LA HIJA PEQUEÑA DEL DOCTOR T

Ducati Pantah 350

Texto: Carlos Polo
Fotos: Ángel de la Maza

En la segunda mitad de los años setenta la industria europea se desmoronó como un castillo de naipes. La crisis causada por el "ciclón japonés" y los últimos coletazos de la Crisis del Petróleo del 73 rompieron definitivamente el inestable tejido industrial de Inglaterra y España. Otros países, como Francia, a estas alturas ya eran un erial en cuanto a la industria de las dos ruedas. Alemania sufrió en marcas como Zündapp esos problemas, aunque BMW seguía tan sólida como siempre. Y ¿qué pasó con Italia? Algunas firmas legendarias como MV Agusta dieron sus últimas boqueadas, otras como Moto Guzzi vivieron un limitado momento feliz, y nuestra protagonista, Ducati, tuvo unos altos y bajos muy marcados.

Gestionada por el Estado Italiano, y sometido a los caprichos de sus políticos, en Ducati se alternaban los errores y los aciertos. Los responsables incluso se permitían arrinconar, en cierto modo, el trabajo del gran Taglioni para dar paso a proyectos como el de las GTL 350 y 500, una pifia del ingeniero Tumidei, que intentó arreglar (pocos meses después de su lanzamiento) el famoso expiloto, ingeniero e industrial Leopoldo Tartarini. Todo esto sucedía en el año 1976.

Por suerte para Ducati, Fabio Taglioni, todavía tenía mucho peso y una cierta libertad de movimientos, y en su mente bullía el último de sus proyectos: la "mejora" definitiva de su creación más aplaudida, el bicilíndrico en V. Se puso a trabajar en un nuevo motor de 500 cc, con innovadoras soluciones técnicas para una moto comercial, aunque ya experimentadas con bastante acierto en la agitada e intensa historia competitiva de Ducati. De hecho, en la temporada 71/72 la marca de Borno Panigale había puesto en competición una bicilíndrica en V de 500 cc con la que corrieron pilotos de la talla de Bruno Spaggiari o Phil Read, y para la que Colin Seeley realizó un chasis especial, aprovechado después para Ducatis de mayor ciclindrada.

Lo curioso es que aquella máquina, en la que intervinieron los pesos pesados de Ducati, como el mismo Taglioni o Renato Armaroli, montaba distribución Desmo mandada por correa dentada. Armaroli había hecho un buen rodaje en España, donde dirigió la construcción de la famosa MT 250 cuatro cilindros. En fin, todo aquello fue el comienzo de los famosos "twin L", ya que en aquel mismo año salió al mercado la GT 750, la primera Ducati comercial de dos cilindros en V.

Seis años después, el trabajo del anciano Taglioni podría resumirse, de alguna manera, en volcar toda su experiencia para dejar a la marca italiana un compendio de lo más acertado de sus muchos años de trabajo. Como cualquier creador, como cualquier artista, quiso dejar su mejor obra, su trabajo definitivo.

En 1977 Taglioni presentó orgulloso sus nuevas motos: la 500 y una 350 monocilíndrica que nunca llegaría a la serie. Eugenio Inglese fue el encargado de probarlas para el Motociclismo italiano, y quedó encantado con la "generosidad" del motor Pantah. Las culatas desmo y la distribución por correa dentada lanzaban el prototipo a una velocidad de 190 km/h. Estamos hablando de 50 CV, una potencia realmente excepcional para una moto de su cilindrada en aquellos años. El bastidor era de nuevo diseño, tipo multitubular, de una eficacia máxima, y para el resto de la parte ciclo se había recurrido, como era costumbre en la casa, a los mejores fabricantes de componentes: Brembo, Marzzochi, etc.

No podemos obviar el nombre de todos aquellos que ayudaron a Taglioni en la gestación de la Pantah. El Doctor T era jefe de diseño, y como tal contaba con un equipo en el que figuran nombres como Luigi Mengoli, Giussepe Bochi o Federico Martini. Con la nueva Ducati se inauguraba una nueva era, en la que desaparecía el eje rey, tan apreciado hoy por los coleccionistas.

En 1979 comienza la comercialización de la Pantah 500, y el Motociclismo italiano no pierde la oportunidad de probarlo. Las conclusiones podrían resumirse en "Quasi 50 CV alla ruota e 200 km/h sono gli eccezionali valori emersi dalle nostre prove. La nuova bicilindrica vanta una forte copia, una grande stabilitá e un consumo contenuto. Si distingue inoltre per le sue pregevoli exclusivita tecniche". Creo que estas palabras no necesitan traducción, pero por si acaso, lo resumiré en tres palabras: rápida, potente y estable.

Pronto se convirtió en una de las máquinas favoritas de los pilotos privados para diversas

categorías. Y más aún cuando NCR comercializó un kit con el que la Pantah subía su cilindrada a los 582,7 cc. Un motor con el que, gracias a la técnica de los preparadores, se lograban 70 CV a 9.800 rpm, suficiente para competir en la categoría de 750, en la que su inferior cubicaje se compensaba con ligereza y la superioridad de su parte ciclo. No era precisamente barata, puesto que su precio era de 1.368.000 liras.

El proyecto Pantah, desde sus inicios, incluía otras con cilindradas: 350 y 600 cc. Ambas se comercializaron casi simultáneamente, entre 1981 y 1982. La 600 pronto se situó muy bien en un sector en alza, que hoy está plenamente de moda: el de las superdeportivas de 600 cc. Su hermana pequeña también tuvo un relativo éxito, si pensamos que estaba destinada prácticamente al mercado interno; en Italia la fiscalidad era mucho más gravosa con las motos por encima de esa cilindrada, y eso hacía que todos los fabricantes dedicaran, en lo posible, una máquina a esa pequeña categoría.

