

01 Fähre // Einreise // Erste Tankstelle // Reise nach Süden

Obwohl es mehrere Möglichkeiten gibt, wählte ich die italienische Fähre GNV Grandi Navi Veloge, da die Anreise angenehmer und auch pünktlicher ist. Die Einreiseformulare werden während der Überfahrt selbst ausgefüllt und selbst bei der Einreise abgegeben. Am Schiff kann mit EUR bezahlt werden.

Wählt man die tunesische Fähre muss man mit langen Wartezeiten bei der Erledigung der Einreiseformalitäten auf der Fähre rechnen. Die Einreise in Tunis wird allerdings dadurch vereinfacht. Auf der tunesischen Fähre kann nur mit Dinar bezahlt werden.

Nach den üblichen und wenig strengen Zollformalitäten erhält man zuletzt ein blaues Formular womit das Fahrzeug registriert ist. Die Frage, ob man ein „Einreiseservice“ wünscht, welche verbunden ist mit plumpen Versuchen der Beamten an „Schmiergeld“ zu gelangen, kann und sollte man getrost ignorieren da der Service absolut nicht notwendig ist und für die Einreise keine offiziellen Gebühren zu bezahlen sind.

Nachdem von zwei weiteren Beamten die ausgefüllten Formulare eingesammelt werden ist die Fahrt nach Tunis frei. Wir waren glücklich für die Formalitäten nur eine Stunde benötigt zu haben. Zwei bis drei Stunden sind durchaus üblich und sollten eingeplant werden.

Direkt an der Autobahnauffahrt Richtung Tunis ist eine Tankstelle mit einem internationalen Bankomat. So kann man neben dem Tanken bequem tunesischen Dinar besorgen. $N36^{\circ}44,293'$ - $E10^{\circ}13,063'$.

Wer abends noch weiter nach Süden will, kann die Autobahn nach Sfax benutzen. Achtung an alle die die direkte Route über Kairouan benutzen! Die einheimischen Verkehrsteilnehmer sind nicht unbedingt Vorbilder was die Verkehrssicherheit angeht. Unbeleuchtete Fahrzeuge in der Dunkelheit, am Straßenrand spielende Kinder und Radfahrer ohne Licht oder Reflektoren erfordern höchste Konzentration und Aufmerksamkeit vom Fahrzeuglenker.

Wer am Strand campen will kann kurz nach Hammamet, bei Bou Fichta $N36^{\circ}16.146'$ - $E10^{\circ}29.553'$ den Strand erreichen. Etwas weiter, in Port El Kantaoui gibt es das Hotel Marhaba Palace, eine nicht gerade schöne aber pompöse Touristenburg mit schönem Garten und Strand. Mit Verhandlungsgeschick kostet ein Doppelzimmer mit Halbpension für zwei Personen (Küche schließt um 22:00) günstige € 50,00.

02 Zwischenstopp in Djerba // Einkaufen // Strandcamp

Wer nicht den direkten Weg nach Libyen wählt, kann die Fahrt durch einen kleinen Umweg über Djerba bereichern. Auf der direkteren Strecke zur Fähre ist wenig Verkehr. Die Fähren verkehren ständig und sind sehr günstig. 0,8 TD (800 Dirham) pro Überfahrt. Das spart viele Kilometer!

Nach der Landung erreicht man Houmt Souk in einer halben Stunde. Dort ist das Hotel Lotos, schräg gegenüber der Einfahrt zur Marina sehr zu empfehlen. Ein altes, gepflegtes Gebäude ohne Luxus aber mit viel Charme. Die Bedienung ist äußerst freundlich, das Essen sehr gut, das Bier und der Feigenschnaps gut gekühlt. Die Fahrzeuge können im versperrbaren Innenhof sicher verwahrt werden. Auch hier ist Verhandeln angebracht, ein Doppelzimmer mit Frühstück ist für ca. 40 TD erhältlich. Gratis WLAN ist auch vorhanden. $N33^{\circ}53,055'$ - $E10^{\circ}51,388'$.

Wer Exklusivität oder Luxus sucht, mietet sich im Hotel Restaurant Arischa ein. Der Innenhof mit Arkadengängen verfügt sogar über einen Pool. Das Essen ist sehr gut. Der Preis ist entsprechend hoch. Die Lage im Marktzentrum (siehe Fotos) ist ideal, allerdings gibt es keinen versperrbaren Innenhof für die Fahrzeuge.

Über den ein Kilometer langen Weg Richtung Zentrum, vorbei an idyllischen Plätzen mit netten Lokalen erreicht man den Markt. Das bunte Treiben in dieser Stadt ist eine wahre Freude und lädt zum Verweilen ein. Der riesige Sonntagsmarkt mit überwiegend Einheimischen und einheimischen Jugendlichen faszinierte uns. Angenehm aufgefallen ist uns, dass wir in den Souks nicht übermäßig bedrängt wurden. Wahrscheinlich lag das auch an unserer Reisezeit, außerhalb der Haupturlaubszeit. Zumindest waren wir die einzigen Europäer. An den Stränden in Richtung Osten sahen wir riesige für den Massentourismus bestimmte Hotelanlagen, welche uns den jetzigen Charme während dieser Zeit nicht vermuten ließen.

In einem, durch Gitterstäbe gesicherten Geschäft in einer kleinen Gasse - $N33^{\circ}52,232'$ - $E10^{\circ}51,331'$ - hinter dem großen „Sahara Comfort“ Supermarkt „tankten“ wir unseren Weinvorrat und erstanden sehr guten, köstlichen einheimischen Rotwein für 5,80 TD pro Flasche.

