

Če človek od konca osnovne šole vsak začetek leta preždi za računalnikom in TV-jem, spremljajoč najtežji reli na svetu, ga življenjska pot slej ko prej pripelje v puščavo. Z motorjem, kako pa.

Za sanjami



besedilo: Matevž Hribar • foto: Matevž Hribar, Tilen Gabrovšek, Robert Milič, Paul Lottenbach



► V prvotnem načrtu je bil obisk Libije, pa ne letos, že lani, pravzaprav sva se s Tilnom o puščavski avanturi pogovarjala že dosti prej, pa ... Saj veste, faks, služba, te in one obveznosti, premalo odločnosti in preveč navezanosti na domač vsakdanjik. Tilnov odgovor na mojo e-pošto z zadevo 'Into the wild, pomlad 2010' je bil pritrdilen: da ima luknjo med službenimi obveznostmi, da izlet na črno celino načrtuje tudi prijatelj Robi in

da sem dobrodošel. In hvala komurkoli že, da sem lahko 19. marca skupaj z Robijem in Etieenom odrinil s Krasa. Po tem, ko smo do dveh zjutraj pripravljali motorje in privijali 'šus plato' na Kio, ob šestih zjutraj pa začeli postavljati ograjo. Ma, ne sprašujte ... A stvari se, kadar je cilj jasen in misli kljub splošni paniki kolikor toliko umirjene, navadno izpeljejo tako, da je prav. Na radiu se je ob odhodu iz Skopega zavrtel Panin

Daleč stran. Naključij ni. Po dveh dneh smo kraški kamen, trto in ravnokar brsteče češnje zamenjali za mivko in evkaliptuse v kampu na začetku Douza.

Vesel domače družbe, novih cunj, maminega štrudlja in Tuševih kislih kumaric nas je do črnega ožgan Tilen pričakal s slabo novico. Skupaj s Karlom (Nemčija, Magirus Deutz) ter Paulom in Gabi (Švica, Toyota Land Cruiser) so pred našim prihodom raz-

iskovali jugozahodno Tunizijo in ugotovili, da so manjše sipine za tehniko naporne. Te tukaj so v nasprotju z ogromnimi libijskimi manjše, krajše, zato je dolg in velik tovornjak, ki je od leta 1985 pa do konca tisočletja služil danski vojski, utrpel bojne rane. Tam, kjer je bivalna nadgradnja pritrjena na šasijo, so zazijale velike razpoke in ekspedicijski bivalnik ni bil čisto nič več ekspedicijski, ampak je za dober teden

postal le še bivalnik v kampu. Dva dinarja na noč računajo za evkaliptusovo senco, tuš s toplo vodo, sekret brez papirja in družbo Smiljana, Bruna in še nekaj drugih boječih potepuških psov.

Prva etapa: Douz-Douz, 430 kilometrov. Tilen na Adventureju, Robi na RXV, Etieen v Kii in moja malenkost na SXC-ju smo jo udarili na sever čez slano jezero Chott el-Fadjaj (kakšno jezero ti je to brez vode?).

Ta neskončna skorjasta ravnina je videti zelo dober poligon za podiranje hitrostnih rekordov, pa so mi vožnjo zunaj utrjene ceste odsvetovali. Pod suho skorjo je blato, in če se udre, je reševanje ugreznjenega stroja lahko izredno težavno. Ajde, motor bi še nekako izvlekli (čeprav je Karl že videl helikoptersko reševanje do krmila ugreznjenega motorja), avtomobil pa se ugnezdi, da je joj. Karl pravi, da je le enkrat zlezal v ta drek in



Pickupi so zakon. Prevladujejo stari Peugeoti, Toyote in Mitsubishiji. Cestnoprometni predpisi so zelo, hm, prilagodljivi.



Ena izmed pasti na hitrem makadamu. Pogled mora biti pri 120 km/h in več nenehno usmerjen daleč pred sprednje kolo.



V tej votlini je bil posnet prizor iz filma Angleški pacient. Strop je poln školjk!



