

motorrad reisen & sport

Katalog

Nr. 1 JAN. 2001 6,-DM

Lire 9000, sfr 6.50, FF 28, öS 47,
Pts 780, hfl 7.20, Dr 1600, bfr 153



Test
Kainzinger R 1
mit 165 PS

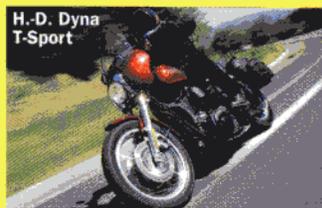
Alle Über 250 Modelle im
Bild mit Daten und
den aktuellen Preisen

Motorräder

BMW
R 1150 R



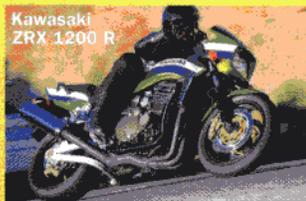
H.-D. Dyna
T-Sport



MV F4 Brutale Oro



Yamaha FJR 1300



Kawasaki
ZRX 1200 R



Suzuki
GSX-R 600



Yamaha FZS
1000 Fazer



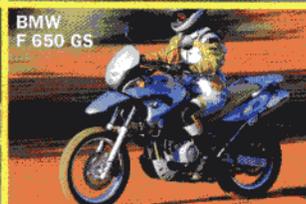
Triumph
Tiger



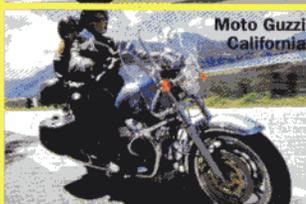
Honda CBR 600 F
Sport



Honda
Gold
Wing



BMW
F 650 GS



Moto Guzzi
California

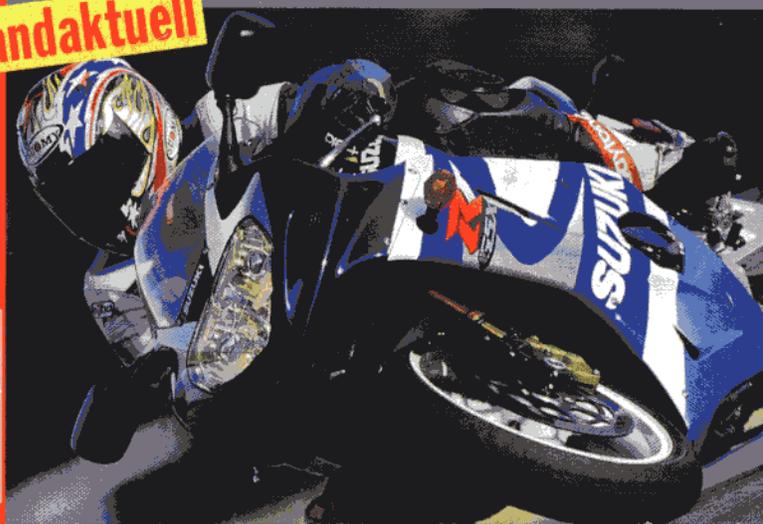


Aprilia
ETV 1000
Caponord

Erster Fahr-Test: Suzukis Angriff auf Yamahas R 1

GSX-R 1000

brandaktuell



Spezial
Honda
Varadero

Tuning-Tipps • Zubehör • Umbauten



Test: Yamaha TMax

Neu Kalender-Poster

• Szene Highlights 2000 • Test GPZ 500

Neu Inside

reisen & sport

R i c h t i g s c h ö

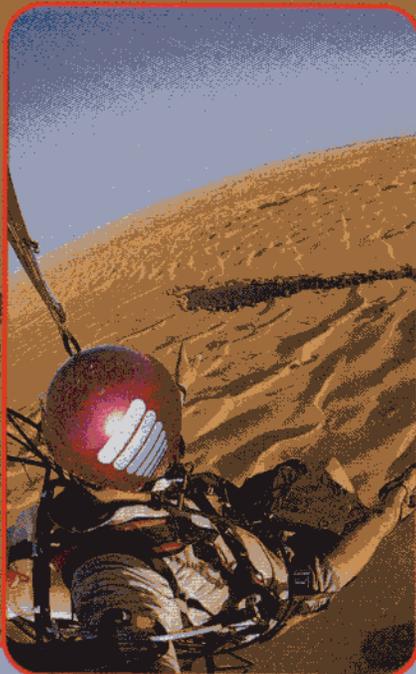
Libyen Das riesige Land im Norden Afrikas bietet faszinierende Wüstenlandschaften und Abenteuer pur. Mit einem beachtlichen Tross Motorräder und Begleitfahrzeuge 2000 Kilometer in Richtung Süden

