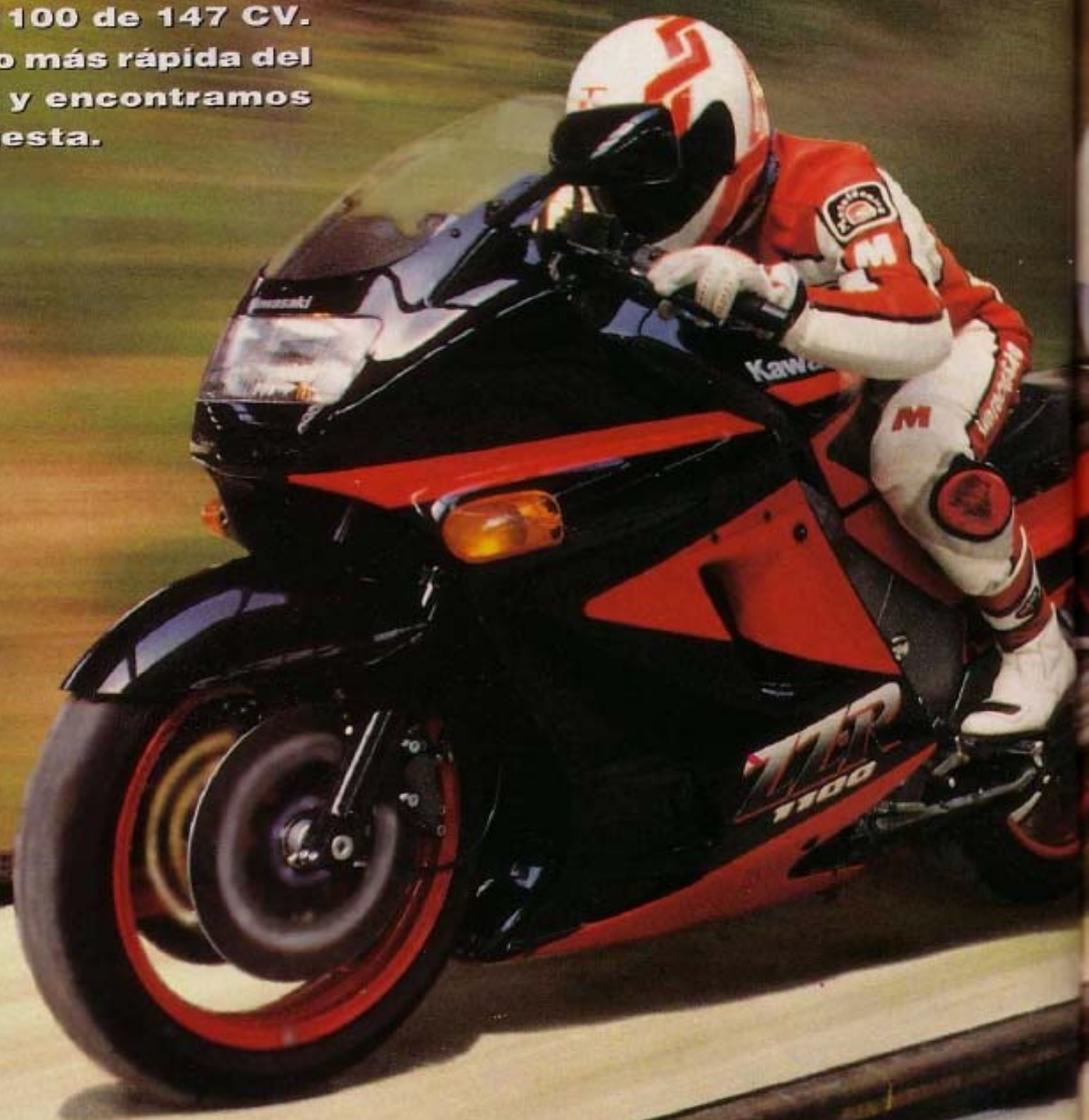
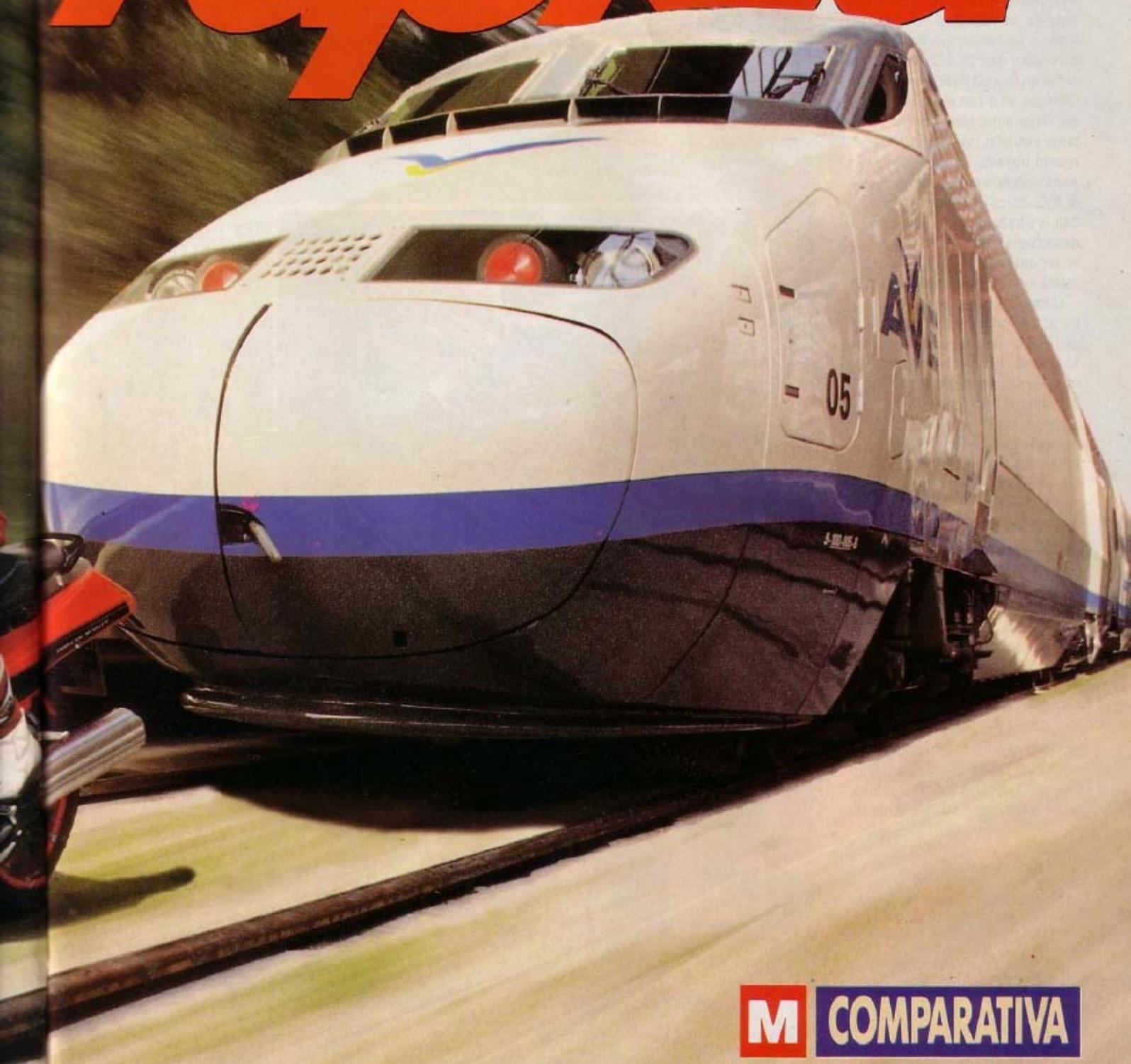


por la Vía

12.000 CV., 300 km/h., el AVE se presenta como el medio de transporte terrestre más rápido. Pero entre Madrid y Sevilla, ¿puede haber algo todavía más rápido? Con la Kawasaki ZZR 1100 de 147 CV. y 276 km/h., la moto más rápida del mundo, buscamos y encontramos la respuesta.



rapida



M **COMPARATIVA**

KAWASAKI ZZR-1100

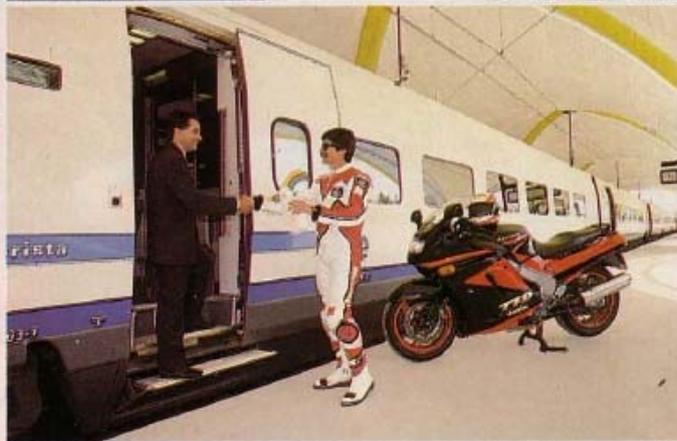
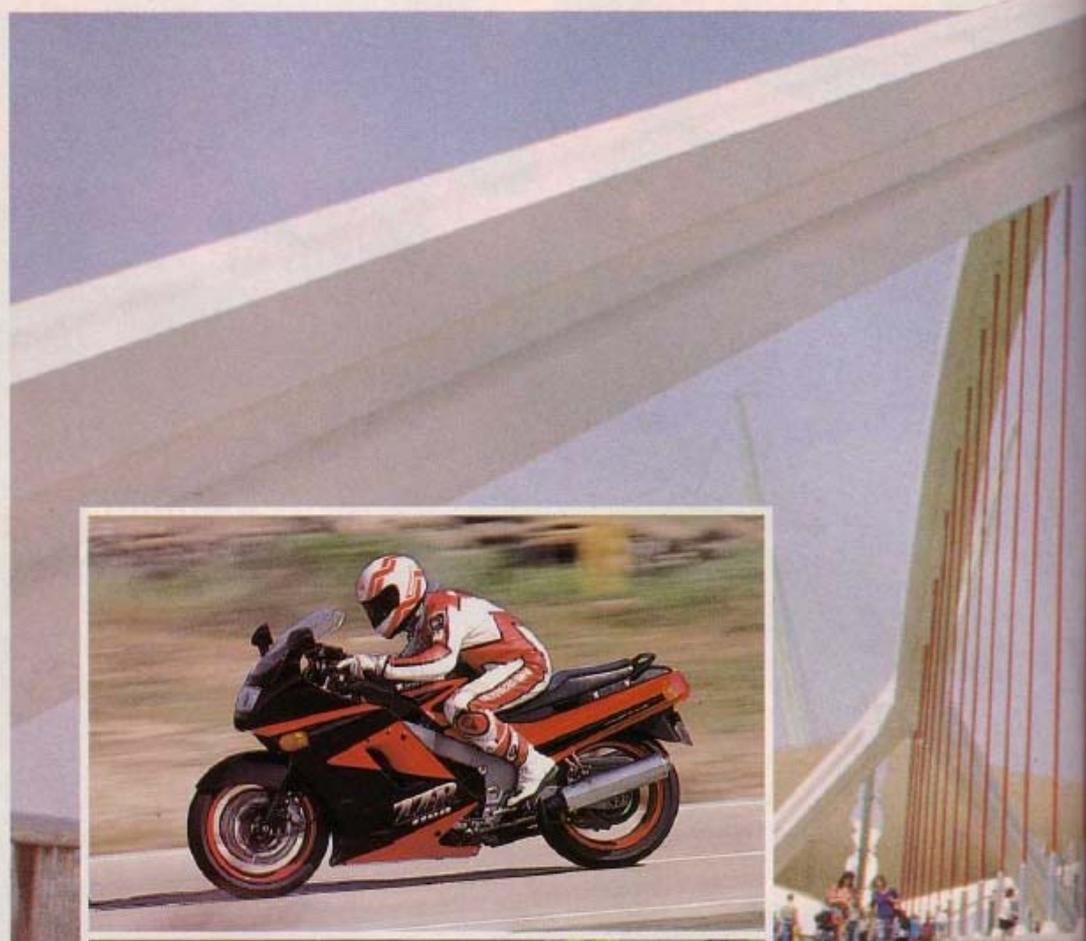
AVE



NO tiene alas, pero vuela sobre las vías a 300 km/h. El AVE, Alta Velocidad Española, ha sido, con sus primeros viajes con pasajeros, el gran protagonista de los últimos días. Se ha hablado mucho del AVE, pero sobre todo y por encima de todo de su velocidad máxima, 300 km/h., y de ese tiempo, entre 2h. 45' en «vuelo» directo, o 2h. 55' con paradas en Ciudad Real, Puertollano y Córdoba, en el que ahora ya es posible viajar entre Madrid y Sevilla. El talgo pendular invertía 5h. 55' en el mismo trayecto. El nuevo acceso a Andalucía no se reduce sin embargo al AVE. Estos días también finalizaban los trabajos en la Nacional IV, desdoblada y convertida íntegramente en autovía de Madrid a Sevilla (hasta la misma puerta de la EXPO).

