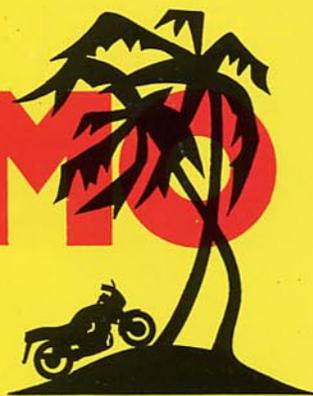


MOTOTURISMO

il piacere di andare in moto

N. **21** 1990 - Agosto/Settembre

L. 5.500



Bimestrale - Sped. abb. post - Gr. IV/70 - Anno IV - N° 21 - L. 5.500 - Svizzera Canton Ticino Fr. 7.50

**Tutto-pista in ALGERIA • Tra LANGA e MONFERRATO •
Con la Vespa in TUNISIA • IUGOSLAVIA: deviazione in Montenegro •
SPECIALI: Uno scooter per viaggiare; Gli accessori "extra" •
I castelli più famosi della VALLE D'AOSTA • Raduni •
Una moto per il turismo: Guzzi 1000 SP III • Viaggi organizzati**



In questo numero

SERVIZI

- 14 PER MOLTI MA NON PER TUTTI**
I raid sulle piste del deserto algerino presentano difficoltà che li rendono adatti solo agli esperti. In questa prima parte il resoconto della nostra esperienza
- 22 NELLA TERRA DI PAVESE**
Con la moto abbiamo ripercorso i luoghi cari al grande scrittore, a cavallo tra Langhe e Monferrato
- 30 AFRICA CHIAMA... VESPA RISPONDE!**
Un rapido assaggio del Continente Nero per scoprire, se ce ne fosse ancora bisogno, che con lo scooter si arriva ovunque
- 53 DEVIAZIONE IN MONTENEGRO**
Alla scoperta di centri, villaggi e località praticamente sconosciute al grande turismo ma non per questo meno ricche di fascino

ITINERARI

- 10 CERCANDO L'ITALIA**
- 50 NEL REGNO DEGLI CHALLANT**

SPECIALE

- 38 AMARCORD DELL'AQUILA NELLE VALLI COMASCHE**
Tra i laghi di Como e di Lugano con la Moto Guzzi 1000 SP III, la granturismo di Mandello
- 44 MOTO GUZZI CLUB**
- 46 UNO SCOOTER PER IL TURISMO**
- 57 I VIAGGI DI MOTOTURISMO**
- 60 TENDA, SACCO A PELO E...**

RUBRICHE

- 4 LETTERE**
- 5 MOTOINCONTRI**
- 28 MOTOTURISMO INFORMA**
- 64 MERCATINO & ANNUNCI**
- 66 MOTOTURISMO SOUVENIR**



Foto di gruppo durante il nostro viaggio in Algeria



Tra Langa e Monferrato, nei luoghi di Pavese



Con la Vespa lungo piste e strade della Tunisia



La Moto Guzzi 1000 SP III nelle valli del Comasco

Africa chiama... Vespa risponde!

Con lo scooter Piaggio attraverso oasi, deserti e città della Tunisia, in un raid che in soli quattro giorni ha permesso di scoprire aspetti da approfondire in una futura visita. Sempre con la Vespa, naturalmente

Testo di Stefano Barattini - Foto di Enrico Minetti, Edi Pescalli e Stefano Barattini



*Con la Vespa sulla pista tra
Chebika e El Hamma du Jerid; nella
foto in alto, il mausoleo Bourguiba
a Monastir; qui a destra, l'oasi
di Tamerza*



Chi dice che la Vespa è un veicolo cittadino, utile solo per piccoli spostamenti casa-ufficio/scuola-casa si sbaglia di grosso. Del resto non siamo certo noi a dimostrarlo: la storia è piena di temerari che da decine d'anni si cimentano sulle strade di tutto il mondo a bordo dei veicoli nati nelle officine Piaggio.

Ci ostiniamo a viaggiare con questo mezzo perché vedere le facce sbigottite di quelli che si considerano "veri motociclisti" quando ci incontrano ad un qualsiasi semaforo di una qualsiasi città, a migliaia di km da casa, ci riempie (perfidamente) l'animo di orgoglio. Lo facciamo perché siamo irrecuperabili nostalgici dei raid scooteristici tanto in voga negli anni Sessanta tra Vespisti e Lambrettisti.

A noi piace pensare che lo scooter non debba essere relegato soltanto a veicolo da "passeggio" e crediamo che, con il suo infaticabile motore e le notevoli possibilità di carico, possa offrire grandi soddisfazioni a chi, calandosi nella sua realtà, desidera intraprendere viaggi anche di un certo rilievo.

