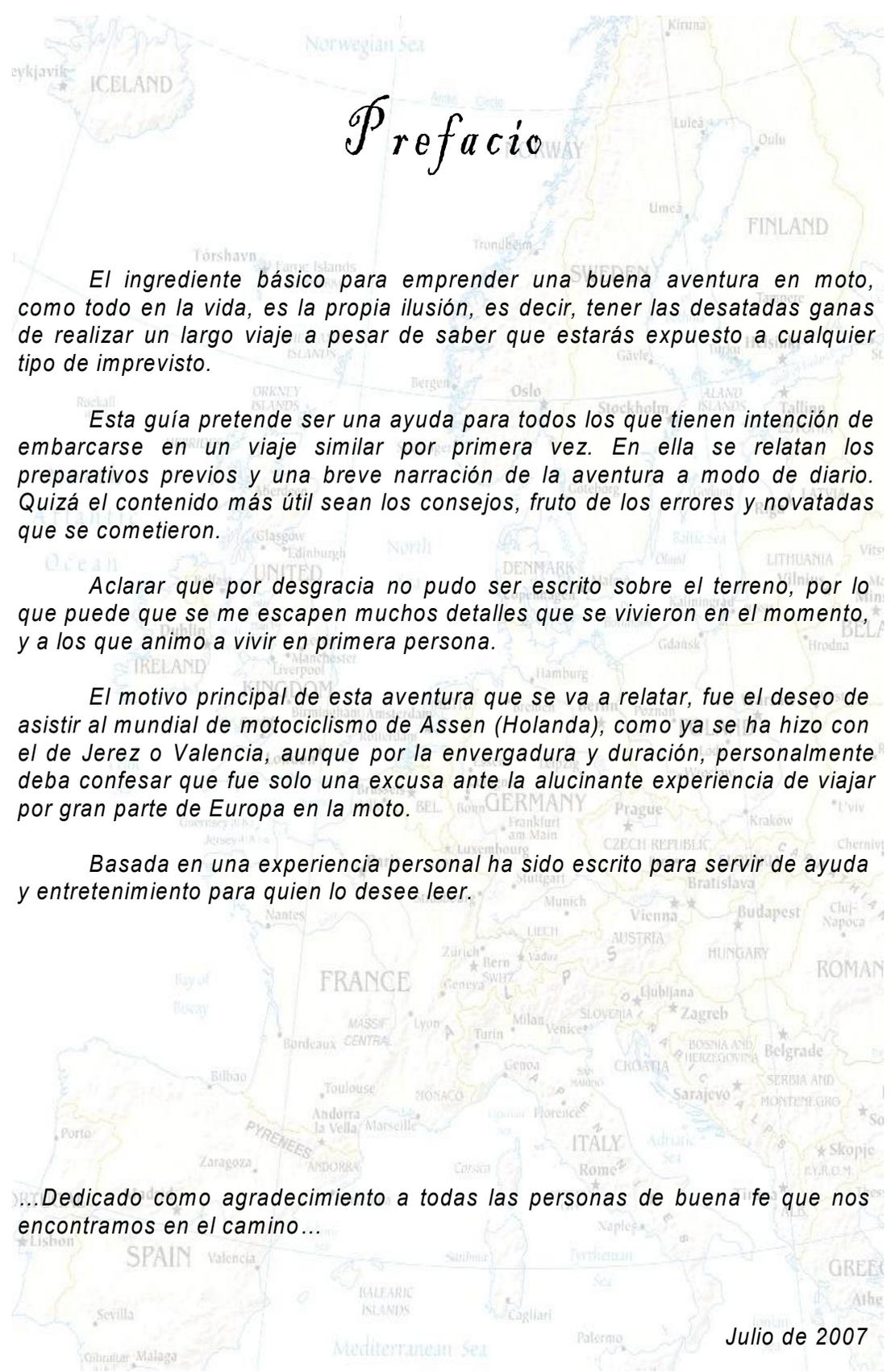


Cuaderno de Ruta

CORDOBA ASSEN

-2007-

PRIMERA PARTE



Prefacio

El ingrediente básico para emprender una buena aventura en moto, como todo en la vida, es la propia ilusión, es decir, tener las desatadas ganas de realizar un largo viaje a pesar de saber que estarás expuesto a cualquier tipo de imprevisto.

Esta guía pretende ser una ayuda para todos los que tienen intención de embarcarse en un viaje similar por primera vez. En ella se relatan los preparativos previos y una breve narración de la aventura a modo de diario. Quizá el contenido más útil sean los consejos, fruto de los errores y novatadas que se cometieron.

Aclarar que por desgracia no pudo ser escrito sobre el terreno, por lo que puede que se me escapen muchos detalles que se vivieron en el momento, y a los que animo a vivir en primera persona.

El motivo principal de esta aventura que se va a relatar, fue el deseo de asistir al mundial de motociclismo de Assen (Holanda), como ya se ha hizo con el de Jerez o Valencia, aunque por la envergadura y duración, personalmente deba confesar que fue solo una excusa ante la alucinante experiencia de viajar por gran parte de Europa en la moto.

Basada en una experiencia personal ha sido escrito para servir de ayuda y entretenimiento para quien lo desee leer.

Dedicado como agradecimiento a todas las personas de buena fe que nos encontramos en el camino...

