

Glutofen Sahara

Grand Erg Oriental im Okt. 2001

Kasten im Landrover...

... braucht man den ? Nun, im Inneren eines Wüstenautos müssen rund 350 kg Ladung so fixiert werden, dass bei steilen Dünenabfahrten die Massen dem Fahrer nicht ins Kreuz donnern.

Der Landrover Discovery Td5 sieht innen so ähnlich aus wie viele Pkw mit Heckklappe. Die hinteren Sitze wurden ausgebaut. Für den Innenraum wurde ein dreigeteilter Kasten 1,40x1,0 m angefertigt der, wie auf dem Foto zu sehen, 5 Kanister (100 l Diesel), 4 Plastikkanister (100 l Wasser) sowie 3 Alukisten aufnehmen kann.

Am Boden fixiert wurde der Kasten vorn mit 4 Schrauben M 10 (von hinterer Sitzbefestigung) und hinten mit Zurr Gurten an 4 Zurrösen, die am Discovery serienmäßig vorhanden sind.

Vorab kann verraten werden, dass die Anordnung die Reise ohne Fehl überstanden hat.

Ein Wort noch zum Kasten. Der ist nicht aus Brettern zusammen genagelt – das hält nie. Die Bodenplatten bestehen aus Aluriffelblech der Stärke 2,5/4 mm seitlich 12 cm hochkantet und an den Ecken verschweißt.

So etwas kann man nicht zuhause über den Schraubstock dengeln, das muß eine Metallbaufirma machen. Alles weitere war dann Heimarbeit.

Der Alurahmen wurde mit 15 mm dicken Sperrholz beplankt.

Dabei wurden rund 120 Schloßschrauben M 6 verbaut für die teilweise mühsam Vierkantlöcher ins Alu gefeilt werden mussten. Warum der Aufwand ?

Das Riffelblech (Al Mg3) ist unglaublich zäh und bricht bei Überlastung nicht aus. Desweiteren laufen bisweilen Flüssigkeiten aus – Holz erleidet dabei meist bleibende Schäden.

Gewicht, Gewicht ...

Der Kasten der rundum noch mit Ösen für Gurte versehen ist, bringt 40 kg auf die Waage. Das freut den Konstrukteur, denn die ausgebauten Rücksitze wogen 60 kg.

So waren schon mal 20 kg gespart, die aber an anderer Stelle wieder reingebuttert wurden.

Um meine Alufelgen vor den scharfkantigen Steinen des Hoggar-Gebirges zu schützen (soweit sollten wir nicht kommen) hatte ich eigens Stahlräder beschafft, die aber mit satten 6 kg mehr pro Rad zu Buche schlugen.

Alle Ausrüstungsteile wurden gewichtsmäßig aufgelistet.

2 Sandleitern 13 kg

Fiskarsschaufel 0,5 kg

Dachträger 15 kg

Aluklappstuhl 2,8 kg

Markill-Kocher mit Box u. 4 Kartuschen 7,5 kg

ERG ORIENTAL im Oktober 2001

Kanonenhitze, 38-42 Gr.Celsius
und ein schier endloser (350 km)
Ozean aus Kleindünen, für die wir
volle 5 Tage benötigen.
Nach erfolgreicher Durchquerung
brechen wir ab und flüchten an die Küste
auf Djerba.



300 kg in Wagenmitte ...



...oder als Dachlast

Dennoch hatte ich ein flaeses Gefühl im Magen, als ich das beladene Auto eine Woche vor Abreise auf die Waage stellte.

Mit großer Erleichterung stellte ich fest, dass das Startgewicht des Wagens inklusive 195 l Diesel und 100 l Wasser 35 kg unter dem zul. Gesamtgewicht von 2880 kg lag.

Wir beschlossen deshalb anstelle des komfortablen Dachzeltes (70 kg) lieber das leichtere Kuppelzelt (10 kg) mitzunehmen.

Im Nachhinein gesehen wohl eine übertriebene Vorsichtsmaßnahme, denn Dachlasten bis 300 kg waren keine Seltenheit bei den am Schiff in Genua wartenden Geländewagen.

