama media de las motocicletas comercializadas y reivindicado por y desde la UE desde hace unos años.

Pero ahí no acaba todo: abandonando los trayectos curvos entramos en ciudad. Se mueve sin presentarte problemas, buscando el espacio y haciendo que olvides el caos de la congestión urbana.

Resuelves la entrada, el paso y la salida de la curva con comodidad, concentrado en trabajar algo más arriba de medio régimen para encontrarte con su par.

Su postura de conducción, la posibilidad de regular el manillar, la altura del asiento o las suspensiones facilitan el encuentro con la ergonomía.

Su postura de conducción, la posibilidad de regular el manillar, la altura del asiento, suspensiones, etc. facilitan el encuentro con la ergonomía. La respuesta de motor a bajas revoluciones tiene un lógico aprobado en una 6 y medio de 6 kgm de par a 8.400 rpm, pero abajo te da la potencia que necesitas para salir de cualquier situación.

Los retrovisores cumplen perfectamente sus funciones, y de nuevo, el recurso del ABS, puede ayudar a resolver un eventual despiste.

EQUIPAJE PASAJERO Y MANTA

Bien ideada, comprobamos con agrado cómo en su parte posterior se habían preparado dos zonas de anclaje para los pulpos que sujetaban la mochila sobre el asiento, pero a estas dos zonas añadimos otra que, sin tener esa función como específica, se presentó como muy válida. Así pues, nos quedamos con seis enganches, tres por cada lado, suficientes para la red o cruce de gomas y asegurar perfectamente el equipaje.

En viaje su comportamiento es formidable, fácil de llevar hace que disfrutes de la ruta y no te de pereza plantearte largos recorridos. La tirada más larga que reali-

EXOCET®

www.exocet.es



Diseño y Fabricación de Prendas para Motoristas

>> moto prueba


SUZUKI 650 BANDIT
 Datos técnicos

Contraseña de homologación
 E4*2002/24*0359

Altura del asiento Ajustable
 770/790 mm

Peso en vacío 201 kg

MMA 440 kg

Neumático delantero
 120/70 ZR17 M/C 78W, sin cámara

Neumático trasero
 160/60 ZR17 M/C 69W, sin cámara

Freno delantero
 Doble disco 290 mm, 2 pistones

Freno trasero
 Disco 240 mm, 2 pistones

Cilindrada 656 cc

Potencia máxima
 78 CV a 10.700 rpm

Par máximo
 6,0 kgm a 8.400 rpm

Capacidad combustible 20 L

 Precio contenido
 de 6.099 € (versión sin ABS)

Opciones

 ABS
 Baúl trasero
 Maletas laterales
 Cubreradiador
 Alarma con mando a distancia
 Protectores de motor
 Cúpula de faro
 Escape Yoshimura
 etc.

cé superó los 300 km sin parar y ni una sola molestia ¡y eso que ya voy pa viejo!

Su autonomía, superior a 350 km de media, producto de un contenido consumo y una capacidad de depósito de 20

Datos de la prueba

Kilómetros realizados	961km
Autopista y autovía	312km
Carretera convencional	563km
Puertos de montaña	216km
Ciudad	86km
Bajo la lluvia	246km
Conducción nocturna	268km
Consumo medio	5,8 l/100km
Autonomía máxima	+350km

litros, colabora adecuadamente con el objetivo.

Cuando la escala de leds se encuentra en la primera marca y parpadea el símbolo del surtidor, te quedan unos buenos 5 litros, en los 2 litros finales te advierte agotando la escala de leds y manteniendo el parpadeo del susodicho simbolito.

Su consumo más alto superó escasamente los 7 litros a los 100. Esto sólo pasa en conducción realmente deportiva. Con la Bandit se pueden lograr consumos de 5 litros y autonomías de 400 km.

Llevar a tu colega, amigo/a, novio/a, primo/a no te pone en compromiso. Con

relación a los menores en edad legal (superior a 7 años), como norma general, llegan sin problemas.

La Bandit no teme a la noche; su conducción se hace cómoda y relajada gracias a una buena y clásica óptica redonda de tipo multirreflector con cúpula aerodinámica.

