

AUTO 4x4 AVENTURA

ACCIÓN

TODOTERRENO

Nº 187
Julio 2003

3 Euros

Con vídeo 7,20 €
Canarias, Ceuta
y Melilla 3,15 €

VÍDEO 4x4
a la venta con la revista

www.autoaventura4x4.com

TODO CAMINOS 2.0

Toyota Rav-4 / Subaru Forester
Mitsubishi Outlander / Nissan X-Trail
Honda CR-V / Mazda Tribute
Hyundai Santa Fe

PRUEBAS:

LEXUS RX300
Y SUS RIVALES
BMW X5
VOLVO XC90

VOLKSWAGEN
TOUAREG V8

LAND ROVER
FREELANDER
KITESURF

COMPETICIÓN:

Campeonato de España
RALLY DE LINARES
Campeonato del Mundo
RALLY DE MARRUECOS

AVENTURA:

I ETAPA
VUELTA AL MUNDO

LEGISLACIÓN:

NUEVA NORMATIVA DE REFORMAS DE IMPORTANCIA



Ruta 4x4: Norte de Guadarrama



Vuelta al mundo en Scénic RX4

Primera etapa:

París-Cabo Norte-Estambul

Laurent Granier y Philippe Lansac empezaron en Junio de 2000 un viaje alrededor del mundo en un Renault Scénic RX4. Durante los próximos números estos aventureros franceses nos irán relatando su paso a través de multitud de países, de paisajes, de gentes y de sensaciones, en un recorrido que cualquier amante del todo terreno y la aventura ha soñado con realizar algún día. Para abrir boca, este mes nos cuentan los 6 primeros meses de esta odisea, entre París y los desiertos turcos...

Texto y fotos: Laurent Granier y Philippe Lansac







París-Cabo Norte: entre el mar y la montaña

Primeros kilómetros, primeras vueltas de rueda sobre la autopista norte París-Lille. Durante los meses de preparación habíamos imaginado paisajes inmensos, desiertos y pistas interminables. Sin embargo, en estos momentos circulamos por una vía tan familiar para nosotros como es la autopista norte, y es que ¡Por algún sitio hay que empezar...!

Viendo el ya conocido paisaje a través de las ventanas de nuestro automóvil, todavía muy limpias, pensamos en los cuatro últimos meses de preparación: Efecto flashback... Cuatro meses de maratón para realizar nuestro sueño: ¡Dar la vuelta al mundo! Cuatro meses sin parar un instante, y sólo ahora, cuando comenzamos, llega nuestro primer segundo de tranquilidad. Enfrente, la carre-

tera. Una gran carretera que será nuestra compañera durante 5 años.

Resulta raro. Después del estrés y el agobio de la preparación, en el momento de partir la mente se queda en blanco. Atrás quedan los amigos. Todo está tranquilo, muy tranquilo. Nada más. El ruido del motor es nuestra música. Con la luz del ocaso de este día de junio Philippe se duerme. A decir verdad, no somos plenamente conscientes de lo que estamos haciendo. Este momento, que se anticipaba como el de una explosión de alegría, al final es un instante de increíble calma.

Conducimos durante más de 7000 kilómetros hacia el norte: Bélgica, Holanda, Alemania, Dinamarca, Suecia y Noruega. Antes de llegar al Cabo Norte tomamos la carretera de los Fjords. Los paisajes son grandiosos

en esta zona cuyo mar, profundamente azul, refleja las cimas nevadas de las montañas. Cada noche ponemos nuestra carpa cerca de un río o de un fiordo. Cada mañana, nos duchamos en aguas congeladas...

Sin transición, el paisaje cambia al nivel del paralelo 71. Entramos en regiones torturadas por el viento, la nieve y el hielo. La carretera, que se pierde en medio de la nada, se muestra como un desafío del hombre a la naturaleza. A veces encontramos algunas casas perdidas en esta zona del fin del mundo.

Después de una multitud de túneles, aparece, por fin, el Cabo Norte. El punto más al norte de Europa representa para nosotros una gran etapa de este viaje. Desde esta roca enorme miramos durante horas el Ártico.

Cabo Norte-Moscú: fuentes contrastes.

Después de la congelada soledad del Norte, seguimos nuestro itinerario por Laponia durante más de 4000 kilómetros, atravesando bosques gigantescos rodeados





por ríos y lagos hasta que nos presentamos en Helsinki, capital de Finlandia.

Nuestra llegada a la frontera rusa sorprende a la administración local. Para cumplir con las formalidades aduaneras se disponen a inspeccionar a fondo nues-

tro vehículo. El verificador comienza a revisar nuestra compacta montaña de equipaje y pasado un minuto nos dice: «¡Está bien, ya es suficiente. Hay demasiadas cosas en este coche. Pueden seguir!». Por suerte, ese día no tenían muchas ganas de trabajar,

de otro modo podrían haber demorado nuestra partida durante unas cuantas horas. Una vez atrás la frontera, atravesamos una especie de tierra de nadie de 50 kilómetros y siguiendo los consejos de nuestros amigos finlandeses nunca paramos el coche aun-

que nos lo indique la milicia. A continuación, seguimos la carretera hasta San Petersburgo. Pasados unos pocos kilómetros la diferencia con Finlandia se va haciendo increíble: en las carreteras encontramos muchos camiones antiguos, viejos Lada 1500... pero también Mercedes, BMW y 4x4 de lujo con cristales polarizados que nos pasan a toda velocidad. Ambiente de «mafia». En varias ocasiones, kilómetros más adelante, encontramos de nuevo estos vehículos parados por la policía por exceso de velocidad. Hay que decir que aquí muchos policías ganan el 90% de sus salarios merced a las multas. Lo que se traduce en que con o sin razón, paran a todos los que pueden pagar. Pero obviamente nunca a los Mercedes con cristales oscuros, a cuyos ocupantes en Moscú llaman los «nuevos rusos»...

Moscú nos sorprende con sus enormes avenidas, sus iglesias y sus monumentos barrocos. La época comunista parece definitivamente olvidada. Sobre las paredes de la ciudad grandes carteles publicitarios muestran la rotunda victoria del nuevo invasor: el consumismo. Todas las famosas marcas globalizadoras están presentes por doquier. Aquí la última moda es, sin duda, el capitalismo más salvaje. Lenin debe de estar retorciéndose en su mausoleo en la plaza roja...

Moscú-Estambul: entre Europa y Asia

Dejamos Moscú y seguimos en dirección sur hacia Ucrania. Encontramos la mismas carreteras rotas, la misma anarquía... Nuestra impresión es la de atravesar un territorio caótico. Setenta años de comunismo mataron todas las esperanzas de futuro en un entorno rural en el que el tiempo se paró durante un siglo. Aunque parece que poco a poco la gente empieza a despertar, cuando abre los ojos lo hace a un mundo que ya no entiende. Algunas viejas, sentadas sobre cajas de madera, venden batatas en la carretera de Kiev a Odessa, y como nadie se detiene, esperan



durante horas hablando del pasado. Pero futuro..., no hay.

Más al sur, atravesamos Rumania y Bulgaria antes de llegar de noche a la frontera turca. En algunos kilómetros, sin transición, pasamos a otro mundo: una plaza con algunas lámparas, una mezquita de piedras blancas, cúpulas, vendedores de Döner-Kebabs, perfumes de carne y cebolla. Es casi la una de la mañana pero hay todavía mucha gente en las calles. Aunque no es la locura del bazar al mediodía, en cada esquina hay tipos sentados

que toman tranquilamente un çay, jugando en la mesa y fumando el narguile.

Estambul, la puerta del oriente, nos fascina. Es un mosaico de barrios que nos recuerdan otros lugares. Caminando por las calles de Taksim nos parece estar en la Huchette, en el barrio latino de París: los mismos hombres que esperan en la puerta para captar nuevos clientes, los mismos vendedores de kebab con esos enormes pedazos de carne. En el Gran Bazar, la enorme marea humana, los olores, los colores... nos ofre-

cen toda la vitalidad asiática. Tomamos una cerveza en Ortakoy y parece que estamos en el barrio de la Boca en Buenos Aires, el Río de la Plata cambiado por el Mar de Marmara. Lugar de cruce entre Europa y Asia, Estambul tiene una diversidad que nunca habíamos visto en otros lugares. Nos perdemos durante horas en el laberinto de calles de esta ciudad mágica.

Por el Cáucaso...

Salimos de Estambul, ahora hacia el Este, y atravesamos el

Tuz Gölü, un desierto de sal gigantesco. Por fin alcanzamos la Capadocia, en el centro del país, un lugar donde el viento y la lluvia parecen esculpir las montañas. Floresta de picos de piedra, ciudades trogloditas, cañones de tierra roja en donde se encuentran árboles de fruta. Un verdadero paraíso.

Luego, manteniendo rumbo Este atravesamos las montañas del Cáucaso hasta Teherán... Pero esa ya es otra historia que podréis seguir en la próxima etapa de esta vuelta al mundo.

PREPARACIÓN DEL RX4

La preparación del RX4 para el viaje, requirió de modificaciones del vehículo de serie...

El primer objetivo fue el de proteger el vehículo. Para ello los ingenieros de Renault Sport diseñaron protecciones metálicas que cubren desde el motor hasta el acoplamiento viscoso. Aunque predominó el uso del aluminio para limitar el peso, hoy, después de 2 años de aventura, nosotros recomendamos la utilización de placas de hierro, más pesadas pero más flexibles, y por ello más moldeables. Lo que quiere decir que en caso de golpearse, por ejemplo con una piedra, es más sencillo hacer que recuperen su forma original. Renault Sport también desarrolló unos resortes específicos para mejorar el despeje del eje trasero. Agregamos una protección delantera marca TCA (muy útil para el tema de los canguros), un filtro de aire centrífugo para una mejor protección contra el polvo y la arena. Y una última modificación: la línea de escape fue colocada más arriba.

Sobre el techo del Scénic, tenemos un cofre con 100 kilos de piezas Renault (filtros de aire, combustible, aceite, bomba de combustible, amortiguadores, embragues). Como los coches modernos tienen muchos componentes electrónicos, hemos llevado también

la computadora de diagnóstico Renault («el clip») que permite conectarse a la computadora interna del Scénic y diagnosticar todos los problemas.

El interior del vehículo fue también adaptado para una expedición de este tipo: dejamos uno de los 3 asientos traseros para tener más espacio, y en el baúl se agregaron 6 gabetas para organizar todo el material y tener un acceso más fácil. Creamos también algunos lugares secretos para esconder dinero y documentos importantes. Y obviamente agregamos un GPS (de marca Blaupunkt).

UN POCO DE ADMINISTRACIÓN...

• **Carnet para pasar por Aduana:** para viajar en automóvil por el mundo, sobre todo fuera de la Comunidad Europea, se necesita de un pasaporte llamado «Carnet de passage en douanes». Este documento permite realizar una importación temporal en el país y por lo tanto no pagar ninguna tasa de importación. Se puede hacer en la Federación de Automovilismo del propio país, la española en vuestro caso, y es válido durante un año por un precio de aproximadamente 100 euros. Para obtener esta habilitación hay que depositar en una cuenta bancaria una garantía equivalente al precio



del auto. Atención, ese documento de la Federación Internacional de Automovilismo no es reconocido en todos los países del mundo: China, en particular, no lo reconoce.