Eliminado el factor de riesgo de los adelantamientos, y con su doble carril en las dos direcciones, la nueva autovía, aunque no tenga las ventajas de una autopista, es indiscutiblemente un acceso a Andalucía más seguro y rápido que el anterior. Al contrario que sucede en la vía de alta velocidad del AVE, sus posibilidades no pueden ser sin embargo explotadas totalmente. El actual límite de velocidad a 100 km/h. lo impide. La ampliación a 120 km/h. a partir del 15 de junio próximo representará una ventaja, y manteniendo esta velocidad «media» en moto, sin apenas superar nunca el nuevo límite (como comprobamos en MOTOCICLISMO adelantándonos un poco a los acontecimientos), puedes presentarte en Sevilla o en Madrid en 4h. 20'.

Los tiempos del AVE quedan sin embargo muy lejos, a prácticamente dos horas. El AVE puede alcanzar en algunos puntos los 300 km/h. reales, pero no aprovecha íntegramente to-



SOBRE CÓMO SE VIAJA MÁS CÓMODO, SEGURO Y BIEN ALIMENTADO NO HAY DUDA, PERO SI LA PREGUNTA ES DEL TIPO: ¿CÓMO SE VIAJA MÁS RÁPIDO A LA EXPO DE SEVILLA, EN EL AVE, 12.000 CV/300 KM/H. O EN LA KAWASAKI ZZR 1100, 147 CV/276 KM/H.? TAMPOCO HAY DUDAS. EL TREN DE ALTA VELOCIDAD LLEGÓ A SU DESTINO EN 2H. 55 MINUTOS. POR LA AUTOVÍA SE RECORREN 70 KM. MÁS QUE POR LA VÍA, PERO EL PILOTO DE LA «KAWA» CAZÓ AL AVE Y LLEGÓ AL ANDÉN DE LA EXPO ¡QUINCE MINUTOS ANTES!



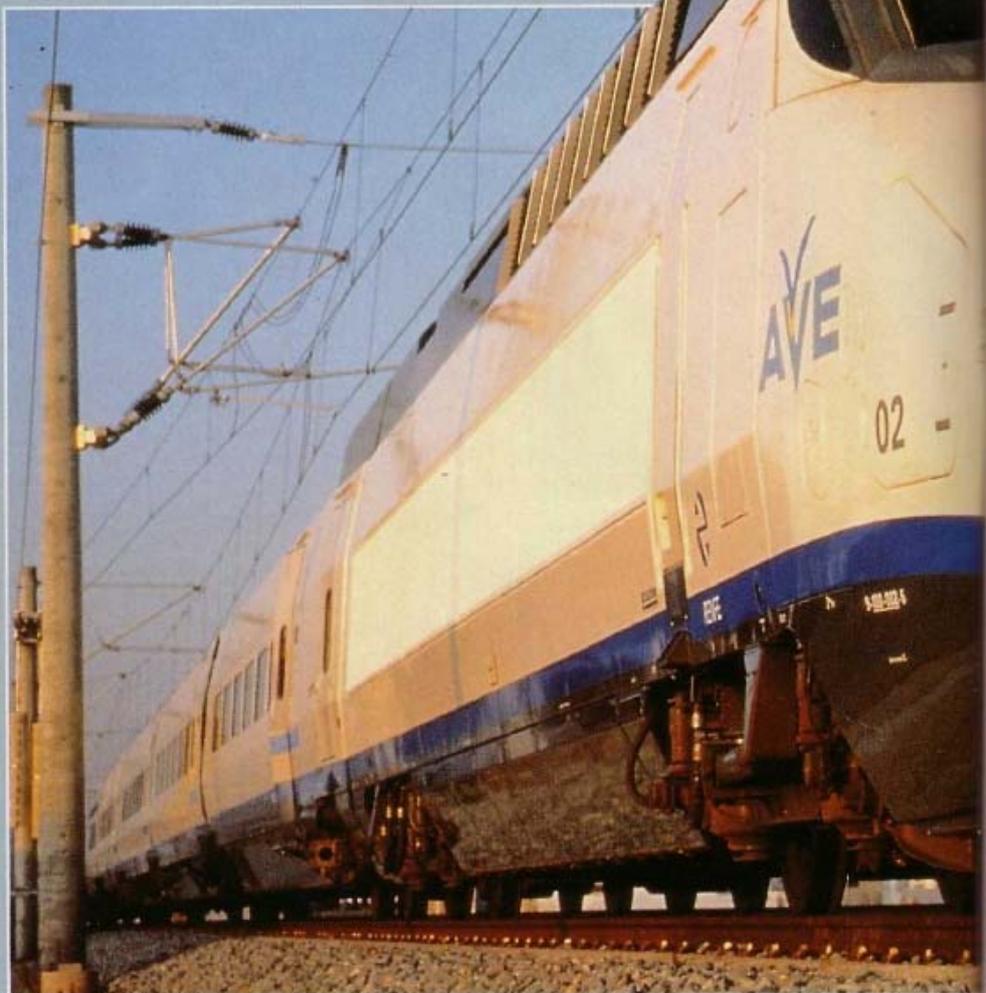
do su inmenso potencial, 12.000 CV., en todos los puntos del trayecto. En el mejor de los casos previstos por Renfe, una vez finalizado el rodaje de la nueva línea y de los nuevos trenes, la velocidad media del AVE entre Madrid-Sevilla no superará los 190 km/h. Entonces, ¿por qué tarda tan poco entre estos dos puntos? Porque además de ser un tren mucho más rápido va, digámoslo claramente, «por un atajo». La nueva línea, más directa, por Puertollano, ahorra casi 100 km. de recorrido con respecto a la anterior, por Despeñaperros.

Por otra parte, y comparando con la autovía, mientras el AVE recorre 471 km. entre Madrid y Sevilla a todo trapo, medio teledirigido por ordenador, sin problemas de tráfico, sin pendientes, sin una sola curva lenta y siempre por la vía más rápida, tú tienes que hacer 540 km., por mejor carretera que antes, pero sorteando aún todo tipo de dificultades, con el conflictivo paso de Despeñaperros en medio y a 100 km/h. como máximo. Pero, ¿qué sucedería si no hubiese límites? ¿Quién sería más rápido, el AVE o la bestia, la ZZR 1100? Un primer cálculo parece concluyente a favor del tren. Para viajar de Madrid a Sevilla por carretera en los mismos o similares tiempos que el AVE, en lugar de a un promedio de poco más de 180 km/h. como el tren, habría que mantener un promedio de más de 200 km/h. (ver cuadro tiempos de viaje AVE). Parece suficiente como para quitarse de la cabeza la idea de batir al tren. Pero, ¿de todas las cabezas?

EL DESAFÍO

Tres días después del primer viaje del AVE a Sevilla, una mañana sonó el teléfono de la redacción... «Hola, soy, biiiiip, el que, biiiiip, hizo aquella prueba Madrid-Barcelona entre una ZX-10 y un Porsche, ¿recuerdas? Hace casi cuatro años (MOTOCICLISMO, 1.078). Tengo algo que os puede interesar. Un mano a mano, de Madrid, estación de Atocha, a Sevilla, estación EXPO, entre el AVE y mi Kawasaki ZZR 1100. ¿Os cuento la historia?»

Quedamos para vernos, pero ese día no hubo respuesta de MOTOCICLISMO. Precisamente en esas fechas prácticamente toda la redacción estaba movilizada viajando en moto por las principales rutas que



KAWASAKI ZZR 1100

Con un perfil tan aerodinámico como el del AVE, no podía haber mejor rival para el tren de Alta Velocidad Española que el «Alien», la Kawasaki ZZR 1100, «alta velocidad japonesa» y la moto de gran serie (276 km/h según nuestra pistola de radar) más rápida del mundo. Kawasaki lanzó su ZZR 1100, el relevo de la ZX-10 Tomcat, hace ahora poco más de dos años, y desde entonces la ha mantenido en el mercado sin más cambios que de color.

La ZZR puede ser considerada como una sport-turismo de muy amplio espectro de uso. Puede ser una confortable, moderada y tranquila turismo con una o dos plazas, pero también puede ser todo lo contrario, una bestia de salvaje temperamento por la explosiva respuesta de su motor de 147 CV., todo depende de lo que gires el puño del acelerador. Su chasis de aluminio es muy rígido; los frenos, excelentes; la suspensión es un poco dura detrás, pero adecuada para rodar a muy alta velocidad en autopista. Su aerodinámica, muy eficaz, y potencia le permiten rozar los 280 km/h. reales, pero la protección al piloto no es muy buena. El carenado

sólo protege bien cuando estás totalmente dentro de la cúpula, pero a través de ella la visibilidad, factor clave para poder viajar rápido en autopista, es un tanto escasa.

La estabilidad a tope de sus posibilidades en línea recta es absolutamente perfecta, como el AVE; es como si fuese siempre encarrilada por una vía con un aplomo direccional extraordinario. En esto influye una importante carga aerodinámica frontal, con carenado muy avanzado en cuña sobre la rueda delantera y guardabarros envolvente de muy grandes dimensiones.

En curvas rápidas o de media velocidad mantiene la misma buena actitud, pero su amortiguación, un tanto seca, no responde bien en baches o uniones de asfalto, generándose algunas oscilaciones, pero son movimientos de suspensión de baja frecuencia siempre bien localizados y que no encuentran nunca amplificación en el superrígido chasis. El peso es elevado, cerca de 250 kg. en orden de marcha, pero la ZZR puede ser considerada una «mil» ágil y manejable, cómoda, con razonable postura, que a base de motor y conducción con rueda trasera, por su descomunal par y gran capacidad de tracción, se desenvuelve muy bien en trazados



PROBANDO TRENES

Teníamos que conocer bien al rival de la Kawa ZZR, así que me

tocó en suerte un viaje Sevilla-Madrid en clase turista. Una prueba bien diferente a las habituales: en lugar de sobre dos ruedas, sobre 50 al mismo tiempo. Me entretuve contándolas en la nueva estación sevillana de Santa Justa, donde me presenté con una hora de adelanto... y ya había en la rampa mecánica de acceso al andén un montón de impacientes viajeros esperando.

