

A large, leafless baobab tree stands prominently in a savanna landscape. The tree has a thick, textured trunk and a wide, spreading canopy of bare branches. The ground is dry and sandy, with sparse, low-lying vegetation and other smaller trees in the background under a cloudy sky.

*L'Africa Australe chiude il Continente Nero a sud, ma apre
le porte verso la scoperta degli spazi più sconfinati*

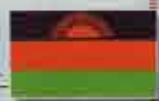
10.000 km da SOGNO



SUDAFRICA



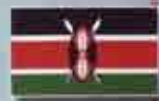
MOZAMBICO



MALAWI



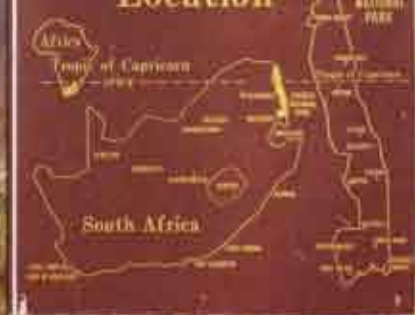
TANZANIA



KENYA

Il mal d'Africa è la malattia più diffusa tra i fuoristradisti; per contrarla, niente di meglio che la rotta che percorre il Continente Nero nella sua parte ritenuta più vera: quel sud-est che allinea, dal Sud Africa al Kenia, piste e popoli attraverso scenari infiniti, dove la natura è ancora padrona, panorami dalla magia infinita: almeno per gli equipaggi delle spedizioni AfricaTracks





La fine del Continente Nero, l'inizio del

viaggio: il **SUD AFRICA** è lo stato con l'economia più florida e sviluppata, in grado di offrire logistica e infrastrutture moderne diffuse in tutto il Paese. L'AfricaTracks 2 è partita da qui, dopo il viaggio in nave su container, in direzione nord, attraverso il piccolo stato dello Swaziland con, come destinazione, il Parco Nazionale Kruger: una meta indimenticabile.



Vento, polvere, caldo, labbra screpolate; Africa, casa. Ma sì. Lontano migliaia di chilometri dalla fida Europa, ma solo qui, nel Continente Nero, ci si sente realmente nel proprio elemento, in simbiosi con la natura padrona, gli orizzonti sconfinati e il senso di scoperta, di avventura e di improvvisazione che

realizza l'autentica essenza dell'andare in fuoristrada. Ci sono molti appassionati che ai sogni fanno seguire la realtà, e tra questi spicca il gruppo spagnolo-francese che ha dato vita ad AfricaTracks, viaggio in equipaggio sinora realizzato in due edizioni: in entrambi i casi, protagonista l'Africa Australe in totale autonomia, di-

