

2,50 DM

8/95 AUGUST

DM 2,50 • Sfr 2,50 • ös 20,-



PRAXIS • TEST • REGIONALES • TV • SZENE

MOTORRAD NEWS

DAS NACHRICHTEN-MAGAZIN

Ozon-Fahrverbote: Wo drohen Bußgelder?



YAMAHA SZR 660



OHNE KOMBI?



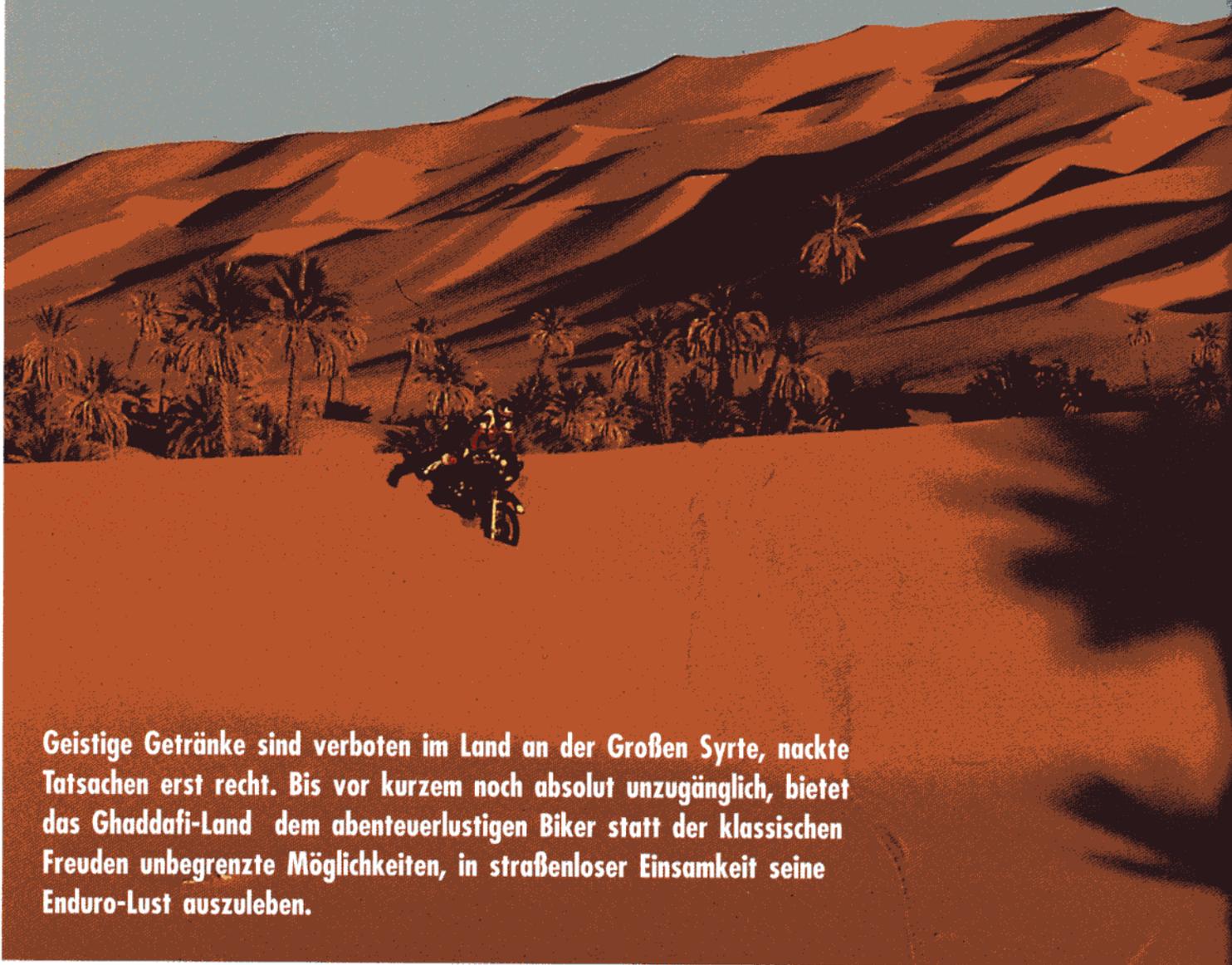
DUKE: SPASS-SCHLEUDER?



