

# euromoto

## FARE AFFARI

**Grandi sconti  
sulle Euro2**

## ANTEPRIMA

• **WAKAN 100 Roadster**

## PROVE & TEST

- Moto Guzzi **GRISO 8V**
- • Husqvarna **WR 250 vs TE 450**
- Gilera **GP800**
- Cagiva **MITO SP525**
- Honda **SH300i**
- Piaggio **BEVERLY 500 Cruiser**



**LA NUOVA BMW R 1200 GS**

# È davvero migliorata?



# La strada nel deserto

**Un viaggio solitario, affascinante, lungo un nastro d'asfalto che taglia come una lama una delle parti più belle del Sahara, per raggiungere le due città più lontane nel deserto libico, senza rinunciare a escursioni fuoristradistiche. Un itinerario adatto a tutti i tipi di moto ma che lascia comunque assaporare il gusto del deserto**

Testo e foto di Giovanni Lamonica

**G**ia a Nalut ci si accorge che ci si sta inoltrando verso l'ignoto: la strada riduce la carreggiata, quasi timorosa di invadere spazi a lei non concessi. Darwin definiva le "qualità negative" del deserto come irresistibili. Perché lasciano libero sfogo all'immaginazione. Contano le sensazioni: rallentare spesso, guardarsi intorno, immergersi nel niente. Come trasformare il monotono in qualcosa di suggestivo, quasi ipnotico.

Lungo il viaggio il paesaggio si trasforma: le aride colline cedono il passo all'immensità del Sahara. Oltre Dirj si volta a Ovest e dopo un centinaio di chilometri appare nel nulla l'oasi di **Ghadamis, "la perla"**. Raggiungerla al tramonto, con le luci che si allungano nel deserto, già vale il viaggio che di fatto non è ancora iniziato. Città millenaria, punto di transito per carovane provenienti da ogni parte del continente africano, a ragione dichiarata patrimonio dell'umanità, Ghadamis è la città antica più grande e meglio conservata della Libia, una tappa obbligatoria a cui è delittuoso rinunciare. La parte storica è pressoché disabitata, nonostante ancora nel 1984 vi vivessero quasi 7.000 persone, tutte trasferite nel giro di quattro anni in alloggi più moderni. Camminare nel dedalo di viuzze, un labirinto di strade coperte che fanno affidamento sulla luce naturale per mezzo di suggestivi lucernai, alti persino 10 metri, non può che lasciare esterrefatti.

La meta dell'indomani è **Hun**, a circa 800 km di strada, attraversando il solito, fantastico niente, punteggiato da qualche (pochi, in verità) distributore di benzina. Nel tratto più desolato, quello da Dirj a Al Qaryah, lungo circa 300 km, incrocio un convoglio di quattro camion (perché in queste zone non si viaggia mai da so-

li...), un pulmino di turisti fermo per problemi meccanici e un paio di auto. Faccio il pieno con 7 dinari, ossia circa 4 euro. Arrivo al posto di blocco prima di Hun e dalla guardiola alcuni militari in borghese mi invitano a cenni ad avvicinarmi; entro e mi offrono dell'acqua, tre chili di datteri e delle lattine di gassosa. Mi chiedono se ho bisogno di benzina, ma rispondo che con questa moto non ho problemi di autonomia; mi domandano quanti litri contenga il serbatoio: a gesti rispondo 24 e restano allibiti, perché non credono che si possano percorrere 400 km senza fare rifornimento.

