

# 75..¿ILUSION PARA RECORRER 8000 KM.



## LA OPERACION CRONO 75 YA ESTA EN MARCHA

En el momento de escribir estas líneas, Esteban Soler, Luis Cantó y Eduardo Rubio deben estar, billete en mano, esperando en la pasarela del barco que los ha de conducir a Mallorca, inicio de la Operación Crono 75.

Cuando Claudio Boet realizó el ensayo de esta nueva máquina de la firma de Esplugas, nos decía admirado: «... es la primera 74 con la que se puede hacer carretera, de verdad...». Aquella fue una opinión recogida a lo largo de muchos kilómetros de estar en contacto con la Crono 75, pero 1.000 kilómetros, aunque suficientes para dar una opinión sobre un modelo, nunca serán concluyentes. Hacía falta algo más, una prueba exhaustiva, con tiempo, soportando toda clase de condiciones, lluvia, frío, calor, etc. etc. El demostrar el auténtico valor de esta «Crono» tenía que ser algo más que unas simples palabras recogidas en un catálogo, tenía que ser algo definitivo, palpable y, en definitiva, una larga prueba sobre asfalto.

pable y, en definitiva, una larga prueba sobre asfalto.

¿Una Crono es capaz de dar la vuelta a España? Si, fue la contestación de Montesa, y el reto dejó de flotar en el aire para llegar al papel impreso.

Ahora, en el momento en que escribo estas líneas, ya no queda tiempo para volver atrás, la chispa de la bujía ya ha encendido el motor, y los tres motoristas ya están lanzados.

El reto no es sencillo. 8.000 kilómetros, recorriendo 48 provincias españolas en 49 etapas, y lo más importante, sobre unas máquinas de 75 cc. iguales a las que podéis adquirir en cualquier tienda, es decir, máquinas recién salidas de la cadena de montaje, y que no han sufrido ninguna modificación (lo contrario sería falsear un producto cara al cliente). Muchos de vosotros os lo pensaréis mucho a la hora de realizar un viaje así «... bueno sobre una BMW o una Kawa, posiblemente sí...» serían muchas de las contestaciones «ahora, con una 74 cc. es imposible».

Aquí reside la importancia de esta «vuelta a España», demostrar que con una máquina de pequeña cilindrada se puede viajar, demostrar que no hace falta esperar a la lotería

*Cantó, Soler y Eduardo Rubio «mirando atrás sin ira» Notad que la numeración de las matriculas es correlativa. La ayuda de Mototécnica para esta Operación Crono 75 se ha traducido en equipos de cuero, guantes, botas, cascos, etc. etc. En fin, todo el equipo necesario para el motorista*

*Nuestros tres expedicionarios con algunos de los principales responsables de Montesa*

de Navidad para lograr un vehículo capaz de llevarnos por la carretera. El motard «A-1» ya tendrá la posibilidad de salir a las concentraciones, con la garantía de que no se quedará «tirado». Este es el reto que Montesa ha aceptado, y lo que es más importante, sin dudarlo ni un momento.

Os voy a narrar brevemente el «funcionamiento» de este proyecto. Tres máquinas con tres pilotos, más un automóvil de mantenimiento.





Los pilotos han sido inicialmente: Esteban Soler, experto técnico y probador de la firma de Esplugas, que realizará todo el recorrido. Luis Cantó, uno de los «fieras» del departamento técnico de Montesa. Este será relevado por un motorista local de cada una de las etapas, y por último, nuestro Eduardo Rubio. Eduardo se apeará en Jerez, para ser relevado por alguno de nosotros.

Durante la marcha, los motoristas de la «Operación Crono 75» se detendrán en cada una de las poblaciones



«Todos para uno, y uno para todos»  
Al menos es lo que parece

donde haya Motoclub o núcleo de aficionados al motor.

El recorrido de esta «Operación» es de un mes y medio, durante el cual las pequeñas Crono 75 estarán funcionando ininterrumpidamente, demostrando lo que pueden dar de sí.

La salida ya ha sido dada y nadie se puede volver atrás.

¿Podrá una pequeña moto de 75 cc. afrontar el esfuerzo de 8.000 kilómetros seguidos? Continuará semanalmente.

Santi RO

# MENORCA-MALLORCA-IBIZA

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motosclasicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



## Como ver tres islas en moto



El barco se mueve como un loco. Estoy metido en la cama del pequeño camarote del «Ciudad de Barcelona» que nos traslada de Barcelona a Menorca. Hace pocas horas que ha empezado la «Operación Crono» para nosotros tres, y después de cenar brevemente intento dormir, acunado por los «meneos de un barco».