Julio de 2007

Preparativos Previos

Describiremos los preparativos previos y alguno de los componentes que creo que debemos llevar para un viaje de estas características, con la intención de ayudarlos con esa labor.

Lo importante es tener una lista para que no se nos olvide nada. Todo lo que nos falte en pleno viaje nos ocasionará gastos que no serán bienvenidos.

- Para el transporte es preciso disponer de un **juego de alforjas o maletas** preferiblemente de fácil anclaje. Han de ser impermeables para hacer frente a posibles lluvias que nos puedan sorprender. Deben ser espaciosas pero no muy voluminosas (ya sé que eso es complicado). No estaría de más hacer un viaje de prueba antes para ver si los anclajes no se mueven y si son cómodas de llevar.
- En relación a la carga, junto con el equipaje llevaremos un departamento localizado para guardar los **elementos de emergencia** para imprevistos en carretera. He confeccionado un listado de las cosas que decidí llevar al viaje de 15 días en el apartado "*ARTICULOS DE EMERGENCIA Y EQUIPAJE*".
- Adicional a las alforjas recomiendo una pequeña **mochila** que llevaremos colgada, y nos sirva para transportar lo que necesitamos tener más seguro y a mano de forma rápida. La llevaremos con nosotros siempre y en ella ira lo imprescindible, como por ejemplo, la documentación nuestra y de la moto, el dinero (lo mínimo en metálico, recurriremos a la tarjeta lo máximo posible), una copia de las llaves de la moto y lumas, cámara de fotos, mapas, y todo aquello que creamos esencial para las excursiones a pie, teniendo en cuenta que va ha ser una pequeña carga algo molesta durante todo el trayecto.
- Ni que decir tiene que es fundamental tener una **equipación** para la moto con protecciones, ya sea mono de cuero o cordura, guantes y botas. Una **faja** ayuda a soportar la postura de conducción de las motos deportivas en los trayectos largos, para evitar dolores de espalda.
- Por supuesto, la maquina debe estar a punto con tiempo de antelación a la salida. Si es necesario, cambia el aceite y filtro para largos trayectos, revisa luces (practica a sustituir alguna lámpara), limpia filtro de aire, observa el estado de neumáticos, documentación al día, etc. A mi me aconsejaron cambiar los neumáticos, y monté los dos nuevos antes de salir, pero después de unos 6.000 kms de viaje puedo decir que apenas se nota el desgaste, excepto el plano central si circulas por autopistas de largas rectas (como las de Francia).

- Aconsejo tener bien **planificada toda la ruta** con respecto al tiempo disponible y los kilómetros (cosa que no hicimos). Concreta el lugar de parada para pasar noche, sin apurar kilometraje y teniendo margen para posibles contratiempos. Si no tienes nada preparado, ponte una hora límite alrededor de las 20:00 o 21:00 para dejar de viajar si decides parar a dormir, porque no te será nada fácil si no tienes reserva, y mucho menos si llegas a altas horas (recuerda que en la mayor parte del extranjero, a partir de las 19:00 es difícil encontrar algo abierto). Lo suyo es trazar las paradas en lugares concretos y con las reservas hechas previamente... claro que eso no es tarea fácil.
- Imprescindible, si vas a algún evento donde se acumule mucha gente, como al mundial de motociclismo, **reservar por lo menos en los alrededores** con tiempo. Nosotros desgraciadamente no pudimos disfrutar Ámsterdam como se merece por culpa de no encontrar nada libre (ya explicare mas adelante).
- Si piensas ir de albergues, los foros recomiendan sacarte el carnet internacional de alberguista (3 €) con el que te darán una guía nacional. La verdad es que a nosotros no nos sirvió para nada porque solo sirve en albergues de una red concreta. La mayoría de albergues son privados o de diferentes federaciones.
- Asegúrate de que tienes **cobertura telefónica** en el extranjero, y que cada uno lleve un móvil ante posibles pérdidas. También **cobertura con la tarjeta de crédito**. En todo el viaje, la tarjeta fue imprescindible para todas las compras, la gasolina y para no llevar mucho dinero encima. El único dinero en metálico que debes llevar es para peajes, noches, comidas y alguna emergencia. Aquí tienes una aproximación de los gastos que tuvimos nosotros durmiendo en albergues (16-25 € noche).
 - 500 € en metálico para pagar peajes, albergues/hostales y todas las comidas de los 14 días, más los típicos regalillos.
 - Tarjeta de crédito para la gasolina. Yo gasté alrededor de 400 € aprox. en unos 5.600 kms. de todo el recorrido. (por supuesto dependerá del consumo de la moto, y de la conducción).

CONSEJO

- No termines de reparar las averías de la moto justo **la noche antes** de salir (como hicimos con la Ducatona del compañero).



INSTALANDO RELÉ DE INTERMITENCIA



INSTALANDO MANOCONTACTO DE ACEITE



utilizadas para nuestra maquina, llaves allen, de estrella, planas y algún número suelto como el 8 (para regular altura de faros por ejemplo) o el 10, el más utilizado (aunque realmente para una reparación seria no nos servirán de nada). Por supuesto hemos de llevar lo necesario **para tensar la cadena**, ya que en un viaje largo habrá que tensarla 2 o 3 veces.