VERGLEICH: XJR 1200 Trident 900

■ Wüst: Quer durch Libyen ■ Second Hand: GPZ 900 R ■ Auspuff: Krawall in Tüten ■ Sport: SOS/Super Moto ■ Kostenlos: Kleinanzeigen ■ T-Bird-Gespann

Dünenrausch in Lib



Geistige Getränke sind verboten im Land an der Großen Syrte, nackte Tatsachen erst recht. Bis vor kurzem noch absolut unzugänglich, bietet das Ghaddafi-Land dem abenteuerlustigen Biker statt der klassischen Freuden unbegrenzte Möglichkeiten, in straßenloser Einsamkeit seine Enduro-Lust auszuleben.

Endlose Weiten! Einfach gewaltig!“ Franz bringt zum Ausdruck, was alle elf Libyen-Enduristen denken – angesichts endloser Strecken ohne Baum oder Strauch. Die Piste führt immer geradeaus über eine Hammada, eine flache Kieselwüste. Hunderte von Kilometern lang einfach nichts. Nach Öffnung der Grenzen auch für Touristen erreichbar, beeindruckt das dünn besiedelte Riesenland an der Großen Syrte durch seine grandiosen Extreme.

Ein kluger Kopf hat Motorradfahren als „meditative Tätigkeit“ umschrieben. Hier in Libyen wird einem klar, was damit gemeint sein muß: Die Leere und Weite zwischen den Oasen verändert den Reisenden – und zwar durchaus positiv. Das Land hat etwa vier Millionen Einwohner bei einer Fläche, die rund fünfmal so groß ist wie Deutschland. 90 Prozent der Einwohner leben in der Küstenregion. Problematisch ist die Anreise. Wegen des Lockerbie-Anschlags besteht immer noch ein UN-Flugem-

bargo gegen Libyen. Auch ist die Zahl von Raubüberfällen in letzter Zeit angestiegen. Kleine Gruppen sollten deshalb besonders in Küstennähe nicht im Freien übernachten.

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. 1300 Kilometer müssen wir bis dahin unter die Stollenreifen nehmen, nur gut die Hälfte davon auf Asphalt.

Also erst mal Kilometerfressen über die scheinbar endlosen Straßen. Unsere einzigen Begleiter sind die Strommasten, die beharrlich dem Straßenverlauf folgen. Sie sind Zeichen einer in Küstennähe ordentlichen Infrastruktur. Auch die Asphalthighways dort haben fast mitteleuropäischen Standard.

Sonst ist es mit dem Komfort jedoch schnell zu Ende. Von erschreckender Weitläufigkeit präsentieren sich die Müllhalden – vor allem im Verhältnis zur Größe der dazugehörigen Dörfer. Hier ge-

Libyen



lingt es dem zu den anderen Maghreb-Staaten vergleichsweise wohlhabenden Libyen noch nicht einmal, nordafrikanischen Standard einzuhalten. Auch in diesem Punkt ist die „Große sozialistische arabische Volksdchamahiriya“, 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 den Entfernungen schon 100 km Umweg? Deshalb machen wir einen Abstecher in den uralten Karawanen-Ausgangspunkt mit seiner berühmten historischen Lehm-Kasbah. In der Altstadt durchzieht ein Gassenlabyrinth die festungsähnliche Anlage aus gestampftem Lehm. Lichtlöcher erhellen die teilweise nach oben abgeschlossenen Gänge, von denen beidseitig Holztüren ins Innere der Altstadt Häuser führen. Um



sich zielsicher durch die dunklen Stollen zu tasten, muß man schon eine Taschenlampe dabei haben. Bevor der Hauptgang auf einen kleinen Platz vor der Moschee mündet, erweitert er sich zum Versammlungsraum mit in den Lehm hineingearbeiteten Sitznischen.

Hier können wir uns lebhaft vorstellen, wie die Männer in ihren weiten Gewändern bei einer Shisha-Wasserpfeife stundenlang über Allah und die Welt philosophierten. Um zu erahnen, wie das Leben in diesem Fuchsbau abließ, bleibt uns jedoch nur die Phantasie: Die Lehmburg ist heute eine Geisterstadt und wird mit UN-Mitteln als Weltkulturerbe erhalten. 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 dürrig 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 mit unserem Satellitennavigationsgerät schließlich doch gelingt. Peter, unser Organisator, betont den Ernst der Lage: „Bitte fahrt 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 es 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 200 Kilometern immer geradeaus. Die flache Kieselwüste reizt zum Gasgeben, die groben Steine malträtiert die Felgen und Federung. Außer bei Schnecken tempo ist man in jedem Fall – ob mit 60, 80 oder 100 Sachen – zu schnell, um den besonders groben Brocken auszuweichen. Also lieber gleich voll Stoff, da rumpelt'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

Unterwegs in Sachen Unendlichkeit: Gruppendynamik bei Panne (oben). Biker's Rast mit Begleitfahrzeug am Zeltplatz „Zur Einsamen Oase“ (Mitte). Ratlos stehen sie umher und finden ihren Weg nicht mehr – da hilft nur noch Satellitenkontakt mit GPS (links).

