

▼ VIAJE: POR AFRICA CON UNA BM

# RUMBO A

Miquel nos obsequia con una experiencia de 2 meses y 11.000 km en solitario



BMW R 80 GS

# AL SUR

o, cruzando el continente africano de norte a sur



JAVIER PEREZ-RUBIO

**C**orría el mes de marzo y nuestro protagonista debía desplazarse a *Nairobi* por trabajo. El avión Madrid-Londres-Nairobi fue la solución. Una vez allí y terminadas las pertinentes gestiones... ¿Por qué no aprovechar la estancia y bajar un poquito más, digamos hasta Sudáfrica, y en moto? Tirar hacia Egipto entraba en los planes, pero los problemas burocráticos y de papeleo que exigen hacen que te echas para atrás.

La idea del viaje era muy buena, pero ¿con qué moto? Su BMW R 1200 GS estaba en el garaje de Madrid. Además, Kenya no es precisamente un lugar donde fluyan motos de calidad,

## *El jefe de la televisión alemana en Nairobi le vendió la BMW R 80 GS con la que viajó*

y con gran cilindrada, son casi inexistentes. Otras ciudadanas más pequeñas sí se dejan ver, pero esta opción estaba totalmente descartada. Asumiendo la limitación que impone este mercado, Miquel recaló en un concesionario KTM, pero allí sólo vendían motos nuevas. La opción segunda mano era la más lógica, para luego venderla allí mismo una vez hubiera finalizado el viaje. A base de buscar y preguntar, dio con Christopher (c\_handschuh@yahoo.com), un ex-mecánico oficial de BMW Alemania que había montado su negocio allí 9 años antes. Denominado *Jungle Junction*, consistía en un terreno donde los viajeros podían alquilar habitaciones o acampar en su jardín, al mismo tiempo que se encargaba de la puesta a punto/reparación del coche/moto de rigor. Él fue quien le puso en contacto con el jefe de la televisión alemana en *Nairobi*, quien tenía una BMW R 80 GS de 1992 con menos de 30.000 km guardada en el garaje y que, en su día, fue traída direc- >



»tamente de Alemania. Tras la correspondiente negociación, Miquel se la quedó por 3.500 €.

Lo primero que hizo fue comprobar su correcto funcionamiento, no por desconfianza, sino porque acometer un viaje tan duro hacia lo desconocido exigía asegurarse muy mucho. Por ello, primero tiró hacia el norte, en busca de la línea del ecuador, para luego regresar a Nairobi. Puesto que la moto no dio problemas, se armó de valor y ¡para abajo! El equipaje pasaba por: poca ropa, equipo de acampada (saco, tienda, colchoneta y mosquitera), herramientas y bidón plegable para gasolina.

### Haciendo camino

El primer destino pasaba por llegar a *Tanzania*, pasando por *Manyoni*. Tener a tu izquierda el Océano Índico y disfrutar al mismo tiempo de la montaña del *Kilimanjaro* es fantástico. Este inmenso monstruo de 5.895 m es Patrimonio de la Humanidad desde 1987, la mon-

taña más alta de África y uno de los volcanes más altos del mundo. Una vez allí, el objetivo era llegar a *Dar es Salaam* (la capital oficiosa, donde está todo el movimiento de la zona), cruzando previamente el Parque Nacional

## Gary, un mecánico de la ONU, le arregló el embrague y la fuga de aceite del motor

de *Mikumi*. Atravesar estos parajes es una experiencia algo estresante, pues están repletos de animales salvajes que campan a sus anchas: búfalos, cebras, elefantes... Desde luego, África es una zona muy prolífica en cuanto a parques naturales, reservas y zonas protegidas.

