

Sandmeer-Kreuzfahrt

Die Tunesische Sahara in der bei uns kalten Jahreszeit: Teils sommerliche Temperaturen und Sand, Sand, Sand.

Hier sollen wir drüber?!“ Die Zweifel meiner Mitreisenden scheinen beim Anblick des von unserem tunesischen Guide Fathi vorgeschlagenen Einstiegs zu unserer „Sandmeer-Kreuzfahrt“ berechtigt: Wie die Momentaufnahme einer gigantischen Meereswoge ragt vor uns eine gewaltige Sandbarriere auf.

Das Satellitenfoto zeigt es: 30 Kilometer lang und im Schnitt drei Kilometer dick ist die Dünenkette des Zemlet Es Srouj. Er ist die nordöstliche Grenze des Großen Östlichen Erg, mit einer Fläche von über 100.000 Quadratkilometern das größte Dünengebiet

der Sahara. Die Höhe des Dünenwalls ist schwer zu schätzen. „Über 100 Meter“ beantwortet Fathi die Frage – erschreckend viel in Anbetracht der Struktur der Dünenkette: Sie ist zerklüftet wie eine anbrandende Meereswelle. Der richtige Vergleich, denn der Große Östliche Erg wird durch Sandstürme bewegt und geformt wie ein Meer vom Wind. Die vor uns liegende Dünenkette ist die erste Brandungswelle.

Viele davon müssen wir überqueren auf dem rund 100 Kilometer langen Weg zum Ziel unserer Fahrt, dem Houdhet er Richad, dem „verlorenen See“, wie ich ihn bei meiner ersten Reise dorthin nannte. Je näher man ihm kommt, umso höher und zerklüfteter sind die Dünen. Weshalb nicht wenige, die sich an der Fahrt versuchen, auf den letzten Kilometern scheitern – dort, wo die Sandwellen zu riesigen Brechern werden.

Im Lauf der Jahre ist der einst durch eine Probebohrung entstandene und von einer artesischen Quelle gespeiste Tümpel zum See geworden – mit Vegetation, Wasservögeln,

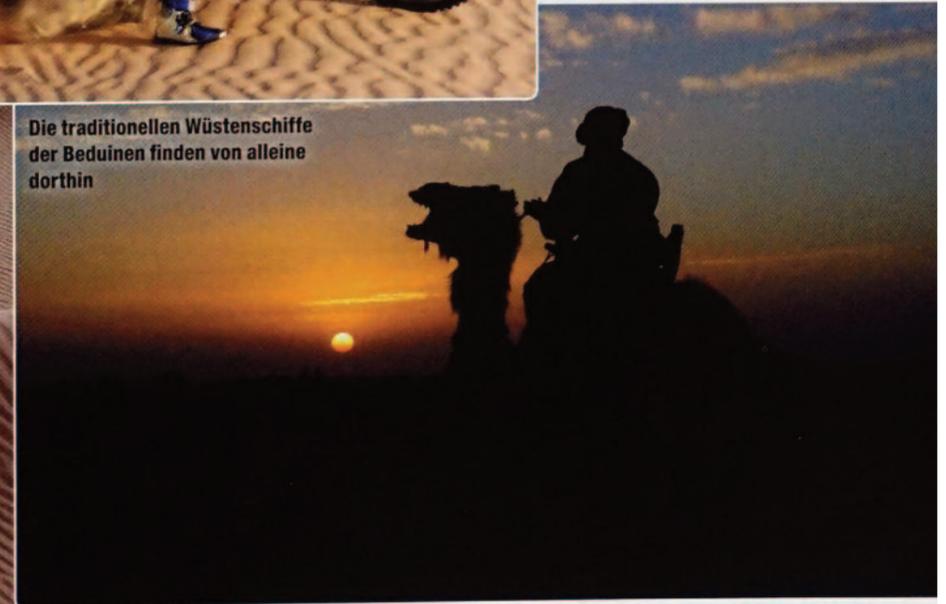


Fotos: Trossmann (13), Überlicht (2)