### Gli amici di Hun

Hun merita una parentesi personale che spieghi perché è stata inserita nell'itinerario. Sei anni fa vi ero arrivato cercando una persona e avevo conosciuto due amici: Abubaker ed Abdul Fatah, incontrati poche ore prima, mi avevano ospitato dato che, come al solito, ero senza soldi. Confabulando in arabo, mi avevano comunicato: "Ok, secondo noi c'è solo una possibilità per te: resti a dormire a casa di Abubaker, stasera sei nostro ospite a cena". Ora ho con me le foto delle loro bambine, scattate nel 1999, che avevo provato a inviare loro appena rientrato in Italia ma che non sono mai giunte. Rintraccio facilmente Abubaker al suo negozio e insieme andiamo da Abdul Fatah; trascorreremo tutto il pomeriggio insieme, visitando questa sonnolenta cittadina del deserto libico. "Stavolta ho più soldi dell'altra volta", spiego. Ma non c'è niente da fare, dormirò nella stessa stanza, nello stesso angolo e mangiando alla maniera araba insieme ai miei due amici.

L'indomani mi dirigo verso Sabha, seguendo la strada più meridionale che è anche quella peggiore per quanto riguarda la qualità dell'asfalto, una specie di crosta piena di crepe che non lascia scampo ad ammortizzatori e schiena. Arrivo nel tardo pomeriggio e la sera conosco in un caffè Ali: parla inglese e gli chiedo della Cirenaica e dei problemi di Bengasi. Mi conferma che quella è sicuramente la zona di tutto il Paese dove Gheddafi ha meno consensi popolari e ritiene che gli scontri, sfociati in una carneficina con 15 morti e decine di feriti, siano stati generati da un malcontento verso il Governo più che verso consolati e rappresentanze straniere, in questo caso la nostra, fra l'altro l'unica presente in quella città.

Sabha è comunque un importante centro turistico, che non ha particolari punti di interesse ma una discreta vivacità. Da qui si parte per tutte le escursioni alle maggiori attrattive della zona: le dune di **Awbari**, il deser-

to dell'Akakus e quello del Murzuq. Ma si può fare diversamente e andare per strada, partendo direttamente da Ghat o da Al Uwaynat per l'Akakus e dalla zona di Awbari per i suoi laghi: la prima è un'escursione che dura tra i due e i quattro giorni, per la seconda può bastare una giornata. Questa zona del Sahara libico vanta alcuni dei paesaggi desertici più spettacolari del mondo: il mare di sabbia di Awbari si estende per migliaia di km quadrati e nasconde tra le sue gigantesche dune di sabbia rossa una serie di laghetti che hanno qualcosa di fiabesco e fantastico, orlati da decine di palme.

### 55 °C all'ombra

Il **Jebel Akakus** è forse ancora più affascinante e inquietante: immaginate una catena montuosa di roccia vulcanica, nera, e, sotto, un mare di sabbia arancione, a volte rossa, a seconda delle condizioni di luce e del periodo dell'anno. E molte delle formazioni rocciose sono abbellite da incisioni rupestri, alcune splendidamente conservate e risalenti fino a 12.000 anni fa. C'è poco da fare, bisogna andarci almeno una volta. La temperatura e i colori avvertono che si sta per entrare in una fascia climatica diversa: anche se siamo a marzo, la colonnina di mercurio ha un'improvvisa impennata e supera i 30 °C; nel mese di aprile, anni fa, nell'Akakus trovammo 55 °C all'ombra. A Awbari le ultime case, un distributore di benzina e qualche negozio di generi alimentari, prima di altri 280 km di pace assoluta, vento, sabbia. Ad **Al Uwaynat** gli stanchi abitanti che si riparano dal sole e dal vento osservano questo uomo nero chiedendosi dove vada. **Ghat è la porta d'ingresso dell'Akakus** e le montagne nere cominciano ad apparire imponenti. Ghat è uno dei pochi insediamenti tuareg permanenti nel Sahara con una ben conservata Medina, dominata da un castello iniziato dai Turchi ma terminato solo con l'arrivo degli Italiani che lo trasformarono in una caserma.

