

Ostsahara '92

UNIROYAL-Reifen im Härtetest

Munich Desert Fox Safari Team - hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich kein professioneller Reiseveranstalter, sondern zwei Münchner Kfz.-Ingenieure, die mit Freunden ihren Urlaub seit achtzehn Jahren bei Abenteuer-Expeditionen auf dem Schwarzen Kontinent verbringen.

Begonnen hatte alles 1975 mit zwei BORGWARD B 2000 Geländewagen (wer kennt die noch?). Bereits diese erste Reise brachte zwei Saharadurchquerungen (hin- und zurück), wobei die damalige Hin-Route weitgehend der Anfangsstrecke der letztjährigen Rallye Paris-Kapstadt entsprach. Mit zwei UNIMOG 404 S folgte 1977 München - Nairobi in exakt 4 Wochen Fahrzeit. Die damals in Nairobi geknüpften Verbindungen bezüglich Fahrzeugverkauf führten zu einem Dutzend Expeditionen mit Endpunkt Ostafrika, wobei der Schwerpunkt nicht auf schnellster und billigster Erreichung des Zieles, sondern auf Erkundung unbekannter Sahararouten und Urwaldgebiete lag.

So glauben die Wüstenfuchse die ersten gewesen zu sein, die den sagenhaften Karawanentail "Darb el Arbain" (von Assyut in Ägypten nach El Fasher/Sudan) mit Motorfahrzeugen abgefahren haben. Von dieser Fahrt stammt die Erkenntnis, daß ein Kamel doch um einiges geländetauglicher sein muß als ein Allrad-Lkw. Schneller waren die Brummis dann dennoch. Man benötigte 11 Tage für die Strecke, die die Karawanen in 40 zurückgelegt haben sollen.

Die politische Entwicklung (Bürgerkriege in Äthiopien, Südsudan, Tschad, usw.) machten die Landrouten nach Ostafrika unmöglich, worauf wieder auf die reinen Wüstenexpeditionen - die auch mehr der Neigung der Initiatoren entsprachen - zurückgewechselt wurde. Von der letzten Fahrt - Okt./Nov. '92 - erzählt nachfolgender Bericht.

Schmalspurjohnnys nicht gefragt

Die Wahl von Reifenart und Größe ist für ein Wüstenfahrzeug - egal, ob Lkw, Pkw oder Motorrad - von elementarer Bedeutung. Wer jemals versucht hat, auf einem Rennrad mit seinen fingerdünnen Hochdruckreifen einen tief gekiesten Gartenweg zu befahren, der weiß, wovon die Rede ist. Mag der Breitreifen auf Teerstraßen Mode sein, im Sand ist er ein Muß.

Die Fahrzeugfrage war schnell gelöst. Nach positiven Erfahrungen mit rund einem Dutzend Allrad-Lkw der Baureihen 710 und 911 aus dem Hause Daimler erwarben wir 2 Ex-Feuerwehrautos des Typs LA 1113. Die Autos hatten vorne eine Doppelkabine und hinten einen leichten Geräteaufbau - ideal für Expeditionen.

Nur die Reifen, Größe 8.25 - 20, hinten als Zwilling, waren nicht das Gelbe vom Ei. Schmalspurjohnnys sagt man dazu in Wüstenfahrerkreisen. Eine breitere Spezialfelge 11 - 20 SDC lieferte LEMMERZ, der dazu passende Reifen 12,5 R 20 (MPT T9) fand sich im Hause UNIROYAL.

Das war aber noch die leichteste Übung. Die Autos waren ja Spritzenwagen gewesen. Pumpen und Wassertanks füllten den Innenraum - das mußte alles ausgebaut werden. Ein Jahr dauerte die Vorbereitung. Rund 3000 Arbeitsstunden mußten investiert werden, bis endlich am 4. Okt. '92 in Alexandria zwei Expeditions-Lkw und 3 BMW-Motorräder vom Schiff an Land rollten.

Katastrophenauftakt

Es war schon dunkel, als wir als letzte den Zoll am Hafem verließen. Ich selbst fuhr eines der Motorräder, da der vorgesehene Fahrer erst in Cairo zu uns stoßen sollte.

In der Hektik des Aufbruches vergaß ich zwei Vorsätze: Nämlich in Afrika nie nachts und auf dem Motorrad nie ohne Schutzkleidung zu fahren. In stockfinsterner Nacht bei Tempo 90 gerieten wir auf eine riesige Ölfläche. Der hinter mit fahrende Freund erzählte später, er habe mich funkensprühend über die Fahrbahn rutschen sehen, bis auch er zu Boden gegangen sei. Nur Fahrer drei, ganz rechts fahrend, blieb im Sattel. Wir hatten Glück im Unglück. Bei mir waren etliche Quadratzentimeter "Tapete" ab.