Mit „Wüstenschiffen“ zum verlorenen See zu gelangen, ist auch für geübte Dünenfahrer kein Kinderspiel

Die traditionellen Wüstenschiffe der Beduinen finden von alleine dorthin

Je näher wir dem verlorenen See kommen, desto gewaltiger werden die Wellen des Großen Östlichen Erg





Enduro in der Wüste – eine markante Perspektive



Das Dünenmeer ist Lebensraum vieler Nomaden

Fischen und einem warmen Natur-Swimmingpool der einstigen Bohrstelle. Das Fahrkönnen und die Ortskenntnis meines tunesischen Freunds Fathi nehmen der extremen Tour auch bei schwierigen Bedingungen – etwa einem Sandsturm – das Risiko. Die 2010 eingeführte Führerplicht sorgt mittlerweile für das Ausbleiben von Unglücken und die am See errichteten Wüsten-Cafés sind ein Stützpunkt. Es ist wohl der am schwierigsten zu erreichende der Sahara.

Diesmal ist es meine siebte Reise zum „verlorenen See“ und sie beginnt anders als die bisherigen am östlichen Rand des Erg – bei der vor uns liegenden Dünenkette. Wir reduzieren den Reifendruck an unseren Motorrädern und den beiden Begleit-4x4 so weit, dass sich der Gummi mit dem Daumen leicht eindrücken lässt. Die Aufstandsfläche auf dem Sand vergrößert sich so, die Traktion verbessert sich enorm. Gebannt beobachten wir, wie Fathi den ersten

Infos

Allgemein: Tunesien besitzt die auf dem kürzesten Weg erreichbaren Sahara-Teile. Nur 500 Straßen-Kilometer südlich der Hauptstadt beginnt die Wüste.
Anreise: Mit eigenem Fahrzeug nur per Fähre einmal wöchentlich von Genua oder Marseille.
Formalitäten: Ein Reisepass genügt für die Einreise. Für den Import des eigenen Fahrzeugs ist eine in Tunesien gültige Versicherung erforderlich. Ist der Besitzer nicht dabei, benötigt man neben dem Fahrzeugschein eine internationale Vollmacht.
Wüstenfahrten: Aus Sicherheitsgründen sind ohne behördliche Genehmigung und einheimische Führer nur die Straßen und einige Pisten am Nord- und Ostrand des Großen Östlichen Erg erlaubt.
Reisezeit: Für Fahrten in die tunesische Sahara, insbesondere ins Sandmeer des Grand Erg Orientale, ist die Zeit von Mitte Oktober bis Mitte Dezember sowie von Anfang Februar bis Anfang Mai empfehlenswert. Während der anderen Zeiten ist es entweder zu heiß oder zu kalt und regnerisch.
Literatur und Landkarten: Informativ und einigermaßen aktuell ist der Reiseführer Tunesien aus dem Verlag ReiseKnowhow. Als Übersichtskarte ist die Michelin Tunesien 1:1.000.000 zu empfehlen. Zum Aufspielen auf geeignete Satelliten-Navigationsgeräte (Garmin 278 oder 60) empfiehlt sich unter folgendem Download-Link die kostenlos erhältliche routingfähige Tunesien-Karte: <http://gps.4x4travel.org>.
Reiseveranstalter: Die Zahl der Veranstalter von Sahara-Reisen ist seit der islamischen Revolution von 2010 wieder übersichtlicher geworden. Der Autor veranstaltet Enduroreisen in Tunesien seit 1990, Infos unter <http://www.wuestenfahrer.com>.

An Quellen und Brunnen trifft man häufig auf sie



Steilhang in Angriff nimmt. Schwarze Dieselqualmwolken steigen auf, während sein Toyota hinauffährt und schließlich über den Dünengrat kippt als würde er abstürzen. Wer es noch nicht gesehen hat, zweifelt, ob das gutgegangen ist, doch da krabbelt das Auto schon am nächsten Steilhang.