„Some want it heavy“ kann der Chronist da nur sagen.

Der Oktober 2001 ...

... war einer der wärmsten in Europa. Jedoch nicht nur hier, sondern auch im angrenzenden Nordafrika. Das merkten wir aber erst, als wir mittendrin im Schlamassel steckten. Aber alles der Reihe nach.

Wir, das waren meine Wenigkeit samt Ehefrau im Discovery Td5 und Adi P. mit Toyota Landcruiser HJ 10 – ein Rumpfteam.

Die restlichen Teamaspiranten hatten sich aus Bammel vor den Folgen des 11.Sept. auf französisch empfohlen.

Gravierende Auswirkungen scheint die Angstpsychose nicht gehabt zu haben, denn wir zählten rund 40 Motorräder u. ca 60 Geländewagen vor dem Schiff in Genua.

Stress am Zoll

Etwa die gleiche Anzahl von Geländegängigen entquollen nochmals dem Schwesternschiff Libertée, das gleichzeitig mit uns in Tunis anlegte.

Uns hätte das zum Denken anregen müssen. Das Aha-Erlebnis stellte sich erst ein, als wir zwei Tage später samt ein paar Dutzend Gleichgesinnten bei 38°C im Schatten an der algerischen Grenzstation TALEB LARBI um Einreise heischten. Chaos und Hitze waren unbeschreiblich.

Der unerwartete Andrang führte auch dazu, dass der Bank das Geld ausging. Man wechselte nur 50 DM für die Einreisegebühren. 5 ½ Stunden hat die Prozedur gedauert. Wir hetzen weiter Richtung DEBILA zur nächsten Bank. Dann Volltanken und 12 km zurück zur Abzweigung.

Einstieg in den GRAND ERG ORIENTAL

Erst ein Stück Teerstrasse, dann das Dorf SAHAN BERRY.

Die Strasse verliert sich im Sand. Wir lassen Luft ab. Vorn 1,2 , hinten 1,5 bar. 18 Uhr, wir machen Camp. Sonnenuntergang.

Am nächsten Morgen erwache ich mit Halsweh, Husten, Heiserkeit.

Das war wohl die Klimaanlage, die ich am Vortag auf Hochtouren hatte laufen lassen. Fortan blieb sie abgeschaltet .

Viele Sandmeere der Sahara habe ich gesehen, der ERG ORIENTAL übertrifft

sie alle. Nicht an Großartigkeit sondern an Mühseligkeit.

Ein gigantischer Ozean von Kleindünen mit teilweise starkem Bewuchs und etlichen Brunnen, der arabischen Beduinen eine Art Nomaden-Dorado bietet. Einmal sah ich auf einer Düne einen Reiter, der ließ seinen weißen Araberhengst eine Levade machen, als wir vorbei fuhren.

Was der uns wohl damit sagen wollte ?

Schinderei im Sand

Kurz nach der Begegnung liefen wir auf einen Münchner Reiseveranstalter auf der mit 6 Fahrzeugen die Route blockierte. Die überholen wir rechts sagte Adi, als dort Spuren auszumachen waren.

Das Überholen sollte 3 Tage dauern !

Wir hatten die Wegpunkte immer linker Hand in 4, 12, 14 km Entfernung, konnten aber nie hingelangen. Wenn sich der Abstand zum angefahrenen Wpt vergrößerte, dann wurde der nächste angepeilt. Für 140 km sollte das so weiter gehen. Kleinklein war angesagt.

Zermürbende Hitze

Letztlich waren es die Temperaturen von 42 °C, in Verbindung mit häufiger Sandschaufelei, die uns zurück warfen. Mittags mussten wir unsere Aktivitäten einstellen und verbrachten den Rest des Tages wassertrinkend im Schatten, den es nicht gab.

Erschwerend auch, dass am Nachmittag stets starker Wind aufkam, der den Sand in Schwaden über die Dünen peitschte.

Kein Wunder, dass wir am 2.Tag nur 15 km Wegstrecke schafften.

Nach GPS-Daten waren es in Luftlinie nur lumpige 8 km.