• **Visas:** para realizar una vuelta al mundo, no tiene sentido pedir antes de partir todas las Visas necesarias porque, en general, una Visa es válida sólo por 3 meses. Lo ideal es pedir la de 1 ó 2 países antes, dependiendo del planning. Sobre la etapa de París a Estambul, con un pasaporte Europeo, hemos necesitado Visas para Rusia, Ucrania y Rumanía. Si se quiere pasar de Ucrania a Rumanía por la ruta al sur de Odessa, hay que atravesar 500 metros de Moldavia, y para eso se necesita una Visa de Moldavia. Es absurdo pero es así. Lo sabemos bien porque quedamos bloqueados en esta frontera y tuvimos que conducir 1000 kilómetros para evitar dicho país.

• **Seguros:** no existe ningún seguro mundial para un vehículo. La

tarjeta verde funciona para todos los países de Europa, incluido Rusia, Europa del este, Turquía e Irán. Para esta etapa no hemos necesitado nada más, pero después tuvimos que contratar un seguro en cada país.

CONDICIONES DE LAS CARRETERAS Y METEOROLÓGICAS

En Europa, las condiciones de las carreteras son obviamente buenas, salvo en Ucrania.

En términos meteorológicos, en Escandinavia el verano es ideal para aprovechar el sol de medianoche. El único problema es la cantidad de mosquitos. El verano es también una época muy propicia para cruzar Europa del este y disfrutar del Mar Negro y en particular de Ucrania, Rumanía o Bulgaria. El fin del verano (septiembre, octubre) es el período más idóneo para atravesar Turquía, ya que los turistas se han ido, pero el buen tiempo continúa.



AUTO 4x4 AVENTURA

www.autoaventura4x4.com

TODOTERRENO

Nº 188
Agosto 2003

3 Euros

Con vídeo 7,30
Canarias, Ceuta
y Melilla 3,15

VÍDEO
4X4

a la venta con la revista

PATROL GR PROMYGES 4X4

PRUEBAS:

MERCEDES ML350
AUDI ALLROAD 2.5 TDI
NISSAN X-TRAIL OUTDOOR

AVENTURA:

ISLANDIA:
LA CONQUISTA DEL HIELO
II ETAPA VUELTA AL MUNDO

ESPECIAL NEUMÁTICO

Ruta 4x4: Serranía de Cuenca





Vuelta al mundo en Scenic RX4

II Etapa: Turquía - India





Laurent y Philippe partieron en Junio del 2000 con el objetivo de dar la vuelta la mundo. Una odisea que durante 3 años les mantuvo al volante de su Renault Scenic RX4. El mes pasado nos relataron sus primeros seis meses de viaje, entre París, el Cabo Norte y los desiertos turcos. En esta oportunidad comparten con nosotros su periplo de más de 15.000 kilómetros hasta la India...

Texto y fotos: Laurent Garnier y Philippe Lamac





Partiendo de Capadocia encaramos de lleno al este, hacia Erzurum, la capital de La Anatolia Oriental. Al salir de la ciudad, la ruta, que se orienta claramente hacia el este en dirección Irán, choca rápidamente con las estribaciones caucásicas. Hay nieve por todos los lados. Acampamos a -17°C y cruzamos bajo los blancos copos la frontera iraní. Pasamos rápidamente por Teherán, capital moderna y sin atractivo, y comenzamos a continuación un periplo de más de 2000 km a lo largo de los oasis persas, en la antigua ruta de la seda. Esta primera etapa nos lleva hasta Yazd, un enclave solitario acorra-

lado entre dos desiertos, el de Kevir al Norte, y el de Lut al Sur. Mas allá de las fronteras de la ciudad, la arena y las rocas parecen apoderarse del horizonte. Pasamos sobre unos techos bajos y abovedados, franqueamos una callejuela, y hacemos equilibrios sobre una viga de madera situada entre dos muros. Avanzamos por una tierra resquebrada, seca por el viento cargado de sal y calentada al rojo por el sol del desierto. En medio de la sensualidad de esos senos de arcilla que deforman el horizonte, cruzamos un baratillo de antenas, de pimientos rojos que se secan al sol, de sacos de granos... En la parte baja, el laberinto

de callejuelas del bazar borbotea sobre un fondo de ruidos de bocinas y crujidos de neumáticos...

El cruce del desierto

Retomamos la ruta hacia Kerman a lo largo del desierto de Lut. La negra banda de asfalto se abre paso entre formaciones de rocas y arena. Ya entrando en la ciudad, la ruta se desliza en medio de campos irrigados. Al abrigo de los altos muros de arcilla, el oasis, con sus palmeras, naranjos y pistacheros, arranca a la arena un poco de verde. La noche empieza a caer cuando penetramos en la muchedumbre abigarrada del bazar

Vakil. Una verdadera mafia humana negocia, compra y vende debajo de las arcadas. Las mujeres que llevan el hedjab (chador islámico), nos rozan sin osar dirigirnos una mirada. De los puestos emanan efluvios de coriandro, comino, curry o azafrán... De nuevo en camino, la pista continúa hasta Bam, una ciudad cuyas dimensiones sorprenden. No en vano es la más grande del mundo entre aquellas cuyas construcciones se han elaborado a partir de tierra no cocida. Bam se asienta sobre un promontorio roco-





so donde sobresalen las palmeras al pie de sus muros. La impresión que nos da es la de un castillo de arena a la orilla del mar desecado en la marea baja. Algo irreal. Las murallas de arcilla están bien conservadas. Sin embargo, el interior es el de una ciudad fantasma que parece abandonada después de un saqueo.

El Scenic bajo escolta

Desde la salida del oasis de Bam, hacia el sudeste de Irán, la única ruta que conduce a Pakistán es objeto del mayor de los controles por parte del ejército iraní. En efecto, en el tránsito de Pakistán a

Afganistán han florecido todos los tráfico posibles: drogas, armas... y no son raras las grescas entre militares y traficantes. Así las cosas, sin otra alternativa, nos vemos escoltados durante 300 km por un 4X4 militar armado hasta los dientes que nos marca el camino hasta la frontera. El trayecto toma un aspecto de carrera de relevos: cada 30 km los militares responsables de cada tramo nos acompañan de cuartel en cuartel. La diversión dura la primera escolta, luego ya empezamos a inquietarnos. Hemos de detenernos en cada puesto militar para cambiar de acompañantes y, por supuesto, compartir el té antes de recomen-

zar. Después de recorrer 60 km en 2 horas, empezamos a poner en duda que lleguemos a la frontera antes de la noche. Felizmente, no somos los únicos en dejarnos llevar por el juego. Por fin, concluido el tercer relevo, los de uniforme nos dejan libres a nuestra triste suerte y aprovechamos para pisar el acelerador hasta Zahedan, el puesto fronterizo Pakistani.

Cruces peligrosos

En 30 minutos todo está arreglado. El aduanero pakistani interrumpe una partida de cartas para sellar nuestros pasaportes. El retrato de Jinnah, el gran libertador de Pakis-

tán después su independencia de la India, nos recibe bajo los colores verde y blanco de la bandera. La magia de los pasajes fronterizos hace que en medio del mismo desierto planeen aires que llegan de Europa: hablamos en inglés, tomamos el té a la sombra del alero, las fotos de Sussex decoran el calendario colgado de la descolorida pared... Son sólo algunos trazos, entre otros tantos, de la presencia británica. Imágenes surrealistas en esta esquina del desierto.

La cinta de asfalto, que zigzaguea en medio de las inmensas llanuras desérticas, comienza a estrecharse. Así llega el primer susto: después de 30km sin cruzamos





con un alma estamos a punto de estamparnos en el morro de uno de esos enormes camiones pakistaníes abigarrados por todas partes. Sí, ¡Lo habíamos olvidado!, en Pakistán se conduce por la izquierda!. Además, en rutas como ésta, del tamaño de una carretera de campo, cuando te cruzas con otro vehículo todas las reglas se reducen a una muy simple: ¡la prioridad es del más grande!. Pese al alquitrán, el Scenic RX4 tuvo que mostrar sus talentos al salir a la arena una y otra vez para evitar la catástrofe. El lugar es mágico. Toda la paleta de colores de los paisajes desérticos desfila ante nuestros ojos: áridas mesetas sin fin recubiertas de matorrales espinosos, clavijas rocosas ocre, dunas de arena, aldeas de arcilla. Aparentemente reina la calma. Seguimos, sin embargo, los consejos recibidos en la frontera y dormimos dentro de los muros de un

cuartel militar. El viaje todavía es largo, nos decimos, y la frontera afgana está a menos de 100 km.

En el país del oro blanco

Después de 500 km llega lo inevitable. La señal luminosa de la reserva de gasolina se enciende, y en el horizonte no se intuye ninguna gasolinera digna de tal nombre. Obligados a recurrir a la negociación al borde de la ruta, compramos a numerosos mercaderes 20 litros de gasolina. iraní. La proximidad de la República Islámica y las tarifas de los carburantes iraníes (4 centavos de Euro, frente a 1 Euro en Pakistán) han engendrado un tráfico lucrativo. Las pick-ups desbordantes de bidones de gasolina hacen el recorrido, día y noche, entre los dos lados de la frontera. Al principio desconfiamos de la calidad del

petróleo y de los riesgos que puede suponer para las entrañas del 4x4, pero, sin otra alternativa, terminamos por someternos. Sigue después una escena épica de llenado del tanque a golpe de bidón, embudo y medias de nylon para filtrar el precioso líquido, en medio de la multitud de curiosos... Aridez, sequedad, dos palabras simples y duras como la tierra quebrada para resumir Baluchistán. "Ni una sola gota de lluvia desde hace 5 años", nos cuentan, desesperados, los paisanos delante de sus pozos desecados. A pesar del drama de la situación, estos guerreros nos reciben como reyes y nos invitan a tomar té en sus grandes fincas fortificadas.

Después de Quetta, en las puertas del desierto de Beluchistán, nuestro itinerario continúa por las altas mesetas del centro de Pakistán. La ruta se transforma rápidamente en una pista desfor-

dada que a continuación se sumerge en la humedad sofocante del valle del Indo.

Llegados a Islamabad, encontramos al embajador de Francia, que se apasiona por nuestra historia. Un auténtico golpe de suerte para nosotros, ya que para reentrar a China hace falta mucho dinero o apoyo político... Todos los funcionarios de la embajada deciden ayudarnos cuando estemos de vuelta, en agosto, una vez el invierno quede atrás y el paso sea nuevamente transitable... Así las cosas, volvemos a partir, ahora con un nuevo sueño: El Khunjerab Pass, la puerta del Himalaya China.

Mientras tanto, decidimos avanzar algunos miles de kilómetros hacia el este, en dirección a la hechicera India.

Pero esa es ya otra historia que podréis seguir el próximo mes, en las páginas de Auto Aventura 4x4.

UN POCO DE ADMINISTRACIÓN:

Las personas con pasaporte europeo no necesitan visado para visitar Turquía, pero obviamente hace falta para entrar en países como Irán o Pakistán. Si se tiene la oportunidad, recomendamos hacer los trámites en la embajada de Irán y Pakistán en Estambul: como Turquía es un país de religión musulmana el procedimiento se hace más sencillo. Normalmente se necesitan 2 semanas para obtener el visado, que es válido durante el periodo de un mes tanto para Irán como para Pakistán. Desde la elección del nuevo presidente Khatami, el país se ha abierto mucho más al turismo. Pero obviamente con la situación política actual, en el medio oriente todo puede cambiar en cualquier momento. Por ello es necesario verificar todas las informaciones con las embajadas. A tener en cuenta: si se tiene nacionalidad norteamericana, es mucho más difícil obtener un visado.