Los primeros recuerdos que me vienen a la cabeza, de esta recién empezada «Operación» son más que divertidos. Nada más salir de la fábrica. Esteban Luis y yo, con

*Otra foto obligada. Las tres «Cronos», los esforzados motoristas y como marco la catedral de Mallorca*

las tres motos relucientes, equipados en plan «Honda Gold Wing» y lanzados hacia el puerto nos hemos perdido ya dentro de la ciudad. Luis se ha ido por un sitio. Esteban y yo, después de ir por la Gran Vía hemos aterrizado en Plaza Cataluña y allí, ¡oh sorpresa!, nos hemos encontrado con la desagradable imagen de los «grises» en pie de guerra.

Hemos bajado a «ritmo de crono» por las Ramblas, esperando las «pelotas de goma» sobre los «Nava 2», pero no pasó nada. Ya juntos los tres otra vez, y al pie de la escalerilla uno de los empleados

la compañía naviera nos contaba muy contento cómo la semana pasada el barco tuvo un retraso de ocho horas a causa de un temporal que casi los hundió, etc. etc., pero hemos subido al barco y sin temporal, trato de dormirme. Y lo consigo después de ver en la «tele» un programa de como la gente se mata en coche». ¿Por qué no se irá más en moto? ¿no?

Una mano golpea la puerta del camarote nos indica que llegamos a Menorca, primera singlatura del viaje. Nos equipamos «de buque». El pasaje del barco nos mira medio alucinado, medio convencido de que se está rodando a bordo una segunda versión de «La guerra de las galaxias» (en plan marino).

Hace sol. El barco se va arrojando lentamente al muelle, después de costear la isla de Menorca. Qué bonita resulta a esta hora en la que el sol se está levantando. En el muelle, tenemos ya a los primeros amigos que nos reciben. Benito Reynes agente de Montesa en Mahón acompañado de algunos aficionados, presidente del Moto Club, etc.

El muelle entero rodea a las tres «Cronos» cuando salen de la inmensa «barriga» del buque, relucientes, cargadas con sus bolsas de viaje, y con sus tres matriculas correlativas. [Es la «Operación»].

Primer contacto gastronómico con la isla, una ensaimada (típico del lugar), mientras yo me tomo un «sobito de vitaminas» que mi ami-

Pino» fue delicioso y las tres horas pasaron sin complicación alguna, pese a que según los nativos nueve de cada diez viajes son movidos, terribles e inolvidables. Afortunadamente, Esteban y yo nos habíamos tomado media «farmacia» contra el mareo y no pasó nada. En Mallorca, a nuestra llegada a Alcudia, nos esperaban ya los acontecimientos...

La Prensa local levaba varios días ya, dedicando amplios espacios de sus páginas a la «Operación», por ello, no era extraño que gran cantidad de gente nos esperara en el puerto a nuestra llegada. Incluida una bella fotografía local, del periódico «Diario de Mallorca» que nos hizo varias fotos cuando bajábamos, cogíamos las motos, etc. etc.

Un hombre que a lo largo de los dos días que hemos estado en la isla ha sido nuestra «sombra», cicerone, amigo y muchas cosas más, se nos presentaba en el mismo muelle, el señor Sánchez de la agencia Montesa. Este hombre, uno de los pioneros del motorismo en la isla y en la actualidad una de las personas que se mueve más por la moto. Sus primeras palabras fueron explícitas: «Estáis en vuestra casa...»

¡Caray si lo estábamos! De

preguntas sobre las motos y a ducharse. De nuevo Esteban fue afectado en la maniobra. Un mal cálculo en la mezcla de los grifos de agua fría caliente estuvo a punto de «asarlo» en una bañera... pero no pasó nada y los tres juntos acompañados de Francisco Sánchez marchábamos de nuevo a «hacer turismo». El lugar, esta vez, no podía ser más pintoresca para nosotros dentro de la turística isla de Mallorca.

Un viejo millonario holandés había comprado un gran castillo, «Son Termes», y lo había convertido en una auténtica fortaleza medieval. Dentro del mismo, el Conde Mal que así se llama el holandés, salía ataviado junto a su esposa de la época y tras un increíble «show» de presentación se pasa a una larga sala donde caben mil personas en filas muy largas y se organiza un banquete medieval donde la sopa se toma sin cuchara, el pollo se come con las manos y las doncellas mallorquinas te sirven sin cesar vino. En medio del inmenso salón se celebran, mientras, combates de caballeros «a muerte», montados en caballos, con lanzas, espadas, etc. etc. Hay trovadores que cantan, bailarines y el conde que preside la cena perdona la vida a algún vencido

necesaria la presencia de una pareja de motoristas para escoltarlos y cortar el tráfico. Lamentablemente se le dijo que no y los tres «cronos man» nos quedamos con las ganas de sentir la sensación por un día de «ser el presidente Suárez»...

