Adventura 2010

BARCELONA-MÓNACO-BARCELONA, UN PERFECTO FIN DE SEMANA PARA UNA GTR 1400

Apuesta segura

La ruleta francesa tiene 36 casillas, la mitad roja y la otra mitad negra. La probabilidad de ganar un pleno apostando a un solo número es de 1 de cada 37 veces. Yo no estaba dispuesto a arriesgar tanto: un viaje de más de 1.700 kilómetros a Mónaco y la Costa Azul con la Kawasaki GTR 1400 era una apuesta segura. Llamadme conservador, pero es que prefiero siempre apostar a ganar.

FOTOS: SERGIO MORCHÓN

SERGIO MORCHÓN

Hace unas semanas os mostramos una escapada de fin de semana hasta Biarritz, en la costa cantábrica francesa, a lomos de una Z1000. En ese caso se trataba de un viaje relámpago realizado con un modelo inicialmente no diseñado para las largas rutas, por ser una naked de corte muy deportivo, pero aun y así vimos que cualquier moto puede llevarnos al fin del mundo si su piloto y máquina se compenetran. Para desplazarnos hacia la Costa Azul, en esta ocasión escogimos un modelo mucho más adaptado a las largas distancias, uno de los mejores del mercado para ello: la Kawasaki GTR 1400. Muchísimo confort, una gran protección aerodinámica y una generosa autonomía. Características casi opuestas a las de la Z, ¿sería una moto menos divertida a la hora de disfrutar del asfalto y su entorno que la rabiosa Z1000? Cargo sus maletas, conecto el GPS, ajusto sus suspensiones, y lo veremos.

En marcha

Salir de Barcelona en uno de los inicios de fin de semana de verano, en pleno fervor de las temidas operaciones salida tiene algunos inconvenientes: caravanas kilométricas y un sol de justicia, que afortunadamente iban disipándose conforme transcurrían los minutos. En un primer momento pensé que el volumen de la GTR sería un lastre

Los Gorges du Daluix, con sus montañas de roca rojiza horadadas por innumerables túneles.

Bella estampa de terraza en la villa, famosa por ser la cuna de los perfumes.

Un museo de la moto pequeño y coqueto: 75 máquinas por ver, con entrada libre.

importante de cara a evolucionar entre el laberinto de coches que se dirigía hacia las playas de la Costa Brava, pero no fue así.
La agilidad -relativa, estamos hablando de una gran turismo- de la moto y su elástico motor, con una respuesta en bajos extasiante, facilitaron la tarea en gran medida.
Hasta el precioso pueblo de Colliure, primer enclave francés de la costa, fueron dos horas deliciosas, tomando contacto con la moto, con su motor lleno de par y con su maravillosa cúpula variable, que permite hacer cruceros de vértigo sin despeinarse, literalmente. Llegar al pueblo costero en la hora azul, con sus calles animadas y su pequeña cala amurallada, pusieron el broche de oro a la jornada. Una crêpe (que aquí llaman galette) de bacon y mozzarella a orillas del mar, observando pasar los minutos en el reloj de la torre, sirvieron para reponer las pocas fuerzas gastadas hasta el momento.
El sábado fue el día fuerte. Los más de 700 kilómetros programados comenzaban con 350 de autopistas francesas, donde los conductores están mucho más acostumbrados que nosotros a conducir por la derecha. Como ya pude comprobar con la Kawasaki Z1000 tras cruzar los Pirineos, los franceses que se ponen al volante tienen un gran respeto por los motoristas y no dudan en dejarte sitio para que se les adelante con facilidad y seguridad en cuanto es posible. En este tramo de la ruta nos acabamos juntando con dos BMW R 1200 GS Adventure, una francesa y otra con matrícula británica, como si fuera el comienzo de un chiste malo: *"Van un francés, un inglés y un español..."*. Y es que era de chiste ver la sombrilla a rayas amarillas y blancas que portaba el inglés entre sus maletas.