MANTENIMIENTO

Tanto en estacionamiento como en mantenimiento, el poder disponer de caballete central y lateral de serie es un lujo. Esto nos facilita, entre otras cosas, la extracción de la rueda posterior.

El cambio del aceite y su filtro, extracción del filtro del aire, bujías, batería, sustitución del cable del acelerador, embrague, bombillas, cadena de transmisión, pastillas de freno, regulación del ralenti, etc es verdaderamente sencillo, necesitando tan sólo un nivel de conocimientos tipo aficionado. Para todo ello el manual del propietario facilitado por SUZUKI es más que suficiente.

La viscosidad (SAE) de los aceites recomendados son: 10W-40 y 10W-50 para temperaturas de -20°C a +40°C, 10W-30 para -20°C a 30°C, 15W-40 y 15W-50 para -13°C a +40°C y 20W-50 par temperaturas entre los -10°C y +de 40°C.

Por otro lado, en cuanto a las bujías, las estándar recomendadas son la CR8EK de NGK y la U24ETR de DENSO. No obstante, ante problemas de humedad en la bujía estándar las alternativas son la CR7EK y la U22ETR, siendo la solución propuesta ante la tendencia a recalentamiento la CR9EK y la U27ETR, de NGK y DENSO respectivamente.

Pero para hacernos una idea de su económica tabla de mantenimiento, Suzuki

recomienda la sustitución del filtro de aire cada 18.000 km o 36 meses, revisión del juego de válvulas cada 12.000, aceite de motor cada 6.000, limpieza y lubricación de la cadena de transmisión cada 1000 y sustitución del líquido de frenos cada 2 años.

OTROS DETALLES PAR NUESTRA SEGURIDAD

Para poder arrancar la Bandit debemos presionar la maneta del embrague, pero si la "pata de cabra" se encuentra extendida, gracias al conocido sistema de corte en el circuito de encendido, al engranar una marcha el motor se para. Evidentemente no te permite arrancar

En viaje su comportamiento es formidable. Fácil de conducir, esta moto hace que disfrutes de la ruta y no te dé pereza plantearte largos recorridos.



Suzuki Bandit 650 ABS

con una marcha engranada y la "pata de cabra" extendida.

Puede ser que muchos moteros de hoy no le den importancia a estos detalles, pero recuerdo aquella época en que por olvido salías con la pata de cabra y pretendías negociar la primera curva. La moto te escupía al exterior mientras con reflejos de liebre la levantabas, frenabas, retirabas la pata, plegabas de nuevo y acelerando como un poseso salías del apuro auxiliado por la diosa suerte, para buscar un bar y tomar un café junto a tu amigo "el susto". Lamentablemente muchos de nosotros se quedaron sin la suerte de contar con la diosa.

Y hablando de diosas, aquí tenemos una, una diosa de la elegancia y de la funcionalidad. Aquí tenemos una repuesta económica a nuestras ganas de tener moto.

DESPEDIDA Y CIERRE.

Regresé a Zaragoza para devolver en Suzuki (MUR) tan ilustre montura, disfruté y sentí mientras pude mi alma motera y sé que siempre la recordaré, como recuerdo cada moto que he probado. Pero en mi caminar de desterrado por esas rutas de las tierras del Quijote, viendo el constante abandono de nuestra seguridad, permítame el lector que en esta ocasión dedique una breve reflexión a nuestras administraciones... las casas comerciales ya están pensando en nosotros (este y otros artículos publicados por la AMM en Moteros lo demuestran)... y yo me pregunto ¿Se puede saber para cuándo el estado de derecho pensará en nosotros?

Bueno, hasta la próxima amigos... uff!!!!... ya me quedé a gusto.

*Prueba: JC Toribio
Fotografía: R. Conde, Montoliu, AJ Toribio.*



A menos de 3.000rpm 50km/h



Las reacciones en curvas son nobles y su eficacia un don



Paloma Lence
socio 6.257



Ivan Maestro sobre su Honda RS 125

De Madrid al cielo (el Mundial)

Brunete, una escuela para aprender a sobrevivir a la competición

La Escuela de Pilotos de Brunete es la muestra de que es posible partir de cero para llegar a la más alta competición y hacer un buen proyecto mundialista desde Madrid, si se compensa la falta de medios con el tesón y la ilusión de los chicos y de todo su entorno.