von Sascha Burkhardt

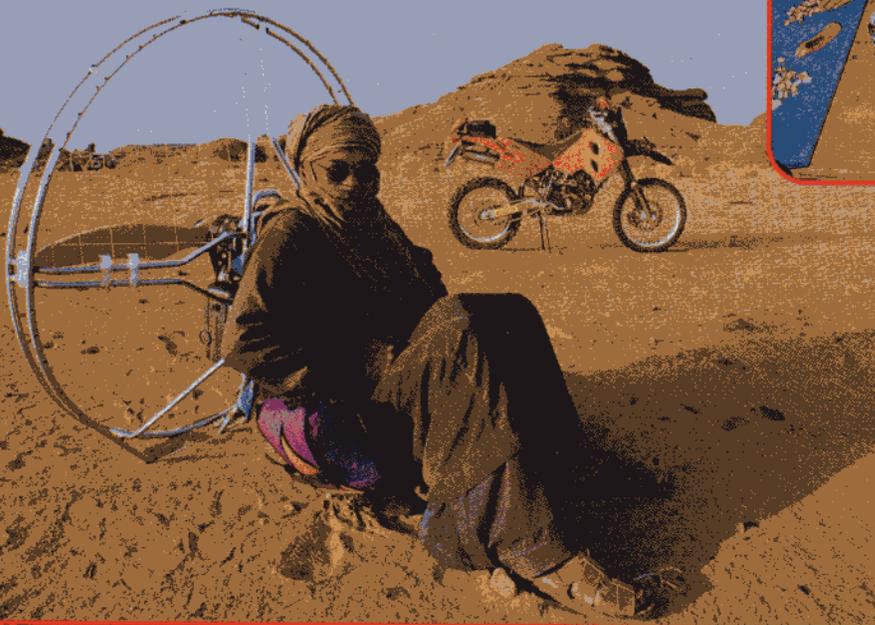
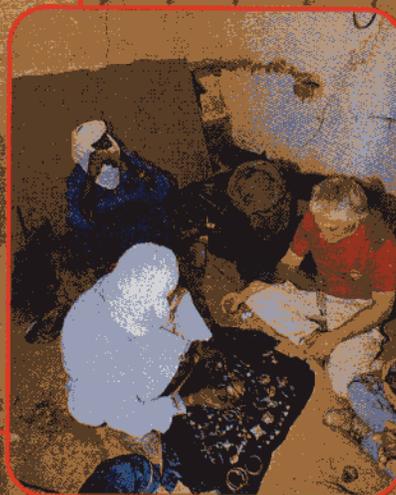
Der letzte Blick auf die Zivilisation gilt dem Ort Ghadamis, wo wir nach einer kurzen Altstadt-Besichtigung auf unseren Führer treffen. Mohamed ist Tuareg. Ein waschechter, auch wenn er den Rest des Jahres über Kinder von Ghadamis mit dem Bus in die Schule des Städtchens fährt. Trotzdem trägt er bilderbuchmäßig die Verschlei-

zung, mit der sich die Tuaregmänner vor Hitze und Staub schützen. Mohamed wird bis weit hinter Ghat bei uns bleiben, denn sowohl die Piste an der algerischen Grenze als auch das Akakusgebirge dürfen nur in Begleitung eines einheimischen Führers befahren werden.

Das letzte Stück Asphalt verschwindet unter den Stollen, die Piste beginnt. Schnell zieht sich die Karawane auseinander, der führende Tatra-Lkw ver-



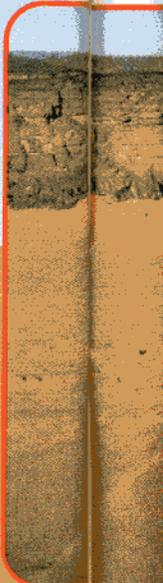
Herrlicher Blick vom Gleitschirm auf den See Um el Ma (l.). Tuareg-Führer Mohamed (u.), Marion und Peter Hinterreiter bereiten ein Mahl vor (r.). Drei gegen einen beim Souvenir-Feilschen (u. r.)