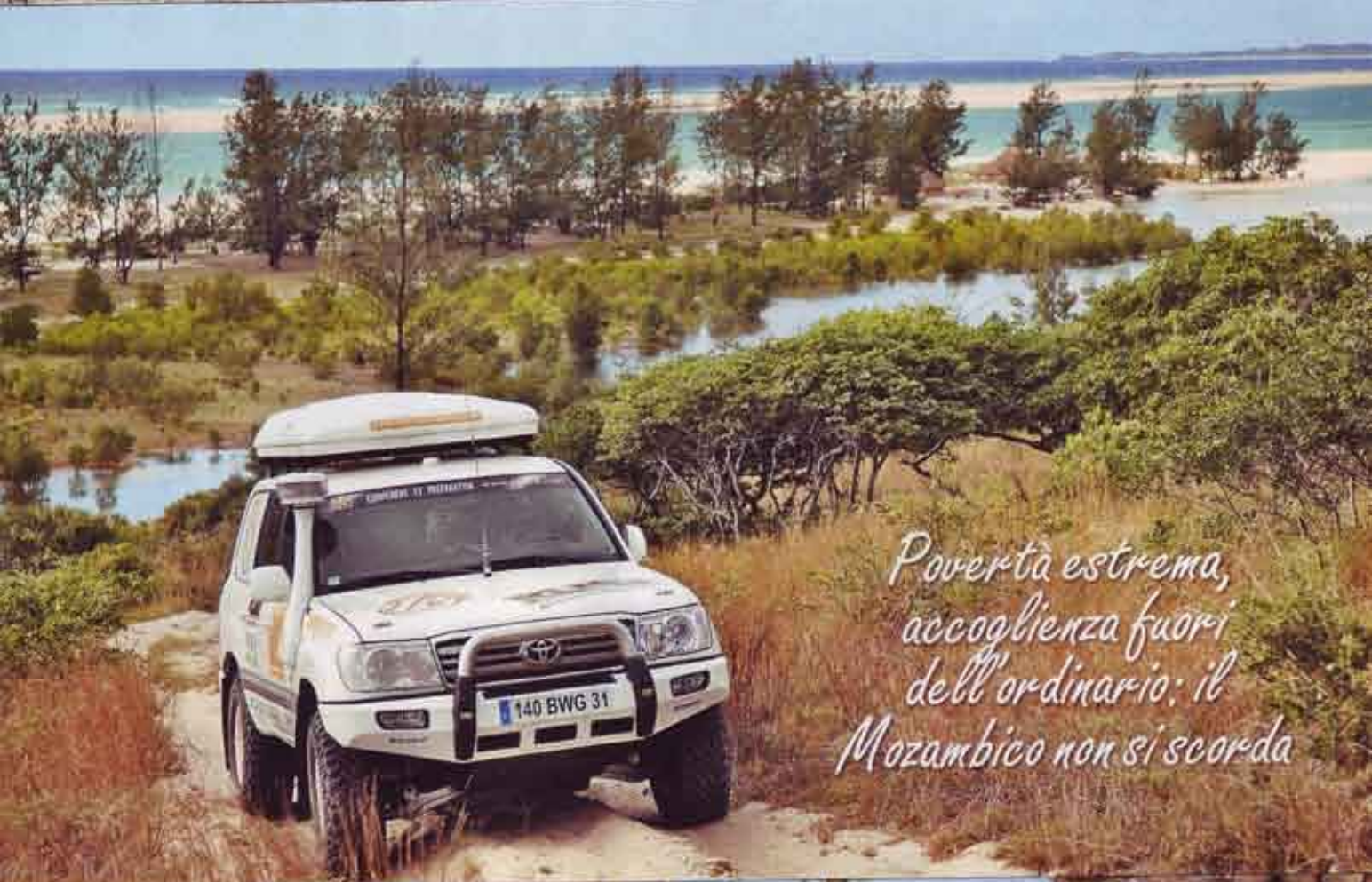
stribuito su diecimila km di piste. Certo, iniziative di questa portata non si improvvisano, e difatti i partecipanti — una decina d'equipaggi — vantava già diversi passaggi in 4x4 attraverso l'Africa del nord così come verso Oriente (Turchia, Siria, Giordania); ma il richiamo verso le regioni australi, terre di contrasti e, in definiti-

va, "la vera Africa" secondo i più nostalgici, ha richiesto ancor più impegno. Con un unico scopo: dimostrare che un gruppo di semplici appassionati, seppure ben preparati e particolarmente attenti ai rischi, poteva attraversare questa grossa "fetta" di mondo senza aiuti esterni. Per le quattro settimane di viaggio dell'agosto 2005, ►



IL MOZAMBICO

è una terra magnifica, ma anche un Paese tutt'ora molto povero: la malnutrizione è una realtà assai cruda, nonostante la presenza dell'Unicef e degli aiuti umanitari. Inoltre, parte del territorio è ancora flagellata da campi di mine antiuomo che ogni anno deturpano in special modo ragazzi e bambini. Eppure, la popolazione è molto accogliente, tra le più calorose incontrate nell'intera spedizione 2007.