Mehr über moderne Navigationshilfen siehe Kasten Seite 32.



Libyen-Info

Die „Große Sozialistische Libysche Arabische Volksdjamahiriya“ liegt an der nordafrikanischen Mittelmeerküste zwischen Tunesien und Ägypten. Hauptstadt ist Tripolis. Ca. 4,5 Mio Einwohner, davon über 90 Prozent in der Küstenregion ansässig. 90 Prozent der Landesfläche (1 775 500 qkm) gelten als Wüste.

Einreise: Visum erforderlich, Anträge und Ausfüllanleitung bei der Libyschen Botschaft, Beethovenallee 12a, 53173 Bonn. Visagebühr 45 Mark, Bearbeitungszeit ca. zehn Arbeitstage. Gesundheitszeugnis oder negativer HIV-Test werden nicht mehr verlangt.

Währung: Libysche Dinar, offizieller Kurs 1 Din = ca. 5 Mark; auf dem Schwarzmarkt in Tunesien erheblich günstiger. Achtung: Die Einfuhr von libyschem Geld ist verboten.

Anreise: mit dem Flugzeug ist nicht möglich, da wegen des Lockerbie-Anschlags immer noch das UN-Flugembargo gegen Libyen in Kraft ist. Eine Schiffsverbindung besteht von Malta aus; regelmäßige Fährverbindungen gibt es nach Tunesien. Wer mit dem Flugzeug reisen möchte, sollte am günstigsten nach Djerba jetten.

Fahrzeuge: An der Grenze muß eine Versicherung abgeschlossen werden. Jedes Fahrzeug erhält für die Dauer des Aufenthalts ein libysches Kennzeichen gegen Kautions (wird bei der Ausreise zurückerstattet). Treibstoff ist günstig, in fast jedem Ort gibt es eine Tankstelle. Vor allem im Süden sind die Entfernungen zwischen den Orten weit, ein großer Endurotank ist zu empfehlen. Wegen der stark angestiegenen Kriminalitätsrate warnt das Auswärtige Amt in Bonn besonders in der Küstenregion davor, im Freien zu übernachten. Essengehen ist relativ teuer: Für eine Mahlzeit aus Suppe, gebratenem Fleisch und Pommes oder Brot legt man leicht fünf bis sieben Din

hin. Ansonsten lebt man mangels Möglichkeiten zum Geldausgeben sehr preiswert. Die Asphalt-Straßen sind sehr gut ausgebaut. Pisten sind nur spärlich markiert und die Einstiege oft schwer zu finden. Gute Karten und Kompaß sind unentbehrlich, Satellitennavigation ist zu empfehlen.

Literatur:

Rudolf Kratzel/Hanspeter Matthes: Libyen – Öl, Sand und Steine. Ein Land im Umbruch. Eulen-Verlag 1989, 78 Mark.
Frithjof Ohin: Pistenbeschreibung einer Libyen-Reise 1994 – 1995. Eigenverlag F. Ohin, 32 Mark.
H.-G. Semsek: Arabisch für Globetrotter. Kauderwelsch-Sprachführer Band 2, 14,80 Mark.
David Steinke: Libyen. Conrad Stein Verlag (3. Aufl. Herbst 1995), 24,80 Mark.
Thomas Troßmann: Motorradreisen zwischen Urlaub und Expedition. Därr-Expeditionsservice, Reihe Reise Know-How 1994, 34,80 Mark.
GEO-Special Sahara, Gruner u. Jahr 1992, 14,80 Mark.
Ted Simon: Jupiters Fahrt mit dem Motorrad um die Welt, Rowohlt 1995, 14,80 Mark.

Karten:

Michelin Nr. 153 Afrique, 1 : 4 Mio, 14,80 Mark; Map of the Socialist People's Libyan Arabiam Jamahiriya, 1 : 3,5 Mio, englisch und arabisch, 19,80 Mark; ONC, 1 : 1 Mio, 2 Blätter à 16,80 Mark; TPC, 1 : 500 000, 11 Blätter à 16,80 Mark; IGN, 1 : 1 Mio, 15 Mark Karten z.B. bei Därr Expeditionsservice, Theresienstraße, München.