ö n w ü s t



Einige müssen umkehren
oder schieben. Erfahrene
Wüstenrucksack aber diesen
locker die Sanddüne rauf
und beäugen wie Feldherrn
das Schlachtfeld von oben



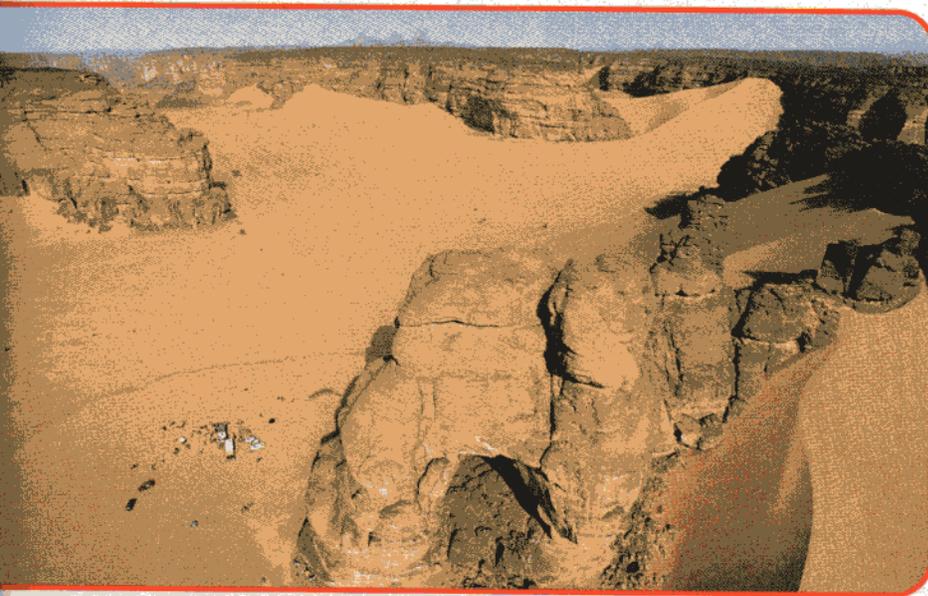
Vog

Rau



Wü

Auch Wüstenvorfa hr



Logelperspektive: Das Camp am Fuße des Steinbogens im einsamen Akakusgebirge



Staubtier-Fütterung: Die Enduros warten nur noch aufs Benzin, dann geht's los



Wüsten-Oase: Inmitten herrlich geschwungener Sanddünen ruht der See Um el Ma

schwindet in einer Staubwolke. Die Motorräder brausen hinterher, die Allradwagen bilden die Nachhut. Das Tempo wird schon spürbar schnell. Nach knapp 100 Kilometern durch staubige und kiesige Ebenen, unterbrochen von einigen kreisrunden Tafelbergen, erreichen wir ein ausgetrocknetes Flußbett. Zügig wird das Camp aufgebaut. Zelte wachsen aus dem Wüstenboden, und die Gulaschkanonen der Organisation Hinterreiter verbreiten herrliche Düfte. Dann legt die Wüsten nacht ihren totenstillen, schwarzen Schleier über die Landschaft, nur die Sterne funkeln hell am Himmel. Mohamed hockt sich wie jeden Abend nach dem Gebet etwas abseits vom Camp ans eigene Lagerfeuer. Er lädt mich zum Tee ein, den er in seiner kleinen Kanne direkt auf der Glut gekocht hat. Geheimnisvolle Kräuter aus der Wüste geben dem Gebräu einen köstlichen Geschmack.

Am nächsten Morgen geht es früh weiter. Die moderne Karawane zieht eine gigantischen Staubfahne hinter sich her wie ein Drache seinen Schwanz. Um den Konvoi herrscht einsame, menschenleere Weite. Das Tempo ist so brutal wie auf einer Rallye. Ein Motorradunfall mit glimpflichem Ausgang mahnt alle zur Vernunft.

