

# ENDURO

10

/ 95

TEST REISE TECHNİK SPORT

Oktober

DM 6,-/ÖS 48,-/SFR 6,-

E 8324 E ISSN 0948-2881

## test

### Husqvarna

### TE 630 Rallye

Italienische Antwort auf die lila Kuh

### Cagiva 600 W 16

### Yamaha XT 600 E

34 PS für alle Fälle

## reise

### Sierra Nevada

Off road über Euro-pas höchste Gipfel

## sport

### Erzbergfahrt

"Aufi muaß i auf'n Berg!"

### Enduro-DM

Zweite Halbzeit

## tip

### Navigation

Alles über GPS & Co

**POSTER**



Libyen

**Abseits von Streß und Hektik wirken die endlosen Weiten der libyschen Wüste wie Balsam auf der Seele.**

F

S

E

R

A

L

**D**iese endlosen Weiten! Einfach gewaltig!" Franz bringt zum Ausdruck, was alle denken angesichts endloser Kilometer ohne Baum oder Strauch, die Piste immer geradeaus über eine flache Hammada.

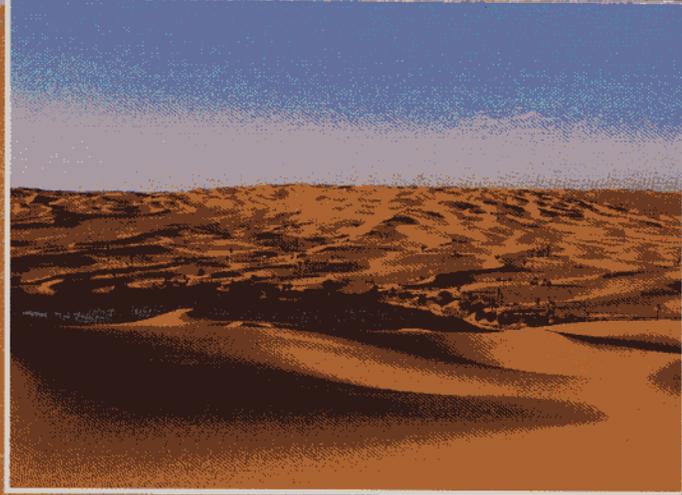
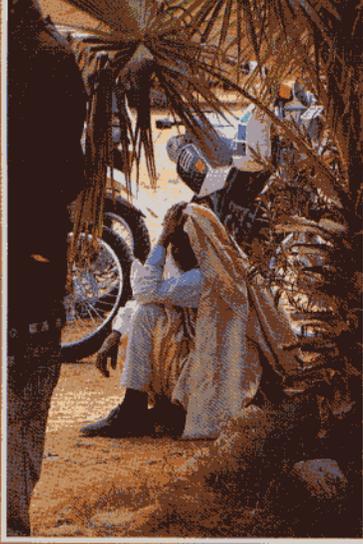
Hunderte von Kilometern lang einfach nichts. So läßt sich das dünn besiedelte Riesenland an der Großen Syrte - Libyen hat etwa vier Millionen Einwohner bei einer Fläche, die rund fünfmal so groß ist wie Deutschland - am ehesten charakterisieren. Die Leere und Weite schlägt sich aufs Gemüt.

Wir, eine Gruppe von elf Motorradfahrern mit zwei Begleitfahrzeugen, haben die Küstengegend bei der erstbesten Möglichkeit in Richtung Süden verlassen. Die Mandara-Seen sind unser Ziel, von dem uns noch 1300 Kilometer trennen.

Gut die Hälfte davon muß auf Asphalt zurückgelegt werden. Also erst mal Kilometerfressen über die endlosen Straßen. Unsere einzigen Begleiter sind die Strommasten, die beharrlich dem Straßenverlauf folgen. Zeichen einer in Teilbereichen aufwendigen Infrastruktur, ebenso wie die - vor allem im Vergleich zu Tunesien gepflegten - Asphalthighways von fast mitteleuropäischem Standard.