¿Qué se siente sobre una moto de estas características y de viaje...? Bueno, mi única experiencia en viaje largo fue uno que hice en Triumph 750 a Dinamarca. El «salto» de recorrido y moto, sobre todo, es grande. Por eso cuando iba sobre la moto camino de Manacor iba observando las reacciones de la Montesa.

El asiento resultaba cómodo, más de lo que yo esperaba al verlo a simple vista. La posición más que acertada para el viaje turístico ya que ninguna parte del cuerpo va forzada. En cuanto al funcionamiento de los mandos todo es suavidad. Ninguna vibración en las piernas y sólo a un determinado régimen de vueltas unas muy ligeras en las manos que enseguida desaparecen. Todo, hasta el momento, magnífico, aunque quizás sea pronto para hablar aun del resultado de las tres máquinas.

Vimos Manacor el país de las perlas Majórica y de la bisutería. Previamente habíamos parado a almorzar la típica sobrasada, con aceitunas y vino en «Can Dimoni», sitio muy típico. Luis Canto, fue el único «machote» capaz de comerse una guindilla superpicante a la que Esteban y yo dimos un breve mordisco y tuvimos picante dentro del «Navá 2» toda la mañana. De Manacor a las «Cuevas del Drac», famosas en el mundo por sus estalagmitas y estalactitas. Pero no pudimos entrar a verla por dos minutos de retraso en la llegada ocasionados por la «fundida del electrodo» de la bujía de mi moto. Un fallo de fabricación de la misma ya que una vez cambiada ésta no volvió a dar problema alguno la moto.

Primeras curvas del viaje desde Manacor a Muro pasando por Santa Margarita (lugar al que Luis Aguilé dedico su popular canción, según me explicaron). Teníamos ganas de hacer curvas y con las motos a 70.80 por hora nos «damos una pequeña picada» dejando atrás al coche de nuestros acompañantes.

En Muro, comida con los chicos del Moto Club Ampurias. Juan Carrió y Martín Poquet, junto a otros simpáticos miembros del Club nos llevan previamente a unos terrenos recién adquiridos en las afueras del pueblo donde quieren montar un circuito de cross. El lugar es magnífico y sin duda se puede hacer un bello trazado. Todos lo vemos, se comenta y se hacen algunos apuntes sobre el posible recorrido que ha de tener. Quedamos empleados a venir de nuevo dentro de unos meses para ver los terrenos una vez «limpios» de maleza.

La comida es aquí de nuevo en compañía de gran número de aficionados. Esta vez «cae» un «arroz brut» (arroz, que es con carnes y demás). Al salir de comer, para marchar hacia Formentor, tenemos la primera nota desagradable del viaje. Unos gamberros, por llamarlos de alguna manera, han robado los cuenta kilómetros y cuenta vueltas de las motos. Alguien los ha visto y sabe dónde están. Rápidamente se organiza la «Operación de Castigo».

Las tres «Cronos» y sus jinetes,

Última etapa en este recorrido. Ibiza frente a nosotros. Sólo faltaban flores, pintura «histórica» y abalorios para ponerlas a tono con el ambiente a que se iban a enfrentar



momento a los pocos minutos y rodeados de una docena de aficionados, presidente del Moto Club Ampurias, etc. etc., nos «cepillábamos» el primer «arroz de peix» (especie de paella-sopa de pescado exquisito y típico) que nos ponía los estómagos a punto de «gripar». Esteban Soler empezaba a estudiar seriamente la posibilidad de que le mandaran de Barcelona otro mono de cuero más grande cuando le pusieron delante de «segundo» un gran plato de pescado, gambas, etc. etc.

Ya oscureciendo íbamos a tomar café a la Bahía de Pollensa. Bonita de noche tanto como de día. Las cronos seguían siendo la admiración de la gente que nos veía circular juntos hacia Palma, ya de noche, y perfectamente equipados. La temperatura era agradable y nos permitía rodar rápidos (70 u 80 por hora) sin tener frío.

Nuestra llegada al hotel levantaba de nuevo expectación ya que los periódicos locales habían puesto en «alerta» a todos. Saludos,

entre los aplausos de «mil turistas teutones» totalmente «cocidos» por el vino español.

Para nosotros terminó pronto la fiesta ya que el conde, tras fotografiarse con los tres miembros de la «Operación Crono» y preguntarnos algunos detalles del viaje, se retiró a sus aposentos al igual que nosotros. Sueño ininterrumpido hasta las ocho de la mañana del domingo.