Nach weiteren 100 Kilometern baut sich vor uns riesige rötliche Düne auf, teilweise hunderte von Metern hoch. Ein gigantischer Sandkasten der Götter. Aus den Reifen der Enduros wird Luft abgelassen, um besseren Grip zu haben. Dennoch werden schon die ersten Sandhügel vielen Fahrern zum Verhängnis. Umgestürzte Motorräder und versackte Allradautos werden ausgebuddelt, Gestrauchelte schieben sich gegenseitig an. Erfahrene Biker scheinen alle Gesetze der Schwerkraft außer Kraft zu setzen und braten das Sandgebirge rauf und runter. Am folgen-

ren haben ihre Spuren hinterlassen



Infos und Anreise

Zur Einreise nach Libyen benötigt man ein **Visum**. Vor Beantragung muss in den Reisepass eine Übersetzung des Passes ins Arabische eingetragen werden (vereidigter Dolmetscher). Das Visum beantragt man direkt bei der **Libyschen Botschaft** oder beauftragt einen **speziellen Dienst** mit der kompletten Abwicklung inklusive Übersetzung; z.B. VISA Agency Bonn, Helmut Baumann, Zur Siegaue 2, 53844 Troisdorf, Tel. 0228/9453051, Fax: 9453052. **Individualreisen** benötigen zum Visum zusätzlich eine **Einladung** nach Libyen und die **Bestätigung** eines Reiseveranstalters. Die Voraussetzungen für ein Visum ändern sich ständig, und auch von den Behörden werden dazu widersprüchliche Angaben gemacht. Für die Strecke **Ghadamis-Ghat** wie auch für die Rundfahrt durchs **Akakusgebirge** schreiben die libyschen Behörden einen einheimischen Führer vor. Das Akakusgebirge ist für einzeln reisende Motorradler verbotenes Revier. Wer das Wüstenabenteuer ohne Bürokratiestress genießen möchte, wendet sich an das **Team Hinterreiter**. Der Spezialanbieter hat für die Wüstengebiete eine Sondergenehmigung und nimmt neben Enduristen und Allradautofahrern auch Passagiere in Begleitfahrzeugen mit. Die **Preise** für zwei Wochen liegen für Fahrer mit Motorrad bei 4071 Mark, mit Leih-Enduro bei 6571 Mark, und Mitfahrer im Be-

gleitfahrzeug zahlen je 2786 Mark. In den Preisen sind Übernachtungen im Hotel und Camp sowie Frühstück und Abendessen enthalten. Zusätzlich fallen circa 350 US-\$ für Einfuhrgebühren und Versicherung des eigenen Motorrads plus einige Nebenkosten an. Nähere **Infos**: Team Hinterreiter, A-6700 Bludenz, Tel. 0043/664/3400603, Fax: 0043/5552/66707 oder unter www.hinterreiter.com

Bei einigen Wüstentouren bietet die Firma Jonathan Ballooning **Ballonflüge** ab den Camps an. **Währung**: der libysche Dinar (Einfuhr verboten) und der US-Dollar. Plastikgeld und Euroschecks werden äußerst selten akzeptiert. **Benzin** ist billig. Ein Liter verbleitetes Super kostet 15 Pfennig. Beste **Reisezeit** sind die Wintermonate. Im Sommer ist es mit bis zu 50 Grad unerträglich heiß. **Telefon**: Es gibt keine Telefonzellen. Auslandsgespräche werden durch die Post vermittelt, und selbst das funktioniert nicht immer. Sehr gut und problemlos mit in den Dünen funktioniert das INMARSAT Mini-M-Satellitentelefon. Aber Vorsicht: Der Wüstenplausch kommt teuer.

Kurzbeurteilung

Unterkunft:	☆☆☆☆
Erholung:	☆☆☆☆
Anfahrt:	☆☆☆☆
Kosten:	☆☆☆☆
Schwierigkeit:	☆☆☆☆
Restaurants:	☆☆☆☆

Bewertung: ☆☆☆☆☆ sehr gut bzw. sehr hoch oder sehr schwierig



Nach organisierter oder individueller Anreise kann die Abenteuerfahrt beginnen: 2000 Kilometer offroad quer durch die atemberaubenden Landschaften der Wüste Libyens



Die Unterkunft

Internationale **Hotels** jeder Kategorie finden sich nur im Norden Libyens. Die Preise für Einzel- wie auch Doppelzimmer liegen auf entsprechendem Niveau. In der Wüste wird im Camp auf dem teilweise sehr harten Wüstenboden übernachtet. Neben dem Zelt gehören eine gute Isomatte und ein warmer Schlafsack ins Gepäck. Nachts sinken die Temperaturen auch mal auf 0 Grad!