Im Innenhof unseres Hotels wurden die Flaschen in unseren 25 Liter Weinkanister umgefüllt. Der bewusst gewählte Ort für das Laden des Weinvorrates war nicht zuletzt eine reine Vorsichtsmaßnahme gegenüber der Obrigkeit.

Nachdem wir feststellten, dass wir um unser Autocamp AirTop am Dach zu erreichen keine Leiter benötigten, erlaubte uns der Wirt, um Platz und Gewicht zu sparen, die Leiter und unsere Sommerschlafsäcke bei Ihm einzulagern. Der Wirt hat ein Herz für Offroader. Danke! Jetzt wurde nur noch unser Wassertank gefüllt und schließlich machten wir uns auf den Weg um unsere übrigen Libyen Mitreisenden zu treffen.

Der praktischste Treffpunkt dafür ist der Strand bei Ben Guerdane. Zu dem kann man hier für Wüstenreisen vieles Nützliches einkaufen. Beim Kreisverkehr im Zentrum, Richtung Djerba links abbiegen und bei der Linkskurve mit Kreuzung rechts zum Strand abbiegen, nach einigen Kilometern ist das Ziel mit Palmen und Fischerbooten, erreicht. $N33^{\circ}12,226'$ - $E11^{\circ}16,332'$.

Am nächsten Tag fahren wir, den Strand entlang und dann durch Olivenhaine Off-road bis nach Jamila. Nach weiteren 32 km erreichten wir die Grenze zu Libyen in Rass Ajdir.

03 Grenzübertritt // Erste Eindrücke von Libyen

Nach ca. 40 Minuten waren wir vom tunesischen Zoll abgefertigt. In der Grenzzone vor Libyen trafen wir den Guide Ayssa und den Polizisten Maseoud (ohne Uniform). Die Beiden werden uns für die Dauer unseres Aufenthalts als „Führer und Aufpasser“ begleiten. Diese Vorschrift ist für eine Bereisung Libyens zwingend vorgeschrieben. Neben ihren offiziellen Aufgaben werden die beiden freundlichen Begleiter uns als Guide und Übersetzer den besten und sichersten Weg durch die Wüste zeigen. Sie sind auch die Beschützer der Sehenswürdigkeiten und Beduinen. Insofern sind die relativ hohen Kosten für diesen notwendigen „Begleitservice“, immerhin € 450 pro Person bzw. € 3,600 gesamt, gut investiertes Geld.

Ayssa und Maseoud erledigten innerhalb von 2 Stunden die Zollformalitäten. Die Zeit nutzte ich um meinen überladenen Rubicon zu wiegen. Ohne Personen 2.750 kg anstatt der zugelassenen 2.501 kg. Das Rubicon Express 4,5“ Super Flex Fahrwerk mit den hinteren Federn für den langen Jeep Unlimited haben sich ausgezahlt. Bei den unzähligen stillen Polizisten (Asphaltwulst) hat die Federung ordentlich und ohne Aufschaukeln oder Nachschwingen bestens funktioniert. Ich bin schon gespannt wie sich das später voll beladene Fahrwerk auf den Pisten mit langen Bodenwellen verhalten wird.

Nach der Weiterfahrt fällt sofort auf, dass das bunte, Orientale Leben, im Gegensatz zu Tunesien fehlt. Alles scheint etwas „kontrolliert“, vergleichbar mit der „bedrückenden“ Stimmung bei der Einreise in ehemalige Ostblockstaaten hinter dem Eisernen Vorhang. Die Einheimischen jedoch sind sehr nett und freundlich. Die Truckfahrer oder Passanten winken und blinken.

Ayssa wollte in Ghadames eine Genehmigung für die Durchfahrt durch das Hamada Gebiet erwirken. Als Europäer könnte man meinen, dass dies vorab telefonisch möglich sein müsste, nicht jedoch in Libyen. Aber auch das persönliche Gespräch erzielte nicht den gewünschten Erfolg. Da man dort nach Öl sucht, wurde das Gebiet wegen Spionagegefahr zum Sperrgebiet erklärt. So mussten wir das Gebiet weitläufig umfahren, anstatt von Darj (100 km östlich von Ghadames) direkt nach Idri (130 km westlich von Brak) zu fahren. Viele langweilige, fade Kilometer. Aber was soll's - andere Länder andere Sitten. Da der Liter Diesel lediglich 0,15 Libysche Dinar (€ 0,10) kostet, trösteten wir uns wenigstens an dem geringen Aufwand.

04 Libysche Sahara // Äußerster Genuss pur

$N27^{\circ}31,715'$ - $E13^{\circ}38,943'$ der Punkt um von der Straße in das Sahara Dünengebiet abzubiegen. Die Freude war groß, endlich das heißersehnte Sahara Dünengebiet zu erreichen. Das Abenteuer konnte beginnen. Den Reifendruck abgesenkt und los ging es zu einem geschützten Dünen Tal, umgeben von zahlreichen Palmen. Obwohl die Fahrt nur kurz dauerte beendeten wir die heutige Etappe. Die anschließende Dünenwanderung und das Fotografieren machten allen Spaß. Der Sonnenuntergang war Romantik pur.