- Un juego de **lámparas de repuesto y fusibles** de todos los tipos que tenga instalados la moto, y que podamos cambiar con facilidad. Algo de cable por si hay que empalmar.
- Una **navajilla o juego de navajas suiza** (como la que utilizaba macgyver en la serie).
- Por supuesto, **cinta americana** (muy recurrida) **y cinta aislante**. La primera se puede poner para proteger la pintura de arañazos en las zonas de anclaje de los pulpos elásticos o las maletas. También lo utilizamos junto con un trozo de cartón, para aislar las partes metálicas, sometidas a altas temperatura, de los tubos de escape en contacto con las alforjas. Los escapes de fibra no suele sobrecalentarse mucho.
- **Bolsas de basura** que irán muy bien para separar la ropa sucia, pero sobre todo para usar de impermeable provisional o en caso de aguacero proteger algo de ropa seca. Personalmente decidí meterlo todo en bolsas de basura incluso dentro de las alforjas. La maleta que llevaba para la ropa no era impermeable así que iba forrada dentro de una bolsa grande. (muy práctico y económico).
- Algo de cuerda fina por si hay que sujetar el equipaje (*Opcional*).
- Plástico de envolver comestibles para proteger elementos electrónicos como el GPS, etc. (*Opcional*)
- **Bote de grasa liquida** para llevar el perfecto mantenimiento de la cadena. Es preferible utilizar grasas adhesivas y cerámicas para la protección contra el agua.
- **Rollo de papel higiénico** (creo que no necesita aclaración)
- **Juego de repara pinchazos** (Muy recomendado). Existen unos para los neumáticos con recamara, en forma de spray, y otros para las más utilizadas, las sin recamara o "tubeless" que ocupan poco espacio, son sencillas pero hay que saberlas utilizar bien. Incluso traen pequeñas bombonas de aire comprimido para poder inflar las ruedas después de repararla.
- Un pequeño **botiquín** para poder atender a heridas, alergias, dolores de cabeza, intoxicaciones, quemaduras, etc. Lo básico.

- Recomiendo como opcional llevar una pantalla de repuesto para el casco que nos proteja del sol, ya que son trayectos largos y puede que nos toque de frente dificultando la visión y abrasándonos la cara durante una larga exposición.
- Es imprescindible lleva **impermeable**, mas práctico de una sola pieza. Demostrado que los trajes de cordura (no goretex¹) no son impermeables y los monos de cuero se calan.
- Una botella pequeña para llevar al menos un litro de gasolina extra no viene mal, ya que en el extranjero no son tan abundantes las gasolineras, aunque marcando un kilometraje fijo ajustado al tipo de moto (unos 180 kms. Aprox. en una sport) de forma seguridad, puedes ir repostando sin problemas. No es imprescindible.
- Tampoco está de más tener algo de aceite de motor (idéntico al que lleve) pues debemos ir controlando de vez en cuando el nivel, aunque como no vamos a ir al desierto, siempre hay posibilidad de comprarlo en una estación de servicios. Cuantas menos cosas llevemos encima mejor.
- Puedes llevar un GPS, o como hice en mi caso, un RECEPTOR de señal GPS por bluetooth para utilizarlo con el móvil. Yo lo forraba con plástico transparente para los alimentos cuando llovía. Recomiendo un mapa de todo el itinerario a recorrer en papel (cosa que nosotros no llevábamos).

El resto, es el equipaje propiamente dicho, saco de dormir, ropa de muda, algo de abrigo, zapatillas cómodas, neceser para la higiene personal, un pantalón, ropa para estar cómodo, etc.

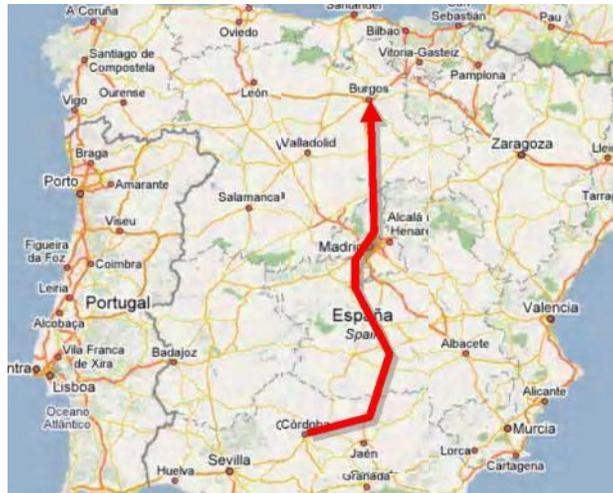
Nota: Es un buena idea tener una toma de corriente de 12v. en la moto. A mi Suzuki RF 600 R se me ocurrió equiparla con un adaptador en una guantera pequeña que tiene a la izquierda. Con una instalación bien confeccionada sacada de la instalación principal y protegida de fusible aéreo, le instalé conectores rápidos tipo RCA hembra con adaptador para cargadores estándar de coche. Es muy práctico para linternas, la carga del móvil, Gps, etc. Si dispones de adaptador similar a 12v instalado en tu maquina, puedes llevar un cargador multivoltage para lo que te pueda servir (*Opcional*).