Der große Einbruch kam am Tag darauf.

Adi hatte den ganzen Tag Dünenübergänge zu Fuß erkundet und dabei offenbar zu wenig getrunken. Am Abend dann der Zusammenbruch mit Dehydrier-symptomen. Bei Wüstenrallyes hatte es deshalb Todesfälle gegeben.

Soweit kam es bei uns nicht.

Wir finden den Waypoint

Adi erholte sich rasch und wir fuhren mit dem Morgengrauen los.

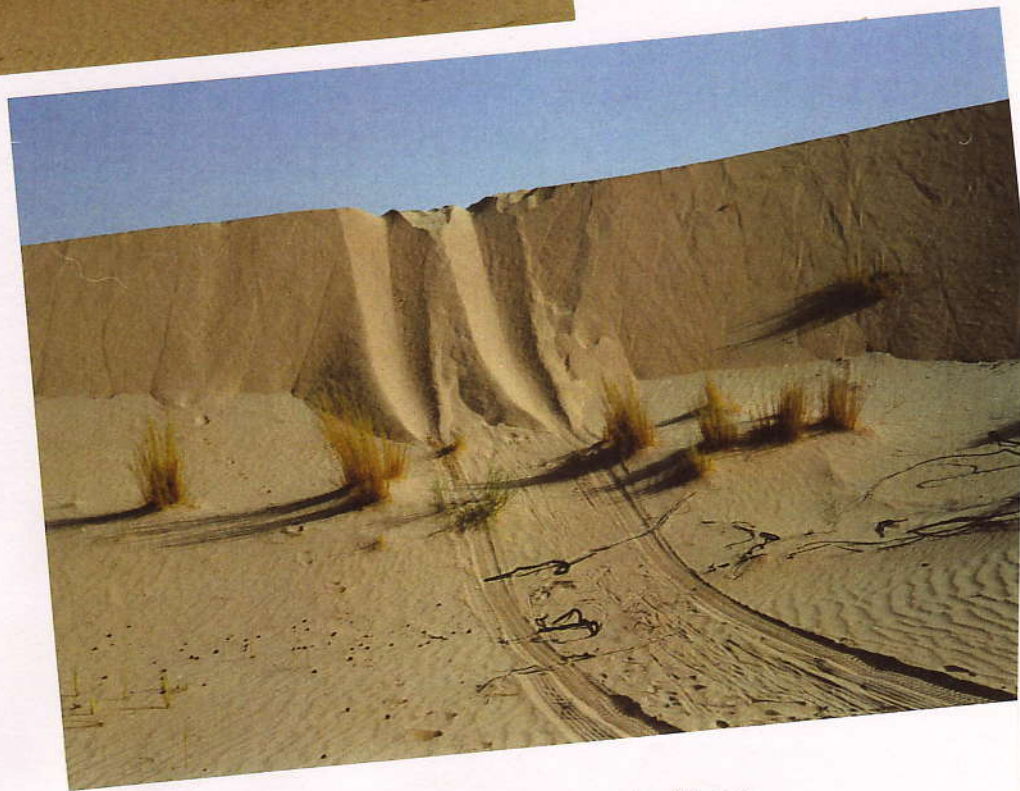
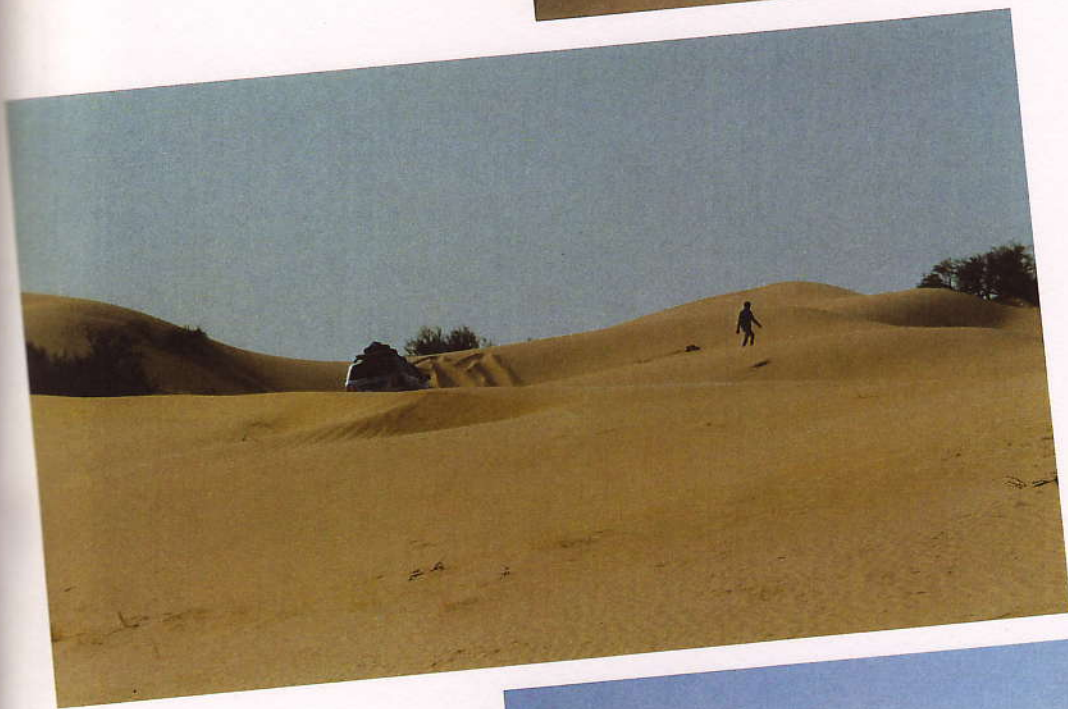
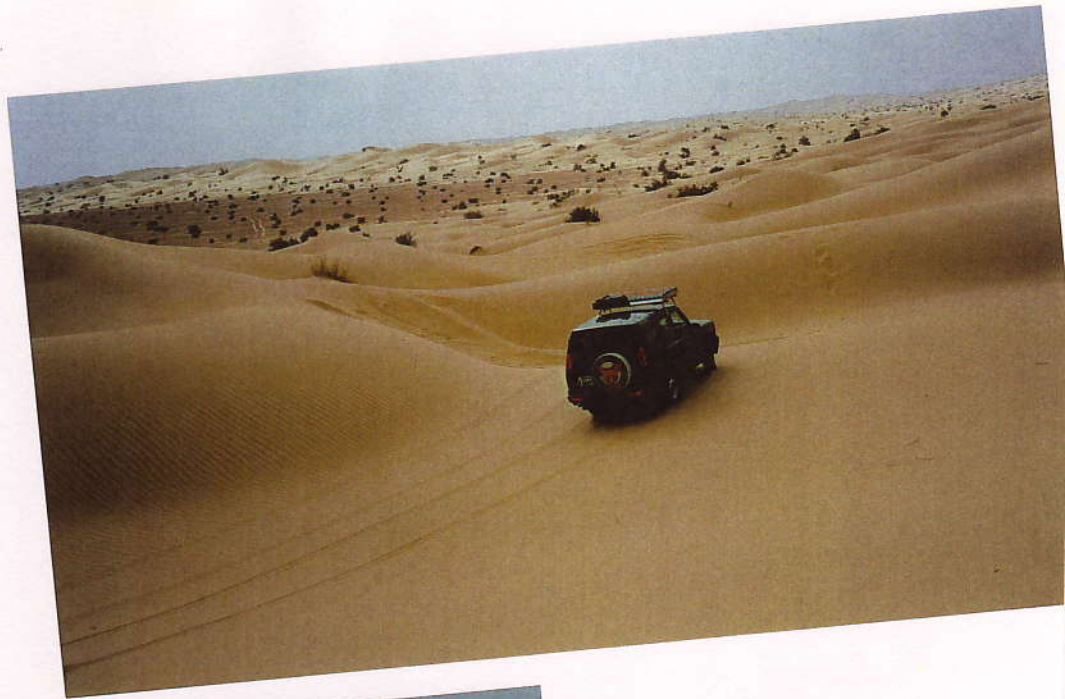
Nach einer Stunde passieren wir den angepeilten Wpt, eine Metallstange und kurz darauf einen Brunnen der kühles und klares Wasser liefert.