Sonst ist es mit der Gepflegtheit jedoch schnell zu Ende. Von erschreckender Weittäufigkeit präsentieren sich die Müllhalden - vor allem im Vergleich zur Größe der dazugehörigen Dörfer. Hier gelingt es dem im Vergleich zu den anderen Maghreb-Staaten vergleichsweise wohlhabenden Libyen noch nicht einmal, nordafrikanisches Mittelmaß einzuhalten. Auch in





diesem Punkt ist die "Große sozialistische arabische Volksschamahiriya", wie der offizielle Staatsname lautet, eben extrem.

Über das auf einer Anhöhe des Jebel Nafusah gelegene Nalut gelangen wir auf der parallel zur tunesischen Grenze verlaufenden Straße nach Darj, wo die Piste nach Idri beginnt. Hundert Kilometer weiter westlich im algerisch-tunesisch-libyschen Dreiländereck liegt die Berberstadt Ghadames. Was sind bei über dreizehnhundert Kilometern schon 100 km Umweg? Somit machen wir einen Abstecher in den alten Karawanaausgangspunkt mit seiner berühmten historischen Lehm-Kasbah.

Ein Spaziergang durch die Altstadt bestätigt die Erwartungen: Ein Gassenlabyrinth

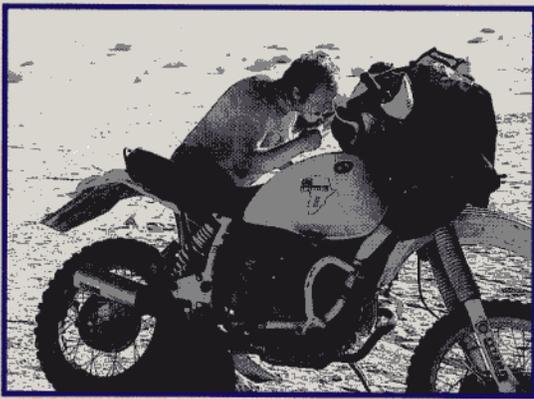
durchzieht die festungsähnliche Anlage aus gestampftem Lehm. Lichtlöcher erhellen die teilweise nach oben abgeschlossenen Gänge, von denen beidseitig Holztüren ins Innere der Altstadthäuser führen.

Die Lehmburg wird als Weltkulturerbe mit UN-Mitteln erhalten, ist heute jedoch eine Geisterstadt. Die Einheimischen leben längst in modernen Neubauten. Nur die weitläufigen Palmengärten, die sich um die Kasbah erstrecken, sind noch bewirtschaftet.

Nach der Besichtigung von Ghadames geht es auf die erste Off-Road-Etappe. Markierungen sind äußerst dürftig bis gar nicht vorhanden. So gestaltet es sich zunächst schwierig, angesichts zahlloser kreuz und quer verlaufender Spuren den Einstieg in die Piste zu finden,

was uns dank Satellitennavigationsgerät schließlich gelingt. Peter, unser Organisator, betont den Ernst der Lage: "Bitte fährt jetzt immer auf Sicht. Alle 25 Kilometer halten wir an und warten, bis auch der letzte da ist. Hier ist es anders als in Tunesien - hier wird's ernst. Wenn etwas passiert - es findet einen absolut niemand." Oder wie einer der Guides konstatierte: "In Libyen kommen einem die tunesischen Pisten wie Mickymaus-Strecken vor."

Nun geht es schon seit zweihundert Kilometern immer geradeaus. Die flache Kieselwüste reizt zum Gasgeben, die groben Steine malträtierten Felgen und Federung. Außer bei Schneckentempo ist man in jedem Fall - ob mit 60, 80 oder hundert Sachen - zu schnell, um den besonders groben



Improvisiertes Morgenstyling



Eins gibt's in Libyen genug: Platz



Abends werden die Maschinen wieder flott gemacht



Rast am Brunnen auf der Piste von Darj nach Idri

Brocken auszuweichen. Also lieber gleich voll Stoff, da rum-pelt's wenigstens nicht so. Als Werner mit seiner BMW einen Plattfuß einfängt, ist das für alle das Signal zum Nachtquartier.