Obwohl ich Südtunesien schon im Februar erlebt habe, war die Fahrt in Richtung Mandara Seen ein genussvolles Erlebnis. Es entsteht ein Gefühl wie beim Tiefschneefahren oder Snowboarden. Schöner und erlebnisreicher kann Off-road fahren kaum sein. Unser Guide Ayssa hat ein irres Gefühl für den richtigen Weg und fand mit geschultem Blick die spannendste und zugleich sicherste Dünenüberquerung. Wir, die nur hinterher fahren sanken, mitgenommen von den endlosen Eindrücken Filmen und Fotografieren am Abend müde ans Lagerfeuer. So beendeten wir unseren zweiten Tag in der Wüste.

05 Die Naturschönheit der Mandara Seen

Ein weiterer Tag im Off-Road Surfers Paradise. Die beeindruckende Landschaft überwältigt mich immer wieder. Ein fast unglaublicher Hochgenuss für „Naturfreaks“. Heute erwarten uns die berühmten Mandara Seen. Der Um el Hassan See $N26^{\circ}54,985'$ - $E13^{\circ}28,873'$ fasziniert mit seiner Farbenpracht des Wassers und der umliegenden Vegetation und lädt zur Wanderung um den See ein. Es ist schon unglaublich welche Schönheit die Natur hier geschaffen hat. Beim Um el Ma See $N26^{\circ}42,69'$ - $E13^{\circ}20,28'$ machten wir inmitten dieser atemberaubenden Landschaft eine Pause. Bernhard badete im über 30 Grad warmen Wasser, welches sich unter einer 30 cm dicken Kaltwasserschicht befindet. Hunderte winzige Krebse kitzeln an den Beinen. Spalti fotografierte, ich machte ein paar 3D Panoramaaufnahmen. Aber auch zum Faulenzen eignet sich die Oase vorzüglich.

06 Spannende Action mit dem Defender

Vom Um el Ma See fahren wir Richtung Osten zum Tedemka See $N26^{\circ}56,095'$ - $E13^{\circ}39,887'$ wo wir ausgiebige Dünenwanderungen unternahmen. Am Nachmittag am Weg zu den Gabroon Seen planten wir einen halben Tag Pause ein zu machen, um die bisherigen Eindrücke einwirken zu lassen.

Doch auf der Fahrt dorthin passierte es:

eine harmlos scheinende Dünenüberquerung, die im Ansatz eine Schrägpassage mit Weichsand hatte, konnte von Ayssa nur äußerst knapp bewältigt werden. Ich stoppte rechtzeitig und wählte eine andere Linie um die Düne anzufahren. Meine Aktion führte uns zwar durch sehr raues Terrain, wir mussten aber nicht mit Schräglage, quer rutschend wie Ayssa fahren. Bernhard, von uns mittels Funk gewarnt, folgte unserer Spur, Gert der als Nächster kam, überhörte den Funkspruch und folgte der Spur von Ayssa. Knapp vor einem möglichen Überschlag brach er, zum Glück die Aktion bei einer Schräglage von ca. 34 Grad ab. Der Landrover Defender mit Klappdach hat durch den hohen Schwerpunkt eine Kippgrenze von 35 Grad, die beinahe erreicht wurde. Das Auto war an der Beifahrerseite so tief eingesunken, dass es nicht möglich war die Tür zu öffnen und das trotz der großen Bodenfreiheit. Ich positionierte meinen Rubicon, welcher für derartige Bergungen geeignet und voll ausgestattet ist, weiter oben, seitlich vom Landy auf der Düne und sicherte den Landy mit einem Gurt. Mangels Anhängepunkten beim Landy waren wir gezwungen den Berggurt über das Dach durch die offenen Scheiben der Türen zu befestigen. Da der Landy in dieser Schräglage nicht ansprang, zogen wir ihn mit der Winde fast waagrecht, bis der Motor ansprang. Gert kam wieder frei. Leider hielt die Alu Konstruktion des Landy der Belastung nicht stand. Das vordere Dach bog sich um etliche Grade zur Seite. Dadurch rutschte die Frontscheibe teilweise aus dem Scheibengummi und brach seitlich. Schade!

Wir fahren bis zur nächsten Ebene um die Schäden zu beheben. Die gebrochene Scheibe war schnell entfernt und geklebt. Mit der Seilwinde und dem Gurt zogen wir das Dach des Landy wieder in seine symmetrische aufrechte Stellung. Nur der Dichtungsgummi der Frontscheibe, welcher rissig und spröde war machte uns zu schaffen. Für den Scheibeneinbau wäre 5mm dickes glattes Kabel erforderlich gewesen, welches wir aber nicht an Bord hatten. Trotzdem gelang uns, mit vereinten Kräften und erheblicher Mühe die Frontscheibe mit einer Schnur und viel Fett einzubauen und so das Fahrzeug wieder fahrtauglich zu machen.

Anschließend suchten wir uns eine nahegelegene Hochebene für die Übernachtung und um zu Entspannen. Nach der heutigen Action nutzte ich die Pause um das vor der Reise eingebaute Rubicon Express Fahrwerk zu prüfen und alle Schrauben nachzuziehen. Ein Actiontag ging doch noch glücklich zu Ende.