La prensa de Palma, publicaba fotos de nuestra llegada junto a amplios comentarios de nuestro viaje. Esto lo veíamos mientras caía otra «ensaimada».

Las motos rugían de nuevo por las calles de Palma. Visita al castillo de Bellver, el puerto, la catedral y los lugares típicos de la ciudad. Un guardia se pasa rato y rato mirando las motos. Nos pregunta por ellas y se queda perplejo cuando se enteró de nuestro «paseo por España». Una anécdota divertida el jefe de Tráfico de la isla, enterado por la prensa de la llegada de la Operación había llamado a la Agencia Montesa para saber si era

La entrada al puerto de Mahón. Aquí empezaban nuestras tribulaciones, tras una larga noche en el barco, «atiborrados» de productos anti-mareos. No os puedo negar que la emoción nos embarga a todos

go Ramón Burés me recomendó mucho para ir en moto. Esteban y Luis se ríen de mi «medida» y me dicen que si estoy tan fuerte podré hacer alguna etapa con la moto a estas.

Y las tres motos se ponen en marcha, a la primera patada y suavemente. Esto me gusta y por fin nos lanzamos a la carretera. A cubrir esos 8.000 kilómetros que nos separan de Barcelona, allá por el 15 de diciembre. Los 44 kilómetros que hicimos para cruzar la isla de Mahón a Ciudadela fueron una auténtica «fiesta de a moto». Pese a ser las ocho de la mañana una gran cantidad de motoristas locales, con todo tipo de motos nos acompañaron.

En los pueblos, no faltaron miradas atónitas, caras de sorpresa y saludos. Un alto en el camino para ver la «Naveta de Tudons» la construcción más antigua de toda Europa en piedra que se remonta a muchos años antes de Cristo. Fotos y acción.

Nuestra escala en esta isla fue breve. Si llegamos a las ocho de la mañana, nos íbamos a las doce del mediodía, pero las cortas distancias y la amabilidad local nos permitió ver lo típico y bonito y dejar al mismo tiempo constancia del paso de las tres pequeñas «Cronos». Uno de los marineros que en el puerto de Ciudadela cargaba la moto en el barco para llevarnos a Mallorca no se podía creer que diéramos la vuelta a España en tan pocos «centímetros». Otro nos la quería cambiar por su vieja moto y todos miraban y remiraban a las «Cronos» y sus espectaculares pilotos.

El viaje en el «Santa María del



Desde luego podemos decir, al contemplar la instantánea, que las *Crono* han viajado por tierra, mar y aire

Llegan a una «Boite» acompañados de los disgustados miembros del Club Ampurias y de otros vecinos, indignados de lo sucedido con el robo a los «chavales de la Operación». El contacto con los «gangsters» y la posterior devolución de lo sustraído fue más digno de una película del Oeste que de SOLO MOTO. La cuestión es que sin sangre (por poco...) y con contavuelitas y demás volvemos ya de noche hacia Palma.

Es domingo y hay mucho tráfico. En el cruce de una carretera un gran accidente. El tráfico cada vez más denso y las «Crono 75» hacen su mejor golpe publicitario hasta el momento ya que todos los coches repletos de gente y deteni-

Una foto obligada: La Naveta dels Tudons. Miles de años separan la mecánica de estas pequeñas máquinas de hierro frente a la serenidad de las grises piedras de la Naveta

dos en el asfalto ven cómo tres motos rojas y diminutas siguen avanzando tranquilamente entre ellos hacia la ciudad. Algun niño le dice a su papá que quiere una. Y el padre, que por la mañana ha leído en el periódico «lo de la Operación», piensa que «estarán locos pero hoy llegan a casa antes que yo...!».

El lunes, nos depara una sorpresa: hay huelga de portuarios y nuestras motos no pueden ser cargadas en el barco que las llevará a Ibiza. «Quizás a las cuatro de la tarde —nos dice el encargado— se pueda». Mientras, los huelguistas

se miran las motos y piensan que con su «paro» no habrá billetes para comprarse una, digo yo, ¡claro!

Aprovechamos el día para ir acompañados por Santi Cobas, el agente oficial de la marca, ausente

cha» y bares del puerto y posteriormente, ya de día, a ver la catedral, murallas, casco viejo de la ciudad, algunas de las calas típicas y se acabó ya que el tiempo era corto y el barco para Alicante no espera.



El castillo medieval, y las tres «cabalgaduras» reposando a su entrada

de la isla los primeros días y que acaba de llegar, visitar Sóller, su puerto, Valldemosa, un convento de frailes, la casa de Chopin, etc., etc. Por fin a las cuatro nos cargan las motos en el barco... y a ¡Ibiza!