¹ **GORE-TEX®** es el nombre con el que se conoce popularmente a un tipo de tejidos especiales de tipo membrana, ampliamente utilizados en la confección de ropa deportiva para actividades al aire libre. Su principal ventaja es el hecho de combinar una gran ligereza, una alta impermeabilidad, que protege de los efectos del agua, el viento y el frío, y una eficiente transpirabilidad que facilita la evacuación del calor corporal resultante del ejercicio físico. Estas condiciones lo convierten en un tejido ideal para ser utilizado en prendas destinadas a la práctica de deportes al aire libre y en especial a los de montaña.

Guadernisso de Ruta

Día 1 - Domingo 24-06-07

POSADAS → TOLEDO → BURGOS



Por fin llegó el primer día de viaje después de varias noches sin pegar ojo. Quedamos para salir temprano desde la gasolinera del pueblo para no tener que presenciar la típica escena de las despedidas familiares, “por favor tened cuidado, no corráis, llamad cuando lleguéis, etc...”. En la gasolinera, puntuales, a pesar de que ya me había dado tiempo a perder y recuperar los guantes cuando iba al cajero a sacar dinero (todo a última hora), hicimos la primera foto.

Yo llevaba mi **Suzuki RF 600R '95** con neumáticos puestos el día de antes, y la moto de Paco, la **Ducati 748 '98**, prácticamente la habíamos reparado la noche de antes de una pérdida de aceite y varias cosas más. Ni siquiera habíamos probado las alforjas nuevas que un par de semanas antes fuimos a comprar.

Emprendimos bajo un sol de justicia con fe ciega en nuestras máquinas con más ganas que miedo, sin saber que para empezar, íbamos con la mitad de las tareas sin hacer, como más tarde se verá.

El primer día teníamos planeado atravesar la península, así que salimos hacia Córdoba buscando la autovía de Sevilla – Madrid. En un principio tuvimos pensamientos de ir por la carretera de Cardeñas hacia Puerto Llano por la ruta de la plata, pero finalmente cogimos la A4 para no distraernos mucho.

Después de las obligadas paradas para repostar, ya nos sentíamos auténticos viajeros con todas esas maletas colgadas de nuestras motos mientras iba cambiando el acento de quienes nos hablaban.



Decidimos hacer una parada en Toledo para visitar a nuestro colega Iván y a su gente, donde llegamos a la hora del medio día. Como recuerdo intachable, el momento en que lo vimos aparecer de la lejanía pilotando una auténtica Vespa sesentera totalmente restaurada e impecable. Parecía sacado de un cómic.



Allí, en su casa, nos saciaron a cervezas mientras veíamos las carreras de Moto GP entre charlas. Después de invitarnos también a comer en un restaurante italiano, pudimos visitar gran parte de la ciudad, la puerta de Toledo, las típicas callejas del casco antiguo, las magníficas vistas desde los alrededores, una iglesia convertida en Pub con exposiciones, donde a parte de expresar el arte gráfico, se dan conciertos de todo tipo. Estuvimos también en un garito donde tomamos café y la verdad es que no nos faltó de nada.

Por desgracia, con todo lo que nos dio tiempo ha hacer, estaba llegando la hora de la despedida...A Iban desde que le contamos hacia donde íbamos, de no ser por el trabajo yo creo que se habría venido con su "Ducadona".

Tan a gusto estábamos que incluso se nos hizo tarde para continuar hacia Francia, así que tuvimos que decidir seguir para el Norte hasta que nos pillara la noche para hacer un alto.



Enlazamos de nuevo con la A-1 para recortar kilómetros en dirección Francia y solo paramos para repostar. Ya entrada la noche, en una gasolinera a la entrada de Burgos, tuvimos que plantearnos buscar un albergue en la ciudad. La verdad es que nos costó un poco encontrar un lugar para dormir (tónica de todo el viaje), ya que el albergue que figuraba en la guía de albergues nacional

no estaba disponible, por lo que nos recorrimos la ciudad en moto hasta encontrar un camping cercano donde pasamos la noche.



Motos en el camping de Burgos

En aquel camping a parte de las parcelas para autocaravanas y tiendas, había unas barracas que usaban de albergue con bastantes literas. Nos fuimos a una de ellas y cuando entramos pudimos ver que éramos los únicos inquilinos (supongo que por la mala fecha), así que esa noche dormimos como reyes.

Antes de nada fuimos al bar de la entrada a cenar algo pero, por las horas que eran, ya estaban cerrando y nos conformamos con un bocadillo. Luego nos dirigimos a hacer una completa ruta nocturna por el centro de Burgos, donde por cierto celebraban una feria. Vimos la zona de la catedral y callejamos un poco por la ciudad hasta que nos dio sueño.



Banco frente a la Catedral de Burgos.

Como anécdota y consejo, si eres del sur (zona calida), que no se te ocurra ir en moto con manga corta por Burgos por muy verano que sea, que por algo dicen eso de que "hace más frío que en Burgos". Pasamos un frío que ni te cuento.

En resumen, para ser el primer día ya recopilamos un par de consejos de "*cosas que no debes hacer*" para que las tengas en cuenta:

1. Si llevas mochila colgada a las espaldas en la moto, nunca dejes cerrada la doble cremallera en la zona superior o te costará hacer el trayecto sin la faja², y sin todo lo que se te vuela hasta que te des cuenta.
2. Si entregas el carnet en un albergue, camping, o cualquier otro sitio, no lo descuides en ningún momento. El primer día, antes de salir al extranjero, ya nos dejamos un carnet en el camping (☺ esto promete) que más tarde enviaron por correo a Posadas.