E dopo questa digressione per spiega-

re i motivi che ci hanno spinto a compiere questo viaggio, forse è il caso di cominciare a trattare l'argomento, cercando di comunicare le stesse nostre sensazioni nell'attraversare la Tunisia.

Una corsa verso il banco della Tirrenia e poi le veloci e sbrigative formalità doganali; siamo ormai nella stiva della motonave Habib che in 24 ore ci porterà a Tunisi.

Una volta legate con sicurezza le Vespa la nostra unica preoccupazione è come passare il tempo, con la mente sempre fissa sulla strada che avremmo cominciato a percorrere una volta sbarcati.

Il traghetto è pieno di altri motociclisti bardati di tutto punto, diretti in luoghi ben più lontani dei nostri.

Facciamo qualche conoscenza e scopriamo che un gruppo di tedeschi (sempre loro), con le solite tute in pelle nera, a bordo di rigorose stradali si accingevano a raggiungere Città del Capo. Le ore scorrono interminabili quando finalmente, verso le 16 del giorno dopo, attracciamo alla Goulette, la zona portuale di **Tunisi**; le formalità doganali sono veloci e in men che non si dica ci



troviamo già a percorrere le affollate strade della capitale alla ricerca della statale che ci porterà a **Kairouan**.

La luce del giorno si spegne sempre più e ci troviamo subito avvolti nell'oscurità della notte, giungiamo a **El Fahs** con il freddo nelle ossa e gli occhi stanchi per la continua attenzione rivolta alla strada, priva di catarifrangenti laterali e striscia di mezzera. Indossiamo tutto il possibile, compresi dei "favolosi" sacchi neri della Nettezza Urbana portati da Milano; mangiamo un boccone in una locanda e ci tuffiamo nel buio della notte.

In strada non c'è nessuno, solo la polizia che di tanto in tanto istituisce dei posti di blocco con relativo controllo ai documenti dei turisti; controllo che risulta poi sbrigativo perché il loro vero interesse è rivolto a noi e ai nostri "curiosi" veicoli.

Queste soste "forzate" in fondo ci fanno sentire un po' meno soli e ci consentono di sgranchire le gambe intorpidite dal freddo e dalla posizione; scopriamo inoltre che i distributori di benzina sono aperti tutta notte, basta entrare e svegliare il gestore che, visto il traffico inesistente in queste ore, dorme beato nel suo gabbietto.

Lasciata la polizia ripartiamo, e finalmente il cartello "Kairouan" ci fa sentire al termine della nostra prima tappa di viaggio; la ricerca affannosa di un albergo (sono le 2 del mattino e non c'è in giro nessuno) e infine le coperte di un comodo letto accolgono i nostri sonni.

Il sole è già alto, sono le 10,30 quando, dopo un veloce giro per la città, ci dirigiamo verso il "Grande Sud". La zona desertica comincia a violentare lentamente il paesaggio, sostituendo agli alberi e alle verdi colture il giallo e l'ocra della terra spaccata dal sole e i pochi arbusti che si reggono in piedi con la poca acqua a loro disposizione.

La strada è rettilinea e monotona, non c'è molto da vedere e il caldo comincia ad entrare nei nostri corpi; il susseguirsi noioso dei chilometri viene però rotto ad un certo punto dal cedimento di uno dei portapacchi posteriori; dramma, non sappiamo quanto resisterà ancora; ci dirigiamo verso un paese a circa 5 km dalla statale per trovare soccorso e, come in ogni paese che si rispetti, troviamo immediatamente il fabbro locale. C'è da dire che questi popoli hanno innata l'arte di arrangiarsi (una volta ho visto un gommista "riparare" un pneumatico con uno squarcio di almeno 10 centimetri cucendolo!); in-

fatti, in meno di mezz'ora il nostro portapacchi è saldato e rinforzato nei punti giusti e con una spesa di non oltre 5000 lire.

Ripartiamo felici ma con il costante dubbio che il problema possa ripetersi, specialmente quando le nostre Vespa saranno impegnate sulle dure piste in programma.

Eccoci a **Gafsa**: da qui comincia la strada o pista (nessuno dei locali sa darci indicazioni precise) che ci porterà nell'oasi di Tamerza, presso il confine algerino; gustiamo velocemente una bibita in un bellissimo e antico bar del centro e ripartiamo con la sera ormai alle porte (sono le 5 del pomeriggio).