Bi radi utišali piskanje, ko niste priprti z varnostnim pasom? Kupite tišino za le 9,95 TD. Prodajajo na bencinskih črpalkah.



Iveco letnik 1985 je stroj in pol, a ga trenutno zaradi poškodb nadgradnje popravljajo in izboljšujejo.

da sta s prijateljem 10 ur premikala avtomobil le nekaj metrov. Roke pa so od agresivne soli krvave že po uri ...

Zabavnejše je postalo, ko smo pod hribi zavili na zahod proti Tozeurju. Hiter makadam je pričaral prave reli užitke, nekajkrat je bilo treba upočasniti le mimo kamel in koz, da smo počakali Kio, in pa tam, kjer je voda ustvarila meter ali dva globok kanal. Take 'poškodbe cestišča' so označene z rdečimi kamni in v izognitev poletu čez krmilo je

Kako in kaj?

Manj kot 800 kilometrov je iz Ljubljane do pristanišča v Civitavecchio blizu Rima, trajektni prevoz prek Palerma do Tunisa pa nas je za obe smeri stal 720 evrov za avtomobil s prikolico in tri osebe. Če niste razvajeni, postelja ni nuja (dodatnih 20 evrov), saj so stoli za potnike dovolj udobni za spanje – le kakšno odejo si vzemite iz avtomobila pa dovolj hrane, saj je samopostrežna restavracija na trajektu draga (majhna porcija njokov 7,10 EUR, suh dunajski zrezek 7,80 EUR, coca cola 3,70 EUR) in zanič. Na trajektu boste približno 24 ur.

Pri vstopu v državo carinik vpiše vozilo v potni list, pri izstopu pa potrdijo, da si vozilo tudi odpeljal. Neki strici bodo neuke turiste želeli opetnajstiti za nekaj evrov 'nagrade' za hitrejši potek prestopa meje, a to ni nujno (razen če ne tihotapite česarkoli pač že). V potni list je treba vpisati tudi navigacijske naprave (razen če jih seveda skrivate). Po Tuniziji se lahko vozite kjerkoli po mili volji, le za na jug države potrebujete posebno dovoljenje, satelitski telefon in GPS (torej slednjega ne švercajte, če mislite iti na jug).

Evro je vreden 1,86 tunizijskega dinarja (TD), menjave so možne v vseh malo večjih mestih. Dizelsko gorivo stane približno 0,92 TD, bencin je 30 centov dražji. V odročnejših vaseh cena zraste še za do 30 centov.

Gurmanskih užitkov ne pričakujte. Pijača iz vodovoda nam ni povzročala večjih prebavnih motenj, v trgovinah se lahko kupi vodo, izdelke ameriškega giganta in tunizijske gazirane pijače boga in apla ter kakšen sok. Enkrat smo naročili različne in dobili na napere od bicikla nasajena neka čreva in jetra. Nisem preveč izbirčen, ampak tole ... bljak. Pečeni piščanec je običajno dobra izbira.



KTM-a sta bila zvečer do osi vkopana v pesek, zjutraj pa sta nas pričakala takole zvrnjena, čelada pa je bila do ušes zasuta s peskom.

treba biti stalno pozoren. Svojevrsten žur so prav te suhe struge, na katerih se hitro divjanje popestri s trial vložki. Odkritje dneva je bila dobrih deset kilometrov dolga sipinska pista od ceste Tozeur-Nefta proti Chot el Garsa. Spelješ komajda, ko pa sprednje kolo enkrat splava nad sipek material ... Uf, smo leteli, roke pa trpele kot že dolgo ne. Daljši premor za ogled prizorišča snemanja filma Vojna zvezd je prišel kot naročen – priznam, da se mi na poti nazaj na ležečih policajih ni več ljubilo vstajati iz sedeža. Hidratacijski napitek in energetske tablice nekaj časa dajejo energijo, potem si telo zaželi počitka in postelje. Dobro smo ga žgali.