Wir starten mit unseren sieben Enduros nun auch. Mit meinem „Wüstenfloh“ waren die ersten Kilometer spielerischer als auf jeder Enduro, mit der ich hier schon unterwegs war. Die anfängliche Sorge, dass ich den kleinen Motor in schwierigen Dünenpassagen immer ausquetschen müsste, war unbegründet. Die KTM Freeride 350 schwebt geradezu über den Sand, folgt jeder noch so kleinen Gewichtsverlagerung. Die Durchzugskraft des Motors und die Traktion sind begeisternd.

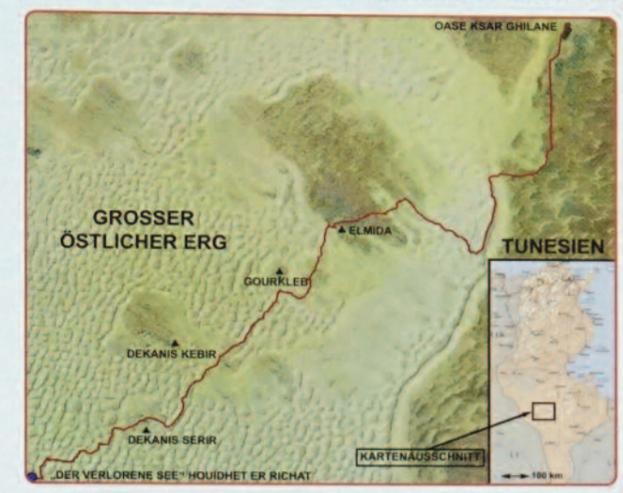
Wir halten Ausschau nach den anderen Motorradfahrern und dem mit Gepäck, Ausrüstung, Wasser, Benzin und Essen beladenen Pickup, pilotiert von Fahrer Ali und Koch Brahim. Wenige Minuten

später kommt er in Fathis Spur über den Dünengrat, die Vorderachse meterhoch in der Luft. Ganz reicht es allerdings nicht. Ali rollt wieder hinunter und die vorhergehende schon be-

Paul haben mit ihren KTM LC4 und Yamaha WR450 leichterem Spiel. Dünen-Neuling Vinzenz fährt mit der BMW 650 GS Sertão zu langsam, so dass die Reifen nicht auf dem Sand

„aufschwimmen“ können. Und „Husky-Markus“ lässt der Husqvarna Terra 650 ebenfalls nicht freien Lauf. Wir helfen den Versandeten. Mit mehr Gas und unserer Spur folgend kommen die drei rasch oben an.

Wir lassen wegen des diesmal besonders weichen Sands – weil es seit Monaten nicht mehr geregnet hat – noch mehr Luft aus den Reifen. In den Dünentälern mit ihrem härteren Untergrund darf daher nur vorsichtig beschleunigt werden, damit sich der Pneu nicht auf der Felge dreht und das Ventil abreißt. Erst mal hinab auf dem für windabgewandte Dünenhänge möglichen 36 Grad Gefälle – das ist steiler als alles, was die meisten bislang gefahren sind.



zwungene Düne so weit wie möglich hinauf – im Rückwärtsgang! Diesmal genügt der Schwung.

Die drei Dünenerfahrenen der sechs noch fehlenden Enduristen kommen einige hundert Meter entfernt über den Grat, sie haben sich einen eigenen Weg gesucht: Markus und

Fathi ist Guide, Fahrer und Koch in einer Person





Moderne 48 PS und eine klassische „KS“ – Kamelstärke

Aber die Abfahrt gelingt ohne Abwurf.

Jenseits eines breiten von kleinen Sandhaufen, Büschen und Bäumen bestandenen Tals wartet die nächste Dünenkette. Wir folgen ihr in Richtung Süden, wo unser Guide eine akzeptable Passage kennt. Die nehmen wir heute allerdings nicht mehr in Angriff.