Beim zweiten Motorrad war ein Ventildeckel geplatzt, der Ventiltrieb zwar intakt, aber voller Wüstensand. So konnten wir nicht weiterfahren. Die Rettung war eine 10 m lange Reepschnur, 6 mm dick, die ich als ehemaliger Kletterer immer im Tankrucksack mitführe. Mit ihrer Hilfe wurde die defekte Maschine noch die restlichen 180 km nach Cairo - zum Hotel - geschleppt. Die Reparatur war anderntags beim BMW Importeur - auch unser Depot für die Ausrüstung der Gruppe II - kein Problem.

Kanonenhitze

Unsere Pechsträhne war aber noch nicht zu Ende. Als Markus, unser 2. Trucker (im Zivilberuf ist er Fahrlehrer), anderntags aus dem Hotel trat, verknackste er sich den Knöchel. Jetzt mußte der Chef selbst fahren.

Daß wir zwei Pässe im Hotel vergessen hatten, das merkten wir erst am Abend, als wir 300 km westlich, kurz vor der Oase Bahariya unser Lager aufschlugen. Die Hitze von 45° traf uns wie ein Keulenschlag. Der Navigator lädiert, ein Trucker außer Gefecht und Wolfgang, unser Youngster, hing schlaff in den Seilen. Da traf e. unsere Senioren - beide um die 60 - aus Cairo die vergessenen Pässe zu holen.

...

Auf nach Siwa

Siwa, eine uralte Oase an der libyischen Grenze gelegen, war bis voriges Jahr noch militärisches Sperrgebiet gewesen. Jetzt kann man mit spezieller Genehmigung sowohl von Norden wie auch von Bahariya her (das sind 420 km - wir trafen außer Militärposten keinen Menschen, kein Fahrzeug) in die am Südrand der Quatarasenke gelegene Ortschaft gelangen. Von dem antiken Jupiter-Amon-Tempel, dessen Orakel einst auch Alexander den Großen angelockt hatte, sind nur noch Ruinen zu sehen. Desweiteren zeigt man die Quelle der Kleopatra, eine große steingefasste Quelle, in der man baden kann. Sehenswert ist die Altstadt (SHALI.), ein Burghügel bestehend aus wabenartig übereinander geschachtelten Häusern, von denen einige noch bewohnt sind.

Man sieht keine Frauen

Die Ureinwohner sprechen Siwi - eine Sprache, die mit dem Arabischen nicht verwandt ist. Sobald verheiratet, entziehen sich die Frauen weitgehend der Öffentlichkeit. Sogar das Einkaufen wird dann zur Männerangelegenheit - im Gegensatz zu ägyptischen Gewohnheiten. Das Hotel kostete DM 4,-- pro Person.

Weißer Wüste

Zwei Tage später lagerten wir in der Weißen Wüste. Der Name kommt von weißen Gipsfelsen, die der Wind zu Klippen und pilzförmigen Gebilden geformt hat. Der nächste Tag findet uns in Farafra. Attraktion des Oasenortes ist eine neuerbaute Tankstelle, sowie außerhalb gelegen ein Pumpenrohr, aus dem in mächtigem Strahl 40° heißes Wasser hervorschießt. Wir ergänzen unsere Wasservorräte und nutzen die Gelegenheit zur ausgiebigen Wäsche.

Reifenpanne und Rallye

In Farafra entdecken wir den ersten und einzigen Reifendefekt der Reise. Ein bleistift dickes Felsenstück hatte radial die Lauffläche durchdrungen und sogar den Stahlgürtel zerstört. Der Schaden wurde repariert - der Reifen hielt weiterhin.

In Farafra erwarten wir die Rallye des Pharaons, die -- vor 3 Tagen in Cairo gestartet -- hier für 2 Tage Quartier machen soll.

Als erstes kommen zwei schwere Trucks, laden ab und errichten ein riesiges, mit Teppichen ausgechlagenes Beduinenzelt -- Verpflegungsstation für die Rallyeteilnehmer.

Anschließend trudeln nach und nach Servicefahrzeuge ein, die bei dieser Veranstaltung nicht auf der Sonderprüfungsstrecke mitfahren müssen, sondern -- soweit vorhanden -- abkürzende Teerstraßen oder Pisten benutzen.

Als Attraktion schweben wie Hummeln vier die Rallye begleitende Ultralights ein und landen auf 30 Meter mitten im Fahrerlager.

Als erste kommen rot lackierte GILERA -Werksmaschine, darunter mit Start-Nr. 3 der spätere Sieger Franco Picco. Es folgen ganz in weiß die Werks-CAGIVAs unter Danny Laporte u. Alessandro de Petri. Letztgenannter wird vier Tage später -- scheinbar uneinholbar in Führung -- wegen eines zusammengebrochenen Vorderrades gestürzt -- mit lebensgefährlichen Verletzungen ausscheiden.

Gleich nach den schnellen Motorrädern kommt das erste Auto.

Es ist der spätere Sieger Jo Schlessler mit seinem Eigenbau.

Bemerkenswert an dem riesigen Buggy: Es hat nur Hinterradantrieb.