07 Über Dünenkämme zu den Gabroon Seen

Der Weg zu den Gabroon Seen ist weit, kann jedoch durch die Route idealerweise über die Dünenkämme erheblich verkürzt werden. Am Weg dorthin passierten wir den ausgetrockneten Scheleghmin See $N26^{\circ}47,63'$ - $E13^{\circ}27,78'$. Danach folgten ähnliche Eindrücke wie zuvor bei den Mandara Seen. Der Mahfou See $N26^{\circ}47,31'$ - $E13^{\circ}30,36'$ präsentierte sich malerisch und verpflichtet beinahe zu einer Pause. Allerdings vernimmt man hier, im Gegensatz zu den Naturschönheiten der vergangenen Tage, verstärkt den Sahara „Massen Tourismus“. Kurz danach folgte der Ort Gabroon mit dem Gabroon See $N26^{\circ}48,17'$ - $E13^{\circ}31,81'$. Ghadaffi's fast krankhafte Siedlungspolitik sorgt hier für eines vieler verlassener Dörfer, ein betäublicher Anblick. Nur wenig verbliebene Menschen, direkt am See, leben hier noch vom Tourismus. Der Blick auf den See war jedenfalls die Reise wert.

Hier gibt es auch einen örtlichen, man Höre und Staune, einen örtlichen Schiverleih. Wüstenerfahrene wissen natürlich, nicht für den Schneeschilder sondern für Schilaufer im Sand. Spalti demonstrierte uns seine, im Schnee erworbenen, Carving Kenntnisse perfekt auf den Dünenhängen.

08 Zurück in die Zivilisation // Weiter westwärts nach Margredeth

Nach einem halben Tag Fahrt auf stark befahrenen Sandpisten erreichten wir Ubari. Nachdem wir unsere Fahrzeuge volltankten, stärkten wir uns in einer nahe gelegenen Kneipe. Kebab, eine dünne, lange, hautlose Wurst, gegrillt und würzig mit Reis und Pommes Frites stand auf unserem Speiseplan und war eine köstliche und willkommene Abwechslung zum, in der Wüste meist zu uns genommen „Dosenfutter“.

Gravierend sticht das Verhältnis zwischen Diesel- und Lebensmittelpreisen, zumindest uns Europäern, ins Auge. 60 Liter Diesel kosten ca. 9 Dinar, die billigsten 10 Speisen mit alkoholfreien Getränken 80 Dinar!!

Nach all dem Spaß und Vergnügen beim Off-roaden in den Dünen war die Weiterfahrt Richtung Westen auf Asphaltstraßen eher fad und langweilig. Abends campierten wir einige Kilometer nördlich der Straße inmitten von Ölquellen. Die um uns herum fackelnden Ölquellen dokumentieren eindrucksvoll den Reichtum des Landes bzw. des Regimes.

Am nächsten Morgen, nach 170 km Asphaltstraßen über Al Awaynat und weiteren 70 km auf Waschbrettspisten gelangten wir zum Magredeth Gebiet $N25^{\circ}48.253'$ - $E9^{\circ}57.356'$. Ein Areal mit tausenden Stalagmiten ähnlichen Sandsteingebilden. Mit etwas Phantasie kann man in den interessanten Felsformen unterschiedlichste Figuren und Gesichter erkennen. Jeder Blickwinkel bildet eine neue Figur. Zwischen den Säulen fand jeder seinen Lieblingsschlafplatz. Der Sonnenaufgang war wieder malerisch.

Nach Al Awaynat zurück wählten wir, um die Waschbrettspisten zu umfahren, die südliche Route, die uns zudem den Anblick einer abwechslungsreicheren Landschaft bot. Im Ort angekommen wurde eingekauft. Anschließend nahmen wir bei einem Verwandten von Ayssa das Mittagessen zu uns. Die schon beim Eingang erspähten, verlockend knusprigen und saftigen Hühner vom Grill wurden verspeist.

Einige Händler nahmen sich unserer beiden mitreisenden Damen an und boten ihnen ihre Ware feil.

Mit vollen Bäuchen und Tanks ging's weiter.

09 Das Arkakus Hochplateau mit Felsmalerei und reliefartige Felszeichnungen

Als wir die überaus armseligen Vororte der Stadt hinter uns ließen erreichten wir die Piste in das Arkakus Gebiet $N25^{\circ}46,538'$ - $E10^{\circ} 34.523'$. Einige Stunden relativ eintöniger, staubiger Fahrt folgten bis uns der Weg an einen Platz mit skurrilen, riesigen Steinklötzen führte.

Am darauf folgenden Tag besichtigten wir Steinmalereien und Steinzeichnungen an verschiedenen Orten. Einige der Felsmalereien wurden leider durch einen Racheakt eines einheimischen Fremdenführers zerstört. Er übersprühte die Kulturschätze mit Graffiti welche höchstwahrscheinlich nicht mehr zu entfernen sind.

An wunderschönen Dünen vorbei führend lieferten wir uns ein Wettrennen mit galoppierenden Kamelen, vorbei an einer aus aneinander gereihten Steinen bestehenden Wüstenmoschee. Die Wüste macht spartanisch, selbst das Beten.

Bei einer von immer wieder zu passierenden Polizeistationen füllten wir unsere Wassertanks bevor wir in einem traumhaften Canyon unser Nachtlager aufschlugen.

Zur Feier des 24. Dezember wanderten wir durch den Canyon wobei wir enge Felsspalten durchklettern mussten. Gert und Karl, die ausgebildete österreichische Canyon Guides sind, sicherten mittels Seilsicherung und der Unterstützung von Hannes den Weg von uns ungeübten Kletterern. Jetzt verstand ich, woher die Faszination der Höhlenklettern kommt.

Alle halfen dabei mit meine Fotoausrüstung sicher so zu platzieren, um die Schönheit der Natur zu fotografieren.