Und als alle Motoren schweigen, gibt es erst mal einen kalten Schluck aus der elektrischen Kühlbox des Begleitautos. Jede Anstrengung ist vergessen, alle beherrscht nur noch dieses Glücksgefühl, das einen in traumhaft schöner und unberührter Wüstenlandschaft erfüllt – zumindest wenn man sich nicht darin plagen muss.

Während die Sonne hinter der bezwungenen Wand aus Sand versinkt und das Tal in geradezu unwirklichen Farben leuchtet, wechsele ich mit tatkräftiger Unterstützung den Schlauch des platten Husky-Reifens. Fathi, Ali und Brahim backen Brot im Feuer und grillen Lamm- und Putenfleisch. Wir können uns nicht entscheiden, was sie besser machen – fahren oder kochen.

Passend zu den für Ende Oktober ungewöhnlich hohen Tagestemperaturen – 36 Grad zeigte das Thermometer heute – bleibt es auch lange nach Sonnenuntergang warm. Dass aber die Nacht nicht unter 20 Grad fällt, ist untypisch. Denn Sand kühlt wegen der großen Gesamtoberfläche seiner Körner rasch ab. Anscheinend will der Sommer dieses Jahr einfach nicht gehen.

Das bekommen wir am zweiten Tag unserer Sandtour zu spüren: Schon beim Frühstück suchen wir den Schatten. Als wir gegen neun Uhr abfahren, ist es so heiß wie gestern um die Mittagszeit.

Nach zwei, drei Auffahrten steckt unser Begleitfahrzeug fest. Ein Sandsturm hat diese Passage wohl so schwierig gemacht, dass der oberste Meter Sand frisch angeweht ist und viel weicher und tiefer als gestern. Zu allem ist es auch mittlerweile so heiß, dass jedes Anschieben oder Aufheben zur Schwerstarbeit wird – ein Teufelskreis, denn mit der Ermüdung verschlechtert sich das Fahrkönnen. Selbst Jürgen, Top-Fahrer und un-

ser „Herkules“, kommt aus einem Kessel nicht mehr heraus, kann die HP2 nach mehrmaligem Hinlegen und Wiederaufstellen vor Erschöpfung kaum noch halten. Unter zehn Meter hohen Sandfontänen ist das Wüstenschiff gerade so auf die Düne zu bekommen.

Die Trinkrucksäcke sind leer – drei Liter in nicht mal einer Stunde! Unter diesen Bedingungen weiterzufahren hat keinen Sinn. Besser campen wir noch einmal im Tal von gestern, als uns hier aufzuarbeiten, brechen morgen gleich nach Son-

nenaufgang auf und überqueren diese Dünenkette solange es noch kühl, der Sand ein wenig feucht vom Morgentau ist.

Als wir endlich alle in Shorts und Schlappen im Schatten sitzend leckeres Grillfleisch, kühles Bier und Mineralgetränk genießen, sieht die Welt schon wieder besser aus. Aber bei dieser Hitze können wir nicht riskieren, bis zum See zu fahren. Da kommt die Wetter-App meines iPhones zur rechten Zeit: Ab morgen soll es deutlich kühler werden.

Wüstenkenner unter sich – algerischer Nomade und tunesischer Guide



Drei hoch aktuelle Enduros waren mit von der Dünen-Partie – wie sie sich geschlagen haben

BMW 650 GS Sertão



Das Fahrwerk kann begeistern. Der Geradeauslauf in tiefen Sandspurrinnen ist einwandfrei, die Wendigkeit des relativ schweren Einzylinders erstaunlich. Das Gewicht registriert man dank schwerpunktünstiger Bauweise nur beim Rangieren – oder Aufheben. Die fein ansprechende Federung steckt mit ihren 210 Millimetern Hub auch kleinere Sprünge weg und die sind mit dem ausbalanciert fliegenden Motorrad risikolos machbar.