Mi sistemo in una specie di ostello senza insegne, dove sono l'unico turista tra lavoratori che provengono da Paesi confinanti in cerca di condizioni sociali migliori o semplicemente di passaggio nel loro viaggio verso Nord. A sera ceno in uno dei due restaurantini sulla via principale, dove un corpulento cuoco disossa polli e cuoce kebab con perizia certosina proprio in mezzo alla strada: montone, insalata e un po' di riso. Ascolto suoni, rumori, risate, discussioni che non capisco. Sono alla fine del viaggio. Anzi no, da qui non si può che cominciare.



**ITINERARIO:** Nalut, Dirj, Ghadamis, Al Qaryah, Hun, Sabha, Awbari, Al Uwaynat, Ghat  
**LUNGHEZZA:** circa 2.000 km

Microsoft  
Virtual Earth

Sul nostro sito [www.euromoto.eu](http://www.euromoto.eu), nella sezione **Touring**, potete visualizzare l'itinerario di questo servizio con la cartografia aerea e satellitare Virtual Earth di Microsoft. Anche voi potete inserire il vostro viaggio: basta registrarsi al sito di EuroMoto. Tra gli itinerari inseriti sul web la redazione sceglierà i migliori per la pubblicazione in questa rubrica. **Provateci anche voi!**

**NON SOLO SABBIA** Chi immagina che il deserto sia solo sabbia si sbaglia: nella sabbia di Awbari si incastonano qua e là laghi azzurri circondati di palme (sopra, il Lago Umm al Miah). Non mancano anche monoliti di arenaria che si plasmano in sculture e archi naturali dalle geometrie stupefacenti.

### LE STRADE

Le strade dell'itinerario da noi proposto sono asfaltate e, tutto sommato, in buono stato. Il tratto peggiore è probabilmente quello tra Hun e Sabha, ma anche prima di arrivare ad Al Uwaynat sono numerose le crepe che rendono il fondo -un cosiddetto *tôle ondulé*, ossia con la superficie simile a una lamiera ondulata.