Ker Iveco za puščavo ni bil primeren in ker Sportage ni ravno stroj za skakanje čez sipine, se je po obisku Douzu bližnjih sipin za tridnevno tovarnjakarsko asistenco ponudil Karl Heinz Benemsi, 62-letni Nемеc, ki je udobje stanovanja zamenjal za svobodo, ki jo ponuja Magirus. »Štiri leta sem ga ustvarjal, štiri leta! Če bi ta čas delal v tovarni, bi zaslužil kar nekaj denarja, zdaj imam pa tole.« se zareži majhen, suhljat in bradat mož, ki je prvič potoval v južno Afriko pri devetnajstih in takoj doda, da mu ni žal. V najemniškem stanovanju je zadnja leta preživel le kak teden na leto, zdaj še tega nima več. Ima pa tovarnjak.



Oaza v Ksaru postrže s pravimi toplicami.



Pastirji so napolnili stare zračnice, mi pa nahrbtnike.



Peščena kopel blagodejno vpliva na počutje.



Prijatelj, tudi sam motorist, je po pripovedi tunizijske zgodbe zaključil: »A veš, kaj jaz pravim? Za v puščavo je kamela, ne pa motor.« Na fotografiji: Tilen na Adventureju in turisti na kamelah blizu utrbe pri Ksar Ghilanu.

Še preden smo resno zapeljali v puščavo, nas je na našo željo, da bi radi naredili nekaj lepih fotografij in posnetkov v sipinah, peljal le streljaj od glavne ceste blizu Kebilija na 'fotošuting'. Aha, lepo, fino, no, ti se postavi tukaj, midva bova pripeljala s te strani in evo, takole slikaj, da bodo palme v ozadju in midva v prvem kadru in uau, to bodo lepe fotografije! In je Robi vzel v roke fotoaparat, midva pa krmili. Kje sva že rekla, aha, tule ... Ppppppppppppppppp, se je jodlar vkopal v sipino. Le nekaj metrov naprej spet, tokrat čez os obeh koles. In sem kopal, rinil, tuhtal, tiščal, odpiral plin. Ni šlo, da se je...! Prvič sem bil v sipinah, in preden je Adventureja izkopal Tilen in mi prišel pomagat z nasveti, sem že odvrzel

čelado, cunje, ščitnike in kot dojenček po cevi cuzal pijačo iz nahrbtnika. Bomo fotkali kasneje, ko dojamem tele peščene hribe, mater jim sipko. Zaradi te dopoldanske jebe sem bil sesut skoraj do večera. Niti osvežitev z vodo, ki je sicer smrdela po kozah, tam nekje sredi ničesar ni pomagala, napitek new-formula-maxim-sports-nutrition-energy-drink-electrolyte-for-fast-energy tudi ne kaj dosti (no, ali pa bi brez tega crknil, kaj pa vem). Medtem ko se je Tilen popoldne zaradi KTM-ovega pokašljevanja prvič lotil zračnega filtra, sem odvrzel cunje, se naslonil na Magirusovo gumo in čakal, da telo spet oživi. Da je veter nosil pesek v ušesa, lase in za gate, me ni preveč motilo. Pomagalo je in kilometri do



Prizorišče snemanja Vojne zvezd še vedno stoji blizu Nefta na zahodu države.

Veličasten razgled na sever s kamnite gore Tembain. Do sem z običajnim avtomobilom ne boste prišli.

puščavskih rož, kjer smo postavili kamp, so bili spet dirkaško začinjeni.

Karl je vsakemu namenil dve kokakolini plastenki vode za tuš. Ena je bila dovolj za osnovno higieno, druga čisto razkošje. Po fiziološki juhi iz vrečke in makaronih s tunino sem obležal na prostem in tako tudi zaspal, dokler ni sanj prekinil nenaden veter in se je bilo treba spokati v šotor. Viharja kot v Angleškem pacientu (snemali so ga prav

Pripravite se!