Al día siguiente, ya descansados, nos despertamos con una leve lluvia que nos hizo dudar si ponernos el chubasquero, pero como nos levantamos tarde, cuando asomó el sol entre las nubes, tuvimos claro que sería mejor optar por no usarlo, el sol aún calentaba bastante. Sin perder más tiempo, de nuevo a colocar los bártulos, y vuelta a la carretera...

² A la salida de Toledo, buscando la autovía, a Paco se le perdió la faja que llevaba dentro de la mochila, una funda para transportar el casco y por los pelos no se vuela también la documentación de la moto ☺

Día 2 - Lunes

BURGOS → ARCACHON (FRANCIA)



De Burgos, ya tarde, salimos con intención de llegar a Paris, pero se nos truncan las cosas poco más tarde.

A esta altura de la A-1, la carretera empieza a ser algo más entretenida para ir en moto, así que entre curva y curva no hicimos descanso hasta llegar a San Sebastián donde paramos a comer en un camping de carretera.



El recuerdo es alucinante porque el clima junto con los verdes paisajes y las enrevesadas carreteras de la N-1 amenizan bastante los kilómetros. Impacta también la entrada a Francia donde parece haber un salto en el tiempo, y en cuestión de pocos metros cambia el aspecto de todo. Las casas de típica construcción francesa, con ventanas sin persianas y cierres de dos hojas en madera pintada de colores vivos, casi todas con guardilla que forma el propio techo también de madera que casi llega al suelo, y un jardín en la entrada con alguna gallina suelta.

Después de la experiencia del viaje, se supone que debería aconsejar viajar por Francia solo por las largas autopistas como hicimos a la vuelta, pero nosotros decidimos ir por la nacional que enlaza con Irún, bordeando la costa. Al principio se nos hizo eterno por las largas caravanas que se forman en esa zona costera. Para que te hagas una idea, la carretera nacional es una especie de "avenida" larga, con glorieta de cruces cada 10 kms. más o menos. Aún así bajo el afán de conocer cosas nuevas, merece la pena ver el paisaje francés.

El lado malo, es que gracias a todo el tiempo que perdimos en esas carreteras hasta que enlazamos con la autopista, se nos hizo tarde para plantearnos el llegar a París. De nuevo habría que improvisar nueva parada, pero a todo eso hay que sumar que se nos ocurrió la "brillante idea" de hacer caso al TomTom y nos salimos de la autopista para repostar, ya que habíamos gastado mucho combustible en poco trayecto y el testigo de reserva nos sorprendió en un tramo donde las gasolineras se encuentran bastante alejadas unas de otras.

A partir de ahí, todo empezaría a salir no muy bien.

Los tranquilos pueblos de la costa occidental del sur de Francia son zonas residenciales de grandes chalets donde apenas hay comercios. Todo se encuentra cerrado a partir de las 19:00, y las gasolineras que me marcaba el navegador, o no existían o eran talleres con un oxidado surtidor que parecía estar abandonado. Mi maquina se quedo sin gasolina ya entrada la tarde y hubo que sacarle algo de oro liquido a la Ducati para poder seguir buscando ya con el corazón en un puño.

Además las estaciones de servicio de los centros comerciales funcionan con tarjeta a partir de esas horas, y ninguna de las tarjetas de crédito que llevábamos servía. Suerte que algún amable residente tras proponérselo, se prestó a usar su tarjeta a cambio de que de dinero en metálico.

Por si eso no era poco, como si de una maldición se tratara, mientras ya buscábamos sitio para pasar noche, la Ducatona, después de haberse sacrificado por la mía, decidió no seguir perdida por esas carreteras e inesperadamente se paró y no volvió a arrancar por mucho que le hiciéramos.

Así pues, con este panorama, y derrochando algo de fe en encontrar algo abierto, acabamos postrados ante la puerta de un hotel que resultó estar abandonado, donde como ultima oportunidad llegamos empujando a la moto (en el pueblo de Marcheprime), mientras se nos hacía de noche. Ya sin más opciones, después de haber intentado reparar la moto sin resultado, tuvimos que llamar a la asistencia cuando nos empezaba a llover. Puedo asegurar que fueron momentos para plantearnos muchas cosas esperando a que viniera el vehiculo del seguro. La verdad es que los de la mutua nos pusieron entre la espada y la pared planteándonos la repatriación de la moto y con ello el fin de nuestra aventura.

Por fin llegó el francés con el remolque y un sentido de humor algo rancio (quizá es que tampoco estábamos para chistes), y cargamos la moto. A partir

de ahí supe lo realmente perdidos que estábamos puesto que me toco seguir con la moto al coche que llevaba a Paco y la Ducati al depósito de grua, bajo una auténtica manta de agua que estaba cayendo muy de noche, y que solo me dejaba entre ver un par de luces rojas que convenía no perder de vista, sin olvidar a la velocidad que íbamos por una carretera nacional totalmente desconocida con algunos tramos en obra.

Ya en el depósito de vehículos (un concesionario Peugeot), pude volver a repostar en unos surtidores del taller pagando a precio de oro el litro.

Con la Ducati bajo techo, el francés de la asistencia cerró las puertas del taller y se fue a su casa a seguir durmiendo dejándonos en la puerta del taller para que esperáramos que nos recogiera un taxi que llevaría a Paco a un Hostal. Según nos explicó, al día siguiente se encargaría de llevar la moto al concesionario oficial de Burdeos.