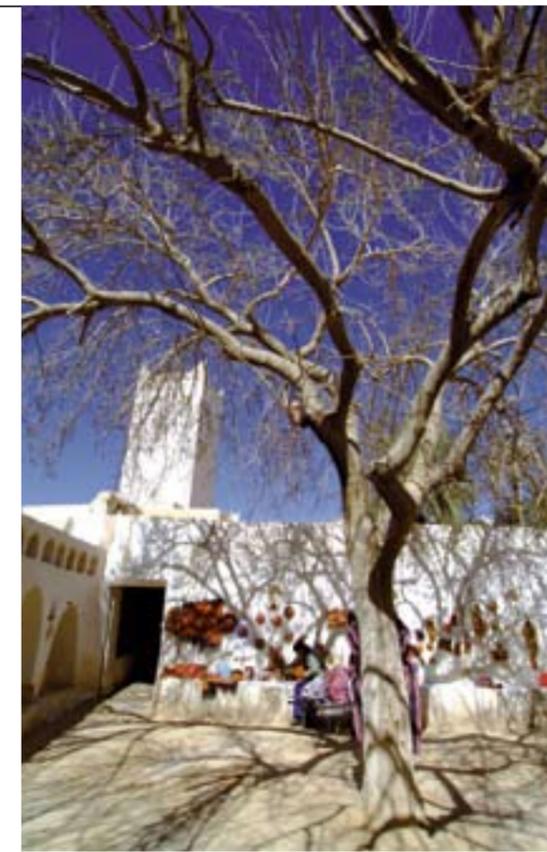


Colori e sapori

Le dune costituiscono uno dei grandi misteri del Sahara. Nel deserto le particelle di sabbia sono relativamente pesanti, quindi anche i venti più impetuosi raramente riescono a sollevarle a un'altezza superiore a un metro e mezzo. È sufficiente una leggera protuberanza nel terreno per determinare un fenomeno chiamato in inglese "cresting", ossia l'accumulo della sabbia. Il versante della duna rivolto in favore di vento è di solito più compatto e meno ripido di quello posto dall'altra parte del crinale. **Sospinte costantemente dai venti, le dune avanzano poco per volta**, singolarmente o a piccoli gruppi. I mari di sabbia sono relativamente stabili perché si sono formati nel corso dei millenni in seguito alla frantumazione delle rocce, ridotte a piccole particelle di **quarzo** e di sabbia. Le dune si creano nei luoghi che presentano formazioni geologiche favorevoli (spesso anche molto piccole) e venti che soffiano in direzione costante. Nel corso del tempo la base si fa sempre più compatta ed esse diventano un elemento permanente del paesaggio. Le dune più comuni sono quelle *a barcana* o *a mezzaluna* (il nome si riferisce alla forma del crinale), le *seif* (termine arabo che significa spada), che hanno il crinale molto ampio e lungo, e le *aklé*, una rete di dune disposte senza uno schema riconoscibile. Tanto nell'Idhan Awbari, quanto nell'Idhan Murzuq si trovano splendide combinazioni di tipo diverso.



L'AKAKUS Deserto e montagne nere: questo è l'Akakus. 150 km di lunghezza e 30 km di larghezza per quella che può essere considerata come una galleria d'arte a cielo aperto. Gli artisti sono la natura, che ha scolpito le rocce in forme sorprendenti, e l'uomo, che ha lasciato tracce del suo passaggio con colorate incisioni rupestri.



Arte e cultura

“Il gioiello del Sahara” come viene spesso definita Ghadamis, si ritiene esista da almeno 3.000 anni, ma della sua storia prima dell'occupazione romana, avvenuta nel 19 a.C. si sa ben poco. Ai Romani succedettero i Bizantini, ma la svolta avvenne nel VII secolo, quando la città passò sotto il controllo dei musulmani, che convertirono la maggior parte della popolazione berbera all'Islam. È interessante notare come, nonostante fosse uno dei principali centri commerciali del Sahara, Ghadamis producesse un solo articolo degno di nota e nemmeno particolarmente redditizio: le **pantofole ricamate**. La città divenne tuttavia un importante porto franco per le merci provenienti da tutta l'Africa e, fatto notevole per una città con pochi prodotti locali, ebbe le proprie carovane di mercanti. La portata dell'attività commerciale di Ghadamis e il volume delle merci che transitavano erano tali che, quando una carovana arrivava in un villaggio al di là del Sahara, tutti davano per scontato che provenisse da Ghadamis. La città si distingueva anche per il fatto che i suoi più ricchi mercanti raramente viaggiavano di persona, e preferivano affidarsi a una rete di agenti estesa in tutta l'Africa, i quali controllavano il carico ed effettuavano le transazioni al posto dei reali proprietari, veri **imprenditori del deserto**. Il raggio d'azione degli agenti era impressionante: si estendeva dalla Mauritania all'Egitto, dal lago Ciad al Mediterraneo, e tuttora si possono rintracciare lo-



ro discendenti in tutta l'Africa. Un dato interessante è che oggi i conducenti di carri merci sono quasi tutti originari di Ghadamis. Fra i prodotti che nell'antichità passavano per la città prima di raggiungere la costa dalle regioni centrali dell'Africa, c'erano pietre preziose, argento, oro, avorio, **cavalli della Tripolitania**, datteri e piume di struzzo. Gran parte della merce era destinata ai suq (mercati) delle città costiere del Nord Africa, mentre gli articoli più preziosi venivano imbarcati per l'Europa e la Palestina. Nella direzione opposta transitavano testi religiosi, perle e lino provenienti rispettivamente da Venezia, Parigi e Marsiglia.



MANGIARE E DORMIRE

Ghadamis

Albergo "Kafila": il proprietario, Kariù, parla italiano e, in un momento di "tutto esaurito" mi ha lasciato dormire nell'adiacente struttura riservata alle guide e alla polizia turistica dei vari gruppi. Ha anche il ristorante. La mezza pensione costa circa 40 dinari.