Der Name meines Beifahrers Spalti und die zufällige idente Größe seines Brustkorbes mit einer 22 cm breiten Felsspalte, die gerade noch sein „Durchkommen“ zuließ weckte unsere Kreativität. Die „neue“ Maßeinheit „Spalti“ wurde geboren. Offensichtlich hält Klettern auch jung und fit; Gert ist 57 Jahre alt und misst zwei, Karl ist 64 Jahre und misst fast zweieinhalb „Spalti“. Selbst Hannes mit gerade 80 Lenzen am Buckel misst noch durchtrainierte zwei „Spalti“. Kaum zu glauben. Meine eigenen fast drei „Spalti“ werden unterhalb des Brustkorbes gemessen.

Wir besichtigten noch einige Felsmalereien und überquerten am späten Nachmittag eine große Düne, mit einem riesigen Sandsteinbogen im Hintergrund, als würdigen Abschluss der Arkakus Route. Am Weg Richtung Nordosten

zogen noch einige rosafarbene Dünen an uns vorbei. Das waren die letzten schönen Bilder vor einem längeren faden und vor Allem staubigen Reiseabschnitt.

Die Landschaft bekam zunehmend Wild West Charakter in fast endlosen Hochebenen. Man könnte auch Glauben in den USA zu sein. An gemütlichen Lagerplätzen mangelte es aber nie. Am Heiligen Abend luden Bernhard und Ina zu einem speziellen Weihnachtsessen mit Selchwürsten und Sauerkraut. Dazu gab es je ein kühles Bier. Was für ein Festessen in der Wüste! Selbstverständlich animiert die karge Landschaft auch zur Besinnlichkeit.

Eine alternative Route um das Arkakus Gebiet vom Süden aus zu erreichen, ist von Margredeth aus auf der südlichen Route statt nach Al Awaynat gleich direkt nach Ghat und dann östlich, zu fahren.

10 Felsmalereien im Wadi Mathendous // Nördliches Murzuq Gebiet

Einen halben Tag durch steiniges Gebiet mit enormer Staubentwicklung. Selbst größte Abstände oder der zeitweise Umluft Betrieb der Klimaanlage schützten nicht davor vollkommen eingestaubt zu werden.

Anlässlich einer kurzen Rast am Nachmittag unternahmen wir eine vom Staub ablenkende Wanderung und dabei sahen wir wieder einmal Felsmalereien, diesmal die von Wadi Mathendous. Hier wurde mir klar, dass die Erfindung von Papyrus ein Segen für die antiken Schriftsteller gewesen sein muss. Anschließend fuhren wir noch einen langen Zeitraum über Geröll und durch Staub bis wir endlich wieder Sand unter die Räder bekamen.

Die Sandpisten führten uns zu den nördlichen Ausläufern des gewaltigen Murzuq Gebietes. Die geplante Durchquerung von West nach Ost im südlicheren Gebiet wurde uns leider nicht genehmigt. Die Dünen rechts und links von uns waren gewaltig, und teilweise bis zu 80 Meter hoch. An einem etwas erhöhten Platz mit Aussicht errichteten wir unser Nightcamp. Dünenwandern und in die Ferne blicken ist hier ein Traumerlebnis.

Am nächsten Morgen ging es dann zum Auftanken, Einkaufen und Essen weiter nach Tesawa.

Die Stadt Murzuq bietet gute Möglichkeiten einzukaufen und zusammen mit dem lebhaften Markt, wo kurioserweise Südtiroler Äpfel angeboten wurden, vermittelt die Stadt wieder ein gewisses Orientalisches Flair.

Nach dem Essen fuhren wir nach Um al Aranib um nochmal zu tanken und kurz nach Terbu unsere Zelte für diese Nacht aufzuschlagen. Im Süd-Osten sollten uns wieder prachtvoller Landschaften und Populationen erwarten.

11 Langstreckenfahrt nach Wau an Namus (wird vielleicht zum 8. Weltwunder ernannt)

Der Rubicon hatte inklusive einer Sicherheitsreserve 240 Liter Diesel getankt. Wir hofften damit die vor uns liegende Strecke von 890 km zu bewältigen.

Der breitbereiften Automatik Jeep kannte zwar kein Hindernis, aber der Verbrauch schnellte dadurch ziemlich in die Höhe. Zu dem war ich (und mein Rubicon) auch bei jeder Bergung im Einsatz, nebenbei saß mein Gasfuß, von der Leidenschaft gepackt, zumeist sehr locker.

Das Rubicon Express Fahrwerk wurde mit den inzwischen 3.2 Tonnen plus 2 Personen (ich habe 95 Kilo) locker fertig. Ich wunderte mich, da das von mir vorher verwendete 4" Rough Country Fahrwerk bei 600 Kilo weniger Zuladung voll in die Knie ging und nach nur 10 Monaten in Verwendung funktionsuntüchtig war und ausgetauscht werden musste. Über diese Schrottteile werde ich noch detaillierter berichten.

Die Vernunft der Truppe, durch eine niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit den Treibstoffverbrauch wesentlich zu drosseln, ging zu Lasten des Spaßfaktors. Eineinhalb Tage mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von unter 50 km/h waren das langweiligste und staubigste was ich je erlebt hatte. Täglich 8 Stunden fahren ohne Abwechslung und teilweise unter 20 km/h um Schäden am Gerät zu vermeiden, lässt einen die Sinnhaftigkeit solcher Routen hinterfragen. Die Route über Wau al Kebir hätte zwar einige km erspart, allerdings wurde ein Teil der Route für die Fahrt ins noch sinnlosere Haruj Gebiet verwendet.