Acostumbrados a estos tiempos modernos en los que Operación Triunfo es el paradigma televisivo de academia, con todas esas aulas, esos profesores estrictos y esa tensión de superar las nominaciones semana a semana, esta simple (e ilusa) aficionada al motociclismo esperaba encontrar algo parecido en la Escuela de Pilotos de Brunete, un pequeño pueblo a las afueras de Madrid.

“Qué menos que unas grandes instalaciones ocupadas por una tropa de jóvenes pilotos rigurosamente uniformados con monos impolutos escuchando atentamente la lección magistral de algún súper-piloto inmediatamente antes de

salir a la pista de algún circuito mundialista”, algo así me esperaba yo. Debí comenzar a sospechar que la vida de piloto no es como la de cantante cuando Carlos Maestro, fundador de la escuela, me citó en el garaje de su propia casa para explicarme su proyecto; pero claro, yo seguía sin creer que algunos de los pilotos que han salido de ese garaje tengan en su palmarés varios Campeonatos de España de Minimoto, Territoriales de

“Al principio, al padre hay que explicarle a fondo qué es todo esto y acojonarle, sobre todo en el sentido económico”.

70cc. y 125 cc. y diversas copas de promoción; sin olvidar la participación de Iván Maestro como Wild Card en 125 cc. en los Grandes Premios de Jerez y Montmeló de esta temporada.

UNA ESCUELA DE SUPERVIVENCIA

La Escuela de Pilotos de Brunete no es una escuela de pilotaje, sino “una escuela para aprender a sobrevivir a la competición”. Carlos Maestro lleva más de 12 años ejerciendo de técnico, mecánico y organizador, entre otros menesteres, y reconoce que esto de mantenerse durante tanto tiempo en el mundo de las carreras es una auténtica labor de superviven-

cia, tanto para el piloto como para su familia.

El trabajo de la escuela comienza cuando el padre o tutor de un piloto llega a Brunete con la convicción de hacer del chico un campeón. En ese momento, la misión de Carlos Maestro consiste, según sus propias palabras, en “explicarle a fondo qué es todo esto y acojonarle”. “Acojonarle” especialmente en el sentido económico, porque convertir a un niño en piloto, por muy buenas aptitudes que tenga, es caro: requiere dinero para pagar una moto, desplazamientos, entrenos, equipación... Incluso cuando un chico es seleccionado para una copa de promoción o para algún equipo, las familias deben realizar un desembolso que puede llevarse por delante más de una hipoteca.

Por este motivo, una de las máximas en Brunete es mantener los pies en el suelo: hacer que los jóvenes pilotos y sus familias comprendan que ser Dani Pedrosa no es tan fácil, pero sí merece la pena intentarlo; especialmente por la motivación que demuestran los chicos, que les hace mejorar día a día casi sin darse cuenta.

Una vez que el piloto pasa a formar parte de la escuela, su familia abona una mensualidad, que nunca supera la irrisoria cifra de 180 euros, a cambio de toda la información, el asesoramiento y la ayuda que Carlos Maestro puede ofrecer en base a su experiencia acompañando a diversos pilotos; además de la puesta a punto, los entrenamientos en circuito, el acompañamiento a las competiciones; e incluso el préstamo de moto, mono y botas, si fuera necesario.

LOS INICIOS

La escuela se formó siguiendo la tónica general que rige en Brunete: con naturalidad y sin prisas.



Las parrillas en las copas de promoción son la cantera de todo piloto actual

Carlos Maestro es un auténtico autodidacta. “Al final –dice–, en tantos años, te encuentras gente que te va valorando”.

Todo comenzó cuando Carlos Maestro montó a su hijo Iván en una minimoto en un karting cercano a su casa. Como parecía que Iván se divertía, el ir a tomar el vermú los domingos al karting se convirtió en una tradición, y a partir de ahí fue quedando patente que Iván Maestro tenía nivel para competir y que su padre, que hasta entonces era un simple aficionado

a las motos, tendría que empezar a aprender un poco de mecánica para tener siempre a punto el sencillo, pero delicado, motor de las minimotos.