Sabha

L'albergo "Funduq Al-Jebel", ristrutturato, si trova in cima a una collina alquanto fuori mano, a più di 5 km dalla periferia della città. Atteggimento da primi della classe, un po' antipatico: costa 45 dinari più la cena. Ho apprezzato di più "Funduq Al-Mehari", che è in città: il personale è cortese e disponibile, e buono è anche il rapporto qualità/prezzo (30 dinari)

Ghat

Non ci sono tante alternative oltre ai tre campeggi con bungalow nell'immediata periferia. Ci sono un alberghetto che non è granché, e un ostello per locali, rovinato, sporco, molto economico (15 dinari), ma con personale simpaticissimo e cordiale.

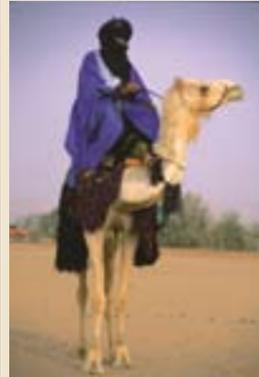


**LA BARRIERA** Uno dei maggiori problemi è la lingua. Qui a sinistra potete notare uno dei cartelli che punteggiano le strade: qui siamo alle porte di Ghadamis, da noi Italiani comunemente conosciuta come Ghadames o "la perla del deserto". Siamo in pieno Sahara e anche in inverno la canicola incombe, e la gente si raccoglie nelle piccole e ombreggiate piazze della città (in alto). Nella pagina a fianco, l'interno folkloristico di una casa della città, che richiama apertamente la ricchezza dei suoi commerci.

INFORMAZIONI UTILI

Prima di partire può essere utile un "giretto" in Internet, per trovare un sunto degli avvenimenti nazionali, consigli generali sulla sicurezza (mai troppa in Paesi politicamente "caldi" come la Libia), informazioni sulle strutture sanitarie, i documenti necessari per l'ingresso, le disposizioni valutarie e doganali. Ecco i siti da noi consigliati:

- [www.sahara.it](http://www.sahara.it): "Sahara el-Kebira" è un sito in italiano dedicato al Sahara e ai suoi viaggiatori;
  - [www.the153club.org/153.html](http://www.the153club.org/153.html): il "153 Club" è un'associazione che prende il nome dal numero della cartina Michelin corrispondente a questa zona dell'Africa e gestisce un utilissimo sito sul deserto;
  - [www.libyaonline.com](http://www.libyaonline.com): "Libya Online" è un portale in inglese dedicato al turismo, alla musica, alla cultura, ma anche agli affari in Libia;
  - [www.libya-watanona.com/libya1/](http://www.libya-watanona.com/libya1/): "Libya our home" è la più vasta raccolta di link sul Paese, con pagine di storia, arte, diritti umani, sport e viaggi;
  - [www.sahara-overland.com](http://www.sahara-overland.com): su "Sahara Overland" trovate racconti di viaggio e utili informazioni.
- È anche utile rivolgersi al numero del servizio informazioni per i viaggiatori per l'estero, istituito dal Dipartimento del Turismo in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri e l'ACI: tel. 06 491115. Per quanto riguarda informazioni pratiche prima della partenza, il sito [www.viaggiasesicuri.mae.aci.it](http://www.viaggiasesicuri.mae.aci.it), che è a cura dell'ACI e sempre in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri, resta una fonte utilissima di avvisi in tempo quasi reale.



La burocrazia

Per inoltrare la **richiesta di visto**, che viene rilasciato dall'ambasciata libica in Italia, bisogna essere in possesso di un passaporto valido per almeno 6 mesi. Non è più necessaria la traduzione in arabo.