Fotos, video, todo el mundo quiere un recuerdo con la aerodinámica locomotora del AVE. El equipaje lo puedes llevar hasta la mismísima puerta de tu coche en carrito. Luego lo aparcas allí mismo y, como en el «hiper», recuperas tus veinte duros. Los asientos de turista son algo más amplios y cómodos que los equivalentes de avión, aunque en clase económica no son reclinables.

En mi vagón, de fumadores (y no hay que esperar a que el tren «despegue» para encender el cigarro), apenas hay humo; el aire acondicionado, aunque un poco ruidoso, funciona bien. Nada advierte de que no se puedan fumar habanos o pipas, me parece que todo vale. El interior del tren es un poco estrecho, dos personas difícilmente se cruzan en el pasillo si no se ceden el paso. El interior está muy cuidado y es agradable. De fondo suena, y lo hará durante todo el viaje, música de Falla. Si no te gusta, puedes oír con auriculares otros cuatro canales de música variada.

A las 14.00, hora de salida teórica, el AVE ni se mueve. Cinco minutos después inicia lentamente su marcha. Saliendo de Sevilla nos adelanta un «cercanías», algo que provoca el asombro y las bromas del personal, pero instantes después le devolvemos la pasada. La suavidad de rodadura es excepcional. No parece un tren, va como sobre un colchón de aire. Perfecto. Instantes después la voz de una azafata, sin hacer mención del retraso, nos comunica que el viaje durará 2 horas y 50 minutos, cinco más de los previstos, y que la «velocidad media» será de 250 km/h. (cuando en realidad no llegará a los 185 km/h.). En los coches no hay reloj, ni velocímetro, pero hay referencias cada 200 metros en la vía y me dedico a cronometrar al AVE. Lanzado entre Córdoba y Sevilla tomo a mano velocidades entre 230 y 250 km/h. La sensación de velocidad es muchísimo más baja, no impresiona absolutamente nada. Se ve bien el paisaje y constantemente los destacamentos de soldados que vigilan la línea. Por cierto, en verano y al sol lo van a pasar muy, pero que muy mal.

El AVE no se mueve ni se balancea lo más mínimo, pero sobre todo no va «de carreras»; es más, no parece tener ninguna prisa por llegar a su destino. Mi AVE era directo a Madrid, pero pasó por Córdoba pisando huevos, también por Puertollano o Ciudad Real, y además le cronometré durante algunos interminables minutos a 70 y 80 km/h. al aproximarse a la primera zona de túneles en Sierra Morena. La aproximación a Madrid es también parsimoniosa. En el llano y en las rectas el maquinista «ha dado gas a fondo», evidentemente; veo cronos de 265 km/h., pero se pierde demasiado tiempo en otros lugares. A pesar de eso llego a Madrid en 2 horas y 33 minutos (17 menos de lo anunciado por la azafata y 12 antes de lo que figuraba en el cuadro horario, a pesar de haber salido cinco minutos tarde). La velocidad media fue de 184 km/h.; no es para quejarse comparando con lo anterior, pero me parece que un tren directo de 300 km/h., incluso en su actual periodo de rodaje a 250/270 km/h., debería hacer bastante mejor promedio. Algo falla en este sentido.

Finalmente, un detalle menor a corregir. La información a los pasajeros. En el tren de Alta Velocidad Española puedes ver, y se ve muy bien sin estirar el cuello y con gran definición en pantallas de video, una película entre Córdoba y Madrid, pero por dos veces nos quitaron el sonido en lo más interesante para informarnos (a la clase turista), primero y con «retintín», que «sólo para preferente y club se serviría una comida caliente entre Puertollano y Madrid», y, segundo, algún tiempo más tarde..., «que ya se estaba sirviendo». ¡Pues muy bien!, pero es de muy mal efecto que se lo recuerden tanto al turista que se conforma con un sandwich frío y un café en el coche cafetería (muy bien instalado, por cierto). En el avión cierran una cortina para que no veas lo que se comen y beben en primera; en el AVE deberían ser también más discretos.



revirados. ¡Un golpe de gas aquí, y ya estás instantáneamente allí!

Lo mejor de la ZZR 1100 siguen siendo las sensaciones de conducción, de infarto, que se derivan de su agresivo motor. El motor EXUP de la Yamaha FZR 1000 no es menos potente y es claramente más progresivo y fácilmente utilizable, pero no tiene la aceleración del motor Kawasaki de esta invencible y voraz depredadora de autopista. □

1.399.000 PESETAS DE MOTO FRENTE A 2.390 MILLONES DE PESETAS DE TREN Y 400.000 MILLONES DE PESETAS DE LA LÍNEA AVE.

LAS TARIFAS DEL AVE, DEL ALIEN, DEL AVION Y DEL RADAR

Viajar de Madrid a Sevilla en menos de tres horas o viceversa puede costar un mínimo de 6.000 pesetas en turista en hora valle y un máximo de 16.500 en Club en hora punta. En el «Alien» ZZR 1100, a la actual velocidad máxima legal en autovía, 100 km/h., tardarás cerca de cinco horas a Sevilla (poco más de cuatro cuando la velocidad en autovías suba el 15 de Junio a 120 km/h.), pero, eso sí, el consumo medio de gasolina será de 5 litros, por lo que sólo gastarás 2.500 pesetas. Ahora bien, puestos a viajar en tiempos récord similares a los del AVE, el consumo se dispara entre 13 y 14 litros y la cuenta sube hasta casi 7.000 pesetas (esto sin considerar el muy importante desgaste de los costosos neumáticos y pastillas de freno a alta velocidad). Otro factor económico a considerar son las sanciones de Tráfico.

La P.G.C. tiene al menos unos dos o tres radares por provincia. De Madrid a Sevilla pasas por seis, luego, teóricamente, y con muy mala suerte, te podrían cazar entre 12 y 18 veces si estuviesen todos operativos. En un supuesto más normal, y de acuerdo con la gran vigilancia que tiene siempre la concurrida ruta de Andalucía, lo podemos dejar en dos, o en una sola vez, pero aun en este caso y si el exceso es flagrante (se considera así pasarse en 40 km/h.) te pueden caer 50.000 pesetas por foto, que podrían llegar a 100.000 pesetas en caso de concurrir circunstancias agravantes de peligro (ser causa, por ejemplo, de un accidente). En ese último caso podrías incurrir, además, en un delito penal y sería el juez quien determinase la sanción. A todo lo anterior hay que sumar y valorar la posible retirada de carnet (de uno a tres meses en condiciones normales). Sin ponernos tan a las malas, con el importe de una sola multa de radar de cuantía «normal» de 20.000 a 30.000 pesetas, ya tendrías para dos viajes ida y vuelta en turista a visitar la Expo. No es cuestión de aparcar la moto, ya había otro AVE aún más rápido y que vuela de verdad, el avión, y no lo hemos hecho, pero si tienes interés en viajar de Madrid a Sevilla en menos de tres horas, está claro: ¡vete en tren!, es nuestro mejor consejo, salvo que prefieras ese otro pájaro de aluminio que vuela de verdad.

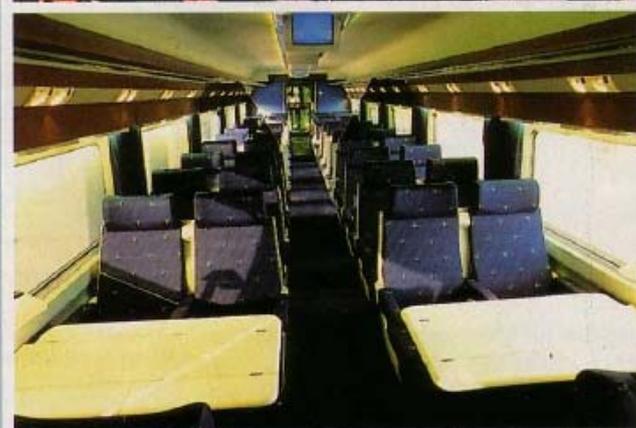
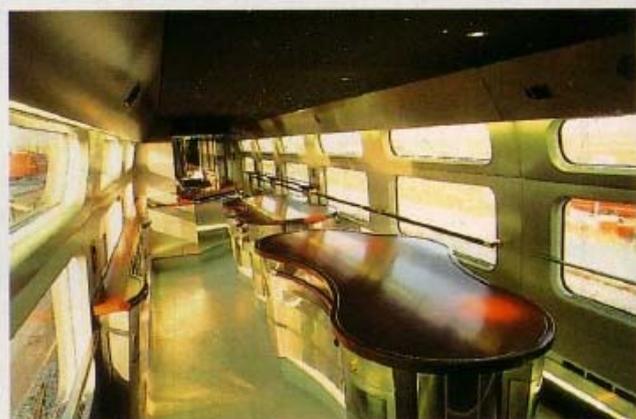
El avión sigue siendo mucho más rápido, pero también es más caro, 10.950 ida en turista como mejor precio y, sobre todo... más imprevisible. Puede que tardes una hora y media a Sevilla (tiempo real y necesario de vuelo sólo 40 minutos), pero a lo mejor tardas más que en la Kawa a 120 km/h.

El avión sigue siendo mucho más rápido, pero también es más caro, 10.950 ida en turista como mejor precio y, sobre todo... más imprevisible. Puede que tardes una hora y media a Sevilla (tiempo real y necesario de vuelo sólo 40 minutos), pero a lo mejor tardas más que en la Kawa a 120 km/h.

RELACION COSTE/TIEMPO

VIAJE MADRID-SEVILLA			
	KAWASAKI ZZR 1100	AVE	AVION
100 km/h. (*)	2.400 ptas./5 h. 12', 4,43 ptas./km.	A 125 voltios/4 h. 42' (5)	No vuela
120 km/h. (*)	2.600 ptas./4 h. 20', 4,80 ptas./km.	A 220 voltios/3 h. 35' (5)	No vuela
Sin límite	De 6.700 a... (1), 56.700 ptas./2 h. 33'. De 12,36 ptas./km. a 104,8 ptas./km.	A 25.000 voltios 2 h. 34' (2)	Despega
Turista		De 6.000 a /2 h. 45' (3), 8.000 ptas./2 h. 55'. De 12,73 ptas./km. a 16,98	10.950/40' (4)
Preferente		De 8.000 a /2 h. 45', 11.800 ptas./2 h. 55'. De 17,83 ptas./km. a 25,05	13.150/40'
Primera/club		De 11.800 a /2 h. 45', 16.500 ptas./2 h. 55'. De 25,05 ptas./km. a 35,03	17.550/40'

(*) Velocidad media. Límite hoy, 100 km/h.; a partir del 15 de junio, 120 km/h.
 (1) Velocidad máx. cuando es posible, 277 km/h. 6.700 ptas. sólo incluye gasolina. ¿56.700 ptas...? ¡Una sola foto de radar!
 (2) Velocidad máx. cuando es posible 300 km/h.
 (3) Directo o con paradas en Ciudad Real, Puertollano y Córdoba.
 Precios extremos, sólo ida, horas valle y punta, hay una tercera tarifa, hora llano, intermedia.
 (4) 40' es tiempo de vuelo, «despegue a aterrizaje», pero lo que en realidad tardarás de Madrid a Sevilla en avión ¿quién lo sabe? Precios billete sólo ida.
 (5) No viaja.