Gracias a todos los amigos de Mallorca. Esta etapa, para nosotros, será sin duda de las más difíciles de olvidar.

Caer por Ibiza es como caer en otro planeta. Y esto que la temporada se acabó. Si en el resto de las islas «habíamos fascinado aun al personal» con nuestras motos y atuendos a la moda, en Ibiza es muy difícil competir por las calles con los «Travolta», «Ramoncines», «melenas» y demás sucedáneos.

Por eso en Ibiza, desde nuestra llegada a las nueve de la noche hasta nuestra partida a las doce del mediodía sólo pudimos dedicarnos a una cosa: integrarnos en el ambiente.

Hubiese sido muy oportuno teñir de violeta los neumáticos, poner el chasis llenos de flores y darle al manillar el discreto encanto de un collar de «vértebras de tiburón». Pero como eso era muy difícil nos lanzamos inicialmente al «Ibiza nuit», con sus whiskys, «Pa-

Angel, el propietario de «Moto Moto», el servicio oficial Montesa en la isla nos acompañó en todas nuestras correrías nocturnas y diurnas y una vez más pudimos comprobar las atenciones que la prensa local dedicaba al viaje y cómo los aficionados acudieron a «Moto Moto» para ver y probar nuestras motos.

Tener que abandonar la isla es siempre triste pero la «Operación» es larga y nos vamos hacia Alicante. ¡Ah! se me olvidaba. Estuvimos buscando un par de «buenas gallinas» alemanas de las que se estilan por aquí para hacer la foto, casi obligada en la isla, de el «desnudo con moto». Pero no hubo suerte. El frío desmoraliza a la alemana más «liberal» y las que aun quedan por las calas van en tejados y jersey de «pura lana virgen» (la lana, ¡claro!).

Mis disculpas a los grandes aficionados de la isla a los que no pude saludar siquiera. Julián Verdura, a Santi y Miquelot. A Buñi, a los hermanos Ramón, a Andy, etc., etc.

# OPERACION CRONO 75" (cap:II)

# ALICANTE • MURCIA • ALMERÍA O COMO RODAR A FONDO

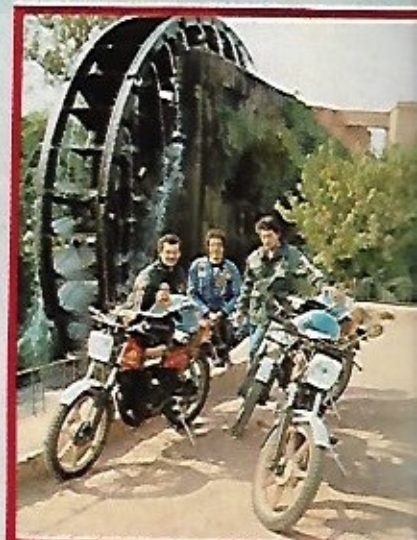
La tónica del viaje ya ha cambiado. A partir de Alicante, vamos a viajar las tres motos con un compañero permanente: un Seat 131 «Supermirador» cedido gentilmente por la fábrica de Barcelona para que nos haga de asistencia.

De esta forma, Esteban, yo y yo, que hemos llegado a la bella ciudad desde Ibiza en un barco cargado de gente (que incluso ha sido seguido en plena mar por los delfines. ¡De verdad!) llevaremos cada uno nuestra moto. Pero la de Canto pasará a partir de este momento a ser conducida de agencia a agencia por un chaval distinto.

Pero no os adelanto acontecimientos y vamos por orden. Empezamos a eso de las ocho de la noche. En la cubierta del barco se acababa de llegar al puerto de Alicante Esteban y yo nos quitamos a conciencia con una masa de señores y sobre todo señoras, que cansados ya de comerse enormes bocanillos de tortilla y sardinas en la cubierta del barco gritaban y se alineaban en filas de cuatro sobre la pasarela de descenso. Esta operación de bajar del barco a tierra, tan fácil para Cristóbal Colón cuando llegó a América, fue complicada para nosotros. Y mientras observábamos que nadie nos esperaba. Entonces, que había ido en avión a buscar el coche, no estaba tampoco en el muelle. ¿Qué hacer con dos motos y tres motos...? Si, si, solos...! No habíamos hecho nada más que descargar las tres «Crono» de la bodega del barco y estábamos ponién-



Una vista, junto a Orts en el Castillo de Alicante



El grupo de aficionados que nos acompañó por la ciudad alicantina fue de lo más numeroso

doles encima las bolsas, cuando una mano detrás de la cual se escondía una amplia sonrisa de simpatía se nos acercó: «Soy Pastor, director de la firma Torrecillas. ¿Cómo ha ido el viaje...?»