Die Küche

In jeder Ortschaft gibt es einen Markt und einen Krämerladen, jeweils mit beschränktem Angebot. In Libyen wird das Alkoholverbot sehr ernst genommen. Selbst in Gegenden mit bescheidenem Tourismus gibt's keine alkoholhaltigen Getränke zu kaufen. Die Einfuhr ist offiziell verboten. Besondere kulinarische Genüsse dürfen in libyschen Restaurants im Landesinneren nicht erwartet werden. Dafür verwöhnte uns die Feldküche des Teams Hinterreiter mitten in der Wüste mit gastronomischen Highlights und einem gewissen Quantum an Bier und Wein.



Die Lektüre

Gespickt mit 37 Plänen und Karten, 160 Fotos, Tipps, Hinweisen zur Fahrtechnik in Wüste und Sand gibt es den sehr kompletten und umfangreichen Führer „Libyen“ von Gerhard Göttler. Im **Reise Know-how Verlag Darr GmbH** erschienen für 44,80 Mark. ISBN 3-89662-005-3. Weitere Infos über Libyen gibt es natürlich auch im Internet; zum Beispiel unter www.daerr.de Detailliertes Kartenmaterial ist nicht einfach zu bekommen: Das Land ist riesig! Eine gewisse Übersicht verschafft die Straßenkarte **Michelin 953** „Nord- und Westafrika“ im Maßstab 1:4 000 000 oder die **„Map of the Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya“**, Maßstab 1:3 500 000, unter ISBN 0-86351-064-7 im Buchhandel für 32,80 Mark.

Fotos: Sascha Burkhardt



den Tag heult und pfeift ein kräftiger Wind und bestäubt Zelte, Schlafsäcke, Kaffeetassen und Marmeladenbrote mit rötlichem Sand. Erst gegen Mittag fliegen die Staubkörner nicht mehr, und wir kommen in steinigem, sandarmem Gelände. Pechschwarzer „Wüstenlack“ und schneeweiße salzige Flächen wechseln sich mit bizarren Felsformationen ab. Unglaublich, wie vielseitig Wüste sein kann. Jetzt knallen die Lenkgabeln wieder auf dem harten Untergrund. Die Tour bleibt leider nicht ohne Unfall. Zwei Piloten sind vorzeitig out. Einer bricht sich den Fuß, ein anderer das Bein. Im Begleitfahrzeug müssen die vergipsten Opfer mit gequältem Lächeln ihren Kameraden bei „wüsten“ Spielen zusehen. Dafür werden sie von den Tourteilnehmerinnen umsorgt wie Wickelkinder.

Endlich stoßen wir auf eine Oase. Die kleine Siedlung Al Awaynat wirkt wie ein kleiner Garten Eden nach diesen anstrengenden Tagen in der Sahara. Zwischen den Eukalyptusbäumen und Palmen wächst sogar etwas grünes Gras, und wir hören Vögel zwitschern. Doch gleich neben den schmutzigen Hütten am Ortseingang häuft sich bergeweise der Müll. Die Libyer haben ganz im Gegensatz zu den Tunesiern ein gespaltenes Verhältnis zum Umweltschutz, jeder scheint seinen Unrat vor die Tür zu schmeißen.