Motocikel mora imeti suho pogonsko verigo, da se nanjo ne prijema pesek. Aluminijast ščitnik motorja je boljše izbira od plastike. Poskrbite, da boste imeli dovolj goriva, saj je lahko poraba v sipinah do dvakrat večja kot običajno! Ne le za motor, tudi (predvsem) zase. Gumijasta malha za tekočino in cevka do ust (ali camel bag) je nuja. S seboj imejte osnovno orodje,

električarske vezice, močan lepilni trak ali 'duck tape' (if you can't duck it, fuck it). V vrečke pripravite dva, tri zračne filtre. Nekateri trdijo, da mora biti ta masten, drugi da suh, a drugače (mehansko) zaščiten pred peskom. Imejte v mislih, da ta fini prah uniči vse: motor, fotoaparati, kamero pa še domači pralni stroj. Zemljevid Tunizije v puščavi koristi bolj malo, navigacijska naprava mora omogočati risanje sledi. Nekaj za zob mora biti v nahrbtniku (oreški in energetske ploščice brez čokolade so praktične), pa kak bombon za mularijo, ki priteče izza sipine, medtem ko rineš motor iz peska.

Za 'soft' raziskovanje terena z avtomobilom bodo dovolj zaščita motorja (šus

plata), lopata v prtljajniku (privezana!) in kakovostne vrvi za vleko. Zahtevnejši si omislite še aluminijaste ploščevine za lažje reševanje iz peska, ustrezno zaščiten (ali na streho speljan) dovod zraka, dvignjeno vzmetenje ... Skratka, bolj ko vaš avtomobil postaja podoban dirkalniku za Dakar, bolj adrenalinsko boste uživali. Če nimate izkušenj, prepustite pripravo strokovnjakom.



Zračni filter - potem.



Rezervni verižni set bi prišel prav.



Sunki na trdih doskokih in čez kamnite predele so prizadeli zadnje pesto.

Voznja po sipinah zahteva privajanje. Če veter nanaša pesek iz Juga, bo napad na sipine s severa napornejši. Pri izkopavanju ne zapravljajte preveč energije - če ne gre, ne gre. Gume so lahko spuščene na 0,8 bara. Če se vam motor smili, obisk sipin črtajte s seznama.

v Tuniziji, in ne v Egiptu, kot je prikazano v filmu, mimogrede) na srečo nismo doživeli, vseeno pa sta nas zjutraj dva motorja pričakala v horizontali, vsa nepospravljena oprema pa je bila do polovice zasuta s peskom. Tudi čelada in škornji. Stari se je samo smejal.

Drugi puščavski dan je dobil astmo še moj LC4. Zračni filter postal težak kot cent. Prepojen z oljem in drobnim peskom kakopak ni več dihal, kot bi 625 s Keihinom polnjenih 'kubikov' želelo, zato sem filter med postankom pri enem izmed vodnjakov (z odlično vodo!) opral z bencinom in suhega skupaj z dodatno mrežico dal nazaj tja, kjer je njegovo mesto. Pa je spet letelo! Druga noč v puščavi je bila lepša, prav tako Karlov pikantni kuskus boljši od barille. Taborjenje sredi peščenega morja ima prav poseben čar. Zvečer greš bos na veliko potrebo tja nekam za peto sipino, potem pa se uležes pod zvezde in okrog tebe ni nič. Nič šumov, nič hrupa, nič živalskih glasov. So neki hrošči vsepovsod in XL-martinčki tudi, ampak ti so tiho. Le veter na trenutke pripelje na uho pritajeno čebljanje prijateljev pet sipin stran.

Coldplayi so iz Nokie hreščeče tulili A message (od lanskega koncerta v Vidmu se jih kar ne moram naposlušati), ko je mrzla voda v kampu pod evkaliptusi v Douzu

»Sahara brejks evrizing,«
je Karl zaključil
večer ob čaju in šiši.»

spirala mešanico potu in peska s kože po povratku v 'civilizacijo'. Izmučeno sledenje rumeni 'kišti' na štirih kolesih, tuš iz kokakoline plastenke, divjanje po ravninah, plezanje z motorjem na visooke sipine, skakanje čez majhne in razgled s kamnite gore Tembain so pustili en tak za nasmehnit prijeten vtis.