Das Terrain wird jetzt flüssiger zu Fahren sodaß ich erstmals die Gelände-untersetzung heraus nehmen kann.

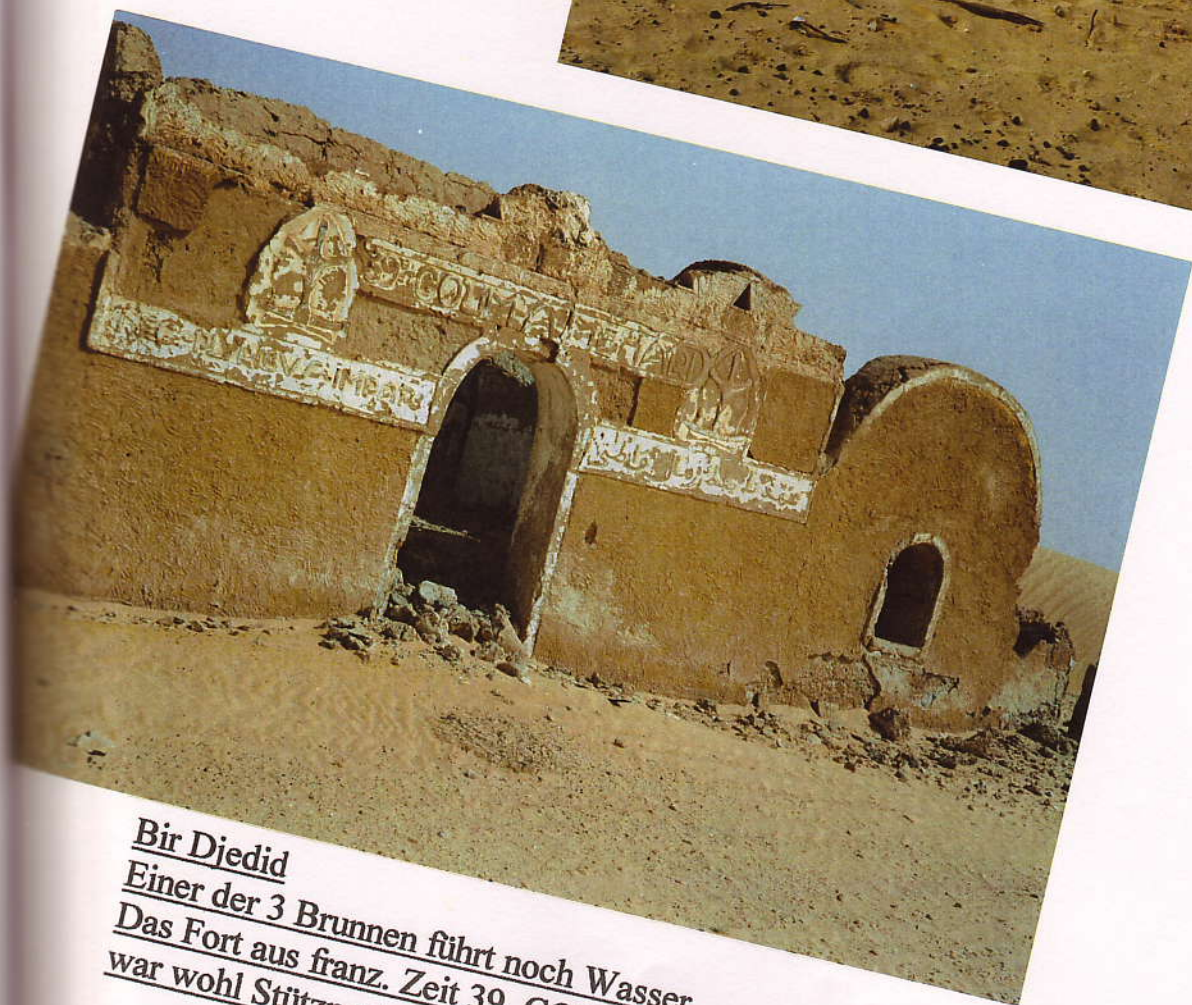
Gegen Mittag dieses Tages erreichen wir BIR DJEDID, ein ehemals franz. Fort mit mehreren Brunnen von denen einer Wasser führt.