Le **procedure di ingresso** non sono molto semplici e non lo sono mai state per quanto riguarda i viaggi individuali. Bisogna appoggiarsi a una agenzia di viaggi che abbia agganci con referenti libici, che dovranno organizzare la trasferta nei minimi particolari. Con gruppi superiori alle quattro persone è in teoria obbligatoria anche la scorta di un poliziotto turistico. Io sono riuscito a entrare in maniera autonoma, per poi muovermi liberamente, presentando delle credenziali giornalistiche, grazie all'interessamento di "Macedonia Adventures" che opera nel settore ormai da diversi anni (viale VIII marzo 6/8, Terni; tel. 0744 277197; fax 0744 277384; [www.macedoniatur.com](http://www.macedoniatur.com); [macedonia@macedoniatur.com](mailto:macedonia@macedoniatur.com)). Nel mio caso, si sono occupati dell'espletamento di una pratica assai particolare, considerando anche il periodo di agitazione politica. Nell'espletamento delle **formalità doganali** sono incluse anche le procedure burocratiche per la moto: al confine viene rilasciato un  *carnet de passage en douane*, l'assicurazione libica e una targa in arabo che deve essere sovrapposta a quella originale. Va fissata bene, con del filo di ferro, per non rischiare di perderla e avere problemi all'uscita del Paese. Dopo l'ingresso ed entro 7 giorni bisogna apporre un timbro e una marca da 10 dinari sul passaporto: anche in questo caso è l'agenzia italiana a occuparsi della procedura. Per eccesso di zelo io avevo con me anche la patente internazionale, che però non mi è mai stata richiesta ai controlli di Polizia.

Soldi e benzina

La **valuta** ufficiale è il dinaro. Il cambio è di circa 1,80 dinari per 1 euro. Prima del 2000 era assai conveniente cambiare in nero con un rapporto, rispetto a quello ufficiale, decisamente vantaggioso; ora il cambio è stato unificato e quindi, tra la procedura regolare e quella "subacquea", non ci sono grosse differenze. Per il cambio ci si può rivolgere alle banche, ma con le stesse tariffe viene ancora effettuato anche nelle gioiellerie e in tutte le attività che commerciano in preziosi. Nonostante la regolamentazione del cambio, la Libia resta ancora assai conveniente per gli standard europei; l'euro è ovunque bene accetto. All'uscita del Paese, se avete ancora dinari, l'unica possibilità è rappresentata da chi vi offrirà il cambio in nero dopo il confine, ovviamente a vostro svantaggio. Il **costo della benzina** è fisso e - udite udite - ammonta a 15 centesimi di dinaro per litro. Facciamo un esempio: 10 litri costano 1,50 dinari, cioè un po' meno di 1 euro, quindi 10 centesimi al litro, il che vuol dire meno di 200 delle vecchie lire!

Sulle strade

È possibile raggiungere gli angoli più sperduti di questo vastissimo Paese su **strade** tutte asfaltate. Le condizioni, in genere, sono abbastanza buone, anche se alcuni tratti desertici hanno il fondo alquanto

sconnesso e presentano profonde crepe a cui bisogna prestare molta attenzione. È sconsigliato viaggiare di notte, ma in certe occasioni, soprattutto se avete preso la decisione sconsiderata di visitare la Libia in estate, sarete costretti a farlo: in tal caso, massima attenzione. Per le escursioni nel deserto la faccenda si complica: occorre avere un mezzo adatto ed è assolutamente sconsigliato viaggiare soli senza rivolgersi alle guide locali. Considerare che le indicazioni, quando sono presenti, sono quasi tutte in arabo. Per quanto riguarda la **Polizia**, i controlli sono regolarmente distribuiti su tutto il territorio, anche nei punti desertici più desolati, ma io non ho incontrato alcun tipo di problema.