Zatem smo odprli mehanično delavnico Pod evkaliptusi. V pesta prikolice smo nabili nove ležaje, z navojnimi palicami ucvrstili Ivecovo nadgradnjo, Robi je zavaril tudi nekaj razpok na Karlovem Magirusu, sam pa sem razkopal KTM-a. Nič čudnega, da je enovaljnik nemarno kadil, ko pa je 'airbox' postal Sahara v malem. Zadnje pesto je dobilo tricentimetrsko razpoko, dve naperi sta počili, semering na sprednji vilici se je do konca 'uscal'. Toliko o ready-to-race tehniki. Adventure je prenehal polniti akumulator in za zagon je bilo treba divje brcati v zaganjalnik. Aprilia se je prav dobro obnesla - razen tega, da je dodobra namastila motor in da je šel zadnji verižnik po gobe, je bil italijan pravzaprav edini preživeli. A to je bil pač



Karl kljub letom kot opica skoči na streho tovornjaka po posode za gorivo.



Cesta generala Rommela (njegov nadimek je puščavska lisica) je bila zgrajena v času druge svetovne vojne.



Na tržnici dobite vse: od igralnega seta Barbie do srajc znamke Versace in kameljih glav.



Peščene hiše v Matmati.

Klikanje za več informacij

www.gnv.it
www.tunisiaonline.com
www.desertsoul.com
www.benemsi.blogspot.com
www.moto-magazin.si/blogi/matevz-hribar
www.4x4exe.net



Kli se je dvakrat nenavadno pokadilo iz izpuha, verjetno zaradi neakovostne nafte.



Tehnika obračanja zahteva nekaj vaje in moči.

Puščava je najlepša zgodaj zjutraj ali pozno popoldne. Opoldne je vožnja zaradi navpičnega sonca in odsotnosti senc izredno naporna.



najnovejši motocikel z najmanj prevoženimi kilometri in edini s pametno, pod posodo za gorivo nameščenim zračnim filtrom. »Sahara brejks evrizing,« je Karl zaključil večer ob čaju in šiši.

Zapeljali smo se v Ksar Ghilane, oazo južno od Matmate, tam po prekrasnih rdečkastih sipinah še malo mučili preživeli vozniki, si privoščili plavanje v jezercu in obrnili nazaj proti severu. Cesta generala Rommela pri Redeyfu je vsekakor vredna ogleda, kanjon Selja je žal po lanskem nalivu popolnoma razdejan, voda pa zaradi pranja fosfatov čisto črna. Škoda, baje je bil to prej pravi mali raj sredi skal. Table de Jugurtha je podobna ploščata gora kot tiste doli v puščavi, le da na vrhu raste zelenje in se v 14 vodnjakovih celo zadržuje voda. Ljubitelji zgodovine, ne peljite mimo Heidre, Sbeitle in Tamerze, saj je tam in še kje po Tuniziji ogromno lepo ohranjenih ostankov rimskega imperija. Pokrajina je z bližanjem obali postajala vse bolj domače zelena, v Tabarki smo se povzpeli na utrdbo, se v Bizertu zamastili z odličnimi shawarmami, v Tunisu ogledali (za kaj drugega nihče ni imel apetita) debele prodajalke ljubezni in zapeljali na trajekt. Capricciosa, kozarec rdečega in dober kapučino v Palermu na Siciliji so bili po treh tednih tunine, piščancev, kuskusa, zanič vode, boge, aple in coca cole pravo božanstvo. Naračunalni smo sicer, da nas je ta obrok med postankom na Siciliji stal petkrat več kot harisa, kruh, piščanec s pomfritom, slane palačinke s čokolado (?) v Tozeurju, ampak hej, ne zamenjam kakovosti, ki nam jo ponuja domača EU, za noben denar.

Bom pa po tej puščavski izkušnji zagotovo z drugačnimi očmi spremljal Dakar. Despres, Coma, Stanovnik in družčina, kapo dol. ❖