*Povert  estrema,
accoglienza fuori
dell'ordinario: il
Mozambico non si scorda*



già a novembre '04 il percorso era stabilito minuziosamente e i container marittimi prenotati per il trasporto dei mezzi dall'Europa; nel corso dei primi mesi del nuovo anno, i veicoli affinati e più volte verificati nella loro preparazione. Partenza dal Sud Africa, arrivo in Kenya attraverso Namibia, Botswana, Zimbabwe, Zambia, Malawi, Tanzania: un sogno diveniva realtà, lasciando tuttavia il grande desiderio di tornare. Ed ecco gettate, inevitabilmente, le basi per il 2007, forti dell'esperienza maturata e attratti da un percorso ancor più ambizioso, articolato su ben cinque settimane di viaggio: quello immortalato nelle magnifiche fotografie di questo servizio. Per quest'edizione, dieci equipaggi, diecimila chilometri di tracciati attraverso sette stati (cinque principali, più il piccolo regno dello Swaziland e lo Zimbabwe, colpito da disordini sociali e a malincuore tagliato dal percorso) con la libertà di dividersi, secondo i differenti interessi, ritrovandosi ogni 2-4 giorni riuniti al campo comune, arricchiti di aneddoti indimenticabili.

Il rispetto per questo magnifico continente coinvolge ogni aspetto di ogni spedizione: culturale, nel rapporto con i popoli dei quali si è ospiti; tecnico, per quanto attiene le vetture. Capitali affidabilità e preparazione, affidata in particolare allo specialista francese Egal 16 impegnato pure nell'organizzazione di viaggio. I diversi modelli impiegati, principalmente Toyota Land Cruiser 90 e 100, presentavano allestimenti specifici concentrati principalmente su telaistica e servizi di bor-





Tra coltivazioni di tè e mattoni ancora fatti a mano, spiccano spiagge cristalline: ma è il lago, assai pescoso, del Malawi



Il MALAWI è un piccolo Stato confinante con il lago omonimo, che è il terzo più grande dell'Africa, e non manca di belle spiagge bianche; dal 1994 è costituito in democrazia. Il clima è essenzialmente subtropicale. Nell'economia, la pesca ricopre un ruolo molto importante; la pressoché totalità delle catture serve al consumo locale. L'agricoltura è basata principalmente su campi di tè e coltivazioni di banane.





La **TANZANIA** seduce per la sua bellezza,

ulteriormente impreziosita dai numerosi parchi naturali come il Ngorongoro, il Serengeti e lo stesso Ruaha, che offre delle piste superbe che seguono il corso del fiume omonimo. Questo parco è certamente il più selvaggio del Paese, che sulle sue vaste pianure ospita una delle più importanti popolazioni di animali selvaggi, tra cui gnu, scimmie, antilopi, ghepardi, coccodrilli.



Punteggiata di parchi naturali, la Tanzania può vantare una tra le popolazioni di animali selvaggi più ricche dell'Africa





IL KENIA non è da meno nell'offrire un'entusiasmante concentrazione di animali selvaggi. Il clima è diversificato: le coste si caratterizzano per un ambiente caldo e umido, mentre le regioni interne offrono ambienti più secchi e temperati. Il Kenia è una destinazione turistica tra le più popolari nell'Africa Nera dell'Est, specie in virtù delle sue steppe e savane a perdita d'occhio: lo spazio sconfinato esercita una magia senza tempo.



do. L'assetto è realizzato con molle più rigide, ammortizzatori regolabili in estensione e compressione, limitatore d'estensione anteriore e barra antirollio posteriore regolabile. Fondamentali le protezioni, realizzate in kevlar e carbonio: carenata l'intera meccanica, compresi articolazioni dei bracci anteriori e attacchi di molle e

ammortizzatori sul ponte posteriore. Sul motore, gli interventi necessari riguardano filtraggio carburante (aggiunto il prefiltro Racor 500 FG 30), incremento autonomia (serbatoio 160 litri), alimentazione (snorkel) e raffreddamento (intercooler maggiorato, radiatore servosterzo). Utili i paraurti rinforzati Kaymar con doppio

supporto ruota scorta esterna in coda.

L'allestimento interno richiede sedili anteriori anatomici, mentre l'abitacolo posteriore è organizzato con casse portaoggetti e compressore aria nella porzione inferiore e, superiormente, superficie liscia per due cuccette (190x140 cm) supplementari oltre alla tenda

esterna; acqua a bordo (100 litri), cibo e piccola cucina a gas. Per la comunicazione sono impiegati Vhf e telefono satellitare; la navigazione è affidata a doppi impianti Gps con cartografia da scansione visualizzata sui monitor di PC Panasonic Toughbook (corazzati). ■

C. Galibert/A. Sarasini
Foto P. Galibert