Después, viraje al oeste para lle-

gar a *Zambia*, una región muy pobre, con zonas desconocidas, pero con una población tremendamente amable. Hasta entonces todo va sobre ruedas, y nunca mejor dicho, pero en *Mpika* surgen los problemas: rotura del cable del embrague y del motor de arranque. A esto debemos añadir que desde la salida de la frontera de Tanzania hasta *Mpika*, no hay gasolineras (unos 500 km), por lo que Miquel tuvo que buscar una tienda para comprar bidones de gasolina y poder llegar a su destino. Tras esta presión del “llegar o no llegar”, se topó con la imposibilidad de seguir por falta de repuestos. La solución fue subir la moto a una grúa que le llevase hasta *Lusaka*, capital de Zambia y buscar allí un lugar donde poder arreglar la moto. Gary Andsen (tfn. 0966750842), un mecánico inglés encargado de reparar los coches de las comitivas de la ONU fue quien adaptó un cable de embrague de otra moto, sellando también una fuga de aceite del cárter con silicona y realizando la revisión general pertinente. Con el motor de arranque no había nada que



hacer por lo que desde ése momento, Miquel debía arrancar la moto ¡siempre a empujón! Recordar las antiguas salidas en las concurridas parrillas de los GG.PP puede resultar muy auténtico, pero hacer lo mismo con los 240 kg que pesaba la moto llena más otros tantos de equipaje, hacía de esta sencilla labor

una operación digna de titanes.

Siguiendo hacia el sur, el siguiente paso fue *Zimbabwe*. En la aduana, los problemas con los controles para pasar la moto le impedían seguir el viaje. Al final, un sobornillo de 50 \$ le abrió la puerta. Hasta cierto punto, tenían razón: la documentación de la GS se había

quedado en la frontera de Kenya. De este modo, luchan contra la exportación ilegal impidiendo que vendas la moto fuera de allí. El único papel que portaba Miquel se reducía a un permiso temporal de exportación... estaba claro que nuestro intrépido protagonista no se iba a dejar amedrentar por esta situación y, >>





»al final, atravesó ¡7 fronteras como un campeón! El paso por *Harare* (capital de Zimbabwe) le volvió a demostrar la cara más sucia de la corrupción y la pobreza que imperan por allí.

Siguiendo hacia abajo, continuamos rumbo Sudáfrica por *Musina*. Todos tenemos claro que esto no es el África que todos tenemos en mente. Buenas carreteras, europeización, industria, negocio... y delincuencia. Siempre con la mosca detrás de la oreja, hay que andarse con cuidado por esos lares (13 € = 1 rand sudafricano). El siguiente paso, *Pretoria*, o más bien, su taller oficial BMW: *Bavarian Motorcycles*. Llegar hasta él, como a otros muchos sitios, requiere de un primitivo trueque que no es otro que pagar al susodicho por la información requerida en cada momento. El motor de arranque seguía siendo

**En el taller**  
**“Bavarian**  
**Motorcycles”**  
**le arreglaron**  
**el motor de**  
**arranque**

un problema, pero en el taller tenían todo lo necesario para solucionárselo. Por 170 € se lo repararon, en vez de sustituirlo como bien hubieran hecho en otros países... De este modo, la factura descendía a menos de la mitad. A estas alturas la GS estaba muy machacada. Baches, polvo, arena, etc, se aliaron destructivamente contra la mítica bóxer de 50 CV en todo tipo de pistas rotas y carreteras de gravilla.

Atravesar el peligroso barrio de *Soweto* (lugar donde vivió Nelson Mandela), a 24 km de Johannesburgo, tuvo su aquel. La población negra que habita allí es muy pobre y cualquier parada por sus calles está prohibida. Soweto fue construida con el fin de alojar a los africanos negros que hasta entonces vivían en áreas designadas por el gobierno para los blancos en la época del Apartheid.

Con la moto otra vez a pleno rendimiento y con sus cambios de aceite-filtro recién hechos, Miquel continuó hasta *Johannesburgo*, para después recalar en »



» Botswana (al oeste, muy conocida por sus diamantes) pasando por Gaborone.