Los éxitos de la Pantah, en todos los sentidos, llevó a continuas evoluciones y derivaciones de este motor. Así, en años sucesivos nacieron la XL 350 y TL 600, la FI 750 (con motor Pantah de 750 cc), la F3 de 350, etc. Hasta llegar a las grandes máquinas vencedoras en Superbikes, como la 851 o la 888. Todas ellas montaban un motor con la inconfundible impronta Pantah. O lo que es lo mismo, el testamento técnico de uno de los mejores ingenieros de todos los tiempos, el Terrible Doctor T.

LA UNIÓN CON CAGIVA.

En junio de 1983 los españoles nos enteramos de que Cagiva había llegado a un acuerdo con Ducati. En el "Moto – Flash" publicado por Motociclismo se anunciaba "La noticia surgía el viernes 27 de mayo. Cagiva y Ducati, dos de las grandes industrias de la motocicleta en Italia, han decidido seguir el camino más lógico y sensato para emprender con solidez el futuro inmediato: la unión industrial de ambas marcas". Sin tanta pompa, el asunto podría haberse resumido en que Cagiva, una firma en continua expansión, había llegado a un acuerdo con Ducati para que esta última le suministrara motores. Las posiciones de esta negociación eran bien distintas: mientras Ducati se hundía cada vez más en el "cajón de sastre" del EFIM (una especie de INI italiano), Cagiva era una próspera industria privada, propiedad de los hermanos Claudio y Gianfranco Castiglione, que en aquel año estaba en una cifra de ventas por encima de las 46.000 unidades. La idea inicial fue la de comprar motores Pantah, demostradamente efectivos, para algunos de sus nuevos modelos como la trail Elefant. De hecho, en una entrevista, el director de ventas de Cagiva, Luigi Giacometti comentaba: "Bueno, durante los primeros meses sólo nos vamos a preocupar de la Pantah." Poco después, los Castiglione adquirieron Ducati por completo, y decidieron mantener la producción de motos (en un principio se pensó en limitar solamente a motores la producción de la marca de Borno Panigale). E incluso, gracias a los éxitos deportivos, en relanzarla. A la larga, la importancia de los motores Pantah fue decisiva. Y casi podríamos decir que si hoy existe la marca, es por ellos.

LA PANTAH EN ESPAÑA.

Por razones políticas, la importación de motos italianas a España siempre resultó mucho más sencilla que las de otros países. Sólo así se explica, en un país con una renta per – cápita de risa, el gran número de Guzzis, Laverdas, Morinis y, naturalmente, Ducatis que circulaban por nuestras calles. Las Pantah no fueron nunca máquinas baratas, pero aún hoy se localizan con relativa facilidad. Entiéndanme, no es que des una patada y salgan cuatro, pero sí que se ven con cierta periodicidad en los anuncios de las revistas.

En esta afición por las Pantah influyeron decisivamente varios factores: la dificultad y los altos aranceles que se imponían a las motos japonesas, y los numerosos triunfos de las Ducati en España. Como muestra, podemos enunciar el Campeonato de España de TT2 Resistencia 1982 (equipo Luis Herrero – Nicolás Huete) o las 24 Horas de

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Tipo: dos cilindros en V a 90°, cuatro tiempos, longitudinal a la marcha
Distribución: Desmodrómica; un árbol de levas en culata por cilindro, mandado por correa dentada.
Diámetro x carrera: 66 x 51 mm
Cilindrada: 349 cc
Relación de compresión: 10,5:1
Potencia: 38,5 CV a 9.000 rpm
Alimentación: dos carburadores Dell´Orto PHF 30 con bomba

TRANSMISIÓN

Embrague: multidisco en baño de aceite
Primaria: piñones
Secundaria: cadena
Cambio: de cinco velocidades con mando al pie
Relaciones:

I	2,50
II	1,714
III	1,333
IV	1,074
V	0,90

BASTIDOR

Tipo: multitubular, en tubo de acero.
Sus. del: horquilla telehidráulica Paioli, con barras de 35 mm
Sus tras: horquilla oscilante, con amortiguadores regulables
Frenos del: dos discos Brembo de 260 mm
Freno tras: disco Brembo de 260 mm
Neumáticos del/tras: 3,00 x 18 / 3,50 x 18

DIMENSIONES Y PESO

Longitud total: 2160 mm
Altura: 820 mm
Distancia entre ejes: 1450 mm
Peso: 187 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 180 km/h
Capacidad del depósito: 19 litros.

Montjuich de 1983 (equipo Grau – de Juan – Reyes). La buena marcha de los españoles, y la mediación del "ducatista entre los ducatistas españoles", Ricardo Fargas, incluso llevó a la gestación de un equipo Ducati español para el Mundial de Resistencia, con los pilotos Luis Miguel Reyes y Sito Pons, y motos preparadas por NCR.

De la Pantah 750 vencedora en Montjuich, un piloto de la seriedad de "Min" Grau decía cosas como "Es casi tan manejable como la Bultaco 360, pero con un motor muchísimo más potente. Las Honda y Kawasaki no tienen nada que hacer frente a la Ducati". Desde luego, eran comentarios que animaban a hacerse con una Pantah.