Con 9 años, Iván ganó el primero de sus tres campeonatos de España de minimotos. Con 12 comenzó a cosechar buenos resultados en la Copa Aprilia y un año después ganó el territorial madrileño de 125cc. y comenzó a despuntar en la Fórmula de Campeones Bancaja.

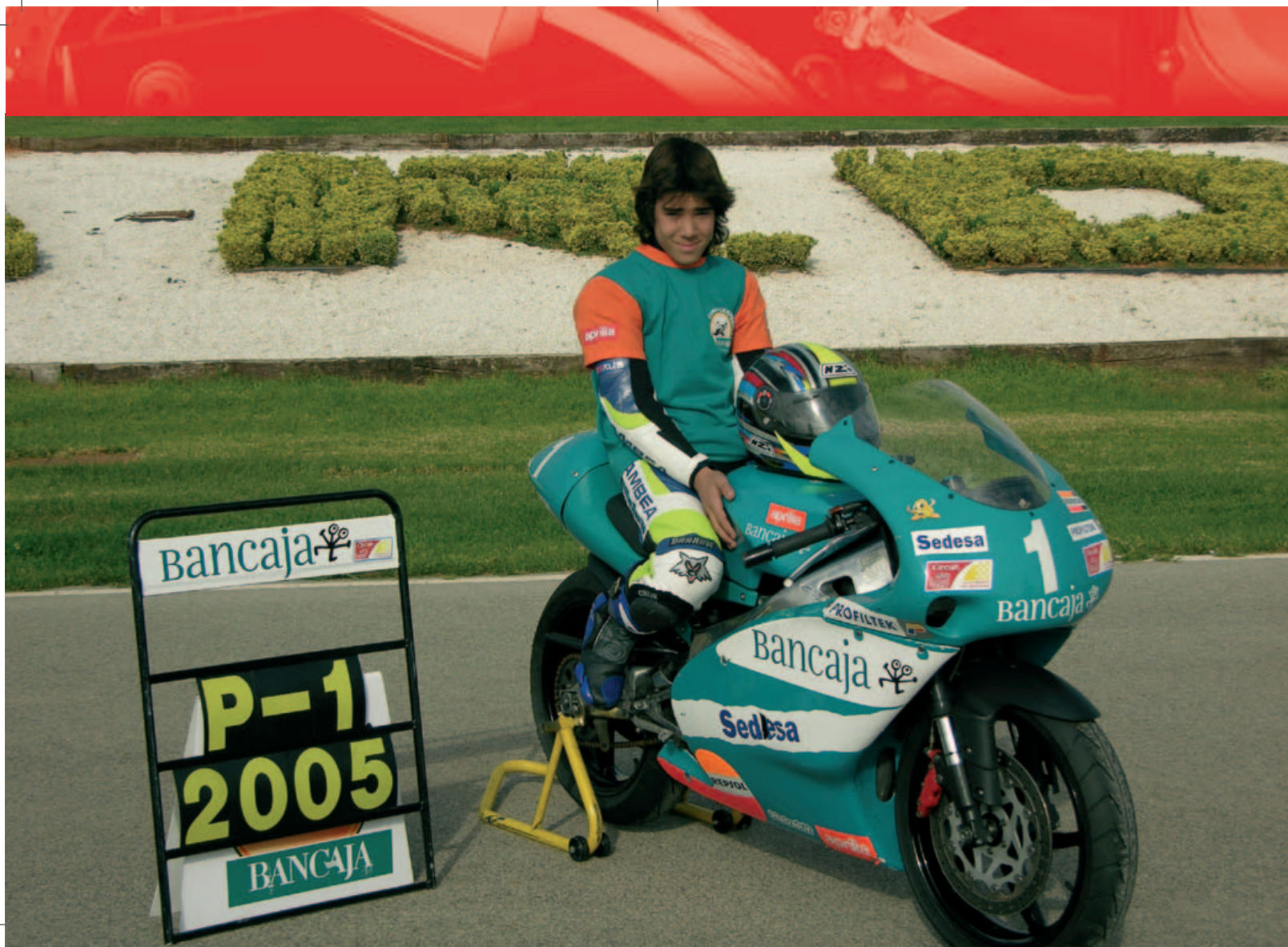
Pero detrás de Iván venía su hermano Borja, que empezó a competir en minimoto



Muestra de estilo de un jovencísimo Borja Maestro



La clave es evitar la presión sobre los chicos y dejarles disfrutar



En 2005 Borja Maestro se hizo con la fórmula de campeones Bancaja 125

tos a los 6 años desde la categoría alevín, y siguió una trayectoria similar a la de su hermano mayor, ganando dos años consecutivos la World Festival MiniGP Metra-kit y la Cuna de Campeones Bancaja sobre una Aprilia 125cc. al año siguiente.