Das Triebwerk zieht aus niedrigsten Drehzahlen satt durch, hat gefühlt mehr als nur 48 PS. Der Verbrauch ist selbst im extremen Düneneinsatz mit kaum über sechs Litern auf 100 Kilometer sensationell niedrig. Dank perfekter Ansaugung ist Luftfilterwechsel für die Sertão ein seltenes Thema – zum Glück, denn der ist zeitaufwendig. Fazit: Wer offroad-fahrtechnisch einigermaßen fit ist, braucht sich vor dem Gewicht der Sertão nicht zu fürchten, hat ein perfekt funktionierendes und extrem robustes Reise-Motorrad – auch für härtere Einsätze.

Husqvarna Terra 650

Die Terra kommt zwar aus dem Haus der legendären Sportenduros, ist aber eine typische Reiseenduro neuester Generation: Leistungsstark, zuverlässig und schwer. Ähnlich der Sertão überzeugten Ergonomie, Ökonomie, Robustheit und Fahrverhalten. Nur elf Kilogramm leichter ist sie als die Sertão, fühlt sich aber viel leichter an.



Da spielt die zierliche Optik eine kleinere Rolle als der deutlich kräftigere Motor. Grundsätzlich ist er baugleich mit dem der Sertão, für die Ehre, den Namenszug Husqvarna zu tragen, allerdings mit satten zehn Mehr-PS aufgepeppt. Die kosten jedoch den kräftigen Durchzug der Sertão von unten. Fazit: Mit den legendären Sportenduros hat die unter der Ägide von BMW produzierte und verkaufte Husky außer fetziger Optik nichts gemein. Sie ist eine Alternative für alle, denen eine Sertão zu brav und zu schwach ist.

KTM Freeride 350



Die „Trialduro“ von KTM überraschte in den Dünen: Trotz ihrer relativ wenigen PS war sie auch im weichen Sand so traktionsstark wie im echten Gelände. Dies, ihr Gewicht von nur wenig über 100 Kilogramm, ihr spurstabiles und zugleich wendiges Fahrverhalten und ihre sensibel ansprechende schluckfreudige Federung ermöglichen in den Dünen selbst bei radikaler Wegwahl spielerisches Vorankommen.

Der Luftfilter ist in Sekunden austauschbar, was aber erst nach mehreren Dünentagen nötig war. Eine weitere Lenkererhöhung ist für größere Leute sinnvoll, der Ersatz der schmalen Trial-Reifen durch Enduro-Pneus selbstverständlich. Das Aufspielen des so genannten offenen Mappings – 28 statt 24 PS – auf die Zündelektronik, die Montage von Serienschalldämpfern ohne Kat und Siebe ist unter Freeridern ein offenes Geheimnis und sorgte auch in der Wüste für Verbesserung: Weit seltener Lüfterlauf, deutlich kräftigere Leistungsabgabe. Der Spritverbrauch lag bei fünf, im Extremfall bei sieben Litern auf 100 Kilometer, was auf unserer Dünen-Tour trotz des kleinen Tanks für eine Tages-Etappe reichte. Fazit: Die Freeride ist auch im extremen Sandeinsatz das ultimative Spaß-Mobil.

Schon nachts spüren wir das und schließen die Schlafsäcke, die uns gestern nur als Decke dienten. Und morgens um acht fahren wir bei gerade mal 20 Grad los.

Richtung Süden. Der Anstieg in die nächste, höhere und steilere Dünenkette zeigt, dass der Sand hier wieder normale Festigkeit besitzt. Den Flugsand hatte der Sturm vor allem wohl im flachen Teil der Dünen angeweht.

Wir kommen gut voran und überqueren auf 15 Kilometern Länge unzählige Dünen. Nur einmal gräbt sich der Pickup nach einem Grat ein, wir Motorradfahrer kommen ohne Probleme durch. Auch die Neulinge haben den Bogen nun raus.