### El desierto del Kalahari

El siguiente paso era visitar el mítico desierto del *Kalahari* (también es Parque Nacional). Con más de 700.000 km<sup>2</sup> ocupa parte de Botswana, Namibia y Sudáfrica. Allí se pueden encontrar roedores, antílopes, jirafas, leones, etc. Siguiendo hacia el norte de Botswana,

Miquel navegó por el *Delta de Okavango* para disfrutar de sus paisajes; esta vez tocaba aparcar la GS para dar una vuelta en barco. Cabe mencionar que en toda esta zona hay mucha presencia policial, sobre todo en la entrada-salida de los pueblos. Normalmente, a los blancos no les paran, pero en el caso de Miquel hicieron una excepción y le pidieron su carné de conducir (para estos viajes es necesario sacar el Carné de Conducir

Internacional, por si las moscas). Por otro lado, los animales son casi sagrados y pueden campar a sus anchas por donde quieran. Hay que tener cuidadito...

Otra vez en moto y siguiendo hacia el oeste, apuntando al Océano Atlántico, llegó a *Namibia*. El Parque Nacional *Skeleton Coast* era otra visita obligada, pero entrar no iba a resultar fácil. Los controles le dijeron que en el parque no podían entrar motos. Miquel hizo



fuerza, argumentando los 200 kilómetros que había recorrido hasta allí y la imposibilidad de retroceder. De hecho, pasó la noche en la entrada, al lado de los guardas, hasta que al día siguiente le dieron el OK, pero hasta una zona determinada, claro. La Costa de los Esqueletos recibe este nombre debido a los restos que las fuertes corrientes de las mareas depositan en la orilla... un cementerio de monstruosos barcos



oxidados realmente espectacular.

Circular con una GS no entraña problemas, pero cuando ves que ésta se acaba y la senda desaparece, una gota de sudor frío empieza a recorrer tu cara. El siguiente desafío era “crear” un nuevo camino, peleando con la moto que se hundía constantemente en la arena que bordeaba la costa durante otros 200 km más. Básicamente, extenuante, matador e interminable.

Al sur de la Skeleton Coast, también se puede disfrutar del Cape Cross, una reserva de más de 100.000 focas agolpadas en las orillas de la playa.

Todavía dentro de Namibia, uno de los emplazamientos más llamativos fue circular por la pista de sal de *Swacopmund*. Esta ciudad fue fundada en 1892 y construida por alemanes que trajeron directamente todo el material desde su país. Destaca también por sus balnearios y por la facilidad para practicar deportes de aventura.

Ahora, tocaba ir hacia el sur, camino de Sudáfrica, pasando por *Windhoek* (capital de Namibia). Es el punto focal de la vida en el país, donde se controla toda la actividad política, económica y comercial. Allí, Miquel cambió por primera vez de neumáticos y le pasó la consiguiente revisión a la moto en el concesionario oficial BMW. El mecánico trató su GS como si de un Rolls-Royce se tratara; gente que entiende de motos.

La última parada, en *Ciudad del Cabo* (Sudáfrica), 1.400 km después. A

pesar de aguantar física y mentalmente como un campeón, Miquel comenzó a encontrarse indispuerto durante estos últimos días. Su primera impresión fue que había caído realmente enfermo. Salió de España con todas las vacunas puestas: fiebre amarilla, cólera, malaria, etc, por lo que no era descabellado pensar que estaba contagiado. Al final, una comida en mal estado sin secuelas posteriores. La R 80 GS se ha quedado

## **Miquel comenzó a encontrarse mal; las enfermedades africanas podían aparecer**

en un almacén de la ciudad, para poder regresar a su punto de origen, Kenya, para ser vendida de nuevo.

Si con algo se ha quedado Miquel es con la actitud curiosa, desenfadada y amable de los africanos, los paisajes de Zimbabwe y la cerveza de Kenya (Tusquer). Al contrario que su último viaje a EE.UU que fue muy divertido en lo que a pilotaje se refiere, África le conquistó más por el trato humano que le produjo el contacto con la gente. Los cruces con otros motoristas se prodigaron en Nairobi, Sudáfrica y Namibia. Después de esto, quizá Alaska... ▣