EL AVE OFRECE TRES DIFERENTES NIVELES DE CONFORT EN CLASE TURISTA, MÁS CÓMODA QUE EN UN AVIÓN, PREFERENTE O CLUB, EN ESTA ÚLTIMA HAY SALA ESPECIAL RESERVADA DE 8 PLAZAS. LA CAPACIDAD TOTAL ES DE 329 PASAJEROS. EL COCHE CAFETERIA ESTÁ BIEN EQUIPADO.



LA CONDUCCION DEL AVE La conducción del AVE está automatizada. El AVE no sólo sigue siempre la misma ruta, sino que el conductor no necesita prestar atención a las señales del recorrido (via libre, desvíos, via ocupada...) únicamente a las recibidas a través del terminal CAT (conducción asistida de trenes) que está bajo el control operativo del Puesto Central situado en Madrid-Atocha.

Desde allí, tres jefes de Circulación, un jefe de vigilancia y un jefe de Telemando y electrificación, con ayuda de ordenadores y 22 pantallas de vídeo, controlan absolutamente todo, desde los túneles o el estado de los viaductos y andenes, hasta los servicios de atención al pasajero (megafonía, por ejemplo, o climatización).

El tren recibe información de forma continua a través de un cable LZB y cuenta con ATF (mando automático de tracción y frenado) que, unido al CAT, da lugar al MAC (mando automático de conducción), que permite al «piloto» reducir su función a la vigilancia del proceso y a la comprobación visual de instalaciones.

Todo está automatizado, pero el tren no está «teledirigido», el factor humano es clave para entender, supervisar y ejecutar las órdenes recibidas desde el control central. Por algo hay un botón rojo en lugar destacado en cabina con la expresa indicación de «activar en caso de desvanecimiento del conductor» para parar el tren.

De momento, Renfe ha formado en Francia ocho comandantes de AVE que instruirán a su vez, con ayuda de simuladores de conducción, a nuevas promociones.

Sin duda, dichos simuladores de conducción pueden ser una escuela perfecta para las mencionadas promociones; nada debemos temer al respecto.



llevan a Jerez. Pocos días después habría migración masiva al G. P. y nos habíamos propuesto, y nuestro trabajo lo encontraréis en estas mismas páginas, el tratar de evitar en lo posible nuevos y trágicos «almuradielos». Salimos por ello a la carretera en busca de «puntos negros» y de una información de primera mano que pudiese redundar en lo posible en una mayor seguridad en vuestro viaje.

Hablar pues en ese momento de «carreras», aun tan «sugestivas» como AVE-ZZR, parecía en principio algo muy poco adecuado, aunque pensándolo bien... no totalmente descabellado. Es evidente que muchos aprovecharían el G. P. para probar el AVE y visitar la EXPO, y también lo es que en la cabeza de algunos quemados, de coche o de moto, al menos conocemos tres, ya bullía la idea de comprobar por sí mismos si era más rápido el tan cacareado AVE que su moto.

Si existe un interrogante abierto, alguien siempre puede sentir inquietud por encontrar la respuesta. Si despejando la incógnita claramente, si disipando minuciosamente todas y cada una las posibles dudas, una sola carrera, demencial si se quiere, pero una sola, puede servir para evitar al menos una sola carrera más, pensamos y decidimos que puesto que ya se habría hecho, que sólo por ello, merecía la pena averiguar qué es lo que sucedió entre el AVE y la ZZR. Y así, aun a riesgo de entrar en terreno un tanto escabroso, esto es lo que directamente os vamos a narrar.

Antes, sin embargo, haremos algunas consideraciones previas. No nos haremos eco de ningún otro desafío similar con el AVE. La cuestión sobre quién es más rápido la damos por definitivamente zanjada. Recordamos los riesgos y sanciones en los que se puede incurrir en actuaciones de este tipo. Todos los tiempos y promedios, de tren y de moto, han sido debidamente contrastados y son fiables. Agradecemos a Renfe que nos facilitase el poder fotografiar la moto junto al AVE y a Derbi que nos cediese una ZZR 1100/92 para fotos. Finalmente, recordamos que el viaje fue realizado con una ZZR 1100 particular, aunque de características idénticas a esta «92», habiendo participado MOTOCICLISMO únicamente en la «escenificación» gráfica de este artículo, así como una prueba «a

fondo» del AVE, viajando para ello un fotógrafo y un redactor en el itinerario Madrid-Sevilla-Madrid.

LAS REGLAS DEL JUEGO

En lo que se refiere al tren, todo estaba muy claro. Se eligió el único AVE diario que, saliendo de la estación de Madrid-Atocha a las 8.00 de la mañana, llega al apeadero de la EXPO de Sevilla a las 10.57, después de hacer paradas, teóricamente de dos minutos cada una, en Ciudad Real, Puertollano y Córdoba. Tiempo total teórico a invertir, por tanto, 2h. 57'.

La moto, por su parte, saldría exactamente del mismo punto, de la estación de Atocha, en la puerta de la glorieta, a pocos metros, por tanto, del andén del AVE. Las condiciones eran pues más favorables para el tren, que lógicamente ya estaba sobre la vía, motor en marcha, y apuntando a una Sevilla situada a sólo 471 km., que para la moto, que aún debería ir de Atocha a la M-30 para incorporarse luego dirección Ocaña a la A-4 y recorrer casi 70 km. más que el tren.

Tiempo total teórico a invertir por la moto: X, dependiendo X no sólo del ritmo de marcha, sino también de los repostajes a realizar, tres paradas previstas, idéntico número, por tanto, que el tren.

EN MARCHA

A las 8.00, puntualmente, el AVE iniciaba suave y perezosamente, sin ninguna prisa, totalmente ajeno a lo que sucedía fuera, su marcha. En el exterior de la estación, la ZZR 1100 no encontraba problemas de tráfico para llegar en un vuelo, poco más de tres minutos, hasta el inicio de la A-4. Quince minutos después, el AVE empezaba a acelerar de verdad a 25.000 voltios, pasado Getafe, mientras en clase preferente las atentas y sonrientes azafatas ofrecían prensa diaria, un zumo de naranja y una servilleta perfumada refrescante. Música clásica sonaba agradablemente de fondo, mientras el pasajero del tren encendía un cigarro, se recostaba indolentemente en su asiento y se enfrascaba en la lectura del periódico.

En ese instante y algunos kilómetros más al oeste de la ruta del tren,

(pasa a la pág. 29)



A LA EXPO EN MOTO

Carreras en Jerez y Expo en Sevilla, una explosión de emociones de la que te acordarás toda tu vida. Dos acontecimientos que te van a dejar sin sentido y que Andalucía te pone al alcance de tus dos ruedas.

EL recinto de La Cartuja te ofrece una ciudad del futuro en la que están presentes 112 países de todos los continentes. En un día tienes tiempo para dar varias vueltas al mundo. Te sobran 79 días que le puedes regalar a Phileas Fogg, el héroe de Julio Verne.

También puedes ponerle los dientes largos a Cristóbal Colón y descubrir tú solito el gran escaparate de nuestro tiempo: la conquista del espacio, la televisión de alta definición, el cine en pantalla esférica, el acelerador de partículas, la sal-



CIUDADANOS DE TODO EL MUNDO SE DAN CITA EN LA EXPO. UNO DE LOS LUGARES MÁS VISITADOS ES EL PABELLÓN DE ESPAÑA, QUE ALBERGA LA EXPOSICIÓN DE TESOROS ARTÍSTICOS Y EL CINE MÓVIL. AL OTRO LADO DEL LAGO SE ENCUENTRAN LOS PABELLONES DE LAS 17 COMUNIDADES AUTÓNOMAS.



vacación de la Amazonia... y también puedes ver el pasado: la historia de los pueblos, las trirremes griegas, la máquina de vapor y hasta las carabelas de su época.

Antes o después de las carreras, la Expo te pone en bandeja el mundo en una ciudad en la que se han programado más de 50.000 actuaciones en vivo. Una gran fiesta de día y de noche en las avenidas de la muestra universal. Una fiesta que hay que vivir en la calle. Participar de ella, detenerse en los quioscos, subir a la torre mirador o al telecabinas y contemplar la isla desde el aire; recorrer el canal en los catamaranes, parar en cualquiera de los 96 restaurantes y de las 150 tiendas.

PASEO CON CURRO

Curro, sonriente pájaro blanco con patas de ele-

fante y los colores del arco iris en el pico y en la cresta, invita a meterte en el embrujo de Sevilla.

Es posible adquirir con antelación las entradas en varias oficinas bancarias (ver cuadro tarifas), además de en la propia exposición, en los cinco accesos distribuidos a lo largo del recinto.

El camino de los Descubrimientos recorre la isla de La Cartuja de norte a sur y delimita cuatro zonas.

Internacional: agrupa los pabellones de los países participantes, organizados en cinco avenidas. Los pabellones de Italia, Alemania, Reino Unido y Japón son, por ahora, los más visitados.

Zona del lago: incluye los pabellones de las 17 comunidades autónomas, presididas por el Pabellón de España, con su exposición de tesoros artísticos y cine movimax. Además, la representación del Comité Olímpico Internacional, Cruzcampo —con

la barra más larga del mundo—, Retevisión, ONU y la Plaza de América. Alrededor del lago se dan cita los programas nocturnos de Expo Noche.

Camino de los Descubrimientos: los cinco pabellones temáticos, el auditorio y los jardines de mayores dimensiones se encuentran en esta zona.

Zona sur: alberga el monasterio de La Cartuja, la puerta de Triana —el acceso más próximo al núcleo urbano de Sevilla— y el centro de prensa.

El resto del recinto lo forman parques y jardines y espacios públicos acondicionados bioclimáticamente para combatir el fuerte calor sevillano.

NOCHE UNIVERSAL

Un día en las carreras y otro en la Expo te pueden dejar extenuado, pero seguro que después de subirse al cajón y descorchar una botella de cham-

VISION DEL MUNDO

PABELLON DEL SIGLO XV

Localización: recinto del monasterio de La Cartuja.

Duración de la visita: 20 minutos.

Contenido: un personaje imaginario inicia su viaje por Europa entre el 3 de agosto y el 12 de octubre de 1492 y relata los factores que hicieron posible el viaje de Colón. Un recorrido en el que se utilizan piezas originales, videos y robots.

Curiosidades: elevador de agua (siglo XVI) y el reloj de agua.

PABELLON DE LA NAVEGACION

Localización: zona sur.

Duración de la visita: 45 minutos.

Contenido: avances en las técnicas navales y establecimientos

de las rutas con otros continentes.

En el exterior se ha recreado el muelle de Indias y el puerto de Sevilla con las réplicas de la Pinta, la Niña y la Santa María y la nao Victoria.

PABELLON DE LOS DESCUBRIMIENTOS

Tras el incendio, sólo queda el cine espacial, que combina una pantalla semiesférica de gran tamaño, incluida una cúpula de 24 metros de altura, con un poderoso equipo de sonido y un planetario digital. La sala de butacas tiene una inclinación angular que permite al espectador tener la sensación de vivir las secuencias proyectadas.

PLAZA DEL FUTURO

Localización: junto al canal de los Descubrimientos.