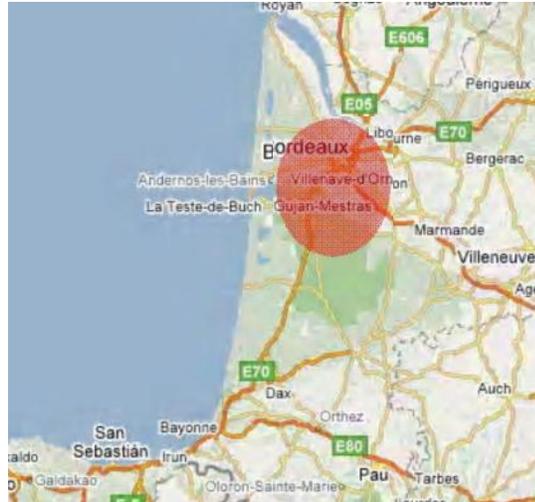
Después de un buen rato nos recogería un taxi, al que también me tocó seguir bajo la lluvia. En esta ocasión, no sé si por la guasa del conductor, que casualmente era de Cádiz, pero me llevo a 140 Kms/h en las mismas condiciones que el anterior y por zonas de glorietas hasta llegar a un Hostal de un pueblo cercano llamado Arcachon a altas horas de la madrugada donde al fin descansaríamos gracias a que convenció al del hostal para que me dejara dormir a mi también (al fin y al cabo la habitación era doble y no hubo inconvenientes).



Todo esto nos hizo pensar que estábamos bastante lejos de España y la sorpresa es que apenas nos encontrábamos a solo 50 Kms. de Burdeos. Habíamos dado vueltas al mismo punto toda la tarde. Pero bueno, para ser positivos, era la noche que mas a gusto dormiríamos de todo el viaje, después de haber pasado todo tipo de inclemencias, y además en camas gratis...

Día 3 - Martes

ARCACHON



Puesto que la noche fue de infarto, al día siguiente nos levantamos tarde para poder afrontar otro día con optimismo. ya que a lo largo del día debían decir si se podía reparar la moto.

Decidimos ir a Burdeos los dos en la Suzuki por nuestra cuenta en busca del concesionario Ducati, sin saber donde se encontraba, así que conocimos toda la periferia de Burdeos hasta dar con él. Allí en el polígono la jornada de trabajo era de 9:00-12:00 y de 14:00-19:00 así tuvimos que adaptarnos al horario y comer en un puesto ambulante de bocadillos que había en los aparcamientos y donde parece que va gran parte de los trabajadores de la zona.



Por cierto, la muchacha que nos atendió no tardó mucho en saber que no éramos franceses, ya que balbuceando un mal "francés" le pedimos un bocadillo de hamburguesas y como no nos entendíamos ni nosotros, tras preguntarnos, nos conformamos con el bocadillo de salchichas que nos puso con algunas patatas por encima (eso si, para la cerveza no hubo problema ☺)



Anécdota: buscando un bar para comer, vimos un local acristalado en forma circular que parecía estar bien, así que aparcamos la moto, y cuando nos acercamos para entrar resultó ser una tienda de mesas y sillas. (juré que no lo iba a contar).

Luego, esperamos impacientes en la puerta del taller donde nos enteramos de que aun no habían llevado la moto. El concesionario Ducati tiene una gran exposición de varias marcas pero el taller lo componen varios mecánicos en un entorno familiar. En este caso paradójicamente nuestra suerte fue no tener ni idea de francés. Eso fue clave para que nos presentaran un mecánico con el que hicimos una buena amistad. **John** se convertiría en nuestro mejor aliado (y ángel de la guarda de Paco) ya que hablaba un poco español, era un chaval muy competente y además buena gente.



La tarde la tomamos para visita el centro de Burdeos y volver antes de cerrar para ver si había noticias. La primera impresión de Burdeos es impactante ya que tranvías, vehículos y peatones se alternan para ocupar calles y cruces, lo que desconcierta a quien no esta acostumbrado a circular entre trenes que no parecen frenar ante tu presencia. Los cruces sin duda son lo peor.



Casi toda la visita la hicimos a pie, fotografiando monumentos mientras íbamos caminando por las amplias avenidas y grandes paseos peatonales de comercios...

Aquí dejo algunas de las fotos se que se hicieron en el paseo...





Cuando regresamos al Taller, aun no habrían llevado la moto hasta media hora antes de cerrar, así que antes de irnos nos dio el tiempo justo para saber que tenía un problema de carga del alternador y gracias a John, después de hablar un rato con él, se pudieron averiguar unas bobinas de alternador de segunda mano (mucho más económico) que probarían al día siguiente.