En cuanto al seguro del coche, Irán es el último país que reconoce la tarjeta verde, válida en toda Europa. A partir de Pakistán, y más al este, no la reconocen, lo que quiere decir que te ves obligado a hacerte con el seguro pagando por él en ese mismo país. Lo que sí reconocen en todos esos países es el «carnet de paso en aduanas».

ALGUNAS REGLAS

Irán y Pakistán son dos Repúblicas Islámicas, y por ello hay reglas que no se deben obviar: las mujeres

deben cubrir su pelo con un velo, el consumo de alcohol está prohibido, tener relaciones sexuales con una mujer iraní puede llevarte a prisión.

A tener en cuenta: en Irán, a priori, no hay problemas para que una mujer viaje sola, pero no lo recomendamos en Pakistán, donde las condiciones de las mujeres son mucho más difíciles. Turquía es una república laica, lo que significa que las mujeres no necesitan llevar el chador fuera de las mezquitas.

CONDICIONES DE LAS CARRETERAS Y METEOROLOGÍA.

Las carreteras son muy buenas en Turquía y todavía mejores en Irán. Pero en Pakistán, son muy malas.

Una gran ventaja de Irán es el precio de la gasolina (4 céntimos de Euro el litro), que hace que resulte muy barato circular por el país. Lo mismo sucede a la hora de viajar en avión.

Recomendamos visitar Turquía en otoño, una vez pasada la ola de turismo, y visitar Irán y Pakistán en invierno, ya que hablamos de dos países desérticos. El calor en esta estación es muy agradable (25 grados) y la luz perfecta para hacer fotos.

DIRECCIONES:

- Embajada de IRAN, Jerez, 5 «el altonazo», 28016 Madrid, Tel: 91 345 0112
- Embajada de Pakistán: Avenida Pío XII, 28016 Madrid, Tel: 91 345 8995



GUÍAS:

Existen ediciones de Lonely Planet para cada uno de estos países. Para Turquía, en general, la oferta es muy grande.

Irán fue, tal vez, la mayor sorpresa positiva de nuestro viaje

hasta ese momento. La excepcional acogida de la gente y el descubrimiento de la civilización Persa con sus maravillas arquitectónicas no tuvieron desperdicio. Además, si te gusta el desierto, es un paraíso para el 4x4. 



Acción

3 €uro

Con video 7.
Canarias, C.
y Melilla 3.

TODOTERRENO

**NUOVO
VIDEO
4X4**

a la venta con la revisión

TOYOTA LAND CRUISER HDJ 100
VOLKSWAGEN TOUAREG TDI V10



PRUEBA:
AUDI ALLROAD V8 4.2

AVENTURA:
III ETAPA VUELTA AL MUNDO

RETRO:
SUZUKI SAMURAI
ADIOS AL GUERRERO

COMPARATIVA SUPERVIVIENTES

**NISSAN TERRANO 2.7 TD
SSANGYONG REXTON 2.9 TD
GALLOPER SUPER EXCEED 2.5 TD**

Ruta 4x4: Serranía de Cuenca II



Vuelta al mundo en Scénic RX4

III Etapa: India - Singapur





Después de más de 35.000 km entre París, Cabo Norte, Estambul y Dheli, Laurent y Philippe, en la tercera etapa de su vuelta al mundo, nos relatan su periplo por ese mágico subcontinente que conforma la India. Estos intrépidos franceses partieron en Junio del 2000 en un raid de 3 años al volante de su Renault Scenic RX4.

Texto y fotos: Laurent Granier y Philippe Lemaire



En ruta por la India

Sobre la ruta, el puesto fronterizo entre India y Pakistán nos desconcierta. Antiguos compatriotas, separados posteriormente por la religión, ven como dos veces al día el paso se abre entre ellos. A continuación, en una ceremonia totalmente orquestada, los guardas de los dos países se cierran violentamente las puertas en las narices. Desde que ambos países se separaron en 1947, todos los días se amontonan a cada lado de la línea blanca grupos de turistas indios y pakistaníes venidos especialmente a asistir a este amago de pieza de teatro. Para nosotros, esto último es lo más cómico de la situación, no en el fondo, sino en la forma...

Nos encontramos en la anarquía de las rutas indias. Sobre las pistas desfondadas, los rickshaws, las bicicletas, los camiones y los buses abarrotados. Nuestra media

no pasará los 40km/h en dirección a Allahabad, a 800 km al este de Dheli. Nos dirigimos a este lugar para asistir a la Khumbha Mela, un peregrinaje que tiene lugar sobre el río Ganges y que debe acoger este año... ¡a más de 70 millones de personas! Después de participar en esta asombrosa concentración humana, remontamos hacia el norte, en dirección al Himalaya nepalí.

Aislados en Katmandú

Cuando llegamos al valle de Katmandú están de celebración. En realidad llegamos en medio del Bisket Jatra, el Año Nuevo nepalí. Después de la fiesta, descendemos hacia Terai, esa larga banda de valle fértil que se extiende al pie del Himalaya. Y allí comienza el infierno... Una huelga nacional organizada por los militantes maoístas nos bloquea durante tres días. Cuando por fin partimos, el

Scenic se para en medio de una ruta y no quiere arrancar. El monzón, que comienza a abatir el país, nos hace temer lo peor. El nivel del agua aumenta por todos los lados y las rutas se transforman rápidamente en lodazales. Barro por doquier...

Efectuando un diagnóstico de funcionamiento del auto, nos damos cuenta de que el problema no es mecánico, sino electrónico. "Hemos quemado el ordenador de bordo!" concluye Laurent, "debe ser por el cambio de batería que hicimos hace tres días, cuando el mecánico invirtió los polos". "Nada que hacer", nos responde con pragmatismo nuestro coach de Renault. "Hay que remplazar el ordenador de bordo, no hay otra solución. Les envío uno hoy por avión...". Pero al día siguiente se produce el trágico asesinato de toda la familia real nepalí: durante

una cena de familia, el rey y once miembros de su familia son asesinados con un arma automática por el hijo mayor del rey. El país está en pleno shock, y el gobierno declara diez días de duelo nacional. Presos en Katmandú, nos cuesta más de una semana sacar el nuevo aparato de la aduana. En otras circunstancias habría llegado en sólo dos días...

A partir de aquí, el fin de nuestra estancia en Nepal se transforma en una práctica intensiva de electrónica. Tenemos que manipular una parte esencial del "cerebro" del auto, y un falso movimiento, una equivocación, podría no tener retorno. Después de tres horas de iniciación en vivo a la electrónica, el Scenic arranca. ¡Escuchar de nuevo el ronroneo de su motor de 2 litros y 16 válvulas es una felicidad!



El monzón... como un látigo

La primera parte de nuestro descenso hacia el sur de la India se revela como la más difícil: Siliguri-Calcutta, 600 km a través de la Bengala Occidental que decidimos recorrer de noche a fin de evitar el infernal tráfico diurno; ¡Grave error para el momento en que comienza la estación de lluvias! Hacia la medianoche nos encontramos completamente bloqueados en un gran embotellamiento. Las enormes lluvias del monzón hacen que se forme un lago en medio de

la ruta y un centenar de camiones están inmovilizados. Esperamos, como todo el mundo... 15 minutos, 30, una hora. "No puedo más!" Grita Philippe. "¡No vamos a quedarnos aquí toda la noche!, ¡Hay que hacer algo!". Exaltado, Philippe sale bajo el diluvio, y apenas medio minuto después vuelve empapado y se quita la ropa para departir en calzones entre los camiones. "Creo que encontré una solución!", exclama. Corre en todos los sentidos gritando, golpeando las puertas de los camiones,

despertando a los camioneros para pedirles que dejen pasar al Scenic "Just 20 cm, please!". Después de una hora de slalom bajo la tromba de agua, terminamos por salir de la trampa. Es la una de la mañana y hemos recorrido 100 km en 4 horas. Al cabo de 17 horas de ruta sin parar, llegamos a Calcuta...

Un "rulo" de más de 10.000 km

Pensábamos que la ruta mejoraría después de Calcuta, pero ésta se

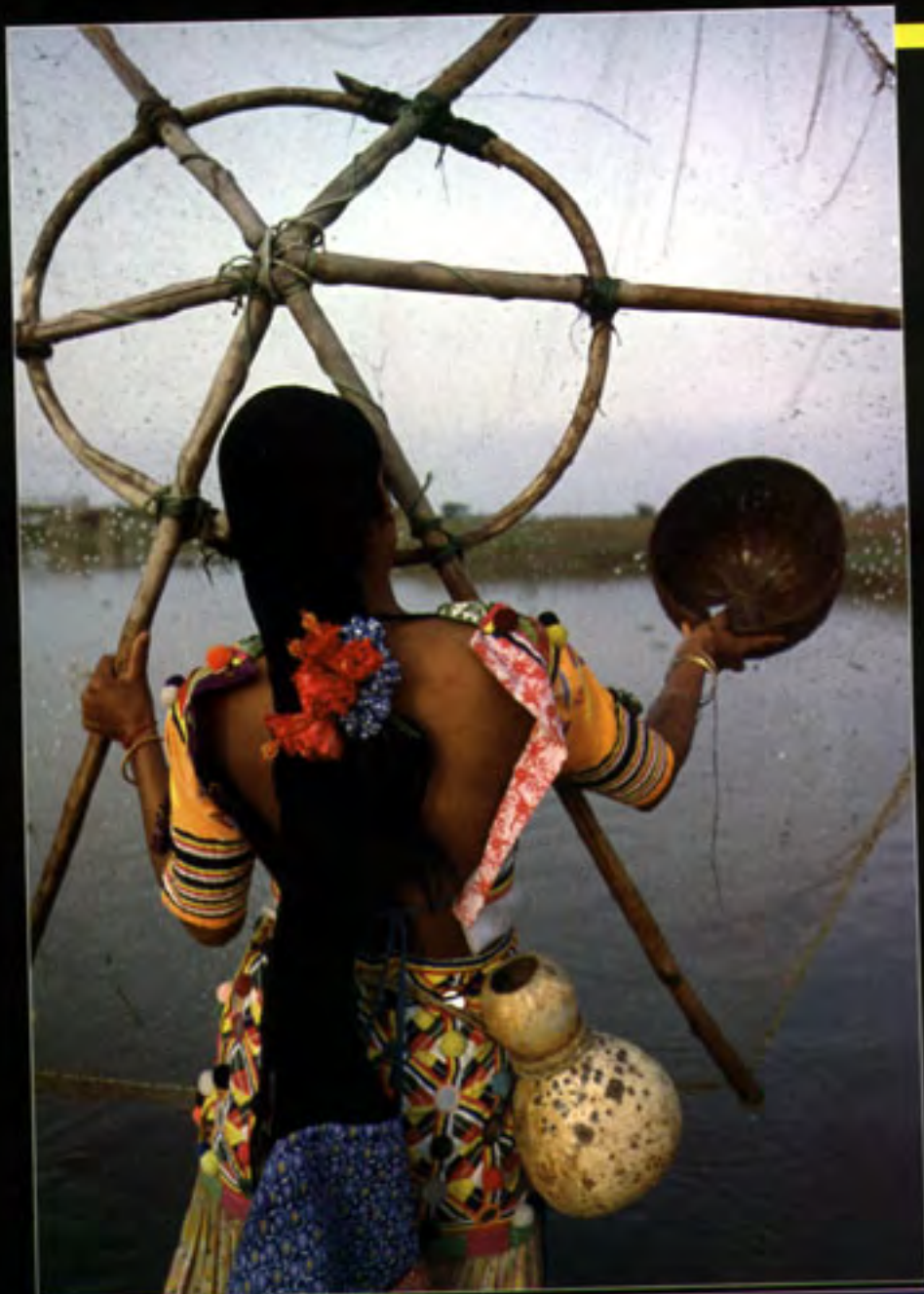
revela aún peor. En el trayecto que nos lleva a Bhubaneswar, nuestra media es de ¡20 km/h!; ¡Tendríamos que haber alquilado bicicletas! Progresivamente el entorno va cambiando: las palmeras, los cocoteros, los bananos, aparecen poco a poco en el horizonte hasta dar lugar a un auténtico bosque. La