En 1983, una Pantah 500 costaba en España 608.000 pts, y la 600, 658.647 pts. La 350 no estaba en catálogo. Como comparación, la Darmah 900 valía 683.452 pts, y otras motos de su categoría, como la Guzzi Monza 582.890, la Honda XL 600 R 639.000, la Yamaha XJ 650, 686.200 pts, la BMW R 65, 760.862 pts, y una Kawasaki GPZ 550, 742.662 pts.

NUESTRA PROTAGONISTA.

Gracias a Antonio Berrocal, decidido ducatista, hemos podido traer a nuestras páginas una Pantah 350, una moto que en nuestro país es especialmente rara (ya comentamos antes que no estaba en el catálogo del importador). Y eso, naturalmente, es un valor añadido entre los coleccionistas, siempre ávidos de máquinas exclusivas, con las que poner los dientes largos a sus compañeros de afición.

Para probar esta moto nos desplazamos hasta Salamanca, más concretamente a la orilla del río Tormes, muy cerca del cual se encuentra el establecimiento donde Antonio trabaja como mecánico.

El acercamiento a nuestra protagonista no está libre de emociones, ya que intuimos lo que nos espera. La estampa de esta máquina es típica Pantah, y difiere muy poco de las 500 y 600. No se dejen engañar por el carenado, que no es de serie, aunque sí uno de los complementos diseñado en exclusiva para esta moto, y derivado directamente del de competición. Y si no, fíjense en la estrechez de este, a ver si es posible ponerlo en otra moto. Con los grifos abiertos, el motor arranca nada más tocar el botón del start. Aparte del precioso sonido Ducati que nunca nos cansaríamos de escuchar, no se oye nada. Han desaparecido todos esos ruidillos mecánicos tan propios de las motos de Borno Panigale!. No suena la distribución, ni los engranajes, ni ... nada. Los ejes rey son más románticos, pero indudablemente muchísimo más escandalosos.

Calentamos un poco el motor, operación siempre recomendable, antes de subirnos a sus lomos. Llegado el momento, con la temperatura adecuada, el bicilíndrico suena redondo, perfecto, sin toses ni baches. Es hora de darse una vuelta. Bajamos la máquina del caballete, y nos colocamos sobre ella: la postura de conducción es típica de las Ducati más emblemática, sin concesiones a nada que no sea la deportividad; un tipo de un metro ochenta tendrá que inclinarse bastante hacia el manillar, y las piernas quedarán recogidas cuando suba los pies a las estriberas. El embrague también muestra los signos de identidad de la marca, es decir, tirando a durillo. Y el cambio, por no desmentir su origen, es preciso y de corto recorrido, casi de competición.

A los que han tenido la suerte de probar una Pantah 500, les parecerá que la 350 ha perdido bajos. Y es normal. Nuestra protagonista no tiene ese empuje salvaje, casi desde abajo, de su hermana mayor. Pero a cambio, el motor es más puntiagudo y estira más, superando con facilidad las 9.000 rpm. Eso es algo que se va comprobando según hacemos kilómetros y metemos marchas hasta llegar a la cuarta. Para eso hace falta bastante asfalto, ya que la primera es muy larga, casi como en un cambio de relación cerrada. La quinta es casi para autopistas, aunque no como en las primeras versiones de la 500, en la que se montó una directa imposible en un afán publicitario de alcanzar los 200 km/h.

La parte ciclo de esta moto es realmente increíble. Como escribiera un predecesor nuestro, "El chasis de la Pantah sólo muestra sus verdaderas cualidades sobre la marcha. El límite de la estabilidad está muy por encima del nivel de potencia de su motor, de manera que la moto se puede llevar con un estilo de conducción deportiva límite (...) Es delicioso serpentear y trazar curvas muy abiertas sin el temor a que la moto pueda hacer algún feo ni recelar a la hora de hacer alguna corrección de trayectoria, como ocurre a veces con motos más ligeras a velocidades más bien elevadas". Todo esto, naturalmente, si contamos con un asfalto en buen estado. Si por el contrario nos encontramos todos esos obstáculos habituales en España (obras, baches, carreteras con ondulaciones) podemos pasar las de Caín, puesto que la Pantah monta unos tarados de suspensión casi de circuito. Es decir, duros como piedras.

La eficacia de los frenos también es de sobresaliente; los discos Brembo son capaces de parar el conjunto (a 100 km/h) en menos de 43 metros. En 1982, una Honda CX 500 necesitaba 46,7, y una BMW R – 65 más de 53 metros. Entre la estabilidad de la máquina y la eficacia de los frenos, podemos dar gas con mucha más tranquilidad, ya que contamos con una seguridad activa al nivel de una moto actual.

En resumen, salvo en la cuestión de los bajos motor, y en otros pequeños detalles, sobre la marcha muy pocas diferencias pueden apreciarse entre la Pantah 350 y la 500. En España, nuestra protagonista de 350 cc es un auténtico capricho – la única que he visto, aunque con eso no quiero decir que no haya más -. Una auténtica pura sangre que incita continuamente a rodar al límite, con un comportamiento dinámico excepcional por su nobleza y un motor que pide guerra. Una máquina de circuito puesta en la calle, para disfrute de los aficionados a las sensaciones fuertes y puras.•

» www.ktm.com

» www.990adventure.com

KTM ADVENTURE 2009

DÍAS DE LIBERTAD. KTM 990 ADVENTURE

El final del asfalto es siempre el inicio de una aventura – para ti y para tu Adventure. Saliendo de la ciudad y entrando en el lado salvaje, pero siempre en línea recta hacia la libertad. Si estás pensando en los caminos más difíciles, el terreno más complicado y en cruzar cauces, este es el momento para la moto trail más deportiva de la historia: La KTM 990 Adventure. Totalmente preparada para la aventura. Tu compañera te está esperando: ¡En el Concesionario Oficial KTM más cercano!