Le mille e una notte

In Libia sono presenti numerosi **ostelli** che permettono di dormire a cifre irrisorie: va però detto anche che le condizioni igieniche sono spesso allineate alle tariffe praticate. Per maggiori informazioni sul mondo degli ostelli, potete contattare l'AIG, l'Associazione Italiana Alberghi per la Gioventù (via Cavour 44, Roma; tel. 064871152; fax 064880492; [www.hostels-aig.org](http://www.hostels-aig.org); [aig@uni.net](mailto:aig@uni.net)). Per quanto riguarda gli **alberghi** la situazione è molto migliorata rispetto al passato e continua a migliorare: con circa 30 dinari è possibile dormire in strutture alberghiere che noi considereremmo di una o due stelle.

Carte e mappe

La Carta Nazionale Michelin, n. 953, Africa Nord-Ovest, scala 1:4.000.000 è un must. La guida "Libia" della serie "Lonely Planet" (EDT Srl) costa 18 euro. Finalmente, dopo anni che la consulto con relativa soddisfazione, posso muovere le prime serie critiche: la guida, alla sua terza edizione, è del 2002 e in un Paese in continua evoluzione come la Libia le informazioni diventano presto datate e inaffidabili. Probabilmente le edizioni originali in lingua inglese hanno tempi di aggiornamento molto più rapidi.



LA COMPAGNA DI VIAGGIO

Ho affrontato questo viaggio in sella a una **Triumph Tiger 955i** e ho percorso più di 10.000 km senza rabboccare una goccia d'olio al motore. L'esemplare in mio possesso era dell'ultima versione (quella che ha lasciato il posto all'attuale Tiger 1050). Sicuramente migliorata nel cambio rispetto alle precedenti, creava ancora qualche difficoltà, almeno in alcune situazioni, nella ricerca della folle. La 955i ha una sesta lunga, una specie di overdrive, e un tiro in basso davvero poderoso: il mix giusto per consumare poco. Non ho molto apprezzato, invece, la mancanza di freno motore, ma questo è un giudizio personale. Penalizzata anche da una frizione che perde presto resistenza, questa Triumph mostra la corda perlopiù quando l'asfalto termina, ma per il resto la si dimostra ancora oggi valida in quasi tutte le situazioni turistiche, con un motore forse anche troppo generoso: ha un tiro incredibile e, nelle mani giuste e su percorsi mo-

vimentati, trasforma la guida in gioia assoluta, grazie anche alla discreta maneggevolezza. Il cupolino sembra a prima vista poco protettivo e infatti non offre un grosso riparo da moscerini e insetti vari, ma quello che conta, ossia il comfort di marcia, è garantito, persino a velocità sostenute, con uno scarso affaticamento del pilota anche se corpulento. È comunque ancora disponibile come optional uno spoiler maggiorato che aumenta la protezione aerodinamica. A ciò si aggiunge il fatto che le vibrazioni sono davvero scarse. Capitolo accessori: cavalletto centrale, top-case e valigie rigide originali si sono rivelati assai utili. A parte il cavalletto centrale, sono tutti optional a pagamento. Le borse, in particolare, sono più capienti e resistenti di quanto possano apparire. Come scelta personale, ho aggiunto una borsa da serbatoio Bagster e dei borsoni impermeabili Ortlieb, che sono una garanzia assoluta.



L'ABBIGLIAMENTO

Anche in questa occasione ho utilizzato la SPIDI Ergo 05, una delle giacche più complete sul mercato, grazie ai tre strati indipendenti che permettono di avere un capo "quattrostagioni". Come da tradizione Spidi, ha numerose tasche impermeabili, il che viene sempre molto utile.

Per i pantaloni, invece, ho optato per un capo in pelle, anziché in tessuto, sempre della Spidi. Per gli stivali, il nuovo modello turistico della Oxtar, solo elogi: sono comodi, perfettamente impermeabili, soprattutto traspiranti anche con temperature superiori ai 30 °C, molto robusti e dotati di efficaci protezioni.

- Giacca** ERGO 05
- Pantaloni in pelle** SPIDI BOSTON
- Sottotuta termica** SPIDI COMFORCE modello PLUS
- Stivali** OXTAR HPTOURING GORETEX