An den Bergen von Elmida läuft die Dünenkette aus und wir können bis zum gleichnamigen Brunnen über flachen Sand und Schotter düsen – eine wahre Erholung, wenn nicht wieder ein Plattfuß Arbeit bringen würde. Da war der Luftdruck wohl zu niedrig gewesen. Aber die Reparatur ist in rekordverdächtiger Zeit erledigt.

Schon mittags erreichen wir unser heutiges Ziel, den Brunnen von Elmida, duschen und campieren oberhalb des Einstiegs in den anspruchsvolleren Teil der Strecke zum See. Letz-

teres sehe ich zumindest so, wenn man auf der relativ einfachen Route von Norden kommt. Mohamed, einer der beiden Betreiber des unweit vom Brunnen errichteten Wüsten-Cafés, macht uns verständlich, dass die Strecke zum See gerade besonders schwierig sei – infolge des Sandsturms, der vor drei Tagen hier tobte. Bestimmte Passagen auf den berühmtesten letzten zehn Kilometern vor dem See sollen extrem schwer geworden sein.

Die Begleitautos werden erleichtert und wir nehmen nur das an Wasser, Sprit und Essen mit, was wir für die nächsten drei Tage brauchen. Und angesichts der zu erwartenden Bedingungen setzen sich einige unserer Endurofahrer lieber in die Vierrädrigen.

Morgens um neun zeigt das Thermometer schon wieder 25 Grad – wir sind hier weit weg von der Oase Ksar Ghilane und ihrer Wetterstation. Zügig überqueren wir die drei Kilometer breite Dünenkette von Elmida und so geht es auch weiter. Erstens, weil das Fahren heute richtig „flutscht“, zweitens weil es ohne Fahrtwind unangenehm heiß ist.

40 Kilometer südwestlich haben wir die Dünen um die Tafelberge von Gourkleb, um die Felshügel des Dekanis Kebir und



Skorpione stechen nur, wenn man sie berührt oder mit den Klamotten „anzieht“

des Dekanis Serir überwinden – die beiden Autos ohne auch nur einmal hängen zu bleiben, wir vier Endurofahrer in kühlem Tempo und mit unzähligen Dünenhüpfen.

Spätestens ab dem Dekanis Serir sind unsere drei Passagiere endgültig froh, im Auto mitzufahren. Denn dort, rund zehn Kilometer vor dem See, kommt die erste von etwa einem Dutzend Hammer-Passagen.

Drei Kilometer Luftlinie vor dem See steht die Sonne tief, wird die Sicht schlecht. Damit wir mit unseren Enduro-Funzeln – dem schwachen Scheinwerferlicht der Sportenduros – nicht in die Dunkelheit geraten, kürze ich in einen Dünenkessel mit vielen Spuren ab. Alle führen sie wieder heraus, denn die am Ende wartende Dünenwand ist für kein Fahrzeug bezwingbar. Drei Viertel der

vielleicht 200 Meter hohen Sandwand kommen wir hoch, dann wird der letzte Rest Traktion Opfer des Fließsands. Die Rückkehr zum richtigen Weg kostet die verbliebenen Minuten Tageslicht.

Ab einem halben Kilometer vor dem See geht es nur noch im Schrittempo auf die dortigen Laternen zu.

Dann heißt es am Rand des Natur-Pools Klamotten vom Leib reißen und hinein in das sprudelnde Quellwasser! Vier Autoscheinwerfer kommen auch gerade über die letzte Düne – und bringen kühles Bier. Der Abend wird lang: Baden, Couscous, Wasserpfeife, Sternenhimmel. Morgen werden wir diesen magischen Ort einen Pausentag lang genießen – ehe die Sandmeer-Kreuzfahrt weiter geht.

Thomas Trossmann

Erfrischendes Bad nach einem Schweiß treibenden Wüstentag