No imites las escenas de conducción que te mostramos, usa equipamiento de protección adecuado y cumple siempre las normas de tráfico.

Para garantizar la seguridad del piloto, se deben cumplir los límites de velocidad indicados y observar las indicaciones del manual de usuario, sobretodo si se instalan accesorios en la parte trasera de la moto, como maletas.

José Pedro Rollizo Acedo

En moto a Cabo Norte

Desde adolescente he anhelado tener mi propia moto, aunque no fue hasta cumplidos los 32 años cuando por fin tuve mi primera Vespa Iris. Recuerdo que ya entonces le pregunté a su propietario si con ella se podían hacer viajes largos, algo que él no supo decirme porque nunca los había hecho. Poco después lo comprobé por mi mismo llegando con una nueva Vespa PX200 hasta Marsella. Con 38 años llegó mi primera moto con mayúsculas, una BMW R850 R. Poco después leí en una revista un artículo de un aventurero que contaba sus peripecias de haber ido en moto hasta Cabo Norte. Desde entonces me cautivó la idea de lograrlo yo también ayudado por mi BMW. Años después y tras un primer intento frustrado por elegir mal compañero de viaje, y ya con moto renovada, por fin logré consumar un nuevo sueño: llegar en moto a Cabo Norte.

El viaje lo llevaba preparando dos años, para lo cual me leí varias guías de viajes sobre Noruega, además de numerosos relatos de aventureros que también lo habían hecho en moto, y que sin lugar a dudas fueron mi mayor estímulo y a los que desde aquí doy las gracias por haber compartido sus experiencias con los demás. Mi idea era hacer las etapas no demasiado largas, de tal manera que la mañana transcurriera disfrutando de la moto y por la tarde hacer algo de turismo por la ciudad.

ATRAVESAR EUROPA CENTRAL

De Madrid fui a Barcelona, donde quedé con otro colega dispuesto a compartir aventura, aprovechando al paso por Zaragoza para encomendarme a la Virgen del Pilar. En la siguiente etapa tras pasar el paso fronterizo de Portbou, llegamos a Lyon, en donde visitamos su hermosa catedral gótica Saint-Jean y sus pintorescas calles peatonales junto al caudaloso río Saona. En el hotel vimos también la ya histórica final de la Eurocopa España-Alemania. Con los primeros rayos del alba y con gloriosa bandera española sobre mi "poderosa" GS, que por cierto ya no quitaría hasta estar de vuelta en casa, pusimos rumbo a Luxemburgo, ciudad muy tranquila y atravesada por el río Alzette que proporciona bellas estampas a su paso por el barrio antiguo. Al día siguiente en Hamburgo se terminaron las últimas reservas que había hecho desde España en hoteles Etap. Lo más llamativo de las autopistas alemanas es que de sus tres carriles, el de la derecha está completamente ocupado por un sinfín de camiones circulando uno tras otro. Por el carril central circulan la inmensa mayoría de los turismos a una velocidad no superior a los 120 km/h a pesar de no haber límite de velocidad, no sé si se debía a que el precio del combustible estaba sobre los 1,50 €/l; y por el de la izquierda en ocasiones veíamos pasar a coches de alta gama a gran velocidad. El primero que vimos fue, nada más incorporarnos a la autopista, un Porsche que nos pasó velozmente y ruidosamente, metiéndonos un susto digno de mención, lo que nos hizo ver que había que tener gran precaución a la hora de incorporarse a este carril. También nos encontramos con varias retenciones consecuencia de las protestas de camioneros por el elevado precio del combustible, y que no obstante pudimos sortear sin arañar las maletas, ya que en algunas ocasiones las estrecheces eran casi insalvables. En Hamburgo también aprovechamos para visitar la tienda de accesorios para el motorista de Louis, donde gozamos haciendo algunas compras, aunque nos decepcionó un poco ver que no tenían todos los productos del catálogo. Aun así se echa de menos no tener en España tiendas similares con tantos y variados productos para el motorista y la moto.

En Copenhague el navegador nos dejó casi al lado del hotel, y al parar con las motos en el carril bici para situarnos en el mapa, vimos cómo enseguida habíamos cortado el paso a más de una docena de ciclistas. La bicicleta es el medio de transporte por excelencia en la ciudad, a lo cual ayuda la topografía llana de la urbe. Visitamos por la tarde la ciudad, que por cierto al final del viaje coincidimos ambos en que fue la que más nos gustó de todas las visitadas. En uno de sus canales estaba reunida una gran muchedumbre tomando cervezas en terrazas, barcos y en la propia calle. A lo largo del viaje nos daríamos cuenta de que en cuanto sale el sol las calles son un hervidero de gente, lo cual entiendo porque los inviernos son fríos y oscuros sin más vida que prácticamente la privada. Acordamos levantarnos sobre las siete de la mañana para llegar a Oslo al mediodía. Así que cuando vi levantarse a mi colega pensé que por la claridad del día había llegado el momento de partir, y la sorpresa fue que cuando nos subimos sobre las motos el reloj del ordenador de abordo marcaba las cinco y media de la mañana. La presencia del sol nos hacía impensable que fuera esta hora, e incluso la gente y los coches que por las calles ya se veían pasar.