delirante densidad de población del norte de India baja por momentos, y finalmente llegamos a los grandes espacios. Para nuestra felicidad, las rutas mejoran a medida que descendemos. De hecho, las de Tamilnadu son realmente perfectas. Llegamos por fin a Madrás y admiramos el amanecer sobre la piedra ocre de los Templos de Mamallapuram. Luego continuamos hasta Kanayakumari, esa lonja de tierra que se encuentra antes de Sri Lanka. Este punto del mundo desértico marca el extremo sur de nuestro camino en India. ¡Hemos recorrido más de 15 grados de latitud! Se trata ahora de remontar... A nuestra izquierda, el mar de Omán; a nuestra derecha, los famosos backwaters, esos inmensos lagos y lagunas interiores que forman Kerala; y por encima de nuestras cabezas, el diluvio del monzón. Todo alrededor, un océano verde... Los bosques de palmeras y cocoteros se instalan hasta el infinito. Los inmensos arrozales de un verde fosforescente completan la paleta de colores. Más tarde subimos hacia Dheli a través del pequeño paraíso tropical de Goa, luego el Rajastán, el país de los marajás...

Cambio de rumbo!

Cuando llegamos a Dheli, nos preparamos para la próxima etapa prevista: China, con entrada vía Pakistán el 30 de septiembre. En Dheli, aprovechamos para hacerle un chequeo de salud al Scenic, cambiar el aceite, los filtros, y reemplazar los cuatro amortiguadores. Todo está listo para partir y ¡boom!, atentado al Word Trade Center, manifestaciones agitadas en Pakistán y, sobre todo, desde Pekín cierran la frontera Chino-Pakistani... La ruta está cortada. Decidimos entonces cambiar de rumbo: dirección del Sudeste Asiático y su puerta de entrada: Singapur. En 4 días, hacemos nuestros últimos 1.500 km por las abolladas rutas indias para llegar a Calcuta. Después de una semana de trámites entre las aduanas y las compañías de fletes locales, embarcamos por primera vez el Scenic en un contenedor. Se verifica todo al milímetro para que el viaje salga bien: bodegas de madera inmovilizadas al piso, cables que fijan el coche a las cuatro puntas de la gran caja metálica... El Scenic parte a través del Golfo de Bengala en un viaje de diez días con dirección a Singapur. Pero esa ya es otra historia que os contaremos el próximo mes...



UN POCO DE ADMINISTRACIÓN...

Para todos los países comprendidos en el subcontinente indio, es necesario un visado. En detalle:

- India: para una larga estancia lo más simple es pedir directamente 6 meses de entradas múltiples, o sea, el máximo posible y que no cuesta más caro. Hay que contar con un plazo de una semana para obtenerla.

- Nepal: el visado turístico para Nepal vale por dos meses y se obtiene en 1 ó 2 días.

Atención: Nepal reconoce el Carnet de Paso en aduanas sólo desde hace 1 ó 2 años, y su nombre todavía no aparece en la lista de los países que admiten el documento. Eso nos produjo muchos problemas para reentrar en el país. Si pretendemos entrar en coche a Nepal, conviene que cuando acudamos a la federación automovilística de nuestro país de origen les dejemos bien claro que en el citado documento debe estar mencionado este país.

CONDICIONES DE LAS RUTAS

Las rutas de la India son las peores que hemos encontrado en estos 3 años: agujeros por todos los lados, y sobre todo un tráfico indescriptible: camiones, rickshaws, carretas, vacas... Si se pretende hacer un largo trayecto por este enorme país, hay que prever los atrasos. Nuestra velocidad media fue de unos 40 km/h. Para los trayectos largos del tipo de Dheli-Benares, Dheli-Bombay, etc, aconsejamos

conducir de noche, ya que el tráfico es mucho menos denso y, sobre todo, el cruce de las ciudades se convierte en un juego de niños.

Tanto o más que prever la visita a las regiones en fechas diferentes (mayo-junio en Calcuta, no antes de agosto en Tamil Nadu...), hay que informarse bien sobre la llegada del monzón. Aunque depende del año, y pese a la terrible imagen que nos llega a través de los medios, hay que relativizar sus efectos. Se trata generalmente de grandes lluvias que llegan al final del día, nada más.

CONSEJOS MECÁNICOS

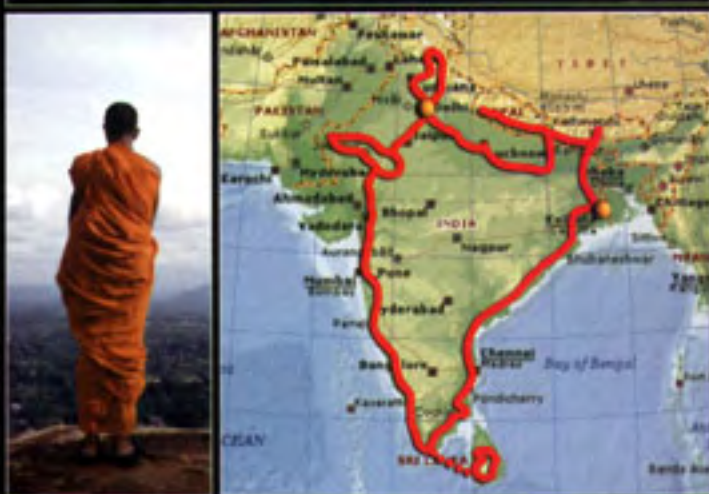
Ningún garaje sabe reparar los neumáticos "tubeless" en India o en Nepal. Aconsejamos por lo tanto utilizar neumáticos con cámara de aire.

Los coches modernos tienen cada vez más componentes electrónicos. Un problema con ellos puede suponer un bloqueo de días, como el que padecimos en Nepal. Para ese tipo de periplo lo ideal es un coche que dependa lo mínimo posible de la electrónica. En general, cuanto más simple es el vehículo, más sencillas son las reparaciones locales.

Desaconsejamos, por ejemplo, las piezas "custom", ya que en cualquier caso se vuelven problemáticas.

ITINERARIO Y METEOROLOGÍA

Para hacer buen 4X4 y escapar de la muchedumbre, aconsejamos sin



ninguna duda el famoso desierto de Thar, en Rajasthán. Allí, en medio de las dunas, podemos encontrar ciudades de tierra con increíbles muros pintados. Un detalle más: eligiendo sobre todo el período de diciembre a fin de marzo evitaremos los grandes calores. Aconsejamos también, evidentemente, las provincias de

Himachal Pradesh y Ladakh en el Himalaya. Y otro detalle para finalizar: el cuello de Rotang, por donde pasa la única ruta que conduce a Leh, la capital de Ladak, se abre solamente 2 meses al año, julio y agosto, ya que la ruta pasa a 400 metros de altura y queda bloqueada la mayor parte del año por la nieve. ■

AUTO AVENTURA

ACCIÓN

4x4

Nº 19
Octubre 2006

3 €

Con video 7:
Canarias, Ce
y Melilla 3.

VÍDEO 4x4
a la venta j
con la re

www.autoaventura4x4.com

TODOTERRENO

LOS ÚLTIMOS TIPOS DUROS

LAND ROVER DEFENDER vs SANTANA ANIBAL



PRUEBAS:

KIA SORENTO 3.5 V6
NUEVO SUBARU OUTBACK
LAND ROVER G4

AVENTURA:

IV ETAPA VUELTA AL MUNDO

ESCUELAS 4X4:

SIP OUTDOOR ACTIVITIES

SALONE
FRANCFOR
VAL D'ISER



NISSAN DUNEHAWK

Ruta 4x4: Por el Tremedal



9 771695 870200

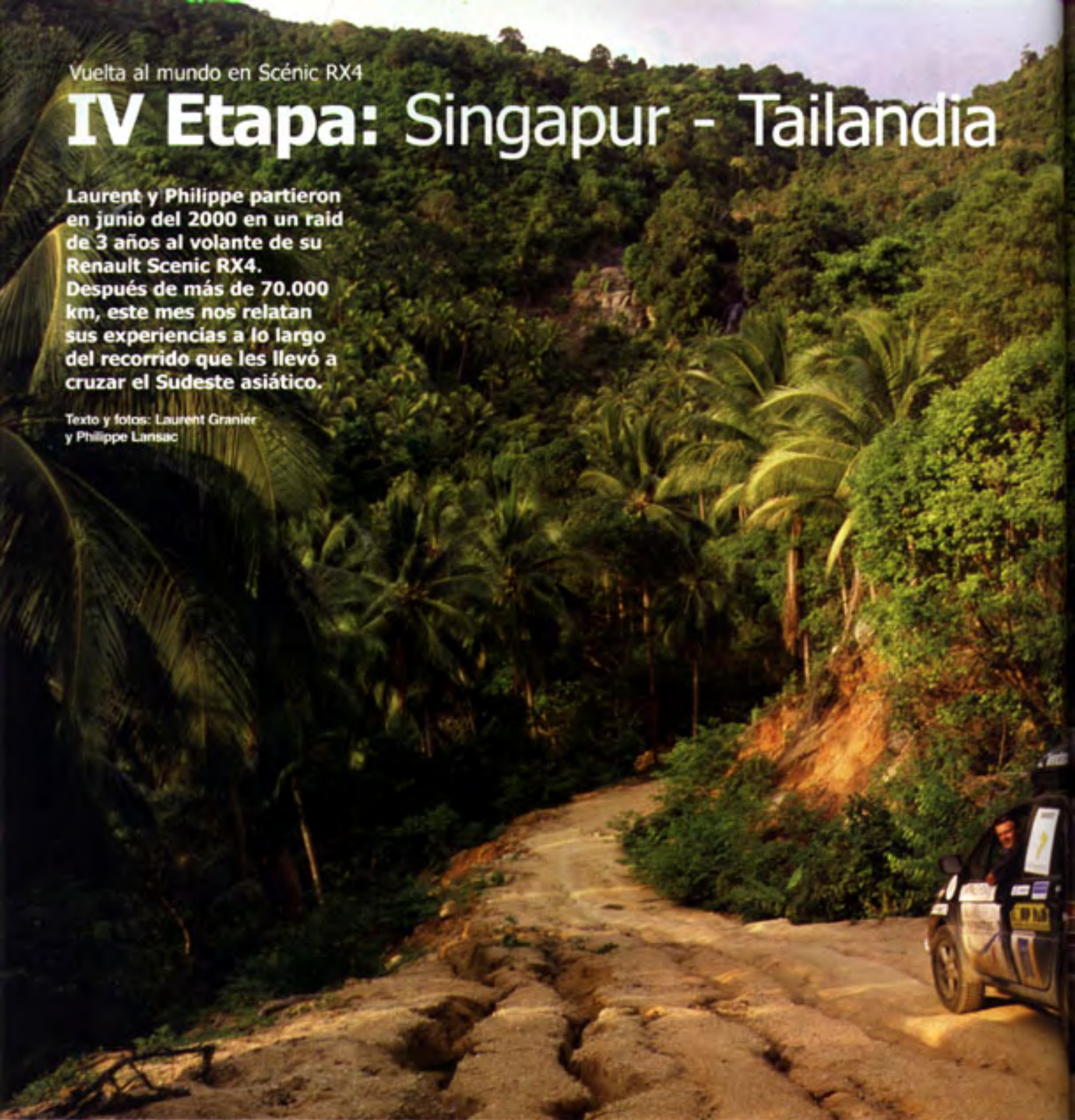
Vuelta al mundo en Scénic RX4

IV Etapa: Singapur - Tailandia

Laurent y Philippe partieron en junio del 2000 en un raid de 3 años al volante de su Renault Scenic RX4.