A medida que Iván y Borja se metían más de lleno en la competición, su padre tuvo cada vez más dolores de cabeza por asuntos clave como mecánica, los gastos o la toma de decisiones respecto al futuro profesional de sus hijos, pero siempre teniendo muy claro que el secreto del éxito reside en no forzar a los chicos, ni en presionarlos.

Se puede decir que Carlos Maestro es casi autodidacta, pues fue conociendo las claves de la mecánica de competición a base de libros y programas informáticos que él mismo iba haciendo. Comenzó a sacar financiación poco menos que de los comercios de la zona y se fue abriendo hueco como pudo hasta que, según sus propias palabras "al final, en tantos años, te encuentras gente que te va valorando".

CANTERA DE PILOTOS

Alguna de esa gente que valoró el trabajo de Carlos Maestro con Iván y Borja,

La Escuela tiene dos objetivos claros: afrontar el C.E.V. con garantías y preparar el camino hacia el Campeonato del Mundo

acudió a Brunete en busca de consejo y terminó confiando en él los primeros pasos en el mundo de la competición de

pilotos como David del Moral, que en 2002 se hizo con la Fórmula Bancaja 125cc., el Trofeo R.A.C.E. y el territorial de la Comunidad de Madrid; o jóvenes promesas como Álvaro Sánchez, ganador en 2005 del Campeonato de Madrid de 70cc., y Sergio Mora, que comenzó a los 5 años en las minimotos y, a sus 10 años, ya tiene asegurado un puesto en la



Las minimotos marcaron los inicios de la escuela

escudería de la escuela, TMM Racing para la próxima temporada, junto con Rodrigo Ormazaba.

2005 fue sin duda el año de mayor trabajo en la Escuela de Pilotos de Brunete, ya que contaban con 12 chicos compitiendo en distintas categorías y 6 de ellos en la parrilla de la Copa Bancaja, con todo lo que ello supone: "carga las motos, monta, rompe la moto, arrégla y salir a pista a salvar los muebles, como quien dice".

Esta temporada, el volumen de pilotos y el ritmo se ha bajado un poco para asentar los cimientos de un proyecto que sigue creciendo y que actualmente tiene dos objetivos claros: crear una estructura sólida para afrontar el C.E.V. con garantías y preparar el camino hacia el Campeonato del Mundo, comenzando por Iván Maestro, que, previsiblemente, también participará el año que viene como Wild Card en varias carreras.

FUTURO

Todos los integrantes de la Escuela de Pilotos de Brunete y TMM Racing tienen muy claro que el tramo más duro del camino ya está recorrido y que con una base de trabajo sólida, la experiencia de más de una década, y el esfuerzo y la valía de los pilotos es posible afrontar retos mayores. Como dice Carlos "lo realmente difícil es llegar hasta aquí, no al

mundial; y una vez allí, se pueden hacer grandes cosas. No vamos a ir a adornar en la últimas filas".

Desde luego, el nivel de los pilotos, la competitividad y la mecánica de las motos de los equipos punteros del C.E.V. no tienen nada que envidiar al panorama del Mundial; pero sí existen enormes diferencias entre el respaldo económico de unos equipos y otros.

Para intentar acortar estas diferencias presupuestarias, TMM Racing cuenta con la colaboración de ASC, Motos BASI, Danrow, Crystals y multitud de pequeñas colaboraciones de diversa procedencia, además de las becas de la Federación Madrileña; pero el equipo está abierto a toda clase de opciones y probablemente el año que viene ponga en marcha un sistema de patrocinio a través de su página web, donde los aficionados podrán hacerse socios y obtener ciertas recompensas, como ocurre en los clubes de fútbol.