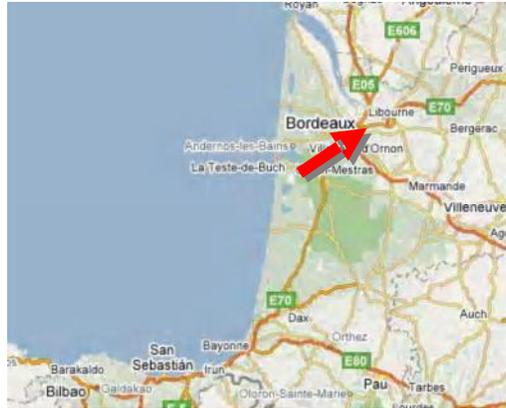
Visto lo visto, volvimos a Burdeos para retomar la visita. En la parte baja, en la zona de la orilla del río, hay un paseo grande por el que caminan residentes y turistas desde donde se puede descansar y observar el paisaje y los monumentos que se dejan ver sobre los antiguos edificios del centro. Después de cenar (por la tarde), nos dirigimos a Arcachon (a 50 kms) para pasar noche en el Hotel. Yo aproveché que aún era de día y me di una vuelta por el pueblo, donde había un gran Bingo y tiendecitas para turistas. Me dediqué poco más de una hora para visitar aquello y ver el atardecer en la playa.



Más tarde de regreso a la habitación, más animados, todavía nos quedaban ganas para salir en Arcachon a tomar algo por la noche pero después de arreglarnos, la mujer del hotel se preocupó en que no fuera así cerrando la puerta a las 23:00 y desapareciendo de la recepción – eah! hora de dormir en Francia. No nos dio ni tiempo ha echarle una foto a la bandera andaluza que colgamos en la ventana de la habitación.

Día 4 - Miércoles

ARCACHON → BURDEOS



Después de dormir más de 8 horas nos levantamos para abandonar definitivamente la habitación. La compañía nos informó de que debíamos tomar una decisión esa misma tarde porque no nos cubriría ninguna noche más de hotel y era el momento de decidir si se repatriaba la moto y a Paco, o nos quedábamos en Francia hasta que la repararan (descartando otra posible asistencia si no se arreglaba).



En la puerta del hotel, a las 11:00 de la mañana, con los chismes, maletas y mochilas de los dos, nos la ingeniamos para aprovechar el tiempo hasta la tarde. Cargamos todo en la Suzuki por donde pudimos y fuimos, como si de un bulto de maletas con ruedas se tratara, a visitar los alrededores para despejarnos y tomar una decisión importante.



Estuvimos circulando cerca de “la playa de las dunas” e hicimos unos 50 kms. por la costa viendo parajes sorprendentes entre pinares. En las carreteras había zonas delimitadas en los que debías pagar para disfrutar de la orilla de la playa, y en las zonas rurales (pequeños pueblos de costa) abundaban los embarcaderos entre las calles de arena.

A la hora de comer, después de haber recorrido buena parte de los alrededores, ya adaptados al horario francés, nos paramos en un polígono industrial cercano donde descubrimos, en la puerta de un restaurante chino, otra de las frases en francés que más mella nos dejó... la famosa “*a la volonté*”, que es como decir self-service o autoservicio en español. Fue todo un descubrimiento y allí nos pusimos las botas!!.



Ya de regreso a Archachon, habíamos decidido confirmar la finalización de la asistencia en viaje confiando que la moto se quedaría reparada esa misma tarde, así que nos enviaron un taxi a la puerta del hotel donde recogieron a Paco para llevarlo al servicio Ducati de Burdeos. Yo salí un poco más tarde de allí, posicionando nuevamente mis bártulos en su sitio.

Cuando llegué al destino, el taxi ya había llegado y con todo preparado para seguir nuestro viaje... mi sorpresa fue encontrarme a Paco algo desconcertado...pero...no podía ser, algo pasaba.

John me explicó que el problema de la moto no era lo que ellos pensaban, y que no se había podido solucionar. Desgraciadamente la pieza afectada no llegaría mínimo hasta pasada una semana y con un precio desorbitado para lo que nos habíamos concienciado. Le expliqué a John nuestro problema con la asistencia, y que estábamos desamparados sin hotel y sin perspectivas de viaje después de ese contratiempo.

Tanto se involucró el muchacho en nuestro problema que insistió en que pasáramos noche en casa de su abuela, que haría todo lo posible por ayudarnos. Por supuesto nosotros no quisimos abusar y simplemente confiamos en él para reparar la moto lo antes posible. Para pasar los días que hicieran falta no buscaríamos un albergue de Burdeos. (Sin duda este fue otro momento para meditar bastantes cosas y replantear el viaje). Por lo pronto, dejaríamos algunas maletas en el taller antes de que cerraran para no ir tan cargados, con la intención de ir al día siguiente a recogerlas.

Y dicho y hecho, nos dirigimos al primer albergue juvenil que encontramos al atardecer, después de haber recorrido buena parte del centro de Burdeos, orientados por los monolitos para turistas, nos dirigimos a un barrio cerca de la zona universitaria. En la recepción del albergue juvenil nos dieron las 2 últimas plazas que habían en una misma habitación de la segunda planta. La verdad es que fue todo muy oportuno, ya que por segundos, otras dos personas que entraban a la vez no tuvieron esa suerte y para desgracia ajena, eso era muy buena señal... Sin duda allí cambiaría nuestra suerte radicalmente.

La habitación tenía 3 literas, un escritorio y cuarto de baño completo. Nosotros escogimos las literas que había libres. Observando la habitación y a juzgar por el libro que había en la cama de enfrente nuestro/a compañero/a de habitación era español/a o al menos estudiante aunque no llegamos a conocerlo/a ya que el tiempo máximo de estancia era de dos días. En el cuarto, había una ventana que daba al exterior desde donde se veía la ciudad y podía controlar la moto aparcada en la puerta. Desde allí llamamos a nuestras familias haciendo un esfuerzo por ocultar el traspié que habíamos tenido para no preocupar a nadie.