Después de más de 70.000 km, este mes nos relatan sus experiencias a lo largo del recorrido que les llevó a cruzar el Sudeste asiático.

Texto y fotos: Laurent Granier y Philippe Lansac





AVENTURA

Singapur, un auténtico shock

Después de 5 meses en India nuestra llegada a Singapur es todo un shock. La espesa alfombra de colores del aeropuerto cruje bajo nuestros pies al tiempo que nos desborda una marea de ejecutivos con las orejas pegadas a sus respectivos móviles. Una cinta transportadora nos lleva hacia la aduana, allí escanean nuestros pasaportes, con sus correspondientes código de barras y los clasifican en los ordenadores.

Con los ojos como platos nos deslizamos sobre el perfecto asfalto de las autopistas de cuatro carriles dentro de un taxi-congelador; y es que Singapur es el país del aire acondicionado. Del taxi a la oficina, del centro comercial al restaurante, del bus al metro. En algunas horas recuperamos el Scenic sano y salvo después de 10 días de mar en el Golfo de Bengala. El 4X4 rueda a buena velocidad sobre el asfalto, un verdadero tapiz de billar para él. Los rascacielos de

Raffles Place, la "City" singapuriense, reflejan su imagen 10 veces más grande. A nuestro alrededor, sin baches, bicicletas ni carros, circula un auténtico salón del automóvil ambulante: Mercedes, BMW, Lexus, Jaguar rutilantes, esperan unos tras otros en los embotellamientos. Aquí no se oyen las bocinas, ni se ve el humo negro de los camiones diesel sobrecargados. Después de 5 meses acostumbrados al tumulto de millones de indios, esta gran ciudad nos sorprende por su silencio y su calma.

Malasia: entre el mar de China y el Océano Índico

No nos hace falta brújula ni GPS para salir de Singapur. Estamos, en realidad, en una isla donde sólo existen dos puntos de acceso en forma de puentes con su vecina más próxima, Malasia. Al otro lado de unas simples puertas de entrada se encuentra el punto de máximo control. Los miradores, las arboledas y la oficina de aduanas

asemejan el lugar al Fuerte Knox, allí pasa por el scanner el carnet de pasaje de aduanas de 4X4 y lo fichan en todas las bases informáticas de la policía de Singapur.

Contrariamente a lo que pudiéramos suponer, el choque esperado al entrar en Malasia no tiene lugar. De hecho la orilla malaya es el perfecto reflejo de su hermana mayor singapuriense: los mismos edificios de vidrios polarizados, los mismos bancos, los mismos centros comerciales... Y para subir hacia Kuala Lumpur, la capital de Malasia, 300 km de 4 carriles en una autopista comparable a las de Los Angeles o las afueras de París. Ni un agujero, ni un nido de pollo, y una media de 110 km/h. ¡Por fin! Malasia es una mina de oro para los amantes del 4X4. Todos los singapurienses pasan a este país para testear sus 4X4, ya que el centro de la península está recubierta de colinas y de bosques de palmeras accesibles únicamente para vehículos de estas características. Un buen terreno de juego entre laterite pegajoso y verde clorofila de las palmeras.



Kuala Lumpur, un Islam high tech

A las rutas del sur del país les suceden los gigantescos cruces de carreteras y las largas avenidas de la capital malaya. Desde varios kilómetros a la redonda se distinguen las puntas de las famosas torres Petronas. Estos edificios, los más altos del planeta con sus 450m, son emblemas del éxito económico del país desde los años 90, y representan, además, una forma de integración de la cultura (arquitectura en este caso) en lo que es el máximo exponente del poder en este lugar: el Islam. Su forma en estrella octogonal es característica del arte musulmán, los 5 pilares que constituyen sus cimientos corresponden a los 5 pilares del Islam y el mástil de 63 m situado en la parte superior nos recuerda el minarete de una mezquita. Kuala Lumpur sorprende por su modernidad: puentes superpuestos que se cruzan y carreteras, rascacielos, centros comerciales ultra modernos, sin olvidar "Cyberjaya", la Silicon Valley local. Pese al

GPS nos perdimos varias veces en esta megápolis.

Pero la ciudad "ce n'est pas trop notre tasse de thé", así que decidimos rodar rápidamente hacia el norte, en dirección a Tailandia.

Pasamos nuestra frontera número 22

A fuerza de atravesar países desde hace año y medio, ya tenemos maña a la hora de cruzar las fronteras. Cuando pasamos de Malasia a Tailandia, nuestra frontera número 22, tenemos la sensación de retomar a una agradable rutina. Después del sello de migraciones, pasamos a la aduana donde echan una vaga mirada a nuestro 4X4 repleto de los colores de nuestros patrocinadores antes de sellar el famoso carnet de pasaje de aduana, el pasaporte del Scenic RX4. Aquí nos comprometemos a no vender el coche... Importación temporal o vehículo en tránsito, el 4X4 cambia de status en cada país. En cuanto a la revisión del equipaje, sólo hace falta decir que el capharnaüm que transporta-

mos desalentaría a cualquiera. Y si les entran ganas de abrir una de las puertas, podrán encontrar, en un total desorden, ordenadores portátiles, cámaras de fotos y películas, una cantidad irreal de libros y de guías, sin contar con el revoltillo de papeles de todo tipo, viejos paquetes de galletas y algunas ropas tratándose de secar...

Volvemos a Tailandia en una de las etapas más ociosas de nuestros periplos asiáticos, durante más de 3000 km hasta el famoso Triángulo de Oro...

Los pescadores de Ko Yo

De entrada nos beneficiamos de la acogida de los monjes del templo budista de la Isla de Ko Yo. Después del té tradicional nos llevan a las habitaciones, y para nuestra sorpresa, nos invitan a dejar las maletas en el interior del templo. Dormimos al pie de decenas de budas situados en el centro del recinto. Ya por la mañana, nos despertamos entre peregrinos que han llegado desde las 6 h con las manos carga-

das de sahumerios y de ofrendas de flores. ¡Pero nuestra presencia no parece perturbar a nadie!

Poco después nos dirigimos a la ciudad en busca de un poco de café, y allí descubrimos un paisaje asombroso. El pueblo sobre pilotes que nos recibe está bordeado por un lago gigantesco, recubierto hasta donde se pierde la vista de miles de redes, esas trampas para pescados y langostinos. Los hombres acaban de partir a sacar las redes, sobre sus barcas "larga cola", llamadas así por su forma alargada y por su enorme hélice: fijada en la punta de una pértiga. Toda la noche, las pequeñas lámparas de aceite colgadas en las puntas de las redes atraen a los langostinos y los camarones. Atados a los enormes motores de camión, que ellos dirigen con mucho esfuerzo, los pescadores vuelven a tumba abierta, con el barco repleto de camarones...

Playas e islas de postal

Cambiamos de orilla para pasar del lado del mar de Andaman



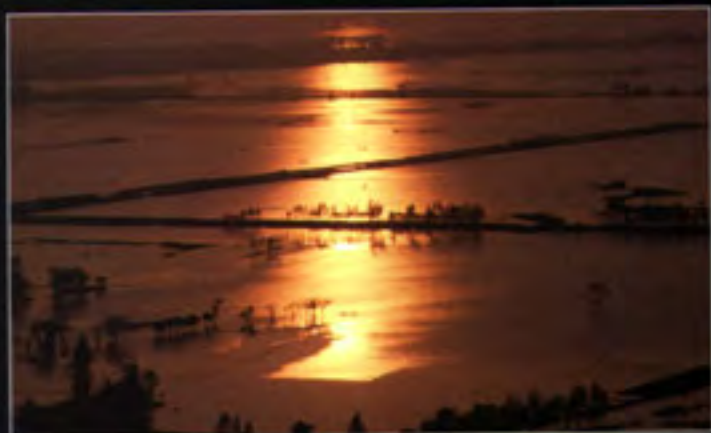
donde descubrimos playas e islas que sólo se suelen ver en las postales. Después de tantas rutas nos damos un pequeño respiro en forma de sueño tropical... Comenzamos nuestra semana de ocio en el archipiélago de Phi Phi, con sus arrecifes de coral y sus aguas verde esmeralda donde nos ponemos en remojo jornadas enteras en medio de abigarrados peces de acuario, de coral multicolor y de bancos de tiburones. Poco después visitamos el Parque natural de Phang Nga y la Isla de James Bond en "El hombre de la pistola de oro". En un decorado de mangroves, centenares de acantilados y de picos caen brutalmente sobre el Océano Índico... Luego viramos al noreste hacia el mar de China, rumbo a la Isla de Ko Phangan. Esta vez, dejamos rápido la playa para ir a descubrir el centro de la isla volcánica. Penetramos en un universo de vegetación vertical y en el camino hay enormes roderas crecidas tras las últimas lluvias que nos bloquean varias veces. Por suerte la revisión completa que nos hicieron en la Renault de Singapur había llegado a tiempo para que estuviéramos preparados.

Al filo del Mekong

Después del sur de Tailandia y de Bangkok, su capital, remontamos al norte a lo largo del Mekong. Entre Tailandia y Laos, este río, el más largo del sudeste asiático, se prolonga a lo largo de más de 850 km... Es un viaje fuera de senderos abatidos en una de las regiones menos visitadas de Tailandia: la meseta de Isan. Aquí nos olvidamos de los pick-ups rutilantes y de los grandes centros comerciales, y por supuesto, eso se deja notar; los tailandeses que ocupan las orillas del Mekong, y que viven de los recursos del río, están un tanto atrasados con respecto al resto del país. No es sorprendente encontrar, en esta zona reculada en el noreste, en las antípodas de las planicies del centro, rutas destruidas, pistas en las dunas de arena o en los campos de tabaco: ¡Una auténtica delicia para el 4X4! Cerca de Ventiane, el Mekong deja Tailandia y se adentra en Laos, y unos 900 km más tarde entra nuevamente en el Triángulo de Oro del reino de Siam. Llamamos así a esta región ya que el Mekong se sitúa en la frontera entre Birmania, Tailandia y Laos. Aquí se produce el 50% del opio que se consume en el mundo; se refina en laboratorios clandestinos, se transforma en heroína y luego se vende en occidente. Tenemos realmente la impresión de encontrarnos en un thriller de acción, entre intrigas y "narcos"...

A continuación descendemos hacia el sur, hacia Malasia, desde donde enviamos por barco carguero nuestro 4X4 hacia Indonesia. Una nueva aventura que podréis seguir el próximo mes en Auto Aventura 4x4.