Mucho calor

A un buen ritmo, cobijados tras la enorme protección frente al viento de la Kawasaki, fueron transcurriendo cómodamente los kilómetros. El calor apretaba, y el ir vestido de romano por completo -siempre aconsejable, aún para ir a la playa- no favorecía la refrigeración en absoluto. Perpignan, Narbonne, Nîmes, Arles, Aix-en-Provence iban quedando atrás mientras la GTR 1400 ronroneaba plácidamente a medio régimen en marchas largas. La temperatura seguía aumentando, ya a más de 32° C, y el traje y la pantalla no dejaban pasar ni una brizna de aire, por otro lado excesivamente caliente como para refrescar. Varias paradas para repostar (a pesar de presentar una autonomía que supera claramente los 300 kilómetros por depósito, la moto es tan confortable que se agota antes la gasolina que su pasaje), y finalmente salimos de la autopista en busca de las carreteras más extasiantes de la Provenza francesa.
Las de las Gorges du Verdon fueron las primeras curvas que aparecieron en el camino. Buen asfalto, sobre el que fui enlazando curvas poco a poco. Muchísimos moteros aparecieron por todos lados, pero sin locuras: parece que todos hemos venido a bailar con las curvas, y

Mónaco de noche: la oscuridad no consigue ocultar la dificultad que entraña Loewes para trazarla en un F-1.

Entrevaux merece ser visitado por cualquier motero que discurra cerca de allí.

Llegas a Mónaco y no puedes evitar la tentación: hay que dar alguna que otra vuelta con la GTR al trazado de Fórmula 1. Hay puntos estrechos hasta como para pasarlos en moto...

no a pelearnos con ellas. A plena carga y con pasajero, el sistema K-ACT de freno coactivo hace que detener esa cantidad de kilos es casi un juego de niños. Además, apurar frenadas nunca me ha parecido tan fácil sabiendo que tienes toda la electrónica de los sistemas de seguridad activa (ABS incluido) protegiéndote. Si tienes salvavidas, nadas más lejos, así que si toda esa electrónica está para ayudarte, aprovechas más los recursos de los que dispones…

El asfalto empeora

Seguimos hasta Castellane y posteriormente hacia Entrevaux, pueblo de imprescindible visita para los ruteros que visiten la zona (además cuenta con un pequeño museo de la moto). El asfalto en bastante mal estado y las curvas reviradas que vinieron a continuación me hicieron trabajar algo más. Y es que los ajustes escogidos para las suspensiones, que endurecí algo antes de salir por el peso (viajo con pasajero y maletas cargadas), ahora pasaban factura. En aquel momento no pensé en ablandarlas ligeramente desde el cómodo pomo que aparece por un lateral de la moto. En esas circunstancias, el término negociar la curva adquiere su máxima expresión: realmente es una negociación a tres bandas: la moto, la curva y el piloto. Afortunadamente la GTR y nosotros ganamos en todas las curvas, porque nos metimos en un tramo que habría sido mejor llevar la Z1000 de hacía unas semanas, o mucho mejor una Versys. Un tal Murphy decía que las cosas siempre pueden empeorar, y casi siempre tiene algo de razón: las carreteras reviradas y con mal asfalto se tornaron casi impracticables, repletas de gravilla y socavones durante algunas decenas de kilómetros. En estas circunstancias, el control de tracción KTRC y el ABS de la Kawasaki GTR 1400 fueron los auténticos protagonistas y acabaron dándole una buena lección al señor Murphy.
Espectaculares las Gorges du Daluis: piedra rojiza, alucinantes acantilados y paisajes que hacían que disfrutar de la carretera fuese de lo menos importante (y eso que el tramo es de los que de verdad se disfruta). Desdoblamientos imposibles, donde un carril se introduce en un lúgubre y estrecho túnel mientras que el otro juega a entrelazarse con el acantilado, en equilibrio con los cortantes que cortan hasta el hipo, mientras el sol baña las rocas con la cálida luz del atardecer. Todo es tan idílico que, pese a los 300 kilómetros de curvas ininterrumpidas, sumados a los 350 de autopista, un día aparentemente durísimo resulta ser de lo más agradable. Y en parte se lo debo a la GTR, que minimiza de manera increíble las distancias, que solamente se notan en el cuentakilómetros. Un rato más y llegaremos a la Costa Azul, donde el lujo nos deslumbraría.