LA GRAN OPORTUNIDAD

Carlos Maestro se ha mantenido fiel a su ideal de no sucumbir a los cánones del éxito inmediato y las enormes inversiones que gobiernan este mundillo, pero esto no ha sido impedimento para que muchos de "sus" pilotos destaquen por méritos propios en diversos campeonatos



Los podios comenzaron a llegar muy pronto

tos y copas de promoción y, llegado el momento de "la gran oportunidad", hayan rehusado formar parte de proyectos punteros capitaneados por famosos ex-pilotos para continuar en Brunete, la que fue su "gran oportunidad" cuando aún no eran capaces de demostrar su valía en la pista porque, en la mayoría de los casos, nunca habían pisado un circuito antes de llegar a ese garaje.

¿Quieres contactar con la escuela? visita www.tmmracing.es

MOTORRAD

NUEVA COLECCIÓN MOTORRAD 2007

Colección Cazadora
Le Mans
145€

Colección
Monos de piel
1 pieza
498€

Colección
Monos de piel
2 piezas
498€

Pantalón Touring
88,99€

Guante Monster
57€

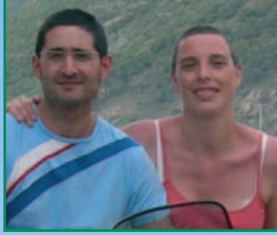
Peto Integral Motorrad
88,90€

Colección Cazadora
Monza
172€

*Todos los precios incluyen IVA.
Oferta válida salvo error tipográfico.

Encuentra tu tienda Motorrad más cercana llamando al tel.: **902 120 860** o entrando en la web: www.motorrad.es

>> grandes viajes



Xavi Vila
socio 5951
Cecilia Díez
socio 7024

Una perla en el Mediterráneo

Córcega, creada para el placer y disfrute de todos los moteros



Golfo de Porto

La verdad es que Córcega nos enamoró. Diría de ella que es como una gran montaña rusa al natural, repleta de paisajes cambiantes y entremezclados, subidas y bajadas, ahora mar, ahora montaña... Es un auténtico placer para los sentidos y un paraíso para los moteros, sobre todo para aquellos que saben tomarse las cosas con calma.

Las carreteras de esta singular isla, mayoritariamente estrechas, reviradas y a menudo en mal estado, invitan a llevar un ritmo pausado, que además es necesario para asimilar tanta belleza, aunque de vez en cuando también se pueden encontrar ciertas alegrías en alguna de sus principales vías. Empezamos a conocer Córcega y a su gente en Bastia, una de sus grandes ciudades. Instalados en el camping, nos tomamos un par de días para recorrer la parte norte de la isla.

Una ruta por el Cap Corse, un cabo que a modo de dedo señala hacia el norte, nos llevó a conocer encantadores pueblos de pescadores como Erbalunga o Nonza con sus antiguas torres de defensa genovesas, o sus pequeñas aldeas en el interior como las de Sisco o Pietracorbata, al tiempo que siempre nos acompañaba un aroma dulcemente anisado

que nacía de los arbustos que cubren gran parte del territorio.

Cruzamos el Desierto des Agriates en la región del Nebbio desde S. Florent hasta l'Île Rousse. ¡Y pensar que aquella zona tan árida, quemada por el sol, en otros tiempos había sido tierra fértil de cultivo!

FANTÁSTICA Y CURVEADA

De Bastia nos desplazamos hasta Asco, un pequeño pueblo situado justo en el centro de unas gargantas con el mismo nombre, circulando a través de la región de la Castagniccia por la fantástica y curveada D17 y pasando por Ponte Leccia. Tres días en la zona nos dan para rutear por las Gargantas de la Restonica desde Corte, con trekking incluido hasta el lago de Melo, y emocionarnos al contemplar in situ les Calanche de Piana, una formación

geológica de dimensiones gigantescas y de un color ocre que varía constantemente de tonalidad según le de la luz del sol.