Libyen-Reiseveranstalter

Team Hinterreiter, A-6706 Bürs, 3 Wochen (die beschriebene Tour) rund 3700 Mark. Tel.: 0043/5552/63345.
Wüstenfahrer Reise GmbH, 82418 Seehausen, 3 Wochen 4320 Mark; 5 Wochen 5880 Mark. Tel.: 08841/4224.
Team Aventura, 86989 Steingaden, 3 Wochen 4690 Mark. Tel.: 08862/6161

Zeit später ist es bitter kalt. Wir lagern auf 600 Metern über Meereshöhe und spüren auch hier, mitten in der Sahara, daß es Winter ist. Jeder kramt seine warmen Klamotten hervor. Trotz Lagerfeuer und traumhaftem Sternenhimmel ist die Romantik buchstäblich eingefroren. Aber auch wenn die Nase einem Eiszapfen gleicht: Franz' Standardvokabel „Gewaltig!“ trifft das Erlebnis auf den Punkt.

Nur unser Grüppchen scheint noch in dieser Unendlichkeit zu existieren, eine kleine selbstgeschaffene Insel, rings um uns hunderte von Kilometern weit und breit niemand. Ein erhebendes Gefühl. Beim Nachtspaziergang rund um den Lagerplatz erlischt bald das





„Ganz schnell“ oder „ganz langsam“: Fahrt durch die Hammada (oben). Noch immer herrscht das Flugembargo: Libyen-Anreise ist nur mit der Fähre möglich (Mitte). Romantik im Nirgendwo: Wie ein Vorhang fällt die Nacht herunter (unten).

einsame Licht des Lagerfeuers. Wenn auch nur wenige hundert Meter abseits – wir tapen völlig orientierungslos wie in einem zugebundenen Sack herum. Uns wird bewußt: Ob mit uns oder ohne uns, was spielt das hier schon für eine Rolle?

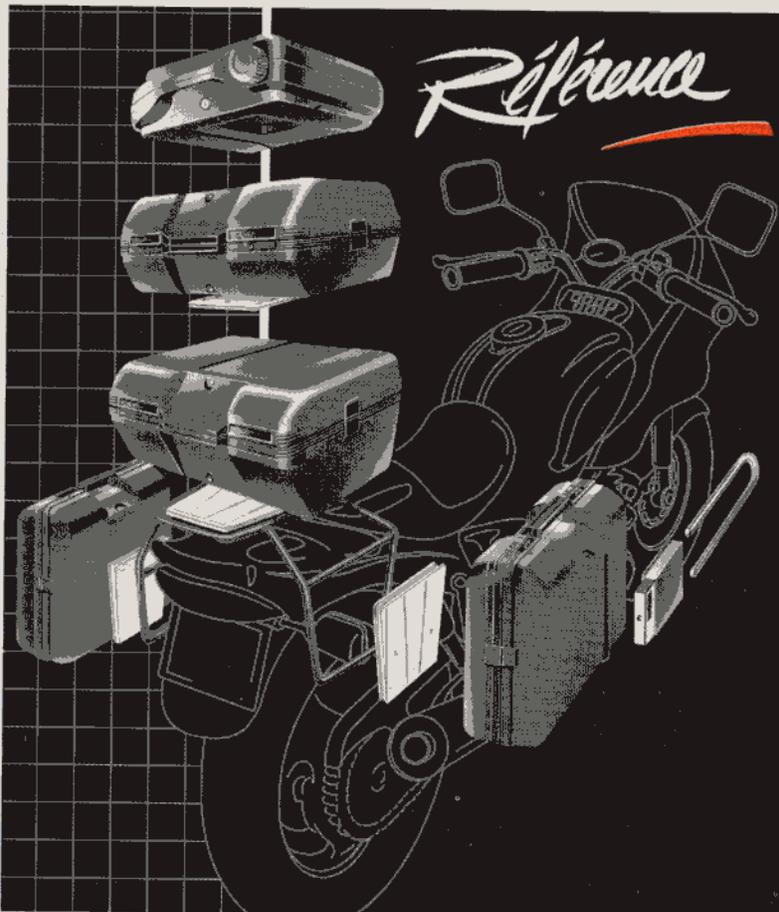
Die Hammada ist zu Ende, über

einen steilen Felsabbruch verlassen wir die Hochebene. Und siehe da, mitten in der Wildnis liegt 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 das Woher und Wohin sowie Knöpfe, Tasten und sonstige Details unserer Maschinen geben – was wir mit unseren dürftigen Arabisch-Kenntnissen nach Kräften versuchen.

