

OPERACIÓN Ararat CON LA GORDA

“SIN LA GRAN BARRERA DEL CÁUCASO, QUE HIZO CAMBIAR DE RUMBO A LOS PUEBLOS ASIÁTICOS, NO SERÍAMOS HOY LO QUE SOMOS (...). SIN EL CÁUCASO SERÍAMOS TÁRTAROS O MOGOLES, Y EL MUNDO ROMANO NO HABRÍA EXISTIDO.”

Nada hay más personal que una moto transformada. Pero tampoco hay nada más personal que una moto en la que hayas viajado; una moto en la que hayas sufrido y disfrutado, reído, llorado, gritado o maldecido. Un día pensé en combinar ambas cosas, en transformar a mi gusto una de mis motos más viajadas. Y así surgió la idea de La Gorda y del proyecto televisivo Operación Ararat, como tercera temporada de Diario de un Nómada.

La bombilla se me encendió al terminar el viaje por Sudamérica que sería la primera temporada. Vi las fotos e imágenes al regreso mientras montábamos los capítulos y pensé que parecía un catálogo publicitario. Una moto último modelo, la BMW R 1200 GS del 2014, todas las defensas posibles de Touratech, vestido con el traje trail GS Dry de BMW... todo era nuevo, caro, excelente, pero me parecía frío. De hecho, salvo yo, nadie viaja así, con tanta parafernalia. Los viajeros auténticos viajan con motos más maltratadas, con el equipo más gastado. Y era así como yo viajaba antes de hacer la serie para La2.

Se me ocurrió entonces que podría hacer una aventura para la televisión pero con una moto transformada en scrambler. Usaría

una de mis GS 1200. La más antigua. La primera que compré de segunda mano en el 2008. Debido a su tamaño, sorprendente entonces para mí, la bauticé como La Gorda. Con ella realicé mis primeras aventuras por el mundo: la antigua URSS, Asia Central, Oriente Medio, Los Balcanes, Turquía Irak, Irán, Siria, Jordania, Israel, Líbano, Egipto, Libia, Túnez, Francia, UK, Irlanda... con casi 100.000 kilómetros debería estar ya para el retiro, pero pensé en darle una nueva vida. Que fuera ella con la que viajara, pero distinta.

Solo tenía que encontrar un artista interesado en participar a cambio de la promoción, convencer a TVE y a BMW Motorrad España, patrocinadora principal de la serie. Comenté la idea a finales del 2014. En la marca al principio fueron reticentes porque no veían del todo conveniente promocionar una moto que no fuera de serie y nueva. Pero me fui a hacer la segunda temporada por México y Estados Unidos con una GS 1200 del 2008 con placas USA y funcionó. Resultó mucho más barato que enviar una desde España y al final la imagen que salía era la de una moto BMW capaz de todo independientemente de su año de fabricación.



SE ME OCURRIÓ ENTONCES QUE PODRÍA HACER UNA AVENTURA PARA LA TELEVISIÓN PERO CON UNA MOTO TRANSFORMADA EN SCRAMBLER

Así que poco a poco David Canosa, jefe de marketing, fue convenciéndose de las bondades del proyecto y al final ha sido el principal defensor y artífice de su realización. Tomada la decisión de transformar la moto, debíamos buscar un artista. Fueron varios los consultados y aunque la idea de hacer una transformación que saliera en TVE les gustaba sobre el papel, el reto de hacerlo de modo económico, en pocos meses y con una moto tan compleja, moderna y electrónica como la BMW R 1200 GS, les echaba para atrás. Hasta que encontré a Nomade Cycles y a Dave Designs a través de David Canosa, ya que trabajaba con ellos en el evento Mulafest. Lo tuvieron claro desde el principio. Se trataba de hacer una

moto bonita pero que no perdiera sus cualidades ruterías ni off road. Estuvimos de acuerdo en el objetivo: recordar aquellas primeras R 80 GS que ganaron las ediciones del París Dakar en los 80. Voluminosas pero endureras. Guardabarros alto, porta números, ruedas de tacos. Insistí en no tocar parte ciclo ni motor. Si eso funciona bien, ¿para qué tocarlo? Telelever y paralever eran intocables. Insistí también en que la transformación tenía que ser económicamente asumible y que no subiese a más de 10.000 euros porque quería que si alguien veía la moto en la tele o en revistas pudiese hacerse una parecida.