Lo demás vino todo seguido como un sueño. El muelle empezó a llenarse de chavales con motos, abrazos, saludos, gritos. Y Montes y más Montes. Aquello era la locura. Un

La llanura de Almería donde tantas películas se filmaron del Oeste



# CANTE

guardia disolvió rápidamente, como es habitual, aquella manifestación junto al mismísimo costado del barco. Y nos mandó a la calle.

Allí se formaba rápidamente una impresionante comitiva que nos iba a escoltar hasta la agencia Montesa. Dos furgonetas con música, y unos altavoces que explicaban a la gente de las aceras lo que era la «Operación Crono» abrían el paso. Detrás íbamos Esteban y yo, acompañados por Joaquín Orts, el popular piloto de velocidad que pilotaba la tercera moto. Y detrás, ¡bueno eso es un decir...! iba una comitiva de Cotas, Cronos e incluso Capras (¡sin matricular...!) que nos escoltaban. El ruido, ambiente y desmadre que se lió difícilmente lo olvidarán los alicantinos que tranquilamente tomaban su horchata aquel día 31 por la tarde.

La llegada a la agencia fue un continuo saludo, preguntas, fotos, entrevistas para la prensa.

*La típica «Norja» de Murcia*

sa local, etcétera. El señor Torrecillas, un hombre de amabilidad y conversación esquisitas nos esperaba allí y pasamos un buen rato en medio de una fiesta muy simpática.

Nuestro segundo día en Alicante fue dedicado a la visita del castillo de San Juan, playas, ciudad etc. etc. Mucho calor y una gran cantidad de motos que nos acompañaban allí donde íbamos. A la hora de comer, cuatro curvas y nos plantamos en Santa Pola a

comer. La tarde, dedicada al descanso y a ver la película de «Mahoma». Al día siguiente iba a empezar la «paliza»...

Eran las nueve de la mañana, cuando salíamos de la agencia Montesa. La tercera moto era conducida por el señor Carlos, uno de los hombres de la empresa Torrecillas que nos iba a acompañar a Murcia, siguiente etapa.

El tiempo era fresco. La carretera buena y con poco tráfico. Tras dejar atrás Elche, empezamos a devorar kilómetros hasta llegar a Murcia. El ritmo de marcha para cubrir estos 90 km. era de 70 a 90 por hora. Las motos van a esta velocidad de 6.000 a 7.000 vueltas con lo que el motor gira muy descansado. Ningún problema serio a excepción de mi máquina que quería seguir «mosqueándose»: la bujía había que cambiarla ya que ésta salía medio «fundida» y de una forma inexplicable.

Las demás motos, sin problemas. Y así llegamos a Murcia a las once de la mañana. Autoferro, la agencia local, nos dispensaba una vez más una magnífica acogida. El señor Martínez, gerente de la misma, nos atendía y posaba con nosotros junto a los demás miembros de la empresa para las fotos que se nos hacían. Canto mantenía una entrevista con el periodista local en la que este destacaba muy admirado que «las motos están hechas con material de carreras...» (?).

La salida de Murcia, era sobre la una. Una parada junto a la típica «Rueda de Nora»

(una gran noria de agua) y gas. Pero mi moto seguía teniendo problemas. El motor, repetidamente, se paraba haciendo el clásico síntoma de quedarse sin gasolina.

Parábamos, mirábamos la bujía y ésta salía mal, deshecha. Esto sucedía una y otra vez y las paradas a cambiar de bujías eran continuas. La cosa era ya mosqueante.

Canto trataba de convencerme, amablemente, «que a lo mejor es tu forma de conducir que no das respiro al motor...». Hay que cortar el gas de vez en cuando, para que la moto descansa y engrase. Yo hacía esto, pero la moto seguía igual.

Íbamos muy de prisa. En curvas, gracias al chasis no hace falta cortar salvo que éstas sean muy cerradas, y por ello en carretera general íbamos siempre a tope. Pocas veces se tenía que reducir alguna marcha. Como mucho se pone la quinta y si hay alguna subida muy fuerte la cuarta. Las demás te olvidas de que existen. Esto es una cosa que me maravillaba junto a la instantánea puesta en marcha de la moto, en frío o caliente, dejándote el grifo de la gasolina abierto o como sea. ¡Genial...!

Al margen de estas impresiones que empezaba ya a tener al hacer kilómetros seguidos sobre la moto, notaba que la muñeca del gas no se resentía de tener que ir casi todo el día a tope. Esto es, gracias a la poca presión de este manto. Otra cosa que me maravilló, era la limpieza de la

moto. Al margen del polvo barro de pasar por charcos, se veían manchas de grasa justo a las juntas o en los retenes de la horquilla... pero las bujías de mi moto se seguían fundiendo. ¡Y la de Esteban empezaba también a fallar...!