Les Calanche se encuentran en pleno golfo de Porto, y la ruta que nos llevó



Acantilados en Bonifacio



La Scala di Santa Regina

hasta ella fue de las mejores. Desde Corte, la única ciudad corsa que dispone de universidad, tomamos la pintoresca N193 que, después de pasar por una zona boscosa de gran belleza, conduce hasta la D81, que a la vez, y siempre hacia el norte, te lleva rodeando la costa hasta Piana.

CERDOS CABRAS VACAS Y OVEJAS

Es, a partir de este momento, cuando empieza a sonar música celestial. Llegas a Porto de bonito y pequeño puerto, y aquí tomas la preciosa D84 hasta Evisa atravesando las espectaculares gargantas de Spelunca para coronar posteriormente el Col de Vergio, el más alto de Córcega con 1477 m. Hicimos las fotos de rigor y continuamos por el mismo camino, salvando a menudo obstáculos en forma de cerdos, cabras, vacas y ovejas, hasta la Scala di Sta. Regina, un impresionante puerto de montaña donde la carretera se convierte en una cornisa que serpentea durante 20 km. hasta toparse de nuevo con la N193.

Abandonamos el valle de Asco no sin repetir de nuevo, por puro y simple placer, el puerto de Sta. Regina. El objetivo es dirigirnos hacia el sur, hasta Bonifacio, cruzando para ello gran parte del interior de Córcega. Lo hacemos a través de la espectacular D69 desde Vivario hasta Sartène.

Cerca de 120 km. de curvas por una carretera con largos tramos que no sobrepasan los tres metros de anchura, muy bacheada, llena de parches y agujeros. Cansa el físico, pero fortalece el espíritu. De vez en cuando intercambia-

mos saludos con otros moteros que nos encontramos por el camino. La mayoría son italianos y alemanes, y al igual que nosotros, con la visera del casco abierta y disfrutando del magnífico paisaje a ritmo casi de ralentí.

Por nuestro paso dejamos maravillas como el Col de Sorba, el Col de Palmente, el Forêt de Marmano, el Col de Verde, los Forêts de S. Pietro y de S. Antoine y el bosque de Coscione, hasta llegar al Col de Vaccia después de un corto tramo de 5 km. donde la calzada prácticamen-



De ruta

te desaparece por el mal estado en que se encuentra.

A pesar de todo, el placer es inmenso y gratificante. Por el camino encontramos algún refugio donde se puede comer y descansar un ratito, así que aprovechamos para dar fin a un buen bistec de ternera y una cerveza.

Después de intercambiar guiños y un saludo con un grupo de moteros alemanes, parecía que llevaran semanas sin probar bocado, reanudamos la marcha hasta llegar a Sartène. Aquí empalmamos con la N196 que no abandonaríamos hasta Bonifacio, donde nos alojaríamos en un camping durante cinco noches.

BONIFACIO

A nuestro entender, Bonifacio es una de las ciudades más bonitas de Córcega. Mira irremediamente hacia el mar, montada en la cima de unos escarpados precipicios únicos en la isla, y alberga a uno de sus puertos deportivos más importantes. Pasear tranquilamente por las estrechas y empinadas calles de su antigua ciudadela es más que recomendable.

Uno de los atractivos de Bonifacio es la proximidad de las Islas Lavezzi, un pequeño archipiélago formado por numerosos islotes y con un relieve muy peculiar debido a la infinidad de siluetas que adoptan sus formaciones rocosas.

>> grandes viajes



Col de Vergio

Es un espacio natural protegido y totalmente deshabitado. Sin embargo, son varias las empresas que se dedican a fletar lanzaderas desde Bonifacio hasta las Lavezzi, permitiéndote de esta forma pasar un día de relax en alguna de sus atractivas playas.

Desde Bonifacio nos acercamos hasta Porto-Pollo, de nuevo por el interior. Intentamos no repetir carreteras y lo conseguimos circulando por la D59 desde Sotta hasta Levie dejando atrás el Col de Bacinu. Continuamos por la D268 dirección Zonza donde cogimos la bonita D420 que

nos conduciría hasta Petreto-Bicchisano después de coronar el Col de S. Eustache, el Col de Tana y el Col de Tega. La tónica de la ruta es la de siempre. Curvas y más curvas entre paisajes sublimes.