UN POCO DE ADMINISTRACIÓN...

El sudeste asiático es de un acceso extremadamente fácil para un extranjero. No se requiere ningún visado. Será automáticamente acordado a vuestra entrada al país. Atención sin embargo a la fecha de vencimiento del mismo. El visado para Tailandia es, por ejemplo, de 2 meses máximo, no prolongable.

Singapur, Malasia y Tailandia reconocen el carnet de pasaje de aduanas. No es el caso de Camboya, Laos y Vietnam, donde no pudimos entrar con nuestro 4X4. Encontramos, sin embargo, viajeros que en la frontera lograron negociar sin mucha dificultad la entrada del vehículo.

Para el pasaje de fronteras entre Singapur, Malasia y Tailandia, los

procedimientos son muy simples ya que el tráfico de rutas entre estos 3 países es muy denso. Son equivalentes al de los países europeos antes de la creación de la UE.

En cada frontera las principales aseguradoras proponen sus contratos por tarifas muy razonables. En cada uno de estos países es obligatorio un seguro del coche local.

Singapur es un caso aparte en lo que referente a la circulación en auto. Aunque el carnet de pasaje es oficialmente reconocido, es casi imposible circular por la ciudad a no ser que se obtenga de la policía una placa local o temporal y que el vehículo cuente con una caja electrónica obligatoria para entrar en el centro de la ciudad. Cada entrada se registra en la caja y supone entre 4 y 5 dólares: es lo que llamamos un peaje electrónico...



Un último detalle: Singapur es un estado donde las reglas son particularmente estrictas. Está, por ejemplo, prohibido comer goma de mascar o tirar un papel o una colilla de cigarrillo en la calle, bajo la amenaza de una multa de 500 Euros. Un consejo: ¡Respeten las reglas o corren el riesgo de pagarlo muy caro!



aconsejarles sobre los mejores itinerarios.

CONDICIONES DE LAS RUTAS

Todas las rutas de la península malaya, desde Singapur hasta el Triángulo de Oro en el extremo norte de Tailandia, son muy buenas: rutas standard europeas.

Las rutas malayas entre inmensos bosques de palmeras constituyen todo un paraíso para los amantes del 4X4. ¡Atención, sin embargo!, se pueden transformar en un pantano infernal después de una simple lluvia tropical. Existen muchísimos clubes de 4X4 en Singapur o en Kuala Lumpur que pueden

ITINERARIOS Y METEOROLOGÍA

Para hacer buen 4X4 y escapar de la locura de estos países tan turísticos, aconsejamos las rutas del centro de Malasia y el noreste de Tailandia. Una región fuera de serie que nos ha dado muy buenas sorpresas tanto en términos de 4X4 como de encuentros personales. Atentos a la meteorología, ya que el período del monzón varía entre el norte de Tailandia y el sur de Malasia, por lo que hay que hacer averiguaciones en el ámbito local para evitar que el viaje se transforme en una pesadilla. 



AUTO 4x4 AVENTURA

ACCIÓN

4x4

Nº 19
Noviembre 2003

3 €

Cos video 2
Canarias, C
y Melilla 3

VÍDEO 4
a la venta ju
con la rev

TODOTERRENO

www.autoaventura4x4.com

TOYOTA

LAND CRUISER HZJ-78

LA LEYENDA
SIGUE VIVA

COMPETICIÓN
MONTES DE
CUENCA 2003



PRUEBAS:

SUBARU OUTBACK 3.0 R
DODGE DAKOTA QUAD CAB 4X4
VOLVO XC90 2.5 T
RENAULT KANGOO 4X4

CONTACTOS:

LAND ROVER FREELANDER 2004
NISSAN X-TRAIL 2.2 DCI

SALÓN DE
MOSCU 2003



Ruta 4x4: El Río Rialb



VUELTA AL MUNDO EN SCÉNIC RX4. V ETAPA EL CAMINO DE LOS VOLCANES

Seguimos con el relato de la odisea de Laurent y Philippe, que partieron de París en Junio del 2000 para dar la vuelta al mundo con su Scenic RX4. En esta quinta etapa los franceses nos cuentan sus experiencias al pie de los volcanes del archipiélago de Indonesia...

Texto y Fotos: Laurent Granier y Philippe Lansac.







Arriba: Una mujer Batak deja sus campos de arroz antes de una tormenta.

Sobre estas líneas: Hermosos caminos en la isla de Samosir, en medio del lago Toba.



El "camino" hacia Indonesia

Embarcamos el Scenic RX4 en un viaje de dos días por mar. El transporte del vehículo se realiza dentro de un contenedor cerrado y sellado por las hábiles manos de los oficiales malayos. Ya desmotorizados, nos encontramos a merced de un chofer de bus hindú que actúa como si fuera Fangio. Tras sellar nuestro destino, subimos al barco para cruzar el estrecho de Malaca. En Malasia apenas hemos tenido problemas con las formalidades administrativas, pero en Indonesia la cosa cambia...

El barco, con nuestro compañero de camino a bordo, llega tres días más tarde al puerto de Belawan. El lugar es una auténtica selva de metal en la que una tupida red de grúas desputa entre el laberinto de contenedores. Estas enormes criaturas, sin dejar de vomitar humo diesel, utilizan sus féreos brazos para jugar a una especie de Lego gigante con piezas de 40 toneladas. El puerto de Belawan es, asimismo, una selva de intermedarios: alineadores, agentes, transportistas, oficiales, policías... toda una fauna ávida por hacerse con

una porción de esa tarta que representan los barcos y sus mercancías. Y por si fuera poco, cuando el barco de carga llega al muelle nos encontramos con que no hay rastros de nuestro contenedor. Tenemos que pasar 5 laboriosas horas chequeando todas las listas... "¿No es posible! ¿Dónde está el contenedor?". Con nuestra cabeza a punto de estallar bajo un sol abrasador pensamos: "No lograremos nunca salir de ésta!"

Cuando por fin ocurre el milagro y parece que nuestro horizonte empieza a despejarse, la grúa está rota... "Sólo" 24 horas más tarde, el contenedor llega al muelle. Sin embargo, todavía seguimos dentro de la "jungla". Los oficiales del puerto miran con desconfianza nuestro 4X4 y se disponen a un chequeo minucioso (lámesse): número de chasis, número de motor, registros... Todo está en orden. Aún así, siguen buscando... Miran las gavetas, luego paran para almorzar, vuelven tres horas más tarde... Durante todo el tiempo hacen caras de no entender nada... "No vamos a pagarles nada... Tenemos todo el tiempo del mundo", les decimos entre dientes con una gran sonrisa... Finalmente los agotamos, y después de 9 horas



Sobre estas líneas: El lago Toba es le territorio de la gente Batak. Sus casas con techos cóncavos es un rasgo típico de su cultura.

A la izquierda: Cuando los holandeses colonizaron el país, la gente Batak fue dejando las formas canibales por el Protestantismo. En el centro vemos a una mujer rezando frente a la tumba familiar.



Los búfalos toman su baño con los niños, al pie del Volcán Dolok Pusukbukit, en la zona oeste del lago Toba.

de paciente espera podemos dejar el puerto, satisfechos de habernos plantado frente a gente que tienen la habilidad de alterar a cualquiera, pero también desanimados por haber perdido una semana en este infierno ¡Solo para atravesar 150 km entre los dos puertos...!

Cristianos en el corazón del volcán

Medan, gran ciudad del norte de Sumatra, es como un enorme vertedero de basura. A sus ardientes hornos y sistemas exhaustos se añade, además, la típica humedad tropical y 40 grados de temperatura. "¡Por favor, algo de aire...!". Recogemos el RX4 en el puerto e inmediatamente partimos hacia la frescura de las montañas situadas en el centro de la isla. Allí, en la cima del cráter gigante de un volcán, nos deleitamos contemplando las orillas de Lago Toba, lugar donde se asientan los "Batak". "Mis ancestros vinieron originalmente de las cimas de los Himalayas del norte de Burma. Encontraron refugio aquí y se quedaron en el volcán, apartados del mundo

durante siglos", nos cuenta Aggus, un joven Batak. "Eran canibales, pero se convirtieron al cristianismo cuando llegaron los asentamientos holandeses".

Nos daba un poco de aprensión entrar en el país musulmán más grande del mundo, especialmente después del 11 de septiembre. Pero irónicamente, los primeros indonesios que conocimos... ¡Son cristianos! "Hoy en día, debemos luchar por nuestros derechos, ya que los musulmanes reciben a menudo tratos preferenciales para obtener un trabajo en el gobierno, por ejemplo", agrega Aggus. "Pese a todo, existe un respeto mutuo. La influencia musulmana continúa siendo muy fuerte y criamos a nuestros hijos inculcándoles que no debemos perder nuestras tradiciones". En Indonesia, aunque en algunas regiones exista cierta tensión, la coexistencia religiosa parece funcionar. Lo que aquí encontramos es una forma moderada del Islam. Pero hay una fuerte presión fundamentalista, y los indonesios, en general, se preguntan si el país se va a ver alguna vez sacudido por ello. El atentado de Bali durante 2002 muestra la torpeza del gobierno

para tratar con el terrorismo, y la situación podría empeorar...

En el cráter de Bromo

Desde Toba, tomamos la trans-Sumatra hasta Yakarta. Después de las recientes lluvias las placas de tierra han transformado el ya arruinado camino en un tremedal. Nos lleva tres días cubrir los 1500 km que nos separan de la capital. La ruta empieza a ponerse peligrosa: baches, raíces y barrizales se cobran, por fin, su peaje en forma de rotura del eje. Perdemos unas cuantas horas bajo el vehículo tratando de alambicar la caja de bolas. Cuando llegamos exhaustos a la isla de Java estamos exhaustos. Sin embargo, seguimos hasta Yakarta.

Ya en Bandung, nos encontramos en la agenda de la radio local para el programa de la noche. Durante el show los oyentes llaman para hacernos preguntas. No nos resulta sencillo responder. No estamos acostumbrados a programas en vivo en dos idiomas, inglés e indonesio. Una semana después nos invitan a la Radio de Yakarta. Tras ➡➡



El lago Toba es el más grande del Sudeste Asiático. Está situado en un cráter enorme de 80km de largo, en la zona norte de Sumatra.





Foto grande arriba: El Scenic RX4 en acción dentro del cráter del volcán Bromo.

Arriba izquierda: Los mineros del Kawah Idjen cargan hasta 80 kg de azufre por un camino realmente angosto de las laderas del cráter.

Abajo: Un habitante del Volcán Bromo, llevando pasto a sus búfalos.



➤ una conferencia de prensa con los medios locales, encaramos la costa vía Semarang antes de continuar hacia el sur hasta Solo, y finalmente llegar a Jogjakarta, centro cultural de la isla de Java.

Luego de ser presentados a la prensa local, nos disponemos a realizar la siguiente escala de nuestro viaje: el activo volcán Bromo, que es la pieza central de la cadena Tengger. El lugar es uno de los más espectaculares de Indonesia. El cráter alcanza 10 km de diámetro en su punto más ancho, con chorros de lava que se deslizan para formar un inmenso mar de arena volcánica. Desde la garganta del cráter crece la cima de Bromo, santuario espiritual de las alturas vecinas. Una extraña atmósfera apocalíptica emana del desolado paisaje. No podemos resistir la tentación de tramos y disfrutar durante varias horas de esta escena suprema en medio de un paraíso de arena sulfúrica. El gigantesco cráter es también un lugar sagrado para los hindúes. Cuando el Islam llegó a Indonesia en el siglo XIV, muchos hindúes emigraron a Bali, mientras que otros se refugiaron aquí. Todos los días los peregrinos ascienden las inmensas escaleras cortadas para meditar en la cima del volcán.