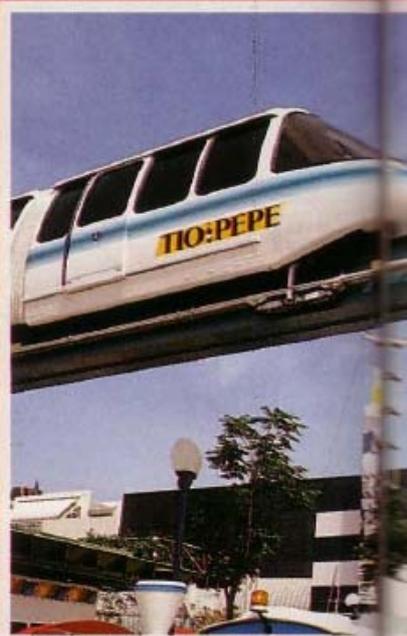
Contenido: cuenta con cuatro pabellones temáticos: Medio Ambiente, Energía, Telecomunicaciones y el Universo.

Curiosidades: lanzadera espacial Ariane 4, avión espacial Hermes y el primer satélite español, el Hispasat.

PABELLON DE LA NATURALEZA

Localización: detrás de la huerta de La Cartuja.

Contenido: una gran burbuja reproduce la selva amazónica y da paso a una sala audiovisual. El jardín americano reúne 432 especies de los países iberoamericanos.



pán más de un piloto se acercará a Sevilla. Si tu cuerpo no aguanta, puedes entrar a la muestra después de las ocho de la tarde hasta las cuatro de la madrugada por 1.000 pesetas. Tendrás todavía tiempo para visitar algunos pabellones, ya que cierran a las 10 de la noche.

En la noche te espera el Palenque, una gran plaza cubierta con un escenario rectangular rodeado de una lámina de agua y un graderio con una capacidad para 1.500 personas. Este lugar tiene doble vida: por la mañana ofrece espectáculos musicales y por la noche se convierte en una gran sala de baile con orquestas de España, Estados Unidos, Brasil, Colombia... con bares y comercios que podrás visitar en los descansos.

La fiesta en la calle tiene sus horarios: de 10 a 13 horas, las representaciones de bienvenida; de 17 a 20 horas, las actuaciones en las cinco aveni-

das de la zona internacional, y de 23 a 2.30, las representaciones y los grupos musicales, que se concentran en el lago de España y en el canal de los Descubrimientos.

La cabalgata recorre diariamente el recinto al atardecer, con 175 artistas y varias bandas de música en un homenaje al año festivo mediterráneo.

El lago de España ofrece un gran espectáculo que combina toda clase de efectos —luz y sonido, imágenes gigantes, hologramas y láser—, que lo ha convertido en el gran centro nocturno de Sevilla.

Si puedes convencer a tu moto y a tu chica/o, quédate en Sevilla dos días más, y entonces seguro que te quedas para siempre en la capital andaluza.

ENTRAR EN LA EXPO

Por tierra, aire y agua se puede llegar a la Ex-

po '92, pero en dos ruedas tendrás menos problemas para visitar la Exposición Universal.

En Sevilla todas las carreteras confluyen en la nueva ronda de Circunvalación, que está equipada con indicadores electrónicos para llegar a Expo '92 por el camino más rápido en cada momento. Es una autovía de 36 kilómetros y tres carriles por sentido que permite la conexión con las autovías que llegan a la capital: la N-IV (Madrid-Sevilla), la A-92 (Sevilla-Granada-Baza), la A-49 (Huelva-Sevilla), la autopista de Cádiz..., la red viaria se completa con otras rondas intermedias y avenidas que determinan el sistema de comunicación en el interior de la ciudad.

Tres puentes (Chapina, Cartuja y Barqueta) permiten el acceso peatonal a Expo '92 desde el centro de Sevilla. Los puentes de la Cartuja y Barqueta funcionan como puertas de entrada a la Expo-



ESTAS IMÁGENES PODRÍAN PERTENECER PERFECTAMENTE AL EPCOT CENTER DE MIAMI, PERO LOS ADHESIVOS DE TÍO PEPE DEJAN CLARO QUE ESTÁN HECHAS EN SEVILLA. IMPRESIONANTE EL PABELLÓN JAPONÉS, CONSTRUIDO SIN UN SOLO CLAVO. ES EL EDIFICIO DE MADERA MÁS GRANDE DEL MUNDO. UNA REPRODUCCIÓN DE LA TORRE EIFFEL ES UNA MÁS DE LAS ATRACCIONES DEL RECINTO DE LA CARTUJA.



sición, que cuenta, además, con otros tres accesos situados estratégicamente para facilitar el paso de visitantes al recinto: Itálica (zona norte), Triana (zona sur) y Aljarafe (zona oeste). Cada una de las cinco puertas de acceso cuenta con cabinas para la venta de entradas, consignas para depositar objetos (por motivos de seguridad sólo se podrán introducir bolsos de mano), puntos de información, tiendas, etc.

En motocicleta podrás acceder a la Expo, que cuenta con aparcamientos vigilados para estacionar un máximo de 40.000 vehículos diarios. Un sistema de autobuses lanzadera (gratis) os acercará desde el aparcamiento a una de las puertas del recinto. El precio del parking es de 1.000 pesetas por jornada completa (de 7,30 de la mañana a 5 de la madrugada). Para la jornada nocturna (8 de la tarde a 5 de la madrugada), el precio es de 500 pese-

tas. No hay distinción de tarifas entre automóviles y motocicletas.

El transporte fluvial es otra de las posibilidades de acceso. Un catamarán con capacidad para 830 plazas y el monocasco «Luna de Triana», de 150 plazas, realizan, junto a otras embarcaciones complementarias, el recorrido por el Guadalquivir, desde la ciudad al puerto Expo, situado junto a la puerta sur del recinto.

Junto a las puertas Barqueta, Cartuja y Triana hay terminales para autobuses urbanos. El Ayuntamiento sevillano ha incrementado con 87 unidades su actual flota. Junto a las puertas de Itálica y Triana tienes paradas de taxi.

También puedes llegar en 20 minutos por el aire, a través del Telecabina, que nace en la misma ciudad y cruza el Guadalquivir. Este sistema cuenta con 108 cabinas de ocho pasajeros y recorre un cir-

cuito de más de cuatro kilómetros a una altura media de 20 metros.

MOVERSE POR LA CARTUJA

Para moverse por el recinto de La Cartuja existen varios medios de locomoción que te dejarán alucinado. Al igual que el mayor aparcamiento del mundo, una zona de 100 hectáreas con capacidad para 40.000 plazas. Pero te recomendamos unas buenas zapatillas, ya que la normativa internacional que regula las exposiciones universales prohíbe el acceso de vehículos particulares por las amplias avenidas.

De todas formas, el transporte interno del recinto —con una superficie de 215 hectáreas— te alliviará los pies. El sistema de transporte primario está integrado por una flota de 15 autobuses gratuí-



AGENDA EXPO

- Servicio turístico: 900 50 1992. Servicio de atención telefónica que desde las ocho de la mañana hasta las ocho de la tarde atiende las llamadas relacionadas con el sector turístico.
- Sadexpo: 900 19 9200. Adquisición de pases de temporada.
- Alojamiento: (95) 560 74 74/900 59 1992. Coral (Centro Oficial de Reservas de Alojamiento Hotelero).
- Sevilla abierta: (91) 575 09 75/575 11 97. (95) 428 36 26.
- Alojamiento alternativo, ofrece estancias desde 6.000 pesetas por noche y persona en un apartamento de ocho plazas.

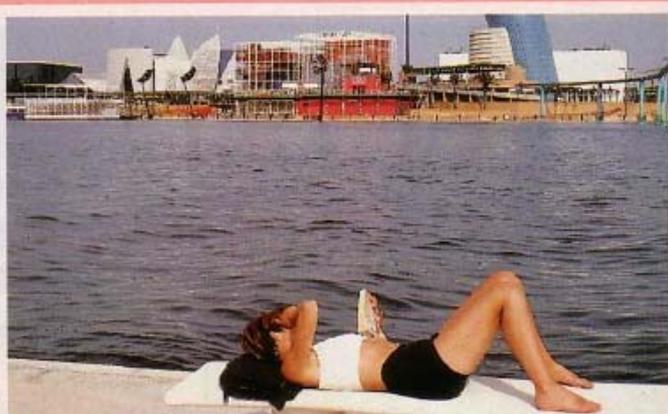
REGALOS DE YAMAHA

Si entras en la Expo puedes volver a tu casa con una nueva motocicleta, una moto de agua o un fueraborda Yamaha. A cada visitante múltiplo de un millón Yamaha entregará uno de sus productos.

Durante los seis meses que dura la Exposición, Yamaha regalará ocho Jog 50, ocho Jog 90, ocho SR 250, tres motos de agua, ocho fueraborda, cuatro Diversion y la guinda para el visitante 40 millones es una Vi-

rago 1100. Una forma de ampliar el «parque móvil» con sólo darte una vuelta por la Expo.

En cada una de las cinco entradas al recinto de La Cartuja Yamaha expone sus motocicletas y cuenta con un stand en el pabellón Ambiente 92. Además, Curro, la mascota de la Exposición, se pasea por el lago del recinto en una moto de agua. Con más suerte, por ahora, que cuando se botó la nao Victoria.



MIL LUGARES Y PABELLONES PARA VISITAR. EL TREN MONORRAIL, BARCOS Y TRICICLOS ELÉCTRICOS SON BUENAS ALTERNATIVAS AL PASEO A PIE. LOS COCHES ELÉCTRICOS SON SÓLO DE SERVICIO DE LA ORGANIZACIÓN.

TARIFAS

A los visitantes de Expo'92 se les ofrecen diferentes opciones de entradas. Los más pequeños pueden entrar gratis, y otros grupos se benefician de importantes descuentos.

ENTRADA DE UN DÍA

(Desde las 09.00 h. de la mañana hasta las 04.00 h. del día siguiente.)

Niños menores de 5 años Gratis

Niños entre 5 y 14 años y mayores de 65 1.500 ptas.

Días familiares: (*)
Adultos 2.000 ptas.
Niños entre 5 y 14 años y mayores de 65 750 ptas.

En grupos organizados especiales (**) 3.000 ptas.

Adultos 4.000 ptas.

(*) **Días familiares.** Se han fijado diez días familiares: uno en abril y uno en octubre, y dos en cada uno de los restantes meses (excepto agosto).

(**) **Grupos especiales.** Incluye a grupos organizados de estudiantes y trabajadores menores de 25 años, pensionistas, jubilados y retirados. Los grupos constarán de 40 personas y podrán ser organizados, previo acuerdo con Expo'92, por centros de enseñanza, sindicatos, orga-

nizaciones empresariales y organismos públicos de asistencia social.

ENTRADA DE TARDE/NOCHE

(Desde las 20.00 h. hasta las 04.00 del día siguiente.)

Entrada de tarde/noche ... 1.000 ptas.

PASES

Temporada (*)

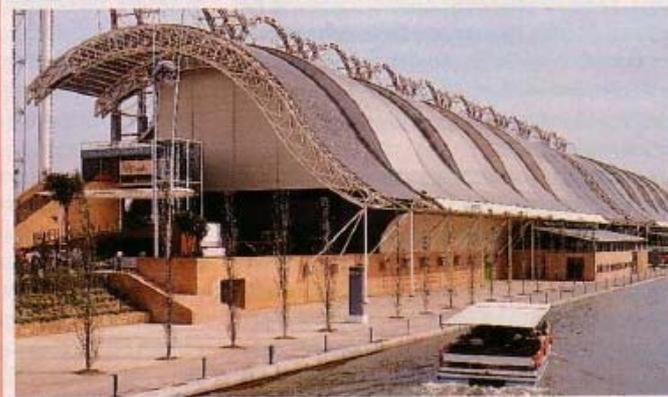
(Válido para 6 meses, desde las 09.00 h. de la mañana hasta las 04.00 h. del día siguiente.)