LLEGAMOS A NORUEGA!

Atravesamos el puente combinado tren-carretera de Oresund más largo de Europa, con casi 8 km de longitud, con un tramo de túnel que va por debajo del mar. Este fue para mí el primer momento más esperado del viaje: dar el salto marino a la península Escandinava. La autovía se acaba en Oslo, en el resto de Noruega no volveríamos a tener noticias de ella. En Oslo aprovechamos para visitar la ciudad, especialmente su Aker Brygge, puerto muy concurrido y animado. Pero lo que más me encantó fue visitar el Frammuseet, donde se halla el Fram, barco que acompañó al explorador Amundsen en sus expediciones al Ártico y al Antártico,

"Cabo Norte"

Aker Brygge de Bergen

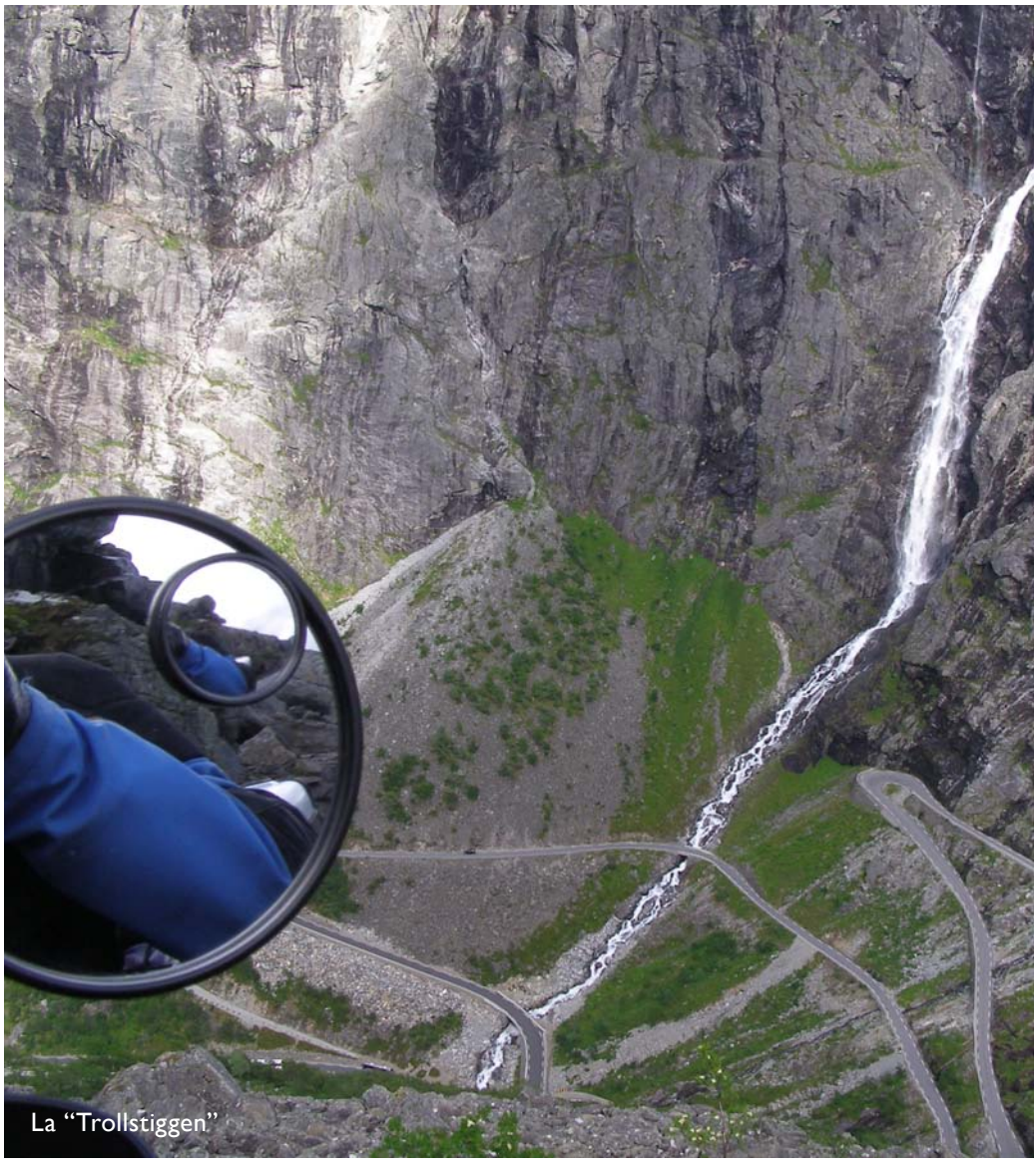
El túnel más largo que atravesamos de Gudva

quedando tres años a la deriva en el Polo Norte. Roald Amundsen, fue un legendario aventurero noruego, primero en atravesar en barco el Paso del noroeste que separa los océanos Atlántico y Pacífico, y también en alcanzar el Polo Sur en trineo. Falleció en un accidente de avioneta. Salió de Tromsø y su cuerpo jamás fue encontrado. Impresiona y emociona pisar el barco que tanta gloria y aflicción dio a tan insigne soñador.