Als wir 6 km weiter – wieder im nächsten Dünenfeld – Mittag machen wollen kommt Sandsturm auf.

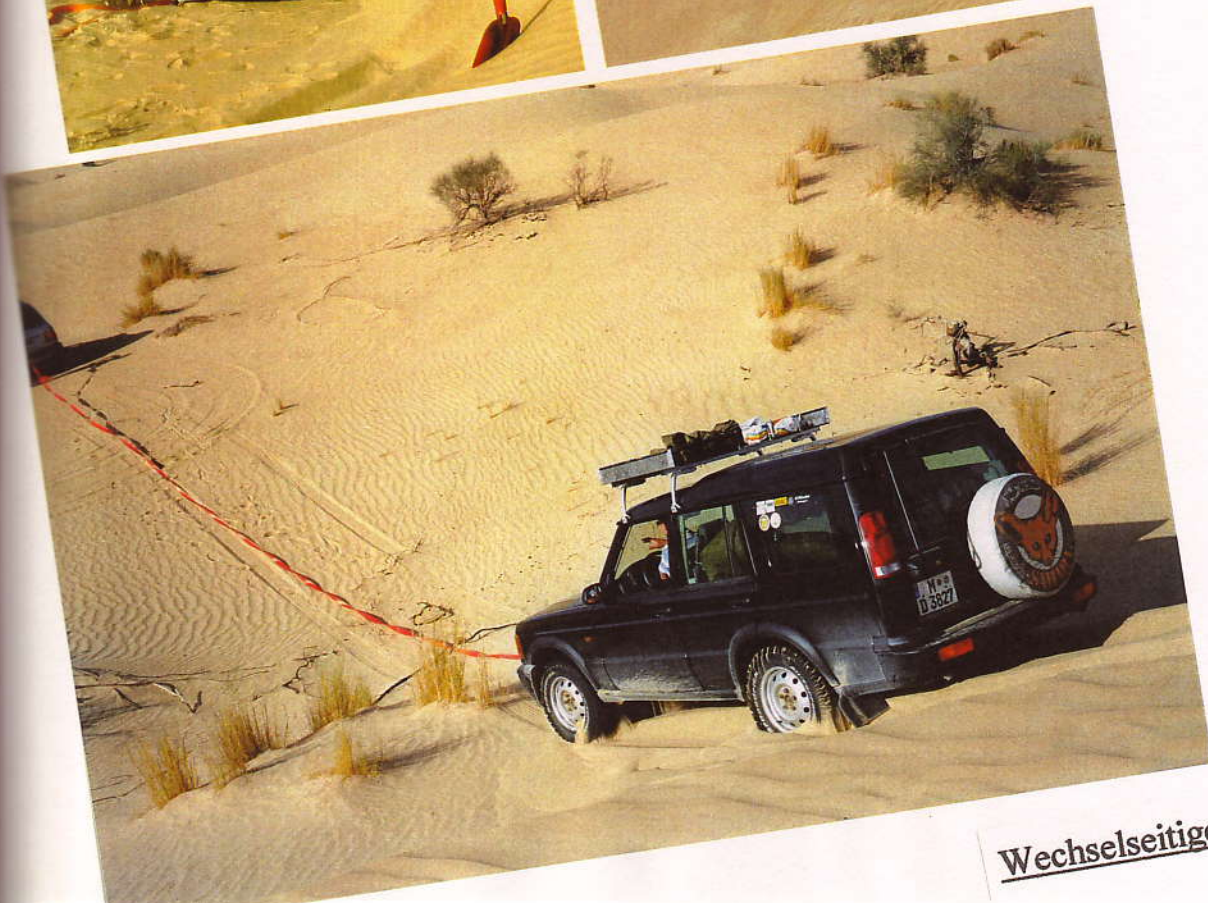
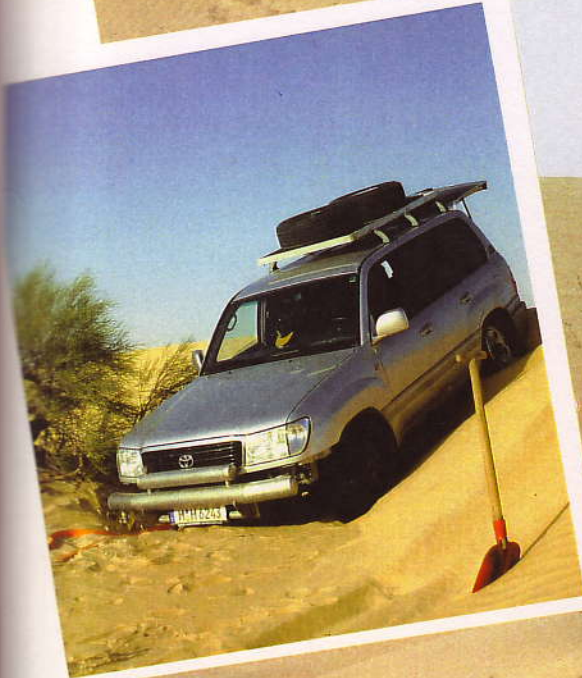
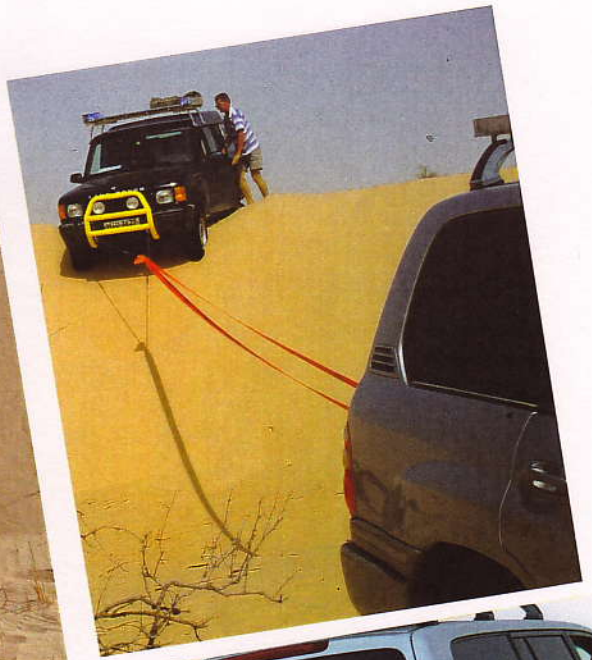
Dem trotzen wir nicht ungeschützt im Freien sondern in einem Raum des Forts (Inschrift: 9.COTMA-MEHARI) zu dem wir zurück gefahren waren.