Presso **Metlaoui** prendiamo la C 122 per Moulares, cominciamo a salire attraverso montagne bianche per i giacimenti di fosfati ad un piccolo altopiano. Lo scenario che si para davanti ai nostri occhi lascia senza fiato; le rocce, bianche prima, sono cariche di colori che passano dal giallo al rosso per la luce del tramonto e la strada procede in ampie curve fino a perdersi all'orizzonte; l'aria, ancora calda, forma una leggera nebbiolina al suolo che rende il paesaggio ancora più suggestivo e irreal.

Il tempo sembra essersi fermato dentro questi luoghi, ma non purtroppo dentro i nostri orologi che corrono inesorabilmente uccidendo il passato. Arriviamo a **Tamerza** col buio, su una strada, per gli ultimi 5 km, coperta a



A sinistra, l'ingresso della Medina di Tunisi; a destra, le affollate strade di Gabès; nella foto in alto, la città vecchia di Tamerza



tratti da insidiosissime lingue di sabbia. L'albergo è incredibile, le stanze non sono altro che bungalow costruiti con canne e bamboo, lo stesso dicasi per il letto (con sopra il materasso e le lenzuola) e tutti gli altri mobili; il pavimento?... La nuda terra. In questo magnifico scenario, avvolti dalle palme dell'oasi e con una miriade di animali schiamazzanti, ci lasciamo andare ai racconti con dei "locali" al dolce fuoco che arde nel parco dell'albergo.

Il giorno si preannuncia caldo e dopo

una incredibile colazione iniziamo il nostro giro nell'oasi; palme e acqua, poi ancora palme e piccole cascate che, nel tempo, hanno scavato nella roccia friabile sinuosi canyon. Risaliamo verso il paese e subito i bambini ci corrono incontro; qualche caramella, alcune foto-

grafie e ripartiamo in direzione di Tozeur.

La pista che corre in montagna prima e in pianura poi ci porta ad attraversare un'altra oasi, quella di **Chebika**; qui è possibile comprare a prezzi accessibili splendide rose del deserto e magnifici

geodi; volendo si può intraprendere una breve marcia per ammirare la cascata in fondo all'oasi. La pista prosegue ora verso sud attraverso lo **Chott Rahim**, sono circa 40 chilometri di terreno battuto con tratti di *tôle ondulée*; le Vespa si comportano bene, ma il nostro pen-

siero rimane fisso sui portapacchi.

Tozeur è una città che sorge sul margine del lago salato, il più grande, lo **Chott el Jerid**, e risente della sua posizione di "transito" per chi si avventura verso il confine algerino e il deserto. Da qui comincia la strada (oramai asfal-

ta) che attraverso il lago ci porterà a **Kebili**; irresistibile la voglia, arrivati a metà percorso, di scendere sulla crosta di sale e correre verso il niente. Ci la-

sciamo quindi trasportare dall'entusiasmo e ci lanciamo a 100 all'ora sulla superficie dello chott; sembra di volare, l'orizzonte si perde nel nulla, cielo e lago



Una breve sosta lungo la pista che porta a Chebika

sono dello stesso colore e ad un certo punto anche la strada alle nostre spalle sparisce. La sensazione di disagio che si prova è comunque ripagata; vorremmo piantare le tende e dormire qui ma il sospetto che durante la notte la crosta di sale, spesso più di un metro, possa ridursi per il freddo ci fa tornare sui nostri passi.

A **Kebili** c'è gran movimento, troviamo un albergo dopo circa 2 ore di ricerca affannosa, ma è pulito e frequentato da molti motociclisti. Andiamo a dormire presto: la prossima tappa sarà la più lunga di tutto il viaggio.

Il sole delle 6 è ancora freddo e noi abbiamo un sonno cane; partiamo subito alla ricerca della pista che ci porterà nel punto più a sud del percorso, **Sabria**. La pista diventa subito sabbiosa ed arriviamo a destinazione con notevoli difficoltà pur riducendo alla metà la pressione delle gomme; i soliti bambini ci vengono incontro, usciti dalle quattro case del paese che, immerse nella sabbia, fanno tutt'uno con il paesaggio circostante, oltre non c'è nulla se non le dune del deserto. Non riusciamo a capire come sia possibile vivere in questi luoghi, la nostra mentalità è troppo distante dalla loro, basata più sulla necessità che sul superfluo, dove una goccia d'acqua vale cento volte un litro di benzina.