Con 692 kilómetros en marcador llegamos a Almería. Habíamos tomado una decisión: cambiar mi carburador. El motivo fue que durante el viaje lo habíamos mirado dentro para ver como estaban las cosas. Vimos que la goma de admisión se había roto un poco y había partículas de caucho por el interior.

En Almería, tras dar vueltas por la ciudad para encontrar al agente y «quererlos» con todo el público, gracias a nuestros espectaculares disfraces, dimos finalmente con él. Luis Contreras, un hombre joven y dinámico que vez más nos ofreció un recuerdo muy caluroso, con fotografías y sobre todo una buena colección de «quemados locales»...!

Conocíamos también a simpáticas aficionadas locales. Una de ellas, Clara Socias, explicaba mucho sobre el ambiente local y se lamentaba de no tener carnet de conducir pese a saber llevar la moto para poder acompañarnos en la siguiente etapa. Y nosotros también lo sentimos. Como pues sin despreciar a nadie hubiese gustado llevar de compañera más a Clara que a «Kenny Roberts» local...!

Eduardo R.

(Continuará)



# "operación CRONO" 3ª parte

ALMERIA-GRANADA-MÁLAGA-JER

# ¡OÍE LA GRACIA!

Tras una noche un tanto «dura» en la que nos teníamos que batir con artillería incluida contra un rebaño de mosquitos en el hotel, tomábamos la salida a eso de los nueve y pico de la mañana. Nos acompañaba el «Roberto» local, totalmente equipado, mientras que su novia iba en el coche con Luis Canto.

La etapa que íbamos a hacer era de 178 Km, justo hasta Granada, todos ellos de curvas de todos los tipos, rápidas, lentas, peraltadas, contraperaltadas, en bajada, subida, etc. Teníamos ganas de curvas y las íbamos a tener por fin.

Pero el día empezó amargo: nada más salir de la ciudad, mi moto a la que se le había cambiado el carburador se paró. Sacamos una vez más la bujía y ésta estaba totalmente «deshecha». ¿Qué cuernos —con perdón— pasaba...?

Se puso una bujía nueva. Yo no quería saber nada más de aquella moto y cogí la de Esteban. Arrancábamos y se me paró la moto de Esteban. También la bujía. A los pocos metros de moto, que ahora la llevaba Esteban se volvió a parar con la bujía fundida. Aquello era el caos. ¿Qué pasaba? Se cambió la bobina, pero la cosa seguía igual.

A base de bujías fuimos llegando a Granada. Qué maravilla de etapa. Para todos, fue la mejor del viaje hasta el momento. Tiempo seco, con sol pero algo frío en las alturas.

Carretera con piso magnífico de asfalto e incluso en algunos puntos muy ancho. Y curvas y más curvas.

Dos cosas pude comprobar enseguida: la estabilidad a prueba de todo. Nunca, y mira que se llegó a inclinar, ninguno de los tres pilotos llegamos a tocar ni la punta de la bota. En esto influye mucho la colocación de los estribos, un tanto elevados para una moto de turismo, pero que evita se «estropeen» las botas.

Otra cosa que fue rápidamente comprobada fue la resistencia de los frenos al uso excesivo. Yo imaginé que el no llevar unos frenos de disco, obligaría a que en una conducción exagerada en curvas, en la que las apuradas son seguidas, se agotarían. Pero esto no sucedía. Magnífico por los frenos.

Las curvas fueron pasando una tras otra. El coche que nos «hacía la raya en medio de una recta» era rápidamente adelantado al llegar a las tres o cuatro curvas siguientes o como muy tarde cuando se quedaba tras un camión rezagado. La llegada a Granada se produjo al mediodía. Calor y a la llegada a la agencia, recibimiento de lujo, con mucha gente que nos esperaba y otros muchos que se paraban ante el espectáculo.

El periodista local, un soldado, nos hacía mil y una preguntas. Pero nuestro objetivo, rápido e inmediato, era el de

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



El penón de Gibraltar, de los pueblos de Málaga siempre tan bonitos.



arreglar aquel problema de mi moto y sus bujías. Y tras llamar a la fábrica y explicar lo que sucedía se arregló todo: «una mano desconocida» a la hora de ponernos en el coche al recambio para las motos, había metido una caja de bujías «NGK» en lugar de las «Champion N-4» que correspondían. Y por si era poco las «NGK» no eran siquiera de un grado parecido.