Adultos 30.000 ptas.
Niños entre 5 y 14 años y mayores de 65 15.000 ptas.

De 3 días

(Válido para 3 días, consecutivos o no, desde las 09.00 h. de la mañana hasta las 04.00 h. del día siguiente) 10.000 ptas.

(*) **Pases de temporada.** Los pases son siempre personales y pueden ser adquiridos a plazos. Están ya a la venta en las oficinas de los cuatro bancos patrocinadores de Expo'92: Banco Bilbao Vizcaya, Banco Central, Banesto, Banco Hispano Americano.



(viene de la pág. 24)



tos que conecta las puertas con los principales puntos de la Expo. Recorren un circuito periférico de cinco kilómetros de extensión, pero no te olvides de señalar tu parada, porque si no estarás todo el día dando vueltas.

Monorraíl, Telecábina, tren neumático y seis embarcaciones constituyen el sistema secundario de transporte, y ofrecen viajes de recreo y entretenimiento. Su precio es de 300 pesetas, salvo el Telecábina, que te elevará por los aires por 250 pesetas. También hay 290 triciclos eléctricos, monoplazas, que se pueden alquilar por 3.500 pesetas al día y una fianza de 1.500 pesetas, que se reintegrará al devolver el triciclo. El horario de este tres ruedas eléctrico es de 9 de la mañana a 8 de la tarde.

El monorraíl, un «polluelo» del AVE, puede trasladar 4.200 personas a la hora y es un atractivo adicional a la visita universal. Seis trenes recorren to-

da la zona de pabellones internacionales y el contorno del lago de España a una altura de seis metros. Circula por un circuito de algo más de tres kilómetros y tiene tres paradas.

Cinco trenes neumáticos con locomotoras diesel, con cinco vagones cada una, se mueven en todas direcciones. Cada vagón puede desplazar 25 personas.

En el lago de España seis catamaranes, con capacidad para 70 personas cada uno, recorren continuamente el canal norte y sur. Además, la organización dispone de otros medios de locomoción para atender sus necesidades. Entre ellos, 100 vehículos eléctricos de dos y cuatro plazas, y 165 vehículos Ford (coche oficial de Expo'92). □

Marco Antonio Martín

Fotos: Jaime Olivares/Alicia Ruiz

el piloto de la «Kawa» ya había dejado atrás los peligrosos rasantes situados entre Pinto y Valdemoro, la eterna chicane en obras del kilómetro 24, las curvas rápidas y suaves pero que a alta velocidad no admiten error de cálculo alguno próximas a Aranjuez, y acababa de superar el desvío, también con complicadas curvas parabólicas que hay que conocer muy bien, de Ocaña. La velocidad media de la ZZR empezaba a ser de escándalo, mientras su piloto enfilaba las largas rectas que llevan a Madridejos y Manzanares. «El día era despejado, con muy poco, prácticamente ningún tráfico, la temperatura agradable, pero la presión del viento empezaba a ser insoportable en el casco. Cambiando siempre a 12.000 r.p.m. en todas las marchas, la sexta del «Alien» se estiraba hasta el infinito en las rectas, lanzando a la ZZR 1100 a 315 km/h. de marcador (275/277 km/h. reales). La única forma de soportar esta velocidad era totalmente dentro del carenado, pero su cúpula, muy inclinada, hace aguas, refleja los relojes, y esto me restaba visibilidad.»

Poco antes de Puerto Lápice, y cuando uno de los dos cuentakilómetros parciales de la ZZR indicaba 105 km. (el otro iría acumulando el total del viaje), empezaba a parpadear históricamente la luz roja de aviso de reserva. Aún debían quedar aproximadamente siete litros en el depósito; 33 km. después, y en sólo dos minutos, se hacía en una estación de servicio de fácil acceso, no todas lo tienen en la autovía, el primer repostaje. La ZZR seguía su ritmo infernal y al cumplirse la primera hora de viaje ya había recorrido 215 km.

El AVE, mientras tanto, se encontraba detenido en Ciudad Real. A la capital manchega había llegado seis minutos antes de lo previsto después de cubrir 170,7 km. de vía llana y casi totalmente recta en 52 minutos, a un espectacular promedio de 197 km/h., frente a los 176 km/h. previstos. Pero esos seis minutos de adelanto y otros cuatro más se consumían en una larga parada muy superior a la de sólo dos minutos programada. El pasajero del AVE, mientras tanto, llamaba a casa desde el teléfono del coche-cafetería, volvía a su butaca, se ponía los auriculares, seleccionaba el canal cuatro de música.

ca y, al calorcillo de los rayos de sol que entraban por la ventanilla, se empezaba a quedar traspuesto.

Para el piloto de la ZZR no había pausa ni respiro: «Concentración absoluta para ir rápido. Muchas curvas y rasantes de la nueva autovía requieren grandes dotes de adivino para saber cómo terminarán; en muchas de ellas no se puede improvisar, todo debe estar bien programado, imprescindible buen conocimiento de la carretera de antemano. Los cambios de asfalto se suceden uno detrás de otro, rompen el ritmo e impiden que puedas confiar en el agarre de los neumáticos. Cuando lo empiezas a hacer, seguro que ya estás sobre otra capa de distinto color, adherencia y rugosidad. La trágica curva de Almuradiel, ahora modificada y bien señalizada, ya ha quedado atrás y empieza lo peor del viaje: Despeñaerros. Aquí la rotura de ritmo y el cambio de esquemas es total.

«Después de llevar la barbilla sobre el depósito durante más de una hora hay que trazar con esmero y máxima atención por suelo hiperdeslizante y a más baja velocidad.»

Zona altamente peligrosa. El piloto de la ZZR se limita a pasar por ella recordando, como decía Kenny Roberts, que el tiempo no se gana o pierde en lo lento. Después de la rápida salida del desfiladero viene un vertiginoso descenso hacia La Carolina. Sigue sin haber apenas tráfico. La pantalla del casco empieza a estar llena de insectos. Poco después, cerca de Bailén, segundo repostaje; en 153 km. la ZZR se ha bebido 19,77 litros. Tiempo invertido en la parada: dos minutos. Empieza a hacer calor.

Pero no en el AVE. El aire acondicionado funciona bien. A Puertollano, el AVE llega con cuatro minutos de retraso. Los dos minutos de parada previstos en esta estación se convierten en tres y el AVE arranca nuevamente, pero ya con retraso acumulado de cinco minutos. El pasajero se despabila al olor del café que se empieza a servir poco después. El «catering» del AVE, servido en preferente en mesa amplia y cómoda, es de buena calidad. Los «croissants» están tiernos y recién horneados. Con el estómago ya tranquilo y buen sabor de boca, y mientras el pasajero se entretiene con la película que ponen en las pantallas de vídeo, se lle-

POR LAS RUTAS DE JEREZ

Todos los caminos llevan a Jerez este fin de semana. No hemos podido recorrerlos todos, pero sí algunas de las rutas más habituales en busca de posibles puntos conflictivos. Del este al oeste y del centro hacia Jerez a continuación encontraréis información que os será de utilidad en el viaje. Nos faltó la vía principal del norte, pero apenas ha cambiado y lo único que se puede recomendar en ella es prudencia. Aunque estamos en el '92, todavía sigue sin completarse la autovía Madrid-Burgos, y hay tantos puntos conflictivos por causa de las obras que su solo relato levantaría dolor de cabeza.

1. LA RUTA PRINCIPAL

Todas las rutas que bajan a Jerez son importantes, pero la N-IV, con salida en Madrid, puede ser considerada como la ruta principal. En ella convergen la mayoría de rutas del norte, noreste y noroeste y será paso obligado para muchos en su viaje de ida y vuelta a Jerez. Lo más importante a comentar de esta ruta es que la Nacional IV ya se ha desdoblado íntegramente y reconvertido en autovía hasta Sevilla. A partir de este punto ya todo será autopista hasta Jerez.

La autopista Sevilla-Jerez la encontramos en buenas condiciones. La señalización de la autovía Madrid-Sevilla es correcta y si le prestamos la debida atención llegaremos sin sustos ni problemas hasta Sevilla. Hay que recordar siempre en cualquier caso que sólo es una autovía y que, a pesar de su doble carril, *no es una autopista*. No nos confundamos. Mucha atención. En esta autovía hay inmensas rectas, pero también curvas difíciles, rasantes ciegos que engañan, desvíos y bruscas incorporaciones que a veces te pillan por sorpresa y, además, constantes cambios de calidad de asfalto, muchas veces con juntas de unión en malas condiciones. No encontramos obras en la calzada, pero en algunos puntos entre Córdoba y Sevilla aún se trabaja removiendo tierra y el asfalto puede estar muy sucio por ello en ocasiones.

Obras en el final de la autopista A-4 en la salida de Madrid, las curvas de Ocaña y Aranjuez, las de la circunvalación de Córdoba (prestar muy pero que muy especial atención del kilómetro 405 al 415)

y, cómo no, Despeñaerros, que tanto a la ida como a la vuelta debe ser tomado con filosofía y tranquilidad, son los puntos más conflictivos. Despeñaerros rompe totalmente el ritmo de viaje con sus curvas lentas. El asfalto está gastado, brillante, grasiento y con gasóleo, y después de horas de largas rectas, llegando cansado y sin conocer la carretera es fácil colarse en alguna frenada. Recomendamos pasar Despeñaerros por el carril izquierdo, mucho más limpio y seguro que el derecho. La tristemente famosa curva de Almuradiel, poco antes del desfiladero, sigue siendo peligrosa, pero mucho menos que antes y está bien señalizada. Atención a la vuelta a un peligroso bache de grandes dimensiones, que esperemos haya sido ya tapado, entre el kilómetro 403 y el 404, justo en medio de una curva ciega a derechas.

2. LA RUTA DE LA POLVORA

De todas las rutas que serán utilizadas este fin de semana para acudir a la cita de Jerez, la que lleva desde Levante será, con diferencia, la más concurrida, con mochilas cargadas de pólvora y gasolina adulterada con ricino.

El viaje comienza en la popular Pista de Silla. El único problema en este punto es la aglomeración del fin de semana, ya que es la misma carretera que tiene por destino las playas de Alicante. En Catarroja-Silla nos podemos encontrar con algún problema por unas obras. Existen dos posibilidades. O bien seguir hacia la derecha por la N-340 dirección Albacete, o bien continuar como recorrido alternativo hacia Alcira, para enganchar con la



1. LA RUTA PRINCIPAL.
2. LA RUTA DE LA POLVORA.
3. LA RUTA DEL SUR.
4. BARCELONA-VALENCIA.
5. BARCELONA-MADRID.
6. LA RUTA DEL NOROESTE.
7. LA RUTA DEL NOROESTE.

N-340 en Alberique. Recomendamos la primera opción, a pesar de las obras de desdoblamiento existentes en los dos primeros kilómetros.

Proseguimos viaje por la N-340 en dirección a Albacete. La carretera tiene buen firme y numerosas «vías lentas» que descongestionan el tráfico de camiones. Recientemente se han inaugurado tramos de autovía, como la variante de Alcadia de Crespins. Una vez salimos de la Val D'Albaida, el trazado mejora mucho y entramos en la provincia de Albacete.

En la confluencia de Almansa con la N-330 de Alicante entramos en un rectilíneo tramo de autovía sin mayores problemas. Pero las alegrías se acaban pronto al comenzar las obras de desdoblamiento que nos acompañarán durante 77 kilómetros hasta Albacete. Los tramos en obras están muy bien señalizados y sólo hay que estar atentos en las chicanes de cambios de calzada que tienen bandas horizontales en el firme.