Emprendimos al día siguiente la ruta hacia Bergen recorriendo parajes realmente sorprendentes. Atravesamos ríos de aguas cristalinas, paisajes nevados de postal, lagos resurgiendo del deshielo, bosques interminables de abetos, colosales cataratas salpicando las serpenteantes carreteras… A partir de esta etapa empezamos a disfrutar más que nunca de nuestro ansiado viaje a Nordkapp. Además "Marta" nos dijo por vez primera que giráramos a la izquierda y que cogiéramos el ferry para cruzar nuestro extraordinario primer fiordo. Pasamos por túneles en cuyo interior la temperatura exterior llegó a bajar hasta once grados. Como dije antes salimos de Oslo a las cinco y media de la mañana, y llegamos a Bergen a las seis de la tarde, sin embargo el cansancio solo lo percibimos al acostarnos, porque todo cuanto uno ve a su paso es tan hermoso y variopinto que constantemente va uno tan entretenido que no hay tiempo para la fatiga.

La noche del viernes en Bergen es de lo más animada, montones de gente congregada en terrazas, barcos o paseando por su Brygge, y varios coches americanos impecables de los años cincuenta y resplandecientes motos custom, expuestos por sus propietarios a los congregados en el lugar. Para entrar en las ciudades de Bergen y Oslo existen peajes de entrada, sin embargo las motos están exentas. Un motivo más para enamorarse de tan bello país nórdico! También llama la atención que todos los vehículos llevan las luces encendidas durante el día, algo que parece razonable tanto por las numerosas curvas de las carreteras, existencia de tramos angostos y por la falta de luz diurna en los inviernos, cuyos focos ayudan a percatarse de un vehículo en sentido contrario. Tras la foto de rigor junto a las casas de madera del Brygge, emprendemos la marcha y nos deleitamos con la sinuosa carretera de los trolls, con bellas vistas panorámicas y majestuosa catarata, que incluso nos empapa al quedarnos tras un autobús que nos bloquea el paso al parar en medio de la carretera para que los turistas hagan las fotos de rigor. Todavía tenemos tiempo para nuevas emociones cuando atravesamos el túnel entre Gudvagen y Flam de 11,4 km de longitud, esculpido en roca, con poca luz, asfalto húmedo y con señales cada km que te indican los que quedan hacia uno y otro sentido, y con una temperatura interior ocho grados más baja que en el exterior. Son

angen a Flam


La "Trollstiggen"

sensaciones a pesar de todo emocionantes y agradables que se mantienen en el recuerdo aún cuando escribo estas líneas.

En Flam hacemos caso a la guía de turismo Guía Azul y subimos en el Flamsbana, que nos pasea sobre sus dos raíles por la falda de la montaña con bellas panorámicas incluyendo una impresionante cascada junto a la que el viajero se puede hacer la foto "yo estuve allí". Aquí también coincidimos los dos en que aun siendo un recorrido bello y placentero, tampoco es tan extraordinario como nos apuntaba la guía. Nos alojamos en la pensión Heimly con unas vistas espléndidas, pues de hecho llegamos a pagar por ellas 124 ❑ el importe más alto abonado por una habitación doble en todo el viaje, y encima el desayuno típico noruego lo perdimos porque hasta las 7.30 horas no se abría el comedor, y nuestro ferry partía a las 8.00 horas en el pueblo de al lado.

Mereció la pena perder el tentempié matinal porque la travesía sobre el fiordo Naeroyfjorden y Sognafjorden, recomendados también por la misma Guía Azul, es algo espectacular y que no se puede dejar pasar de largo en el viaje, pues sería algo imperdonable. Las aguas verde esmeralda son un espejo sobre el que se reflejan las abruptas montañas con sus elevadas cimas todavía nevadas, algunas sobrepasan los 1.500 m de altitud. Desde el ferry se divisan enormes mantos de agua precipitándose por las laderas montañosas modeladas por el deshelado glaciar cuaternario, incluso alcanzamos a ver desde la popa del navío mamíferos marinos saltando sobre las aguas del fiordo. Además por megafonía se hace una explicación turística en varios idiomas, entre ellos el español. Personalmente el trayecto desde Gudvagen hasta Kaupanger en ferry fue una de las mayores satisfacciones inolvidables que proporcionó este gran viaje "nordkappero".

Hicimos también un alto en Trondheim, antigua capital de Noruega, para visitar la catedral de Nidaros, que reza por ser la obra gótica más septentrional de toda Europa, y que sin lugar a dudas merece otro alto en el camino. Fue un importante centro de peregrinación en la edad media y donde se celebraban las coronaciones de los reyes noruegos. Además me llamó la atención la oscuridad de su interior contrariando dicho estilo, aunque la iluminación artificial a base de halógenos le concede un aspecto de lo más singular.

En la oficina de turismo de Mo I Rana trabaja Charlotte, guapísima y encantadora noruega que ha estudiado español en Argentina y México y que nos proporcionó gran información de la zona. Tras visitar la parte más antigua de la ciudad recuperamos fuerzas en el restaurante Babettes, donde a pesar de tener que esperar un poco sin embargo degustamos unas fenomenales lasañas junto con unas cervezas por 40 ❑ además una de las apuestas camareras hablaba un poco de español.

Bella vista desde un fiordo noruego

"¡Por fin los renos!"

Ni un solo día dejé de disfrutar en este anhelado viaje a Nordkapp, pues día tras días íbamos descubriendo pintorescos paisajes amparados por un espléndido tiempo soleado que nos estuvo acompañando durante toda la travesía, y además, en cada una de nuestras paradas recibíamos la cálida hospitalidad noruega, lo cual nos mantenía constantemente tan entretenidos, que ni el discurrir de la decena de días con sus largas horas sentados en nuestras impertérritas y "poderosas" monturas, lograban dejar paso al más mínimo cansancio.