Mantuvimos lo bueno que ya tenía, como las suspensiones TFX, pusimos accesorios de primera como escape de titanio Akrapovic y maletas negras de Touratech. Cubrimos los gastados colectores con cinta calórica para darle un acabado café racer pero con un coste económico muy bajo, eliminamos la parrilla y recortamos así la longitud total de la moto, y tapizamos el asiento en cuero italiano con un bello diseño de rombos.

La solución para la parte frontal nos la dio un italiano que fabrica un kit que encajaba exactamente en la idea que tenía-



mos. Compramos un guardabarros alto, la placa portanumeros y la solución técnica de desplazar el radiador para colocarlo sobre la defensa del cilindro derecho, igual que hacían las R 100 GS de los ochenta. El depósito se pintó por Dave Designs en amarillo y negro con aspecto desgastado para remarcar la idea de que no estamos ante una moto nueva de exposición, sino ante una infatigable correccaminos con mucha historia encima. Los colores eran obligados para mantener la esencia de la moto original.

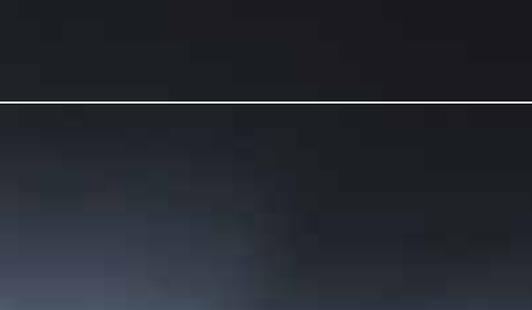
Y así podemos decir que ha nacido La Gorda como heredera de La Gorda. La primera R1200 GS scrambler española que no se destina a exposición sino a viajar de verdad en una gran aventura para Televisión Española.

En la tercera temporada de Diario de un Nómada nos dirigiremos al extremo oriental de Asia Menor, al Cáucaso y al monte Ararat, donde se dice aterrizó el Arca de Noé. Penetraremos así en una convulsa y compleja región que fue uno de las cunas de la Humanidad. No en vano en Georgia se encuentra el yacimiento arqueológico de Dmanisi, donde se han encontrado los restos de homínido que pudieran ser los más antiguos fuera de África. Los expertos sospechan que desde ahí se originó la colonización

MIQUEL SILVESTRE Y LA GORDA LLEGARÁN AL CORAZÓN DEL CAÚCASO Y AL MONTE ARARAT EN EL PROGRAMA DIARIO DE UN NÓMADA.

européa del Homo Erectus que encontraríamos en lugares tan distantes como Atapuerca.

Kapucinski observó que los habitantes del Cáucaso tienen en la mente archivado un mapa distinto al que veríamos al examinar la cartografía clásica, muy diferente al que nos ofrece Google Maps. Es el mapa de la supervivencia, el de los amigos y los enemigos. Esta carta náutica le advierte de donde vive cada miembro de su tribu o clan, y de donde viven los que pertenecen al contrario. El Cáucaso es un mosaico de clanes, grupos, tribus, familias, y este fragmentado universo étnico solo lo entienden los que forman parte de él.



No estamos ante una moto nueva de exposición, sino ante una infatigable correccaminos con mucha historia encima.



El mundo de la gente caucásica es muy pequeño, cerrado, concentrado en su valle, en su poblado, en sus odios y afinidades ancestrales. Para el gran observador polaco eso era debido a que la región del Cáucaso es muy remota, inaccesible, montañosa y escarpada. Y a que está rodeada de países primitivos y feroces: Irán, Rusia y Turquía. "El contacto con el pensamiento liberal y democrático de Occidente era imposible". Y si a eso le unimos la gran cantidad de armas puestas en el mercado negro como consecuencia del colapso de la URSS, el resultado son las guerras étnicas en las que se ha sumido la región desde 1991.

Diario de un Nómada va a contradecir a Kapucinski y a Ribade-neyra. Desde el extremo occidental de Europa, desde España, vamos a llegar hasta el corazón del Cáucaso a lomos de un medio de locomoción tan escueto, frágil y vulnerable como una motocicleta. El objetivo último es llegar al bíblico Monte Ararat para contemplar ese complejo universo donde se abrazan el desierto y las cumbres caucásicas, donde precisamente la Gorda original dio lo mejor de sí misma y esperamos la nueva Gorda vuelva a sentirse a sus anchas.



Texto y fotos: Miquel Silvestre.