Como puntos conflictivos, el cruce por un paso superior de la vía del tren a diez kilómetros de Almansa, con una curva sin visibilidad de corto radio, la travesía de Bonete (muy peligrosa) y la estación de Chinchilla son lugares en los que estar atentos.

A pocos kilómetros de Albacete comienza la circunvalación, en la cual se debe tomar el desvío con dirección Jaén y Ciudad Real. Mucho cuidado. Indica una velocidad recomendada de 20 km/h. Un poco exagerado; pero realmente la salida de la autovía está muy peligrosa.

Nos adentramos en Albacete y se nos abren dos

posibilidades. O bien camino de Manzanares para enlazar con la N-IV por la N-430 o bien coger la N-332 vía Jaén. Es mejor escoger esta última opción.

Atención con el radar en Albacete y a la salida. Rectas sin problemas hasta Balazote y, a partir de ahí, comienzan una serie de curvas enlazadas con asfalto deslizante.

Continuaremos por esta carretera hasta Alcaraz. A la salida del pueblo tomaremos un desvío a la derecha por la C-415 hacia Villanueva. La carretera hasta Jaén está en obras y no merece la pena. Los diez primeros kilómetros hasta llegar al límite de la provincia de Albacete con la de Ciudad Real están de «cuando la República», pero luego se convierte en una perfecta Redla de la época Bono.

Atentos a la entrada y salida de Fuenllana, con obras de construcción de la variante del pueblo, y en el tramo Alcubillas-Pozo de la Serma, que están parcheando, dejando gravilla en la calzada.

Sin más problemas, seguimos dirección hasta Valdepeñas en dirección Ciudad Real y allí enlazar con la N-IV.

3. RUTA DEL SUR

Esta es la ruta que elegirán algunos valencianos (para ellos hay una ruta alternativa en estas mismas páginas), la mayoría de alicantinos y murciaños y la práctica totalidad de los granadinos.

Empezando por el principio, una estupenda autopista nos guiará hasta Alicante, en este tramo habrá que tener cuidado con el viento del Mediterráneo, que en algunas ocasiones sopla con mucha intensidad. Exceptuando este fenómeno

meteorológico, el trayecto hasta Alicante se hará con toda normalidad, a excepción de un túnel en curva con filtraciones de agua en el kilómetro 575, mucho cuidado.

Llegando a la ciudad de Alicante os tendréis que ir acostumbrando al incremento de tráfico que se produce en la variante de circunvalación.

Ya con dirección a Murcia y ahora por la N-340, continuación de la A-7, no tendremos ningún problema para circular con tranquilidad. Durante este recorrido sólo un punto a señalar y es en el kilómetro 714, un hondo valle en el que se producen fuertes ráfagas de viento lateral. Uno de los puntos donde más atención tendréis que prestar en todo el recorrido será a la llegada a Murcia, concretamente en la autovía que circunvala la ciudad, una peligrosísima curva a izquierda, y si tenemos en cuenta que venimos de hacer ya más de 200 kilómetros por unas estupendas carreteras, esta curva se convierte en extremadamente peligrosa; mucho cuidado.

Ya dejado atrás Murcia, seguiréis con dirección a Lorca por la N-340, continuos cambios de asfalto, obras y curvas más o menos peligrosas.

Dejando atrás Lorca y siempre siguiendo la N-340 llegaréis a Puerto Lumbreras y aquí tomaréis la N-342 con dirección a Granada, en este tramo extremad la precaución en los desvíos provisionales, un servidor pasó ciertos apuros en uno de ellos, concretamente en el kilómetro 252 de la mencionada N-342.

Y así, llegamos al punto más peligroso de todo el recorrido, la entrada a Granada, que es de «juzgado de guardia», curvas de 180 grados en bajada pronunciada y los neumáticos de tu moto resbalan allí más que una pastilla de jabón en una bañera. Mucho cuidado.

En la parte final del recorrido hay un poco de todo, autopista (A-92 con dirección a Sevilla) hasta Antequera, a partir de ahí y otra vez por la N-342 una carretera tortuosa, con firme en mal estado, nos llevará a Jerez, si bien es cierto que este último tramo lo podréis dedicar a recrear vuestra visita la Sierra de Cádiz, sobre todo en primavera, se lo merece.

4. RUTA BARCELONA-VALENCIA

Aunque sea cara, ¡(muy cara!), merece la pena sin ningún tipo de dudas pasar por la autopista. Si sólo llegas hasta Valencia quizás sea interesante la nacional y admirar el paisaje, pero para ir a Jerez es absurdo cansarse en los primeros kilómetros... Así que si decides evitar el centro (la otra posibilidad, empalmando con la autovía de Andalucía) ésta es tu ruta.

Una autopista en muy buenas condiciones, que sólo empeora al llegar a la zona de la concesionaria AUMAR cuando se pasa de asfalto (bueno) a hormigón. Te enterarás enseguida... En cualquier caso, el trazado no tiene ninguna trampa (como es de ley) y encima ahora, con la circunvalación a Va-



lencia, no te entretienen. Sólo hay que tener cuidado, a partir de Tarragona (llegando a Calafat, ya sabes), con las ráfagas de viento.

5. BARCELONA-MADRID

Para llegar a Jerez das mucha vuelta, pero tampoco hay que descartar esta ruta, especialmente en viaje de vuelta nocturno, porque desde Jerez hasta Barcelona ahora es todo autovía o autopista y además de viajar cómodo pasas por el «Madrid Cultural»... aunque no esperes encontrar nada especial.

En el viaje de ida a Madrid siempre es recomendable reducir claramente la velocidad al pasar de autopista a autovía hasta acostumbrarse al cambio de ritmo que ésta exige, por su más difícil trazado. Es típico de esta autovía encontrar en las dos direcciones rectas larguísimas que desembocan en curvas cerradas bastante engañosas. Mucho ojo con ello, desconfía.

6 y 7. RUTA NOROESTE

Los motoristas del noroeste de la Península cuentan con dos rutas principales para bajar hasta Jerez. Escoger una u otra ya dependerá del tiempo que se disponga, del tipo de carretera que le guste a cada uno y si se viaja de día o de noche.

Pensando que a la ida se suele viajar con más tiempo y sobre todo más descansado, personalmente escogería la ruta que corre paralela a la frontera portuguesa (N-630), aunque si lo que se pretende es llegar lo antes posible, la opción N-VI para después empalmar con la carretera de Andalucía es la más rápida, pero también la más aburrida, como consecuencia de sus interminables kilómetros de autovía. Pero vayamos por partes.

«RUTA DE LA PLATA»

La opción extremeña, es decir la N-630, también conocida antiguamente por la «ruta de la plata», es sin duda la más bonita y la que más te hará disfrutar del viaje. Los asturianos y los gallegos del norte la cogerán a la altura de Benavente, mientras que los gallegos de Pontevedra y Orense lo harán vía N-525, para contactar con la N-630 poco antes de Zamora. Para ello habrán tenido que superar el puerto de La Canda y ya una vez en Castilla-León el del Padomelo, donde por cierto se ha de tener bastante cuidado a la salida de los viaductos de Briallo y Los Tornos, ya que las juntas puente/carretera no están al mismo nivel y como suelen ser en curva te puedes llevar algún que otro sustillo.

La N-630 hasta Zamora no representa ningún problema, y una vez superada Zamora, directos hacia Salamanca. En los 62 kilómetros que unen las dos capitales de provincia no existe ningún punto que se pueda considerar peligroso o conflictivo.

Después de Salamanca, el próximo punto de referencia es Béjar, que está a unos 70 kilómetros. El estado de la carretera se puede considerar bueno. Después de Béjar es cuando las cosas se complican un poco.

La orografía cambia, la carretera se vuelve mucho más revirada, el asfalto es bueno, pero nada más salir de la ciudad existen una serie de que hay que tomárselas con tranquilidad. Existen varias un tanto comprometidas, pero según tengo anotado en mis apuntes, se ha de tener especial atención al trecho que va del kilómetro 420 al 423.

También mucho ojo a dos estrechamientos repentinos que surgen saliendo de dos curvas en los kilómetros 415 y 423. En la bajada hacia el pueblo de Baños (km. 425 al 428) existen un par de «pae-

ga a Córdoba. El AVE, como si supiera que le quiere ganar la partida la ZZR, ha dado un buen acelerón después de los tramos de túneles y viaductos de Sierra Morena y a una velocidad media de 193,45 km/h. se presenta en Córdoba a las 10.02, justo un minuto antes de lo previsto.

En la estación, sin embargo, el AVE vuelve a mostrarse muy confiado, deteniéndose cinco largos minutos (sólo dos previstos). No sabe que la «Kawa» ya ha pasado como un cohete por la circunvalación de Córdoba rumbo a Sevilla a las 9h. 58 m. Sólo tres minutos les separan, pero el AVE ya no se detendrá más hasta el apeadero de la EXPO, siguiendo por terreno fácil y llano la cuenca del Guadalquivir, mientras que el piloto de la moto debe hacer todavía un repostaje, limpiar la pantalla del casco, totalmente llena de bichos, y seguir un trazado bastante más complicado con curvas en la cuesta de El Espino, en Ecija, y en Carmona. Casi todo lo demás es, sin embargo, recto y con el mejor asfalto y trazado encontrado en todo el recorrido.

«El último repostaje quiere ser más rápido que ninguno, pero hay coches y es el más lento, tres minutos, y además la "Kawa" llega de milagro, con el depósito casi totalmente vacío.» La fulminante rapidez de la ZZR 1100 le permite sin embargo superar este retraso fácilmente en las rectas y, cuando el piloto de la moto da un vistazo al cronómetro sobre el manillar, al tomar el desvío hacia la EXPO (ya muy cerca de Sevilla), una sonrisa se dibuja en su rostro. Ya sabe que ha cazado al AVE.

Es pronto, el público todavía no ha empezado a acudir a la EXPO y sigue sin haber problemas de tráfico, llegando muy pocos minutos después hasta el andén del AVE. Eran las 10h. 40 minutos. El AVE se presentaría finalmente, con dos minutos de adelanto sobre el horario previsto, a las 10h. 55 minutos. Pero no fue suficiente.

El piloto de la moto y el pasajero del AVE se encontraban en el andén. El primero necesitaba urgentemente una ducha, el segundo estaba fresco, descansado y listo para empezar a visitar la EXPO.

La ZZR fue 15 minutos más rápida que el AVE, pero la moto fue «de carreras» y el AVE dando siempre la sensación de ir de paseo y sin ninguna prisa. No le importa perder tiem-



liones» con el asfalto «jugoso», que en caso de lluvia son con toda probabilidad auténtico jabón. Una vez superado Baños la carretera se «calma» de nuevo y podremos relajarnos un poco para disfrutar del paisaje.

Pero no demasiado, porque es justamente en este trecho donde encontré los dos puntos más peligrosos de la ruta. Uno de ellos es una verdadera trampa que tenéis que tener muy en cuenta. Entre el kilómetro 452 y 453, junto en medio de una larga recta en la que te sueles relajar para mirar el paisaje, un «genio» ha trazado una chicane tipo la del circuito de Suzuka. Pero lo más gracioso es que en mitad de ésta existe un ¡paso a nivel! Así que mucho ojo con el kilómetro 452 de la N-630. Os recomiendo que os lo apuntéis con un rotulador en el depósito o algo parecido.