El siguiente punto de destino elegido eran las apreciadas islas Lofoten, que tanto las guías de turismo como los relatos de otros viajeros recomendaban visitarlas. Así que como nos dijeron que el ferry salía de la localidad de Bodo a las nueve de la mañana, nos levantamos a las seis para llegar pronto al puerto. Pero nuestro gozo en un pozo, pues nos quedamos en tierra porque en el ferry primero entran las motos, después el resto de vehículos, y finalmente otra vez las motos, que calculo que no deben de subir más de veinte motos cuando el ferry va lleno, por lo que nos tocó aguardar al siguiente transbordador de las tres de la tarde. Tras hacer un poco de turismo por la ciudad y aprovechar para reponer fuerzas en un Peppe's Pizza, llegó el momento de embarcar, siendo nuestras monturas los últimos vehículos en subir. Sin tener todavía la moto atada al ferry, este enseguida empezó a zarpar del puerto, y yo al ser la primera vez que me enfrentaba a esta situación (ya que todos los ferrys anteriormente utilizados en los fiordos hacían una travesía sobre sosegadas aguas y de tan corta duración, que no hacía falta sujetar la moto al barco) no sabía ni a dónde ni cómo sujetar mi caballería. Al final un samaritano motero noruego me ayudó ejemplarmente a solventar esta situación y a terminar con mi desasosiego, ya que pensaba que en cualquier momento el vaivén del barco acabaría por tumbar mi "poderosa". Fue uno de los momentos en que más sentí no saber inglés para poder dar las gracias extendidamente a este altruista noruego por haberme devuelto la paz interior que tanto estaba necesitando. Ha sido el apretón de manos y el "Thanks you very much" más sincero que jamás he dado a un extranjero.

Tras cuatro horas de navegación por un mar encrespado, llegamos a Mosquenes. Tocaba buscar alojamiento, sin embargo descubrimos que estas islas son un ansiado destino turístico, por lo que todos nuestros intentos de encontrar cobijo en los rorbuer, versión aquí de las hytter, es decir las cabañas, resultaban infructuosos, por lo que terminamos bajo un incesante calabobos subiendo hacia el norte de la isla, hasta que, cuando mi reloj marcaba ya las diez y media de la noche, encontramos un nuevo cartel anunciando room. Se trataba de unas cabañas que gestionaba un octogenario que no sabía más idiomas que el noruego, por lo que tuvimos que desarrollar nuestras mejores dotes mímicas para solicitarle sábanas y mantas, e incluso para que nos rebajase el precio. Seguro que si hubiéramos grabado esas representaciones estelares en las que hasta el mismo anciano se tronchaba de risa, probablemente podríamos haber logrado el puesto de teloneros de Charlie Chaplin.

Las islas me recordaban paisajes irlandeses, con verdes montañas emergiendo entre las nubes y que parecían estar recubiertas de musgo. Las poblaciones que encontrábamos a nuestro paso me resultaban igualmente preciosas, con sus casas de madera rojizas junto a los embarcaderos y sus veleros. También vimos los secaderos de bacalao, aunque vacíos, ya que la pesca la inician en este tiempo y es después cuando lo ponen a secar, no obstante seguían desprendiendo ese olor tan peculiar.

Al llegar a Tromso nos dirigimos al camping y fuimos a la recepción, y en eso que llegó Alfonso, un mexicano que al ver la matrícula española de nuestras motos se acercó a

"El bacalao gigante"

conocernos. Nos quedamos impresionados porque él estaba viajando por el mundo en otra BMW 1150GS. Según nos contó era ingeniero y había trabajado para el Gobierno mexicano, y este le pagaba en tierras, así que las había vendido y ahora estaba haciendo realidad un viejo sueño. Hablaba perfectamente inglés, así que nos ayudó eficazmente con la reserva de la hytter y a entender que el número que nos daban era una clave para poder entrar en los baños del camping. Además a este aventurero le gustaba hablar con la gente que iba encontrándose a su paso, y nos contó que los samís (habitantes lapones) capturaban los renos jóvenes con sus motos de nieve, después los marcaban y los dejaban en libertad, de modo que cuando estos crecían los cazaban y aprovechaban su carne y pieles. Volví a sentir una tremenda frustración por no saber inglés, pues efectivamente es así, hablando con las gentes del lugar como yo también disfruto en mis viajes por España o Francia, al haber sido el idioma francés el estudiado en mi etapa escolar. Aunque ambos nos dirigíamos a Cabo Norte, él había estado todo el día descansando pendiente de que le cambiaran los neumáticos y quería hacer una etapa nocturna, así que nos deseamos buena suerte y deseos de volver a encontrarnos por el camino.

Al día siguiente y tras las fotos de rigor ante la original iglesia Tromsdalen, comúnmente conocida como la Catedral del Ártico, construida en hormigón, y comparada con la famosa Sydney Opera House de Sydney en Australia, nos marchamos dispuestos a culminar la ascensión de nuestra aventura en Nordkapp. Lo que más nos llamó la atención de esta etapa es que desde que entramos en Noruega todos los conductores habían mostrado gran respeto a los límites de velocidad, a pesar de que nosotros no llegamos a ver policías en la carretera, aunque sí radares fijos en las travesías de los pueblos, sin embargo al tratarse ya de una zona llana de grandes rectas, sin viviendas ni arbolado por ningún lado, aquí aprovechaban numerosos coches para batir sus propios récords de velocidad y había que prestar gran atención a no ser embestido por alguno de estos Fittipaldi. Otra gran sorpresa que nos deparó la etapa fue la aparición de los rebaños de renos junto a la carretera, por lo que les teníamos que prestar gran atención no solo por la emoción de hacernos la foto imprescindible junto a ellos, sino porque además deambulan a sus anchas como si la preferencia en la carretera estuviera de su lado.