Finalmente, llegamos a Porto-Pollo por la D757. Se trata de una pequeña ciudad, muy turística, situada al norte del Golfo de Valinco. Después de un pequeño paseo, nos tomamos un merecido baño en una de sus calas, para visitar a continuación los yacimientos arqueológicos más interesantes de la isla, el de Filitosa. Diez minutos en moto y contemplábamos menhires y unas construcciones circulares llamadas torris en un ambiente muy relajado y sereno. La visita transcurre en un espacio natural donde el camino te lleva a cruzar campos de cultivo, mientras suena una relajante música que sale de pequeños altavoces estratégicamente colocados para no dañar el entorno.

UN POCO DE RELAX

A la mañana siguiente tocó un poco de relax. Nos preparamos unos bocadillos

y un poco de fruta para comer, y a la playa. Dividimos el día entre la playa de Sta. Giulia y la playa de Palombaggia. Las dos situadas al sur de Porto-Vecchio. La primera es de arena blanca, muy fina. Con aguas poco profundas y con bastante sombra. Alargada y ligeramente curvada. Idílica. La segunda, según explican los nativos de la isla, es la más bella de toda Córcega. Es una larga franja de arena bordeada de pinos que miran a la Reserva Natural de las Islas Cerbicale, a muy poca distancia de la costa.

Con las fuerzas recuperadas iniciamos un nuevo día por la región de Porto-Vecchio. Tras unos kilómetros por la D859 desde la Bocca de Testa, cerca de Bonifacio, tomamos la D368 en Porto-Vecchio hasta Zonza. La ruta, no podía ser de otra manera, es de una gran belleza. Especialmente espectacular a partir del Col de Punticella, punto donde empieza el Forêt de l'Ospédale, una gran zona boscosa, con lago incluido, que cubre las vastas llanuras de la región.



Porto

En Zonza, después de dar un paseo y charlar un ratito con una pareja de italianos que viajaban con su Pan, tomamos la D268 dirección Solenzara.

Mención especial al Col de Bavella de 1218 m, que tiene uno de los mejores paisajes del sur de la isla: las Aiguilles de Bavella. Es una formación montañosa muy frecuentada por escaladores y excursionistas. En el mismo puerto de montaña se encuentra un refugio destinado preferentemente a este tipo de actividades. Una bonita escultura de la Virgen de las Nieves junto con gran variedad de placas conmemorativas, la mayoría dedicadas a escaladores, adorna el punto más alto del Col de Bavella. Después de unas cuantas fotos y una cervecita en el refugio, continuamos hasta Solenzara pasando por el Col de Larone. Terminamos el día recorriendo la costa por la N198 hasta Bonifacio, donde pernoctaríamos por última vez.

El día de partir de Córcega llegó. El ferry nos esperaba en Bastia. Teníamos previsto recorrer toda la costa oriental pero como el interior nos atraía mucho más cambiamos de planes.

Tomamos la N196 que no abandonaríamos hasta llegar a Ajaccio. Es la ciudad más grande de la isla y después de darle un vistazo sin bajarnos de la moto aprovechamos para comer un poquito en una terraza de una de sus calles más céntricas. Reanudamos la marcha por la N193.

Pasamos de nuevo por Corte y, tras llenar el depósito de gasolina, nos sentimos atraídos por un refugio al pie de la carretera donde ondeaban una "senyera" y una "ikurriña", las banderas de Catalunya i Euskadi respectivamente. Como íbamos bien de tiempo nos acercamos para tomar un refresco. El propietario, un tipo ya entrado en años pero con espíritu juvenil, nos atendió a las mil maravillas. Después de una interesante charla, no tuvimos que pagar nada: estábamos invitados, y tras darle las gracias, proseguimos con nuestro viaje.

Ya en Bastia tomamos una cena ligera esperando la hora de embarcar, al tiempo que Cecilia y yo comentábamos aspectos del viaje que ya terminaba.

Más tarde, en la cubierta del ferry, mientras zarpábamos, nos despedíamos de Córcega con la sensación de que aquel había sido uno de los mejores viajes que habíamos hecho por estos mundos de Dios, y que éste, si es que existía, había creado Córcega para el placer y disfrute de todos los moteros.



Les Calanje de Piana



Bonifacio



Las islas Lavezzi