Otro trecho complicado lo encontrarás del kilómetro 465 hasta Plasencia. Existe un pequeño puerto que está en obras y que tiene dos desvíos especialmente peligrosos.

Al llegar al kilómetro 524 conviene disminuir el ritmo, ya que hasta el 529 existen algunas curvas semilentas que se van cerrando según entras en ellas.

La llegada a Cáceres tampoco tiene complicaciones. De Cáceres a Mérida encontré bastante tráfico, pero ninguna cosa especial a reseñar.

En el último tramo de la ruta, Mérida/Sevilla, hay que atravesar muchos pueblos. Cuidado con el cruce de Zafra en el kilómetro 684,5, punto donde existe una desviación para Córdoba y Badajoz. No te despistes, tú siempre N-630.

Lo que sí está complicado son una serie de curvas después de El Romquillo que no siguen la tónica de las anteriores y se cierran inesperadamente. ¡Ojo con ellas!

Una vez superado El Romquillo, Sevilla está a un tiro de piedra.

RUTA RAPIDA

Para los que salgáis más tarde de casa o para quien prefiera gas a fondo y achicharrar los neumáticos, la opción Nacional VI hasta Madrid para después contactar con la Nacional IV es ideal.

Tanto si sois de Asturias como si sois de Galicia es la manera más rápida de ir y de volver a Jerez.

Desde Jerez puedes ir sin dejar la autovía hasta más allá de Tordesillas. Tened en cuenta que viajar por autovía es en principio mucho más seguro, aunque en el trecho que pasa por Castilla-León y Castilla-La Mancha puedes llegar a dormirte.

Como podéis ver, las dos rutas que tenéis a disposición los que venís del noroeste de la Península son completamente diferentes. Si me permitís mi opinión, os recomiendo que hagáis la «ruta de la plata» a la ida y dejéis la ruta rápida para volver a casa. Por supuesto que si viajáis de noche la opción lógica y la que recomiendo es exclusivamente la que pasa por Madrid.

Sea por donde sea, lo importante es que nos veamos en Jerez. Tened en cuenta los puntos más peligrosos que hemos verificado en nuestros viajes, pero también tened en cuenta que puede ser que alguno se nos haya pasado por alto o haya surgido recientemente, ya que siempre salen nuevas trampas. De cualquier forma, ojo a las señales de tráfico y estad siempre a la defensiva. Con un poco de cuidado el único problema que tendrás es que tu trasero aguante el atracón de kilómetros que te espera. ¡Buen viaje! ¡Te esperamos en Jerez!

Javier Barranco
Manuel Pecino
Carlos Feced

po en estaciones o ralentizar su marcha en la entrada de algún túnel; luego se pone las pilas, recibe una descarga de 25.000 voltios y vuela en las rectas sin que apenas te des cuenta, para llegar siempre a tiempo. En un viaje directo Sevilla (estación de Santa Justa)-Madrid (Atocha), el AVE debía tardar 2h. 45'. La ZZR le habría ganado nuevamente, pero le cronometramos ¡2h. 33'!

A medida que se termina el rodaje de la línea, de las locomotoras y del puesto de control y telemando central situado en Atocha, el AVE será cada vez más y más rápido. En ese supuesto, la ZZR, debiendo parar a repostar tres veces como a la ida, y con el inconveniente de tener que hacer siempre 70 km. más y no precisamente por una vía libre y sin obstáculos, no le habría ganado.

En un supuesto de viaje distinto, el pasajero sale de su casa en el centro de la ciudad y se dirige a la estación en taxi, mientras el piloto de la moto se pone en marcha desde el mismo lugar hacia su punto de destino, la ventaja sin embargo volvería a ser para la moto. Pero no hay que insistir en ello ni es necesario comprobarlo. El piloto de la moto no lo dudó ni un instante y decidió volver descansando en el AVE, y el del tren, ya sin prisa, pero a regañadientes, en la moto, y los dos, sobre todo el primero, estuvieron totalmente de acuerdo.

Para viajar por tierra en menos de tres horas de Madrid a Sevilla o viceversa no hay nada mejor, más seguro y más confortable que el AVE, aunque pueda haber algo, ZZR 1100, todavía más rápido. Pero sólo eso. Y eso no es ni mucho menos lo más importante. Otras cosa es hablar del placer de ir en moto, de la sensación real de libertad de la moto, de sentir el aire en el cuerpo, de disfrutar de cada instante de un viaje sin la imperiosa y absurda necesidad de tener que ganar al reloj ni de demostrar nada a nadie. Es entonces, y no antes, cuando de verdad el AVE, como el avión o como el coche, sale de esta comparativa totalmente derrotado. Qué distinto es ser uno más, atrapado en el tráfico o en el interior de un vagón, a ser sólo tú y tu moto. En definitiva, tú decides; todo depende, sin duda, de tus gustos personales

Augusto Moreno de Carlos
Fotos: Jaime Olivares/A. Godino



■ DATOS DEL VIAJE

	Kawasaki ZZR 1100	AVE
Recorrido	De Madrid Atocha a Córdoba, N-IV	De Madrid Atocha a estación Córdoba
Kilómetros	400,4	345,18
Tiempo Neto	1h. 54'	1h. 49'
Paradas	Repostajes (2), 4'	Ciudad Real, 10' Puertollano, 3' 2h. 02'
Tiempo total	1h. 58'	
Promedio Neto/Total	210,7/203,5 km/h.	190,0/169,7 km/h.
Consumo	13,02 l/100 km.	1 whisky, 3 canapés, 1 Coca-Cola, 1 bocadillo de lomo, tabaco, 1 Don Julián, prensa, revistas
Condiciones	Luz de día, suelo seco, autovía en buenas condiciones salvo Despeñaperros, con suelo deslizante. Muy poco tráfico. Sin obras. Constantes cambios de asfalto. Conductor solo sin equipaje, con mono de cuero. Problemas de visibilidad por insectos. Temperatura de 10 a 20 °C	Clase preferente, coche R3, tipo salón, aire acondicionado, música, vídeo, azafatas, copas, refrescos, desayuno entre Puertollano y Córdoba. Viajero solo con equipaje de mano
Recorrido	De Córdoba (N-IV) a Sevilla EXPO	De Córdoba estación a Sevilla EXPO
Kilómetros	139,5	132,31
Tiempo Neto	39'	48'
Paradas	Repostajes (1), 3'	Córdoba, 5'
Tiempo Total	42'	53'
Promedio Neto/Total	214,6/199,28 km/h.	165,38/149,78 km/h.
Consumo	12,90 l/100 km.	1 cerveza, olivas, almendras
RESUMEN	De Madrid Atocha a apeadero Sevilla EXPO	De Madrid Atocha a apeadero Sevilla EXPO
Kilómetros	539,9	477,49
Tiempo Neto	2h. 33'	2h. 37'
Paradas	Repostajes (3), 7'	Ciudad Real/Puertollano/ Córdoba
Tiempo Total	2h. 40'	2h. 55'
Promedio Neto/Total	211,7/202,4 km/h.	182,48/163,71
Consumo	13,05 l/100 km.	Suma de manjares y bebidas anteriores más 3 cigarrillos rubios con filtro
Coste del viaje	Gasolina (6.650 ptas.)	Tren punta, preferente: 11.800 ptas. (turista): 8.400 ptas. (club): 16.500 ptas.

■ PUNTUALIDAD AVE

Km.	Estaciones	Hora teórica llegada	Hora real llegada	Tiempo parada teórica	Tiempo parada real	Hora teórica salida	Hora real salida	V. media km/h.	
								teórica	real. Tramtotal
0	Madrid Atocha	—	—	—	—	8,00	8,00	—	—
170,74	Ciudad Real	8,56	8,52	2'	10'	9,00	9,02	176,63	197,00/197,00
299,76	Puertollano	9,13	9,17	2'	3'	9,15	9,20	172,40	156,09/163,44
345,18	Córdoba	10,03	10,02	2'	5'	10,06	10,07	168,36	190,45/169,76
479,49	Sevilla	—	—	No para	No para	—	—	161,31	—
477,49	Sevilla EXPO	10,57	10,55	—	—	—	—	—	165,38/163,71

■ FICHA TECNICA

	Kawasaki ZZR 1100	AVE
Motor	Kawasaki, cuatro tiempos, cuatro cilindros en línea transversal, refrigeración líquida. Doble árbol de levas en culata, cuatro válvulas por cilindros 1.052 c.c.	Dos cabezas GEC Aisthom idénticas, cada una con cuatro motores eléctricos trifásicos, uno por cada eje de las dos locomotoras. Refrigeración líquida
Alimentación	Gasolina Super. Cuatro carburadores Keihin de 40 mm.	Por catenaria, corriente alterna de 25.000 V/50 Hz. o continua 3.000 V.
Potencia máxima	147 CV. a 10.500 r.p.m.	12.000 CV. a 25.000 vol.
Pot. específica	139,73 CV/litro	0,48 CV/voltio
Vel. máxima	276 km/h.	300 km/h.
Aceleración:		De tortuga frente a ZZR
0-100 km/h.	2,8 segundos	
0-200 km/h.	8,9 segundos	
0-400 metros	10,19 segundos	
0-1.000 metros	19,33 segundos	
Suspensión	Horquilla telehidráulica delante Uni-track, monoamortiguador detrás	Ejes rígidos con 50 amortiguadores verticales, 25 transversales, 50 antialoipe, 50 laterales
Peso en orden de marcha	245 kg.	421.400 kg.
Relación peso/potencia	1,66 kg/CV.	35,12 kg/CV.
Longitud total	2.170 mm.	200.190.000 mm.
Ruedas	2 de goma	50 de hierro
Plazas	2	329 en 7 vagones (38 en club/78 en preferente/213 en turista) 22 plazas auxiliares en plataformas
Batería	12 V.	25.000 V.
Arranque	Eléctrico	Eléctrico
Frenos	3 discos	76 discos, «ABS»
Conducción	1 piloto	1 comandante con dos auxiliares y un mecánico. Con MAC (Mando Automático de Conducción)
Cap. depósito	21 litros	No tiene
Autonomía media	233 km.	Indefinida, mientras pague el recibo de la luz
Precio	1.399.700 ptas.	2.934.000.000 ptas.

■ TIEMPOS DE VIAJE AVE

	Km. AVE	Actual V=250 km/h.	Veloc. media actual	Previsto V=300 km/h.	Veloc. media prevista	Veloc. m. equiv. por car. (1)
Madrid-Ciudad Real	170,75 (199) (*)	56'	176,63 km/h.	56'	162,94 km/h.	213,21 km/h.
Madrid-Córdoba (directo)	345,18 (401)	1h. 58'	175,51 km/h.	1h. 50'	166,28 km/h.	218,72 km/h.
Madrid-Córdoba (con paradas)	345,18 (401)	2h. 05'	165,88 km/h.	1h. 54'	161,67 km/h.	211,05 km/h.
Madrid-Sevilla (directo)	479,49 (541)	2h. 45'	171,08 km/h.	2h. 34'	163,30 km/h.	210,77 km/h.
Madrid-Sevilla (con paradas)	479,49 (541)	2h. 55' (2)	161,31 km/h.	2h. 40'	176,43 km/h.	202,87 km/h.

- (*) Entre paréntesis, distancias a las mismas poblaciones por carretera.
 (1) Velocidad media que sería necesaria para cubrir en ese mismo tiempo, ese mismo trayecto por carretera.
 (2) Hasta apeadero Sevilla EXPO, 2h. 57'. Tiempos de viaje AVE declarados por Renfe.