A las siete y media de la tarde, tras atravesar el oscuro y húmedo túnel de Honningsvag, llegamos a Nordkapp. Acudimos al peaje de entrada para pagar las 200 coronas de rigor (24,86 €), donde sorprendentemente estaba trabajando un asturiano! Recorrimos 6.730 km para llegar "al fin del mundo", y quién iba a imaginar que nos estaría aguardando un español para vendernos la entrada. Previamente en el camping dejamos el equipaje y nos preparamos una típica cena ibérica a base de fabada y unos callos a la madrileña acompañada por el benjamín reservado para este ansiado día. Poco antes de que dieran las once de la noche y cuando el ordenador de abordo marcaba 8 °C de temperatura, subimos a contemplar "el sol de medianoche", un espectáculo inolvidable y conmovedor, porque además de tratarse de una bellísima puesta de sol, supone la consecución de un lejano y deseado sueño que a partir de este momento se ha transformado en un bello recuerdo. Tras lograr hacernos un hueco entre la multitud congregada, conseguimos hacernos unas fotos junto a la inmortal bola nokdkapera. Presto mi colaboración fotográfica a un japonés y a su hijo que inmortalizo en distintas poses, y después intercambiamos los papeles, despidiéndonos con unos cordiales saludos y el "sayonara". Después nos encontramos con una joven pareja que

Calle Strandvägen de Estocolmo

"Al atardecer desde el Ayuntamiento de Estocolmo"

ha venido desde suiza en una Transalp. Ella habla perfectamente español porque lo ha estudiado, y al parecer este viaje es su regalo de fin de carrera. ¡Qué buen ambiente se palpa en este confín del universo! Contemplamos absortos el atardecer que a partir de las doce se convierte en un amanecer, y aprovechamos para escribir estas sensaciones en nuestro diario. Con un reluciente sol ascendiendo más y más, nos cuesta imaginar que son las dos de la mañana, así que nos vamos al puerto y nos encontramos con un grupo de pescadores que se están retratando junto a un inmenso bacalao de más de un metro de longitud. Cuando finalmente nos vamos a acostar nos resulta fantástico que siendo más de las tres de la mañana el sol se alce ya sobre nuestras cabezas. Maravillas de Cabo Norte!

Como la entrada tiene una validez de 48 horas, volvemos para contemplar por última vez el mar infinito, y aprovecho para comprar algunos recuerdos y el Sertifikat que acredita mi presencia en los 71° 10'' 21' N el día 12.07.2008. Y ahora empieza nuestra vuelta a casa visitando Finlandia. Atravesamos de nuevo el túnel de Honningsvag tras el correspondiente pago del peaje, y mucha precaución al entrar! porque está en curva y cuesta abajo, y a pesar de estar pintadas en rojo y blanco las paredes de entrada, si no se está atento es fácil cruzarse de carril y estamparse contra un vehículo en sentido contrario o contra la pared rocosa del túnel.

Sobre un puente encontramos los carteles que nos hacen saber que abandonamos Noruega y entramos en Finlandia. Sobre este último alguien ha colocado una pegatina conteniendo un gran mosquito. Esa noche en el camping entenderíamos el porqué. Un valenciano que viajaba en autocaravana nos comentó que a pesar de protegerse el cuerpo con un producto repelente, los mosquitos se cebaron en su cabeza, y eso que no era calvo. Nos encerramos en la cabaña y la fumigamos con Raid. Nosotros sobrevivimos y ellos no, jeje. El paisaje finlandés nos resultaba muy aburrido comparado con el noruego, pues no hacíamos más que ver grandes árboles a un lado y a otro, y de vez en cuando las aguas de algún inmenso lago. La única atracción en la que nos detuvimos fue en el complejo turístico de Rovaniemi, donde nos inmortalizamos y le hicimos los encargos de rigor a Santa Claus para las próximas Navidades.

Pasamos dos días en Estocolmo visitando la ciudad, para lo cual compramos un bono por 30 □con el que se puede entrar en todos sus museos y realizar dos excursiones en barco alrededor de la ciudad que por cierto nos encantaron. Otro sitio que me recomendaron y que visitamos, fue el Wasamuseet. Un galeón de guerra que tras sumergirse el mismo día de su botadura y permanecer 300 años sumergido, fue rescatado y ahora es un interesante museo donde además se puede ver mediante escenificaciones cómo transcurría la vida a bordo. Moteros, visita imprescindible!

La vuelta fue ya un sinfín de kilómetros atravesando de nuevo Europa, entreteniéndonos mientras tanto con los lugares de procedencia de los camiones, las cosas remolcadas, como un triquer con una caravana, o un coche remolcando a otro coche, o algunos artefactos que no llegué a saber para qué servían.

Comparto con otros muchos que también han hecho este viaje, que lo mejor de él es el propio viaje, las horas de preparación del mismo, las etapas diarias con sus anécdotas, los bellos paisajes, el disfrutar día tras día de tu moto, y al final, el haber logrado vivir tu sueño y el de muchos otros que lo siguen teniendo como una quimera. Disfruté tanto con este viaje, que me he prometido volverlo a repetir en cuanto vuelva a juntar otros muchos ahorrillos, y logre aprender inglés.

Ráfagas y saludos en vvvssssss….●