Ich, für mich persönlich, werde versuchen bei meinen zukünftigen Reiseplanungen derartige Routen zu vermeiden. Schließlich und endlich sind diese Reisen auch ein Teil meines Jahresurlaubes.

12 Wau an Namus // Das atemberaubendste Loch im Namus

Der südlichen Route folgend durch das Wadi al Farigh erreichten wir den „schönsten Krater“ der Welt. Jeder Meter der Anreise war es mehr als wert und ließ die vorangegangenen Strapazen vergessen.

Der Aussenkegel liegt in einer Höhe von 517 bis 535 m, seine abfallende Kante ist ellipsenförmig und hat einen gigantischen Durchmesser von ca. 5.5 x 4.2 km. Im Zentrum dieses 100 bis 115 m tiefen Aussenkegels befindet sich der eigentliche Kraterkegel. Sein Kegelrand ist auf einer Höhe von ca. 548 m. Rund um den Krater sind unzählige Seen und Teiche in unglaublichen Farben von Grün, Türkis und einem surrealen Rot, jeweils umgeben von Schilf. Schattenspendende Palmengruppen umranden diesen Ort.

Das Wechselspiel der Farben ist aus jedem sich ergebenden Blickwinkel eine Faszination. Der helle Sand innerhalb des Aussenkegels steht im Kontrast zur fast gänzlich schwarzen Ebene des umgebenden Plateaus. Fast meint man sich in einer außerirdischen irrealen Welt zu befinden.

Wir wanderten zum Kraterkegel und entlang seinem Rand einmal rundherum.

Spalti und ich verzichteten auf eine Pause um alle Seen zu umfahren. Mit dem Auto erklimmen wir den Gipfel neben dem Innenkrater. Die Kletterfähigkeit des Rubicon ist immer wieder beeindruckend. Die Grenze ist der Mensch und die fernab jeglicher Zivilisation gebotene Vernunft.

Leider ließ uns der eng gespickte (wofür?) Terminplan der übrigen Truppe nicht die nötige Zeit um bei besserem Licht die Stimmung dieses faszinierenden, fast mystischen Ortes fotografisch einzufangen. Als Tipp für Nachahmer dieser Reise: an Stelle von km-Fresser Etappen hier mindestens ein-zwei Tage einplanen.

Eine Woche nach uns wurde Reisenden, von Bewaffneten aus dem Süden, das Fahrzeug „entzogen“. Reisender sei wachsam!

13 Zu den schwarzen Bergen // Der Fehlerteufel beim Jeep Cherokee

Im Eiltempo, teilweise mit 120 km/h rasten wir über die Piste Richtung Wau el Kebir um die schwarzen Berge noch vor Dunkelheit zu erreichen. Unterwegs regnete es, so dass uns wenigstens der Staub diesmal Großteils erspart blieb. Der abziehende Regen brachte kalte Luft mit sich und ließ uns frierend zurück, was uns aber auch dazu animierte sehr früh in unsere Schlafsäcke zu kriechen.

Beim morgendlichen Aufbruch hörte Bernhard, beim Start seines 15 Jahre alten und bereits 8-mal Afrika erprobten Jeep Cherokee, ein ihm bekanntes Geräusch. Eine Keilriemen Spannrolle hatte sich von den Lagerkugeln verabschiedet. In weiser Voraussicht hat er ein Ersatzteil mit. Er ist ein versierter Automechaniker. Nach 50 Minuten erfolgt die planmäßige Abfahrt.

Nach dem Tanken und Einkaufen in Timsah, auf der Fahrt in Richtung Haruj Gebiet, ging an Bernhards Jeep die zentrierende Kugelpfanne des vorderen Kardan-Doppelgelenks kaputt und war vollkommen ausgeschlagen. Kurzerhand bauten wir die Welle aus. Die vor uns liegende Strecke war, laut Ayssa (Guide), frei von Weichsand und Dünen. So könnte der Hinterradantrieb, ausgestattet mit einem 100% Detroit Locker, ausreichen um die vor uns liegende Strecke zu bewältigen. Die ersten 90 km ins Haruj Gebiet bis zu unserem Nachlager klappten reibungslos.

Dieses Gebiet empfing uns mit seiner schönen Landschaft gerade rechtzeitig kurz vor Sonnenuntergang. Empfindlich kalter Wind trieb uns wieder um 22 Uhr in die warmen Schlafsäcke.

p.s.: Für Totalausfälle haben alle Mitreisenden vorne und hinten am Fahrzeug einen Kugelkopf zur Verwendung der von Gert mitgeführten Schleppstange.

14 Haruj // Die Krater Landschaft // Der Fehlerteufel beim Landcruiser // Silvester

Die Anreise in das Haruj Gebiet war sehr mühsam. Sieben Stunden reine Fahrtzeit für nur 140 km - Schnitt 20 km/h. Die mit einigen Steinmännchen markierte Route war teilweise mit derartig großen Lavasteinen übersät, dass Schritttempo gefahren werden musste. Trotz aller Vorsicht riss bei Karl's Landcruiser KZJ 95 ein Hinterreifen in der Flanke 8 cm lang ein, als wir gerade den ersten, durch den Regen entstandenen Wasserlauf mit kleinem Teich, erreichten. In weiterer Folge querten wir mehrmals Bäche und Tümpel die unseren Weg kreuzten.