Wir folgen sandigen Wadis 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 eine Auffahrt mit fußballgroßen Steinbrocken. Hier müssen wir uns wieder für „ganz langsam“ oder „ganz schnell“ entscheiden – sonst reißen wir 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 derselben Spurrille bin. Ich ziehe an der



B&D
BOTTELIN DUMOULIN

Das B & D **GEPÄCKSYSTEM** bietet dem Motorradfahrer vielfache Verwendungsmöglichkeiten.

★ Mit Träger, Koffer und reichhaltigem Zubehör ein perfektes Transport-System. „Référence“-Koffer von 18 bis 33 Liter Volumen.

Zubehör für jeden Einsatz:

- ★ B & D Aktenkoffer inkl. Aktenmappe
- ★ B & D Koffer mit Tragegurt inkl. Werkzeugtafel oder Werkzeugkasten (Abb.: Koffer wird ohne Inhalt geliefert)
- ★ B & D 10-Liter-Kanister
- ★ B & D Schloßhalter mit Sicherung, Bügelschloß



Händlernachweis anfordern:



DIFI Dierk Filmer GmbH · D-26316 Varel
Tel. 0 44 51 / 915-0 · Fax 0 44 51 / 915-190

Bremse, um nicht aufzufahren – und schon schreit hinter mir der Guide: „Sturzbecher!“ Soll heißen, wer so dumm ist, vor Zeugen hin-zufallen, muß eine Runde ausgeben. Naja, kommt in den besten Familien vor. Und hier befinde ich mich in guter Gesellschaft...

Wir nähern uns dem Ziel. Die Abzweigung von der Asphaltstraße im Germa-Tal, der Herkunft des sagenhaften antiken Reitervolkes der „Garamanten“, liegt, für Ortsunkundige fast unauffindbar, in den Dünen verborgen. Dort beginnt der Traum: Sandfahren, behaupte ich, ist das Nonplusultra des Endurofahrens. Wenn man es geschafft hat, daß sich das Hinterrad nicht mehr eingräbt, sondern die Maschine in Bewegung setzt, ist es schier unglaublich, was im Sand machbar ist. Nur ein bißchen Mut – und rauf auf die Düne. Dann wieder runter mit Schwung und in Schräglage Kreise ziehen.

Plötzlich liegen sie vor uns, mit-

ten in den unendlichen Sandhügeln: Die Mandara-Seen, umgeben von Palmen – und Müll. Wir steuern den nächstgelegenen See, den „Umm el Maa“ an, besteigen gemeinsam die Nachbardüne und be-rauschen uns an dem Ausblick. Allzu lange hält es uns aber nicht auf den vier Buchstaben. Die Dünen reizen einfach zu sehr. Also stellen wir in Windeseile das Zelt auf und toben die letzten zwei Stunden vor der Dunkelheit noch in den Sandhügeln herum.

Langweiliges Abendlicht taucht die Sandberge in immer satteres Rot. Die Schatten werden länger und die gegeneinander versetzten Sandhügel bilden eine traumhafte Kulisse mit immer neuen Zeichnungen und Schraffierungen. Tatsächlich wirken die unberührten Dünen wie gemalt.

Zweimal einsanden reicht – wir begreifen schnell, welche Seite der Düne am besten geeignet ist, um hochzufahren. Dann stehen wir

oben am Kamm und haben die weichsandige, steile Abfahrt vor uns. Da sollen wir runter? Umdrehen gilt nicht. Ein Herz gefaßt und Gas! Bis zur Achse sinkt das Vorder-rad ein. In einer gigantischen Staubwolke gleiten wir zu Tal und wundern uns immer wieder, was man mit dem zweirädrigen Eisenhaufen so alles anstellen kann. Dreht man sich um, liegt die Düne fast so unberührt da, als wäre nichts gewesen.