Kurz darauf können wir auch die Paris-Kapstadt-Siegerin Jutta Kleinschmidt begrüßen. Diesmal fährt sie nicht BMW, sondern eine leichtere KTM.

Wir wollten auch noch die in Wertung mitfahrenden Lkw abwarten, aber nachdem bis 15 Uhr noch keiner angekommen ist, fahren wir los.

KARAFICH - die Schwarze Wüste

Bereits in Farafra hatten wir Luft abgelassen, den üblichen Teerstraßenluftdruck von 4 bar auf 2 bar reduziert -- einzige Möglichkeit um in Verbindung mit Allrad und Vollgas über Weichsandabschnitte hinweg zu kommen.

Nach 30 km Fahrt nach Ost wird auf Kurs 160° gewechselt. Beim Kartenstudium zuhause hatte ich mir diese Route ausgetüftelt. Ein Ozean aus Sand tut sich auf -- riesige Meereswogen erstarrt zu Sand. Es gibt keine Spuren. Wo läuft der alte Cameltrack? Nur Allah weiß es!

Nach etwa 20 km entdecken wir vereinzelte Eisenstangen und wissen uns auf dem richtigen Weg, die Schwierigkeiten sind aber noch nicht zuende.

Wie Korridore ziehen mit schwarzen Steinchen bedeckte Dünen-täler nach Süden, eingerahmt von gelblichbraunen Sandbergen. Der Untergrund wechselt. Die zeitraubende Übung: Eingebrochen-Schaufeln-Sandbleche unterlegen muß häufig wiederholt werden. Es ist immer noch heiß. 38⁰ zeigt das Thermometer. An diesem Tag schaffen wir nur 180 km.

Felsinferno

Zwei große Steinmänner zeigen das Ende der Dünen an. Ein markierter Track beginnt. Gäbe es ihn nicht, dann würde man sich hoffnungslos verirren.

Die Fahrzeuge holpern über Felsriegel und Steinplatten, es gleicht einer Achterbahn über Gestein verschiedenster Art. Sand ist allgegenwärtig, hat ganze Abschnitte samt Markierung zugeweht. 50 km dauert die Quälerei, dann passieren wir eine schmale Felsscharte, den Karafich-Paß. Jetzt haben wir den Rand des riesigen Plateaus erreicht.

Ein grandioses Panorama tut sich auf. Von gezackten, felsigen Plateaurändern fließen gewaltige Sandkaskaden in die Tiefe. Da müssen wir hinunter, tief unten können wir die ersten Palmenhaine von El Qusr erkennen.

Die Motorradfahrer werden zur Erkundung vorausgeschickt und lotsen die Brummis über steile, aber feste Sandreißen nach unten.

Verborgenes Kleinod

Oase Selima

2 Tage später-wir haben rund 850 km zurückgelegt- genießen wir einen Ruhetag in der schon im Sudan gelegenen Bilderbuchoase. Schattenspendende Dattelpalmen, klares Wasser aus einer Erdspalte - hier kann man es aushalten.

Ursprünglich hatten wir von MUT aus weiter nach Süden Richtung Abu Simbel fahren wollen. Die Militärbehörde empfahl uns aber von EL KHARGA mit dem Rallyetross über die sonst gesperrten Militärrouen zu reisen.

Von dieser Strecke hatten wir uns für zwei Tage abgekoppelt, um die heimliche Geliebte zu besuchen.

Nach Selima führen keine Straßen oder Pisten, aber da ich als Navigator die versteckt liegende Oase schon neunmal gefunden hatte, ergab sich auch diesmal kein Problem.

Selima war einst wichtige Station auf dem Karawanenweg DARB EL ARBAIN (Straße der vierzig Tage). Heute ist sie unbewohnt, nur Beduinen kommen ab u. zu.

Off road vom Feinsten

Die Rückfahrt bot zum Abschluß nochmals Wüste extrem. Erst das topfebene Selima Sand Sheet, wo man für 70 km glaubt über einen samteneⁿ Teppich zu gleiten. Dann 80 km versandete Teerstraße bis Bir Kiseiba und schließlich als Finale 200 km auf den Rallyespuren (die wir bald verloren) durch Dünengebiete und Weichsandfelder sodaß es nie langweilig wurde.

Ab Abu Simbel gab es wieder Teerstraße die uns nach Aswan und weiter an die Küste des Roten Meeres führte.

Abschluß Rotes Meer

Baden in kristallklarem Wasser, schnorcheln in einer farbenprächtigen Unterwasserwelt, das ist der Zeitvertreib für die restlichen 4 Tage bis Port Safaga. Dort erwartet uns Gruppe 2, insgesamt 10 Mann (wir waren 6 Mann u. 2 Damen), um die Reise zu wiederholen.

Anfang Dezember trafen die Fahrzeuge wieder in München ein. Rund 10 000 km und 40 Wüstencamps hat DESERT FOX geboten. Die UNIROYALS halten noch für eine weitere Reise.

Rüdiger Gutsche