Con mucho glamour

Cenar en una terraza que una vez al año se convierte en un box de uno de los circuitos

Colliure de noche es de una espectacular belleza, y de una calma sorprendente.

más famosos del mundo es algo que solamente se puede hacer en Mónaco. Dar unas cuantas vueltas a su circuito urbano, disfrutando del frescor nocturno, es el penúltimo placer del día, aunque no seas amante de la Fórmula 1. Las curvas de Santa Devota, el Casino, Loewe, el mismísimo túnel o la Rascasse van cayendo una tras otra. A la tercera vuelta, aún esperando una indicación en la pizarra desde los boxes, intento parar en la puerta del casino para inmortalizar el viaje, pero la caravana de los Ferrari, Porsche o Bentley de los que descienden vertiginosos tacones, minúsculas minifaldas y grandes calvas con pantalones de lino y carteras repletas me impiden aparcar la Kawasaki. Así que decido parar en otro lugar mítico, la curva más lenta de toda la Fórmula 1, que continúa con sus pianos que han vivido y sentido más de 1.000 batallas. Desde detrás

La GTR descansa frente al auditorio de Cannes.

La GTR se mueve con soltura por muy revirado que sea el tramo. Uno de ellos, el de las Gorges du Daluis, es uno de los puntos más bellos de la ruta antes de alcanzar la Costa Azul

de la GTR contemplo la curva, su estrechez y desnivel entre la entrada y la salida, y no dejo de sorprenderme pensando en que por allá puedan pasar más de veinte monoplazas casi al mismo tiempo…

El domingo era el día de regreso. Visita relámpago a Cannes y su auditorio, cuya alfombra roja han recorrido cientos de glamorosos actores y actrices de Hollywood. Y a pocos kilómetros Grasse, la cuna mundial del perfume. Esperaba encontrar en sus alrededores campos repletos de flores multicolores, pero si vais a visitarla no los busquéis: no están allí; sí encontraréis callejuelas estrechas formadas por casas que casi se besan, y sobre todo museos y tiendas de todos los perfumes imaginables.

La vía rápida

Y después... autopista directa hacia Barcelona. Los 800 kilómetros totales del día anterior (y los 200 del viernes) no pesan en absoluto. La posición de la GTR es muy relajada y permite grandes distancias sin problemas, aunque acostumbrado como estoy a los largos viajes en motos de tipo trail preferiría un manillar algo más elevado, será que estoy mayor... Pero su mullido asiento, con la firmeza justa, no lo cambio por nada. ¡Ni la pantalla, claro!

En algunos momentos decido activar el modo ECO, que baja ligeramente las prestaciones y notablemente el consumo a base de indicarnos que estamos practicando una conducción más amable con el acelerador. No hay problema en ello: hay potencia más que suficiente como para que no se note en exceso, y de ese modo la autonomía crece. Es ideal si vamos a realizar trayectos por vías rápidas, donde se pueden mantener aperturas constantes de acelerador. Ideal, porque las gasolineras de las autopistas francesas están en general algo más alejadas entre ellas que en nuestro país, por lo que en algún repostaje tuve que apurar algo más de la cuenta, pero siempre sin mayores problemas. La suerte sigue de mi lado. Por lo demás, nada que decir en cuanto a este trayecto de vuelta: las autopistas son kilómetros, peajes, repostajes. Monotonía, pero que en una moto de este tipo es mucho menos grave que en otras menos adecuadas, especialmente si se aprovechan las conexiones de corriente que posee para conectar dispositivos Bluetooth sincronizados con nuestros intercomunicadores y escuchar así música durante la marcha. Bendita tecnología.

Verano duro

Calor... Ha sido uno de los fines de semana de más calor de todo el verano. A la altura de Montpelllier cayó algo de agua proveniente de la tormenta que llevaba tiempo acechando desde el horizonte. Se agradeció el olor a tierra mojada y la leve disminución de la temperatura, que por otra parte fue solamente momentánea. Ya de noche y en España, quedaba el último escollo que salvar. La impresionante caravana que se formó a 60 kilómetros de Barcelona, por otra parte previsible en las noches de domingo veraniegas. Nuevamente el volumen de la Kawasaki quedó minimizado por una más que sorprendente agilidad para pasar entre coches, como si fuera un gran luchador de sumo bailando grácilmente una pieza de Tchaikovsky. Sus anchos retrovisores sirven de referencia: si ellos pasan, las maletas también pasarán sin problemas. Y así llegamos hasta el final de la aventura, cansados pero satisfechos de haber compartido un fin de semana con una rutera de verdad. A modo de epílogo, os diremos que han sido 1.730 kilómetros en dos días y medio, que no pesaron en absoluto a la hora de madrugar el lunes para ir al trabajo. Ni cansancio excesivo, ni agujetas. ¡Genial! Bajo al parking y la veo allí: la GTR me espera para otra aventura diaria. Y es que con ella aposté a ganar... ¡y acerté!

EL RECORRIDO