Tage, Wochen könnten wir hier zubringen, nur mit Motorradfahren, Schauen und Genießen. Doch die Fähre wartet nicht; wir müssen die lange Rückreise durch das grandiose Riesenland Libyen in Angriff nehmen. So verabschieden wir uns von diesem Märchen tief in der Sahara. Aber wir sagen nicht „Adieu“, sondern „Salam, Afrika!“

Text und Fotos:
Katrin Lyda

Reise-News

■ Nicht zum ersten, nicht zum zweiten, sondern bereits zum dritten Mal lädt das „**Team Aventura**“, zu einer internationalen **Pyrenäen-Rallye** vom 1. bis 7. Oktober. Ohne Lizenz, aber mit Roadbook können alle Pistenrenner die bizarre Bergwelt unter ihre Gummis nehmen. Bis zum 1. August schlägt die verbindliche Anmeldung mit 1990 Mark zu Buche, danach gibt es einen Schneckenzuschlag von 400 Mark. Die Veranstalter suchen noch routinierte Endurofahrer, die beispielsweise als Streckenposten mitmachen. Motorräder (Honda XR 600 oder Suzuki DR 350) können für 1000 Mark vor Ort ausgeliehen werden. Info: 0 83 41 / 26 57.

■ Interessante Ziele und faire Preise versprechen die Öffentlichkeitsarbeiter von **Suzuki** in ihrer 95er Broschüre „Die große Freiheit – Motorradreisen mit Suzuki-Motorrädern“, die ab sofort kostenlos in Heppenheim angefordert werden kann. Auf acht Seiten reicht das Angebot vom **Enduroabenteuer** in der spanischen Sierra Nevada über die Seealpen bis nach Fuerteventura. Wem das noch nicht weit genug ist, fährt mit Suzuki auf seiner Suzi oder einem anderen Lieblingsmotorrad zum **Polarkreis**, in die südamerikanischen Anden oder auf eine karibische Insel. Gebucht wird bei den verschiedenen Suzuki-Reisepartnern. Je nach Leistungsumfang und Dauer sind für das Fernweh zwischen 365 und 7000 Mark zu berapen. Wem's in den Reiseschuhen brennt, wende sich an die Suzuki Motor GmbH Deutschland, Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, 64646 Heppenheim.

■ Vorbeugen ist besser als Stauen: Diese alte **französische Verkehrsweisheit** soll auch im Urlaubssommer 95 allen Frankreichreisenden eine Freie Fahrt garantieren. Dem Stau ein Schnippchen schlagen kann derjenige, der den kostenlosen **Anti-Stau-Kalender** anfordert: Maison de la France, Westens-trasse 47, 60325 Frankfurt/M.

GPS: Satellitennavigation für Motorradfahrer

Auch die Army hat manchmal gute Seiten: In kalten Kriegszeiten für das US-Militär entwickelt, kann mittlerweile auch jeder Privatmann mittels GPS, dem „Global Positioning System“, überall auf der Erde zu jeder Zeit seinen Standpunkt ermitteln – und das auf 20 bis 100 Meter genau. Dafür schicken zur Zeit 23 geostationäre Satelliten ihre Signale zur Erde, die von den nur noch handy-großen GPS-Geräten empfangen und zu aktuellen Längen- und Breitenkoordinaten umgerechnet werden. Vor wenigen Jahren waren die Empfänger noch für den Gebrauch auf teuren Hochseeyachten be-

stimmt, unhandlich und um die 5000 bis 10000 Mark teuer. Die heutige Generation gehört mit Preisen von rund 1000 Mark und einem Gewicht von 300 bis 500 Gramm für den expeditionshungrigen Biker zur Grundausstattung. Rallyefahrer Jürgen Meier, Paris-Dakar-erfahren, empfiehlt stabile, vibrationsbeständige Geräte. Sie sollten am Fahrzeug montierbar sein und große Tasten haben, die man auch mit Handschuhen noch bedienen kann. Für die gelegentliche Standpunkt-Bestimmung reichen die geräte-eigenen Batterien. Soll das GPS mit vorprogrammierten

Wegpunkten im Dauerbetrieb arbeiten, ist ein Festanschluß an das Bordnetz des Motorrades nötig.

fr

Einige GPS-Empfänger:

Garmin GPS 45, 200 g, an Fahrzeugbatterie anschließbar, montierbar, 898 Mark;

Garmin GPS 120, Bordstrom, 440 g, 1198 Mark. Beide z.B. bei Darr Expeditionsservice, 089/282032.

Philips PHN 101: GPS-Handy, 400 g, 1198 Mark. Bei: Dantronic, Tel.: 0461/31330.

Magellan Trailblazer XL, 793 Mark. Bei: Ferropilot, Tel.: 04101/301240.