Da der Rubicon mit seinen breiten, hervorstehenden Rädern eine richtige „Dreckschleuder“ ist, querte ich im Schritttempo die Bäche, bis ich schließlich, während einer Durchfahrt im tiefen Schlamm stecken blieb. Die Ironie dabei ist, dass dies mir als erfahrenen Tagliamento Fahrer in einem Rubicon, in der Wüste passierte. Selbstverständlich amüsierten sich alle Beteiligten über mein Missgeschick. „Wer den Schaden hat braucht für den Spott nicht zu sorgen“. Das Gute daran war aber, dass ich von nun an vom selbst auferlegten Reinheitsgebot befreit war und alle weiteren Bachquerungen mit entsprechend großen Schlammfontänen begoss und feierte.

Die dunklen Vulkankegel abseits der Strecke mehrten sich, Zeit für ein Nachtlager in einer Seehöhe von knapp 1.000 m. Die Kälte tat ihr übliches: Alle, außer Spalti, Masoud und mir krochen bereits um 8 Uhr in die Schlafsäcke. Wir vertrieben uns am Lagerfeuer noch ein wenig die Zeit bis wir schließlich den Anderen folgten.

Am zweiten Tag änderten sich die Bedingungen kaum. Ein langer Tag für die Lenkung von Karl's Landcruiser KZJ 95. Ab und zu drehte er am Lenkrad ins Leere. Der „unerschütterliche“ Karl hat sich bravourös darauf eingestellt. Eine respektable Leistung. Mittlerweile hatten wir den 31.12.2010.

Karl, Spalti und ich waren auch die Einzigen die Neujahr live erlebten und uns um Mitternacht zum neuen Jahr beglückwünschten bevor wir ebenfalls zu Bett (Schlafsack) gingen. Am nächsten Morgen, zu Neujahr, wurden wir von einer Herde Kamelen geweckt, eine ganz neue Erfahrung!

Der dritte Tag um das Haruj Gebiet zu durchqueren brachte einige Überraschungen. Obwohl wir die Winterroute wählten, welche eigentlich die tiefsten Gewässer umfährt, fuhren wir den ganzen Tag auf Lehmrouden. Obwohl die unzähligen Wasserstellen und Lehmflächen eine willkommene Abwechslung waren ist die Route nach Zilla absolut nicht zu empfehlen.

„Da müsse doch noch etwas kommen“ dachten alle doch der Weg (die materialmordende Strecke) war das Ziel. Die hier vertane Zeit (drei Tage) hätte anderen Orts, wie bereits erwähnt, viel mehr Freude bereitet. Bei der zweiten Routenplanung ist man klüger!

Nach dem Essen und Autoreinigen ging es auf Asphalt weiter nach Nord-West. Beim Stopp an der Polizeistation konnte Karl kaum noch nach rechts lenken. Die Zähne der Lenkung sprangen bereits über. So haben wir einfach die Nacht in einem nahegelegenen Feld verbracht. Ich habe vorgeschlagen in Zilla eine Zugdeichsel mit Zwangslenkung zu schweißen. Diese Konstruktion ist in USA sehr verbreitet und funktioniert. Man muss nur enge Kurven vermeiden. Ayssa unser Guide der überall Freunde zu haben scheint, kümmerte sich inzwischen um eine passende Lenkung. Karl will weiterfahren!!!

15 Fahrt nach Norden // Die Ruinen von Sabrata // Zurück nach Tunesien

Keiner möchte an der Stelle von Karl sein. Allerdings würde es sonst keiner Wagen mit diesem Defekt weiter zu fahren. Das Risiko ist irre hoch. Eigentlich ein wenig leichtsinnig, in dieser Situation in der Fremde vielleicht aber nachvollziehbar! Nach zwei besorgniserregenden Situationen und etlichen Blutdruck hebenden Manövern erreichten wir endlich Waddan. Jetzt war auch Karl soweit seinen Toyo im derzeitigen Zustand nicht mehr weiter zu nutzen. Alle waren erleichtert. Ayssa organisierte einen LKW um den Toyo nach Sabrata, in eine ihm bekannte Toyota Werkstatt zu transportieren. Wir fuhren einstweilen nach Misratah um dort zu übernachten.

Der vorletzte Tag der gemeinsamen Libyenreise führte uns, nach einer anstrengenden Fahrt, zu den Ruinen von Sabrata. Die folgende Nacht verbrachten wir am Strand. Am letzten Morgen erreichten wir nach kurzer Fahrt die tunesische Grenze in Ras Ajdir. Tunesien, das pulsierende orientalisches reizvolle Leben hat uns wieder! Es erscheint uns als würde das Leben hier kochen. Nach der Verabschiedung von unseren Reisefreunden übernachteten wir, Spalti und ich, in Ben Guerdane. Die letzten Tage bis zur Heimreise verbrachten wir in Tunis - Sidi bou Said.

Am Abend als wir auf die Fähre nach Genua fuhren, begannen in Tunesien die Unruhen.

16 Fazit einer langen Reise // Reise Teilnehmer

Vor einer solchen Reise mit acht Teilnehmern, sollten die Präferenzen der Einzelnen klargestellt werden und eine entsprechende Ablauf Planung erstellt werden. Eines ist klar, je mehr Teilnehmer desto schwieriger kann auf Wünsche Einzelner eingegangen werden.

In unserem Fall waren die eine Hälfte der Teilnehmer extrem erfahrene Wüstenfuchse, mit einem Hang zur Langstrecke. Sie hatten auch alle Ziele, außer das Haruj Gebiet schon einmal besucht.