Las cabezas chamuscadas del Kawah Idjen.

Al este de Java se encuentra el volcán Kawah Idjen. Acampamos durante dos semanas al pie de esta entrada al infierno. El humeante cráter esconde un lechoso lago azul de puro ácido sulfúrico. Comenzando a las 3 a.m. los hombres descienden hasta el fondo para trabajar al aire libre en la mina sulfurosa de la orilla del lago. Con aires tóxicos por doquier y camisetas viejas atadas en sus bocas a modo de máscaras de gas, los mineros usan moils para esculpir en la roca

amanilla y rezar por los bloques de sulfuro perdido. "Si sacamos dos cargas a 300 rupias el kilo, podemos ganar 50.000 (6 euros) rupias al día", nos dice Sukharman. "Vale la pena. Es el doble de lo que gana un campesino". Durante las dos semanas de campamento, Sukharman llega a conocerlos. Al final del día, compartimos la cena con sus colegas en sus chozas, con esteras de paja cubriendo el suelo. Hay una lámpara de aceite en un rincón. En el centro de la oscura sala, Sukharman se ocupa del horno que canta. Todos están agotados, pero eso no es obstáculo para que bromeen con nosotros mientras compartimos el tabaco. Es admirable la alegría y el coraje que demuestran estos hombres después su enorme esfuerzo para sacar unas cuantas rupias que les ayudan a mantener a sus familias. En cuanto a nosotros, nuestra única sombra en el horizonte es el eje, que empieza a gotear más y más... Cada día, asumimos el rol de mecánicos para rellenar el faltante del eje. Eso sin hablar de la extraña señal de transmisión, que está comenzando a mostrar signos de agotamiento. Después de viajar durante dos años y recorrer más de 90.000 km, decidimos que no podemos postergar mucho más una reparación a fondo. Los Equipos de Post-venta de Operaciones Internacionales de Renault, compañeros de este raid, nos aconsejan y nos envían una tanda de múltiples piezas a Bali, donde hay alguien de Nissan que puede aportar el eje y que tiene los conocimientos necesarios para hacer las reparaciones en su totalidad.

Desde allí, nuestro próximo objetivo es Australia, un mundo totalmente diferente de caminos que siguen y siguen, de paisajes áridos y despa-ramados, de lugares donde todavía se pueden encontrar cowboys bondadosos... Pero esa es ya otra historia que les contaremos el mes que viene en las páginas de Auto Aventura 4X4...

AUTO 4x4 AVENTURA

www.autoaventura4x4.com

ACCIÓN

4x4

TODOTERRENO

Nº 192
DICIEMBRE 2003

3 Euros

Con video 7,20 €
Canarias, Ceuta
y Melilla 3,15 €

NUEVO VIDEO 4x4



BMW X3

LLEGA EN
ENERO



EXCLUSIVA
JEEP WRANGLER
RUBICON
US

NUEVO RAV-4
FREELANDER SPORT TD4
OUTLANDER 2.4
LAND CRUISER ARC

SELGA CAMPEÓN DE ESPAÑA
DE RALLIES TT

SALÓN DE TOKIO 2003



RUTA 4x4: LA SIERRA DE ALCARAMA

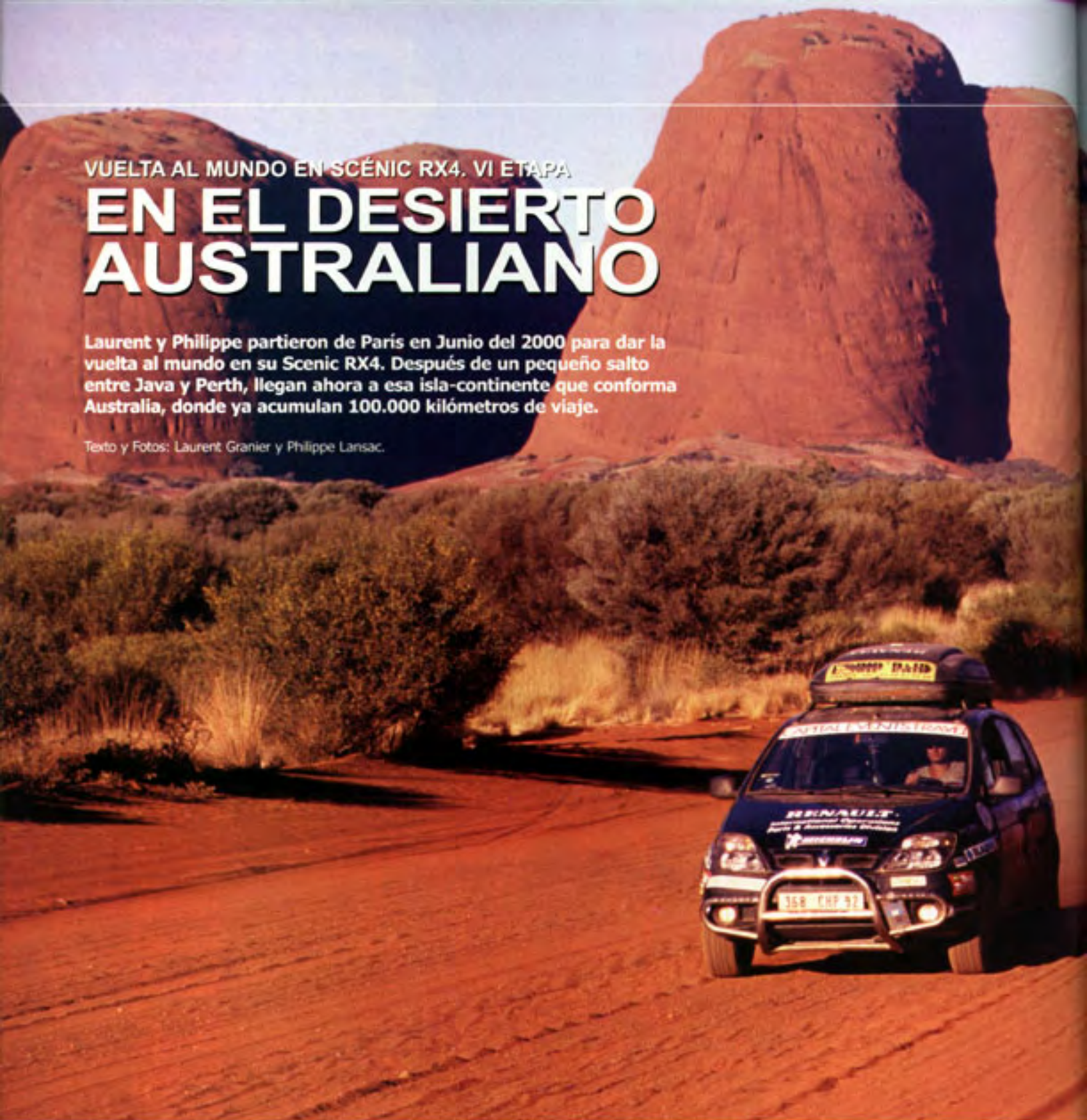


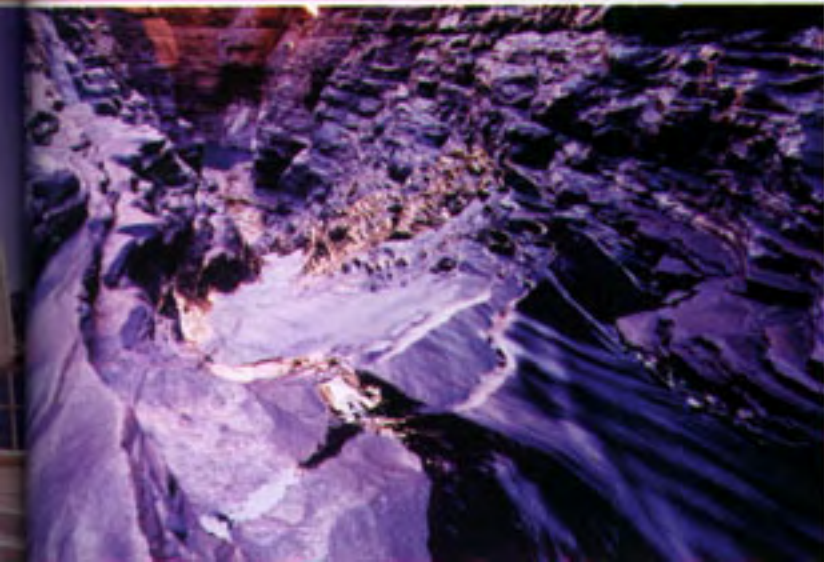
VUELTA AL MUNDO EN SCÉNIC RX4. VI ETAPA

EN EL DESIERTO AUSTRALIANO

Laurent y Philippe partieron de París en Junio del 2000 para dar la vuelta al mundo en su Scenic RX4. Después de un pequeño salto entre Java y Perth, llegan ahora a esa isla-continente que conforma Australia, donde ya acumulan 100.000 kilómetros de viaje.

Texto y Fotos: Laurent Granier y Philippe Lansac.





La cuarentena australiana

Desde que dejamos París en Junio del 2000, es la tercera vez que embarcamos el Scénic RX4. Lo consignamos en un barco de carga en Surabaya, una gran ciudad portuaria al este de Java que es, además, la segunda más grande de Indonesia, y lo recogemos en Perth, en la costa oeste de Australia. Gracias a la logística de Renault-Nissan, apenas tenemos problemas para cargarlo en el contenedor y tramitar los papeles. Irónicamente, las cosas se hacen más pesadas al llegar a Australia. Todo el barro y la basura acumulada en Indonesia, Nepal y Pakistán pasan la prueba de la meticulosa cuarentena australiana y el Servicio de Inspectores. Durante más de tres horas sometemos al Scénic a una bomba de agua de alta presión, detergentes y sistemas de vacío. El proceso es tan completo que después el motor no arranca. Han saturado de agua las bujías...

Medio saltando, llegamos frente a la inspección de vehículos del Ministerio de Transporte. Necesitamos una autorización especial. Hacemos cola para llegar hasta un tipo de pésimo humor que nos dice que todo debe ser "rechequeado" de punta a punta. Sus conclusiones después de 30 minutos de inspección: hay que poner una pegatina en la parte de atrás "PELIGRO-CONDUCCION DE MANO IZQUIERDA" y quitar todas las de los patrocinadores que tenemos en las ventanas. También debemos cambiar de posición las luces largas y reparar nuestra caja trófer que está chorreando. Protestamos, diciéndole que eso nos puede llevar dos semanas y que hasta el momento hemos cruzado 25 países sin tener ningún problema. Más aún, ¿Les pedimos nosotros a los ingleses que se pongan una pegatina y que cambien la posición de las luces cuando cruzan el canal? El trabajador del estado levanta las manos para matizar el hecho de que "simplemente las cosas son así...", y no quiere escuchar nada más...

Finalmente tenemos la suerte de encontrar un excelente mecánico irlandés en el concesionario de Renault en Perth. Él nos fija la caja e incluso nos cambia el eje en menos de tres días.