Ein Ozean aus Kleindünen ...



Bir Djedid
Einer der 3 Brunnen führt noch Wasser
Das Fort aus franz. Zeit 39. COTMA MEHARI
war wohl Stützpunkt einer Kamelreiterbrigade.



Wechselseitige Hilfen mit dem Berggurt

350 km in 5 Tagen

Am Abend des 5. Tages erreichen wir die Teerstrasse die nach DJANET bzw. HASSI MESSAUD führt.

Umfragen bei Wüstenfahrern ergaben, dass eingespielte Teams die Strecke schon in 3 Tagen geschafft haben. Aber auch 6 und 7 Tage wurden genannt. Bei der Rallye Paris-Dakar 1988 stand den Teilnehmern nur 1 Tag zur Verfügung.

Daß die geschilderten Schwierigkeiten keine Hirngespinnste waren mag der Kraftstoffverbrauch beweisen. Es waren über 30 l / 100 km - mein Tank war leer.

Zurück ans Meer

Unser Entschluß stand schon vorher fest. Wir brechen die Reise ab und fahren zurück ans Meer.

So war es dann auch. Eine Woche SIDI SLIM auf DJERBA bei angenehmen 30°C.

Wüste, wir kommen wieder - aber dann im November !

R G



...Zuflucht für eine Woche