Dopo queste riflessioni partiamo lasciando Sabria alle nostre spalle, iniziando il lungo viaggio di ritorno che, raggiunta la costa, ci riporterà a Tunisi. Gabès, Sfax e infine Monastir, dove passeremo la notte; le spiagge assolate e gli alberghi lussuosi rapiscono il deserto e le fatiscanti abitazioni attraversate, ormai ci stiamo avvicinando inesorabilmente alla fine di questa breve esperienza piena di emozioni; il traffico ci prende come in un vortice, non siamo più abituati ai ritmi frenetici delle città e il dubbio su chi alla fine viva meglio ci attanaglia la mente.

Tunisi ci attende in una giornata uggiosa e solo Sidi Bou Said, con le sue case bianche e i suoi infissi turchese, ci può ridare un po' di allegria; gli ultimi attimi passati in un paese che in fondo abbiamo conosciuto solo in parte. Il traghetto ormeggiato alla Goulette emette sbuffi di vapore mentre comincia a scendere una pioggerellina velata; dal ponte Tunisi sembra così diversa dal giorno del nostro arrivo che quasi non la riconosciamo.

Un fischio e la nave si stacca lentamente dalla banchina, Milano è vicina più che mai.



A sinistra, un meritato momento di riposo, per noi e per le Vespa; sotto, la sterminata distesa di sale dello Chott el Jerid

INFORMAZIONI GENERALI

La Tunisia

Nel nostro tour abbiamo attraversato centri interessanti da visitare come:

Kairouan: prima città islamica del Maghreb, fondata nel 670 d.C., bella la grande moschea e il museo di arte islamica.

Tozeur: molto bella la vicina e immensa oasi di Nefta con le sue piantagioni di 200.000 palme da datteri; assaggiare assolutamente il nettare di palma.

Kebili: famosa per il mercato dei cammelli è l'oasi più importante della regione del Nefzaoua.

Sfax: da vedere il museo archeologico, le mura e la favolosa Medina.

Tunisi: naturalmente vale da sola il viaggio e specialmente i suoi dintorni sulla costa sono incredibilmente suggestivi; tra questi citiamo Sidi Bou Said e Cartagine.

Si ringraziano Piaggio per le Vespa, Sinislaio per le tute e Mister Motorino per la preparazione dei mezzi.

Clima

La Tunisia risente di un clima tipicamente mediterraneo lungo le coste. Nell'interno caldo secco durante il giorno e freddo durante la notte. Il periodo migliore è senz'altro da marzo a maggio e da settembre a novembre.

Conviene viaggiare comunque con una giacca a vento per ripararsi soprattutto dalla sabbia che entra ovunque. È importante riparare bene anche i bagagli preziosi come macchine fotografiche o altro.

Informazioni

Formalità: passaporto valido e documenti per il veicolo con carta verde.

Carburante: normale 90 ottani; super 95. Distributori aperti tutta notte.

Strade: la Tunisia offre la rete viaria migliore del Nord Africa; molte le strade e con ottimo asfalto, le piste più importanti sono discretamente segnalate.

Il veicolo

Vespa PX 200 E Elestart. Come pezzi di ricambio, oltre al solito giro di cavi, una leva freno/frizione, una candela, una centralina elettronica e due camere d'aria.

Nessun inconveniente registrato tranne la rottura di un portapacchi e l'usura, pressoché totale, del pneumatico posteriore, causa il fondo molto granulare, tipo carta vetrata.

In Tunisia abbiamo percorso 1500 km in 4 giorni.

Percorso

Città	Km.P.	Km.T.	Caratteristiche strada
Milano	0	0	35
Genova	158	158	statale 35
Imbarco sulla motonave Habib per Tunisi			
Tunisi	—	158	
Kairouan *	159	317	statale P 3
Gafsa	209	526	statale P 3
Metlaoui	42	568	statale P 3
Tamerza *	78	646	provinciale C 122-C 201
El Hamma du Jerid	56	702	sterrato P 16
Tozeur	9	711	statale P 3
Kebili *	89	800	provinciale P 16
Es Sabria	46	846	prov. sterr. C 206
Kebili	46	892	prov. sterr. C 206
Gabès	122	1014	provinciale P 16
Sfax	137	1151	statale P 1
El Jem	64	1215	statale P 1
Monastir *	53	1268	provinciale C 93
Sousse	24	1292	provinciale C 82
Hammamet	79	1371	statale P 1
Tunisi	65	1436	statale P 1
Sidi Bou Said *	18	1454	provinciale P 9
Tunisi	18	1472	provinciale P 9
Imbarco per Trapani			
Trapani	—	1472	
Palermo *	107	1579	autostrada A 29
Imbarco per Genova			
Genova	—	1579	
Milano	158	1737	statale 35

* = Sosta per dormire