Unweit von Ghat, in einer großen Sandebene zwischen herrlichen Dünen, dem Geistergebirge und dem Akakusmassiv, schlagen wir das Camp in der Nähe einer

Gut ve
für Str

Ameise
imposa

Luft ra
Luftdru

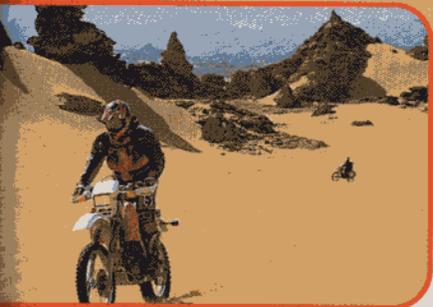
Wir basteln uns eine Fontäne: Das Anfahren im weichen Sand verlangt viel Gefühl



Wer den Schaden hat, braucht für den Sticheleinsatz nicht zu sorgen



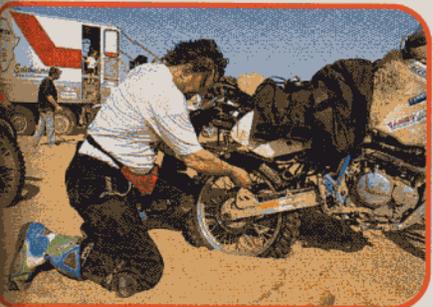
Am eigenen Lagerfeuer braut Mohamed mit geheimnisvollen Gewürzen köstlichen Tee



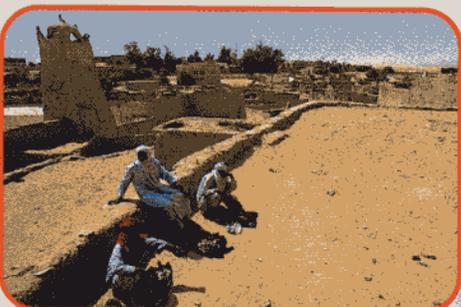
Motorradfahrer vor der imposanten Kulisse des Akakusgebirges



Ghadamis: Letzte Zivilisations-Oase vor der 600-Kilometer-Etappe durch die Wüste



Im weichen Sand kann der Motorradfahrer unter ein bar abgesenkt werden



Siesta in der glühenden Sonne: Souvenirhändler warten in Ghadamis auf Kunden

heißer Schwefelquelle auf. Die Wasserstelle wird von einer Berber-Familie bewacht, die in einer ärmlichen Behausung wohnt. Freundlich grüßt man uns, als wir gruppenweise zum ersehnten Bad vorbeimarschieren. Wir stürzen uns mit Wonne in das schwefelige Naß und waschen uns fingerdicke Sandkrusten vom Leib.

Nach einem Kurzbesuch in Ghat, jener Tuareg-Siedlung, wo die verschleierte jungen Männer traditionsgemäß händchenhaltend durch die Gassen schlendern, erreichen wir das Herz des Akakusgebirges.

Zügig kommt der Konvoi auf den sandigen Flächen zwischen den irreal wirkenden Felsformationen voran. Das Akakusgebirge geizt wirklich nicht mit seinen Reizen. Bizarre Felskulpturen ragen aus dem sandigen Boden hervor und recken ihre pechschwarzen Gipfel in den Himmel. Tief darunter fahren wir Slalom zwischen den riesigen Kegeln.

Einige 100 Kilometer weiter wieder ein radikaler Landschaftswechsel: Zwischen hohen, herrlich geschwungenen Sanddünen trutzen die kleinen malerischen Mandara-Seen auf unerklärliche Weise den Unmengen Sand, die ständig die Wasserlöcher zu ersticken drohen. Der schönste der Seen heißt treffenderweise Um el Ma, „die Mutter der Wassers“. Um den großen, lang gezogenen See zieht sich ein schmales Band aus Schilf und Palmen, die Schatten werfen. Das stark salzhaltige Wasser bietet eine physikalische Kuriosität: Während die obere Schicht eiskalt ist, kocht es einem schon einen halben Meter darunter die Füße.

In der Abendsonne genießen wir noch einmal die riesigen Dünen in allen Schattierungen von leuchtend Gelb bis strahlend Orange.

Als wir am Morgen auf Asphalt stoßen und die staubigen Bikes bedauernd auf den Hänger laden, weiß jeder Pilot, dass er auf dieser Reise wirklich was geschafft und erlebt hat. Nur eine Frage bleibt ob des mörderischen Tempos durch die atemberaubenden Landschaften offen: Sind wir bei einer Urlaubstour mitgefahren oder einer Rallye? Zumindest eines ist sicher: gigantisch war's. Und richtig schön wüst ...



Unzählige Felszeichnungen zeugen von Leben, das zu prähistorischen Zeiten in der Wüste gedieh