Esa noche si que nos merecíamos salir a despejarnos un poco y así lo hicimos. Visitamos gran parte de Burdeos antes de acostarnos, incluyendo la zona más problemática y oscura del barrio viejo (donde presenciamos una brutal pelea) hasta la zona más transitada e iluminada del centro, de largos paseos y garitos nocturnos. En el centro abundaban los locales españoles para la cervecita y las tapas.



Caminamos por los bulevares y también recorrimos la orilla del río por el paseo que la tarde de antes habíamos visto. Cruzamos el puente que nos recordaba al de Córdoba para hacer algunas fotos y regresamos al albergue a dormir. La verdad es que Burdeos de noche también tiene su encanto, pero la prefiero de día.



Día 5 - Jueves

BURDEOS → LILLE



Nos despertamos tempranito, para poder desayunar en el comedor. Sito en la planta baja, era un salón común donde tomamos algo para recuperar fuerzas e hicimos tiempo a recibir la llamada del taller. El tema de las tostadas para desayunar ya no se estilaba por allí, si acaso algo de pan crudo con mermelada.

Fuimos a la zona de ordenadores y descanso pero no tardaría mucho en llamarnos del Taller diciéndonos que la moto estaba arreglada lo que nos provocó un brote de nervios increíbles.



Más tarde nos enteráramos de que John y su Jefe estuvieron echando horas extras para quitarle el alternador a la moto del Jefe y dejar la motor reparada para que pudiéramos llegar a Assen.





(- Merci --)

Agradeciendo el servicio prestado, nos despedimos de todos con un buen sabor de boca, y decidimos llegar lo más al norte de Francia posible.

Fue un día dedicado a gastar los máximos kilómetros posibles para poder llegar con tiempo a las carreras del Gran Premio de Motociclismo de Assen (Holanda) así que no nos salimos de las largas autopistas de Francia donde solo paramos en las gasolineras y polígonos para comer y repostar. Lástima que fuéramos contra reloj porque teníamos planeado hacer visita en Limoges y no fue posible.

Cuando nos cayó la noche, descubrimos la ciudad de Lille, en el extremo norte cerca de los límites con Bélgica. La impresión de adentrarnos de nuevo en una ciudad grande nos impacto un poco, ya que después de haber recorrido tantos kilómetros en un solo sentido la carretera empezaban a bifurcarse en cientos de avenidas y calles por donde debíamos decidir empezar a buscar un lugar donde dormir. Tuvimos suerte y aparecimos en un lugar de fácil localización como es la principal estación de ferrocarriles, que se encuentra junto a otra estación de la ciudad. Paco se quedó en los aparcamientos vigilando las motos mientras yo me acercaba a preguntar a la gente del interior de la estación por un albergue que se encontraba cerca de la avenida París (según teníamos apuntado en un arrugado papel). Desde luego, la gente con la que hablé se mostró muy servicial y amable, y se esforzaron sin duda en explicarme en un extraño inglés-francés el recorrido que teníamos que hacer. Puesto que había mucho tráfico, nos quedamos muy cerca de la avenida, pero no conseguimos divisarla así que preguntamos a un motorista que se prestó a ayudarnos por si mismo al vernos desorientados.

Yo le pregunté por la "rue du Paris" en un patético francés y el motorista sin dudar y con la mejor de las intenciones nos dijo que le siguiéramos que él nos llevaría. Mi sorpresa fue que, sabiendo que nos encontrábamos cerca, empezamos a alejarnos por largas avenidas y callejuelas durante bastante rato. La confusión fue más que clara cuando el chaval de la moto nos señaló un cartel de la autopista a París ya a las afueras de la ciudad. Suerte que pudimos aclararlo y el simpático francés nos retornó prácticamente a una calle aledaña a donde le habíamos preguntado en un principio después de mostrarnos los encantos de la ciudad. Personalmente me pareció impresionante. En el trayecto pasamos por el concesionario Ducati de Lille y no pudimos evitar hacer el chiste fácil. También hubo un momento que pasamos por los barrios más desfavorecidos de la ciudad, similares al barrio americano de brookling compuestos de largas calles y pequeños edificios plagados de locales tipo kebab con basantes residentes de raza negra agrupados en las puertas viéndonos pasar.

Finalmente la ruta sin duda mereció la pena, y más aun cuando comprobamos que el albergue existía, estaba abierto, y con plazas de sobra. Allí aparcamos las motos en la puerta y nos acomodamos en la segunda planta, en una habitación completa para nosotros.



El albergue tenía pinta de haber sido un colegio o algo similar, largos pasillos, habitaciones amplias de grandes ventanales y servicios compartidos al final de los pasillos. Había muy poca gente pasando la noche y apenas se escuchaba a nadie. Solo de vez en cuando se oían grupos de chicas cuchicheando que debían dormir cerca de nuestro cuarto. Después de asearnos, antes de dormir, aproveché para visitar un poco los alrededores del albergue y regresar pronto para descansar, que buena falta nos hacía para el día siguiente...



CONTINUARÁ...

*F. C. P. - 2007
necroma@wanadoo.es*