Volvemos nuevamente a la inspección y ahora es un nuevo tipo quien echa un vistazo al coche. "Todo bien, está limpio. ¿Tienen los papeles del seguro?" Nos miramos...

-Todavía no, los tendremos en cuanto usted nos dé los suyos...

-Lo lamento amigos, necesito los papeles del seguro para dejarlos ir...

Empezamos a hervir... ¡Tenemos un visado de sólo 3 meses y ya hemos perdido dos semanas en esta pesadilla administrativa! Comenzamos a buscar una aseguradora. Llamamos fácilmente a 40 agencias diferentes que una y otra vez nos repiten: "Lo lamento, no aseguramos coches extranjeros..."

Después de 5 días de búsqueda, encontramos una agencia que casi no se da cuenta de



Sobre estas líneas: Laurent cargando y luego cocinando un canguro para la cena en la estación Moolooogool, en la región de Pilbara.

En el oeste de Australia las extensiones son tan grandes que deben usar helicópteros para reunir el ganado.

Derecha: Algunos problemas en las dunas de arena roja, cerca de Ayers Rock...





"Almorzamos frente a Ayers Rock, el monolito de piedra de arena más grande del mundo, con sus 3,6km de largo".



En el desierto el simple hecho de mantener un poco la higiene resulta una tarea ardua y complicada.

A veces dormimos en el auto...

nuestra patente francesa... Pagamos por teléfono, nos envían por fax la carta del seguro, volvemos a la inspección y finalmente dejamos Perth después de haber perdido 3 semanas. Resultó más fácil cruzar la frontera entre India y Pakistán...

Mecánicos del desierto

Desde Perth, nuestro primer objetivo es coger la gran autopista del Norte. El cambio de escenario supone para nosotros un auténtico shock. ¡Adiós a la exuberante jungla, la superpoblación y los volcanes! A la derecha, hasta donde alcanza nuestra vista, el llano se prolonga en franjas de arbustos color carmesí; a nuestra izquierda la árida meseta se cubre de spinifex (un tipo de pasto puntiagudo que sólo crece en el desierto); al frente, la ruta es una recta que se pierde en el horizonte. El paisaje es ocre, infinitos flashes inundan de desierto la ventana del coche mientras en la radio se escucha música country. El recorrido entre Perth y Darwin nos lleva a lo largo de unos 5.000 km. La infinita tira de asfalto está tan perfectamente alineada que, si no fuera por esos larguísima trenes que atraviesan el país, se podría conectar una suerte de piloto automático. La costumbre de circular por nuestra izquierda y la monotonía hacen que en varias ocasiones tengamos que dar un volantazo en el último segundo para evitar la colisión.

Nuestro devenir por el desierto australiano se prolonga ya dos meses. Dormimos a cielo abierto bajo la Cruz del Sur, frente a una hoguera, con

nuestras botas llenas de polvo y disfrutando de la paz de los inmensos espacios: una libertad sin adulteraciones. Aquí todo es más grande, más largo, más pesado, más caluroso, más seco... En la Estación Yarrle, un rancho perdido en medio del desierto de arena, salimos exhaustos del coche. ¡Llevamos 5 horas buscando desesperadamente un poco de agua! "No se preocupen amigos, no hay problema" nos dice Roy, el dueño. Bajo su sombrero de cowboy se asoman unos ojos perspicaces. "Pero creo que deberían instalarse y tomarse una buena cerveza... Beber este agua no es muy aconsejable". Efectivamente, en esta zona del desierto el agua se obtiene gracias a los molinos y apenas se puede beber. "Mi bisabuelo fue el primero en instalarse aquí. Llegó desde Irlanda a finales del siglo dieciocho", nos cuenta Roy. Vemos dos casas de metal para su familia y los trabajadores, una máquina abandonada, algunos establos para los caballos, y un enorme muro alrededor que les protege de las tormentas de arena. Nada parece haber cambiado en cuatro generaciones, excepto una cosa: para reunir el ganado Roy utiliza ahora un helicóptero.

En unos minutos, sobrevolamos cerca de 20 km sin que varíe el paisaje. Las indicaciones que Roy lleva a cabo desde el artefacto le sirven para guiar a su armada de cowboys, que a su vez dirigen a caballo 500 cabezas de ganado.

Cruzamos el Oeste de Australia, una zona donde la existencia de cualquier pueblo implica que algo precioso (casi siempre oro) se oculta detrás. En la ciudad de Newman conocemos un

→ buscador de oro contemporáneo. Se trata de un francés nacido y criado en Nueva Caledonia y que, en consecuencia, apenas conoce Francia. Junto a él, detector de metales en mano, atravesamos el desierto durante diez días. No sin dificultad terminamos por encontrar unas piedras. Nuestro descubrimiento más importante fue, sin embargo, de carácter culinario: fuimos a cazar con nuestro nuevo amigo, Alain, y casi todas las noches compartimos espectaculares asados de canguro.

El Scénic celebra sus primeros 100.000 kilómetros

Encaramos hacia Darwin, al norte de Australia. Allí immortalizamos la marca de 100.000 km del Scénic. En medio del desierto decidimos cavar un mensaje conmemorativo: un árbol en Kimberleys. Pero el viaje está lejos de terminar. Nos restan

casi 5.000 km hasta llegar a Adelaida, con un alto en la famosa Ayers Rock, el más sagrado de los lugares para los aborígenes. La belleza del enorme monolito «el más grande del mundo» te quita la respiración, pero no nos trae suerte y unos kilómetros más adelante nos quedamos atascados un par de veces en las coloradas arenas. Afortunadamente la tracción del coche responde y salvamos el día.

El desierto es enorme y las jornadas se hacen muy largas. Conducimos durante horas, hablando, sin mover prácticamente el volante. Nuestra ruta se prolonga ya por más de dos años. Cada vez que volcamos nuestras experiencias nos embarga la sensación de estar cumpliendo un sueño de niños, y apreciamos la suerte de poderlo compartir, aunque en ocasiones tengamos nuestros pequeños roces. Pero hay un regusto dulce que se suma al de este viaje. El hecho de

habernos «salido» de alguna forma del sistema, hace que nuestros conocidos nos pregunten: ¿Qué vais a hacer después? No tenemos ni la más remota idea, pero algo es seguro: hemos cambiado. La idea de volver a la oficina y estar confinados entre cuatro paredes se nos hace cada vez más difícil.

«¿Cuando termine esta vuelta al mundo, vendrá otra, pero esta vez en un velero?», pregunta Laurent. «Estoy en ello!» exclama Philippe.

Después de dos meses en el desierto y cubiertos de una enorme capa de polvo, llegamos finalmente a Adelaida. Aprovechamos para pegarnos una buena ducha, a la que tampoco escapa el coche, y para realizarle un chequeo de mantenimiento. El Scénic retoma las rutas con cubiertas y filtros nuevos en dirección a Sidney, donde una vez más tomamos un barco. El nuevo destino es Tokio...

Fuego en el desierto cerca de Port Hedland.

La madera es tan seca en el desierto que un fuego se construye muy rápidamente para cocinar algunas judías y carne de canguro.



Un poco... mucho... de administración!

Después de más de un año y medio en Asia y Oriente Medio, cuando nuestra sensación era la de retornar a la «civilización» (la occidental al menos), el desembarco en la isla más grande del mundo fue, paradójicamente, el más complicado en términos administrativos.

¡Adiós a la corrupción, buenos días a un rigor implacable! La mayor preocupación para las autoridades en este país es la cuarentena; evitar por todos los medios que entren virus como el de las vacas locas. En este sentido, a la salida del avión, solicitan a los viajeros que limpien su calzado y hagan desaparecer de él cualquier pequeño resquicio de lodo antes de pisar suelo australiano. Si ustedes llegan, como nosotros, en un 4X4 recubierto de barro indonesio, no lo pasarán muy bien. Un consejo: si quieren enviar su 4X4 a Australia, límpielo antes minuciosamente (especialmente alrededor de las ruedas), saquen también cualquier resto de comida fresca y aún así dispónganse a pagar la limpieza por el servicio de cuarentena.

Después de la cuarentena, deberán pasar por el control técnico para obtener el seguro a terceros obligatorio. No se sorprendan si les piden que cambien la dirección de los faros, ya que el coche se conducirá desde el carril izquierdo y no desde el derecho, como en nuestro país. Además les impondrán una enorme pegatina: «Caution left hand drive!» (Atención volante a la izquierda!).

Un último detalle administrativo: aunque en Australia se reconoce el carnet de paso de aduanas, tuvimos muchísimos problemas para localizar una agencia que quisiera asegurarnos. Conseguir finalmente encontrarla es, como muchas otras cosas, cuestión de perseverancia.

Condiciones de rutas y seguridad

Las principales rutas australianas son absolutamente perfectas, pero también es sabido que Australia es el paraíso del 4X4, un enorme territorio donde los caminos se prolongan a lo largo de miles de kilómetros. Después de 3 meses en el desierto australiano, nuestras recomendaciones son las siguientes:

- **Cuidado con la tierra:** la arena roja es tan fina que se mete por todos los lados, así que protejan sus aparatos electrónicos (cámaras de fotos, ordenadores portátiles...).
- **Cuidado con los pinchazos:** los matorrales secos del desierto australiano son la peor pesadilla para los pilotos de 4X4 en Australia. La madera es tan seca y dura que se rompe

cuando una rueda sobre ella y perfora los flancos de los neumáticos. Aquí los especialistas en travesías por el desierto equipan sus 4X4 con neumáticos estrechos para limitar los pinchazos (que pueden ser fácilmente entre 20 y 30 en un mes de viaje). Por lo tanto, les aconsejamos llevar dos ruedas de repuesto, y cargar esa excelente antigua cámara de aire que se repara fácilmente.

• **Cuidado con los canguros:** no es sólo un mito, el desierto australiano está repleto de canguros y no hemos conocido a ningún conductor local que no se haya visto con uno de ellos en el parágolpes al menos una vez. Nosotros hemos colisionado con dos canguros en tres meses. De verdad... Eviten conducir de noche.

• **Cuidado con el desierto:** a menos que sean geólogos y sepan localizar fuentes en el desierto, presten mucha atención a sus reservas de agua y lleven siempre más de la necesaria. Lo mismo ocurre con la gasolina; prevean siempre un bidón de seguridad.

Meteorología

Si cuentan con pasar un buen tiempo en el desierto australiano, les recomendamos el invierno austral (junio, julio y agosto) para disfrutar de unas temperaturas razonables y evitar la invasión de moscas.

Libros

Para preparar sus itinerarios en 4X4, no estaría de más que echasen un vistazo a los libros publicados por Ron Moon, antiguo redactor jefe de 4X4 Australia. Él es «el especialista» de aventura en 4X4 de su país y ha publicado varios libros con muy buenos consejos.

Paris-Seoul, on the roads of Eurasia

Laurent y Philippe acaban de publicar este libro de fotos en coreano y en inglés. En él nos cuentan toda la historia de su viaje desde París hasta Tokyo.

Para comprarlo, pueden enviar un email: lgranier@baom.com. Precio: 40 Euros (con los gastos de envío a España).



De arriba hacia abajo: Laurent en las ochenta millas de playa, entre Port Hedland y Broome, oeste de Australia.

Disfrutando en el desierto Australiano.

Cruzando un río en el desierto

Portada del libro de Laurent Granier y Philippe Lansac.

Disfrutando al pie de Baobabs, en la meseta de Kimberley. También conocida como el árbol botella, esta planta nativa conserva agua en los troncos de sus bulbos.