Mientras visitábamos la Alhambra, Alcazaba y demás cosas típicas, se buscaron las bujías adecuadas y ya con ellas en la moto nos lanzamos hacia la siguiente etapa: Málaga. Nada más abandonar «Autoferron», la agencia Montesa en Granada en la que el señor Eustaquio Sánchez nos había atendido, empezó a caer una ligera lluvia (la primera desde hacía mucho tiempo...) que

dejó las calles de Granada como una pastilla de jabón. Un par de frenadas bruscas en los semáforos, nos advirtieron de la posibilidad de «comprarnos» una parcela en cualquier esquina, crono y piloto.

Las precauciones se aumentaron al máximo. Los trajes de lluvia, sobre botas y sobre guantes aparecieron. Nos dispusimos a «batirnos» con 130 km. más que nos separaban de Málaga.

¡Qué etapa chicos...! Por primera vez empecé a pensar, detrás del integral que me había metido en aquel lío. Me empecé a «acordar» de Pedro Pi y de la familia Permanyer, y de Cantó, etc., etc. Como cala el agua, el piso era resbaladizo y malo. En algunos momentos nos metíamos en zonas de obras, llenas de baches, barro y piedras. La noche se nos vino encima y con el faro de una «dos tiempos» no es que se sienta uno a pleno día.

Yo que iba en cabeza, «amehice al loco» y le regalé a Esteban tan privilegiada posición. Estaban no tardó en hacerse el loco y tratar de devolverme al «chollo», pero Cantó, viendo que todos nos pasábamos al muerto, se puso en cabeza con el coche y a 30 o 40 por hora fuimos haciendo kilómetros.

La carretera estaba cada vez peor, pero de pronto, aún teníamos más sorpresas. Un cartel nos anunciaba: «En 16 km. piso deslizante». ¿Aún más...? Sí, aún más.

Pies fuera de los estribos, agua por todos los sitios, frío, aire, oscuridad y ganas de llegar. En mi cabeza tenía a la simpática Clara Socas que nos había dicho a todos que le gustaría venir con nosotros y pensaba lo que haría en esta situación «tan poco divertida».

Málaga nos había sus puertas finalmente. Y llegábamos a la agencia de los hermanos Navarro, donde ambos nos ofrecieron un caluroso reci-

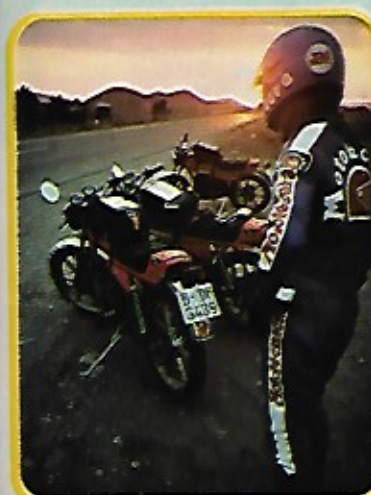
bimiento «bajo la lluvia». Fue una lástima para ellos, ya que habían preparado un pequeño desfile con chavales de la ciudad y sus motos para escoltar-nos hasta Torremolinos a cenar.

El agua dejó el desfile, en apretada procesión, fotos, y eso sí, cena en Torremolinos con turistas y todo y con ese delicioso «pescadito» del sur. Antonio Navarro, una de esas personas de las que no te cuesta hacerte amigo, que respiran simpatía por todos sus poros, nos ponía al corriente del ambiente local y se mostraba un cicloron incansable ya que eran las tres de la madrugada cuando se iba de nuestro hotel. Antonio, de verdad que nos supo mal no estar más rato contigo, pero nos cogiste en la peor etapa de cansancio y la lluvia nos estropeó la fiesta. De todas formas, gracias de parte de todos.

El sábado, amanecía soleado y seco. Eran las ocho de la mañana cuando arrancábamos sin desayunar ni nada hacia Torremolinos, Marbella, La Línea y Jerez. Todo el camino gas y gas. Carretera buena de asfalto, y curvas, por la costa. Una breve parada para repostar (máquina y piloto) y derechos hasta La Línea. Allí, unos kilómetros antes, nos volvía a esperar la lluvia que nos volvió a bañar y nos dio un ligero respiro para poder hacer las fotos junto al peñón de Gibraltar.

Ascensión a la punta de Tarifa, desde donde se ve África, con mucho viento y sin agua. De allí, a Jerez a donde llegamos, ya en seco a mediodía. Recibimiento en «Sagamote» con el señor García Jarama al frente y muchos fotógrafos y periodistas que nos atendían. El popular señor Pacheco, presidente del Moto Club local también presente y tras unas breves palabras gas y hacia Sevilla...

Eduardo RUBIO



El recibimiento de Granada fue de lo más afectuoso



Por los jardines de la Alhambra