Um 17 Uhr geht die Sonne unter, kurze Zeit später ist es stockdunkel und bitter kalt. Wir befinden uns auf 600 Metern Meereshöhe und spüren auch hier, mitten in der Sahara, daß es Winter ist. Trotz Lagerfeuer und traumhaftem Sternenhimmel ist die Romantik buchstäblich eingefroren. Aber auch wenn die Nase einem Eiszapfen gleicht: Franz' Standardvokabel "gewaltig!" trifft auch jetzt den Eindruck auf den Punkt. Nur unser Grüppchen scheint noch in dieser Unendlichkeit zu existieren, eine kleine selbstgeschaffenen Insel, rings um uns hunderte von Kilometern weit und breit niemand. Ein erhe-bendes Gefühl.

Der nächste Tag beschert Abwechslung: Die Hammada ist zuende, über einen steilen Felsabbruch verlassen wir die Hochebene. Und siehe da - eine Polizeistation. Freudig überrascht angesichts der unerwarteten "Störung", kontrollieren uns die Beamten so ausführlich es nur irgend geht und halten alle erfaßbaren Daten fest. Wir bekommen Tee und Datteln kredenzt und müssen genau Auskunft über Knöpfe, Tasten und sonstige Details unserer Maschinen geben - was wir auch in Anbetracht unserer dürftigen Arabisch-Kenntnisse nach Kräften versuchen.

Nun wird es landschaftlich richtig spannend. Wir folgen sandigen Oueds mit Palmen- und Buschbestand, eingerahmt von schwarzen Felsabbrüchen. Ein grandioses Farbspektakel - das schwarze Gestein, der helle Sand und das Grün der Palmwipfel gegen knackblauen Himmel. Fahrerisch ist plötzlich Konzentration gefragt: Durch die tiefsandigen Spurrillen der Piste gilt es, die Maschine ordentlich auf Zug zu halten. Dann folgt wieder eine Auffahrt mit fußballgroßen Steinbrocken. Hier muß man sich wieder für "ganz langsam" oder

"ganz schnell" entscheiden - sonst verreißt es einem gnadenlos das Vorderrad. Franz hat sich für "ganz langsam" entschieden, ich mich für die letztere Methode. Dummerweise merke ich das erst, als ich schon dicht hinter Franz in der gleichen Spurrille bin. Ich ziehe an der Bremse, um nicht aufzufahren - und schon schreit hinter mir der Guide: "Sturzbecher!!!" Soll heißen, wer so dumm ist, vor Zeugen hinzufallen, muß eine Runde ausgeben. Naja, kommt in den besten Familien vor. Und ich befinde mich in guter Gesellschaft...

Wir nähern uns unserem Ziel. Die Abzweigung von der Asphaltstraße im Germa-Tal, der Herkunft des sagenhaften antiken Reitervolkes der "Garamanten", in die Dünen hinein ist nur zu finden, wenn man weiß, daß, und ungefähr wo sie existiert. Und hier beginnt der Traum. Sandfahren, das behaupte ich jetzt einfach, ist das Nonplusultra des Endurofahrens. Wenn man es geschafft hat, daß das Hinterrad nicht mehr nach unten gräbt, sondern die Maschine in Bewegung setzt, ist schier unglaublich, was im Sand machbar ist! Nur ein bißchen Mut - und rauf auf die Düne.

Und plötzlich beim Erreichen einer Dünenkuppe liegen sie vor uns - mitten in den unendlichen Sandhügeln: Die Mandaraseen, umgeben von Palmen - und leider, wie sich alsbald herausstellt, von Müll. Trotzdem: Ein Wunder, eine reale Fata Morgana. Wir schlagen unser Camp am nächsten See, dem "Umm el Maa" auf, besteigen kollektiv die Nachbardüne und berauschen uns an dem Ausblick.

Leider haben wir nur einen halben Tag Zeit, Landschaft und Dünenfahren so richtig auszukosten. Die Fähre wartet nicht und wir müssen die lange Rückreise in Angriff nehmen. Libyen ist einfach so furchtbar groß - eben "gewaltig!". Ein tiefer Eindruck, dem sich niemand entziehen kann. Und für die meisten gilt: nicht "adieu", sondern "auf Wiedersehen, Afrika!"

Katrin Lyda

Fotos: Lerch (1), Lyda