Andere, Erstreisende, bevorzugten den längeren Aufenthalt an den landschaftlich extrem schönen Orten um auch das kleinste Detail zu sehen und/oder zu fotografieren, einfach alles aufzusaugen. Auf ausschließlich völlig sinnlose km-Fresser-Strecken hätten diese lieber verzichtet.

Ich selbst freue mich trotz meiner 53 Jahre auf alles Interessante und Schöne und bin für alles Neue aufgeschlossen. Zusätzlich habe ich auch eine sehr ausgeprägte Freude mit meinem Rubicon.

Auf die Reise bezogen war es einerseits erfreulich festzustellen dass alle Umbaumaßnahmen selbst die ärgsten Tortouren locker überstanden, andererseits schmerzten mich als sensibler Techniker tagelanges, völlig sinnloses Fahren über schroffes Vulkangestein. Wie ein Reifen sowas übersteht verwundert mich obendrein!

Für Anfänger bleibt der Rat sich geübten Fahrern anzuschließen und deren Spur nachzufahren bis sich ein eigenes Gefühl für das Fahren in der Wüste einstellt. Darüber hinaus ist an dem Fahrzeug der mitreisenden Teams, vorne und hinten ein Kugelkopf anzubringen um in Notfällen eine mitzuführende Schleppstange unkompliziert zu verwenden. Die setzt jedoch voraus, dass Pannen erkannt, akzeptiert und die Hilfe in Anspruch genommen wird.

Auf Grund der derzeitigen politischen Entwicklung und Lage ist es fraglich ob und wann die von mir beschriebene Reise wiederholt werden kann. Auf einen erfahrenen Führer wie Ayssa sollte keinesfalls verzichtet werden!!

Reise Teilnehmer

<i>Gert Pader:</i>	57 Jahre alt, erfahrener Sahara Fahrer und Planer, Berg- Höhlenretter, Canyon Guide
<i>Helga Pader:</i>	49 Jahre alt, erfahrene Sahara Beifahrerin und „Chefin von Gert“.
<i>Karl Tazianov:</i>	64 Jahre alt, erfahrener Sahara Fahrer, Berg- Höhlenretter, 2. Canyon Guide
<i>Hannes Glawischnig:</i>	80 Jahre alt, erfahrener Sahara Beifahrer, Weltreisender.
<i>Bernhard Schellander:</i>	35 Jahre alt, begeisterter Afrika Fahrer, Praktiker.
<i>Hermina „Ina“:</i>	49 Jahre alt, begeisterter Afrika Beifahrerin, Versorgerin.
<i>Erich „Mucki“ Thaler:</i>	53 Jahre alt, begeisterter Off-Road- Fahrer, Fotograf.
<i>Gerhard „Spalti“ Skant:</i>	49 Jahre alt, begeisterter Off-Road- Beifahrer, Fotograf.
<i>Ayssa:</i>	35 Jahre alt, erfahrener Sahara Guide, Kamel Züchter.
<i>Massoud:</i>	29 Jahre alt, Polizist, erfahrener Sahara Beifahrer.

17 Konzeptvergleiche der Fahrzeuge

Jeep Cherokee: 15 Jahre alt, bereits das 9. Mal in Nord-, und Westafrika. ARB Dachträger, BFGoodrich MT's, VM Diesel 2.5 Liter, Seilwinde, Höherlegung bestehend aus Federn, Dämpfer, Längslenkern. Bernhard und Ina haben den Innenraum zum schlafen verwendet, daher waren viele schwere Lasten am Dach verstaut. Mehr Leistung wäre gut. Niedrigster Verbrauch. Kann alles gut.

Toyota Landcruiser KZJ 95: 8 Jahre alt, etliche Reisen nach Nord-, und Westafrika. verstärkte Dämpfer, Luft Stützfedern. Karl und Hannes schliefen teils auf der horizontalen Platte auf Höhe der Fensterunterkante, und teils im Freien. Mehr Leistung und größere Reifen wären gut. Zweitniedrigster Verbrauch. Auf Pisten gut.

Toyota Landcruiser Pickup 4500 EFI: 2 Jahre alt, verstärkte Federn zum Transport von Kamelen, ein wahrer Lastesel. 95 plus 65 Liter in den Originaltanks und ein 250 Liter Fass auf der Ladefläche. Ayssa und Massoud schliefen immer neben dem Auto. Extremer Verbrauch, in den Dünen kein Heuler, sonst perfekt.

Landrover Defender 110 TDI: 4 Jahre alt, verstärkte Federn und Dämpfer mit Höherlegung, hydraulisch betätigtes Hubdach und Leichtbau Einrichtung von Lyndi. Chiptuning mit 160 PS. Winde vorne und hinten verwendbar. Gert und Helga genossen den super Camper Komfort. Zweitniedrigster Verbrauch. In den Dünen auch kein Heuler, sonst perfekt.

Jeep Wrangler Rubicon JK: 2 Jahre alt, AEV Stoßstangen vorne und hinten, AEV Schnorchel mit Zyklon Filter, Pro Comp Series 1079 Alufelgen 17x9" mit Cooper Discoverer STT 35X12.50R-17 und Staun Bead Locks, Rubicon Express - RE7143 - JK 4.5" Super-Flex Fahrwerk mit Bilstein Stoßdämpfer 5100 Series, Rugged Ridge Seilwinde u.v.a.m. Autocamp AirTop Dach Zelt. Höchster Verbrauch. In den Dünen ein Traum und bis auf den Verbrauch überall perfekt.

p.s.: alle Bilder zu den Kapiteln 1 – 17 finden Sie hier: www.actioncamper.com/events.php?kn=LY&lng=de