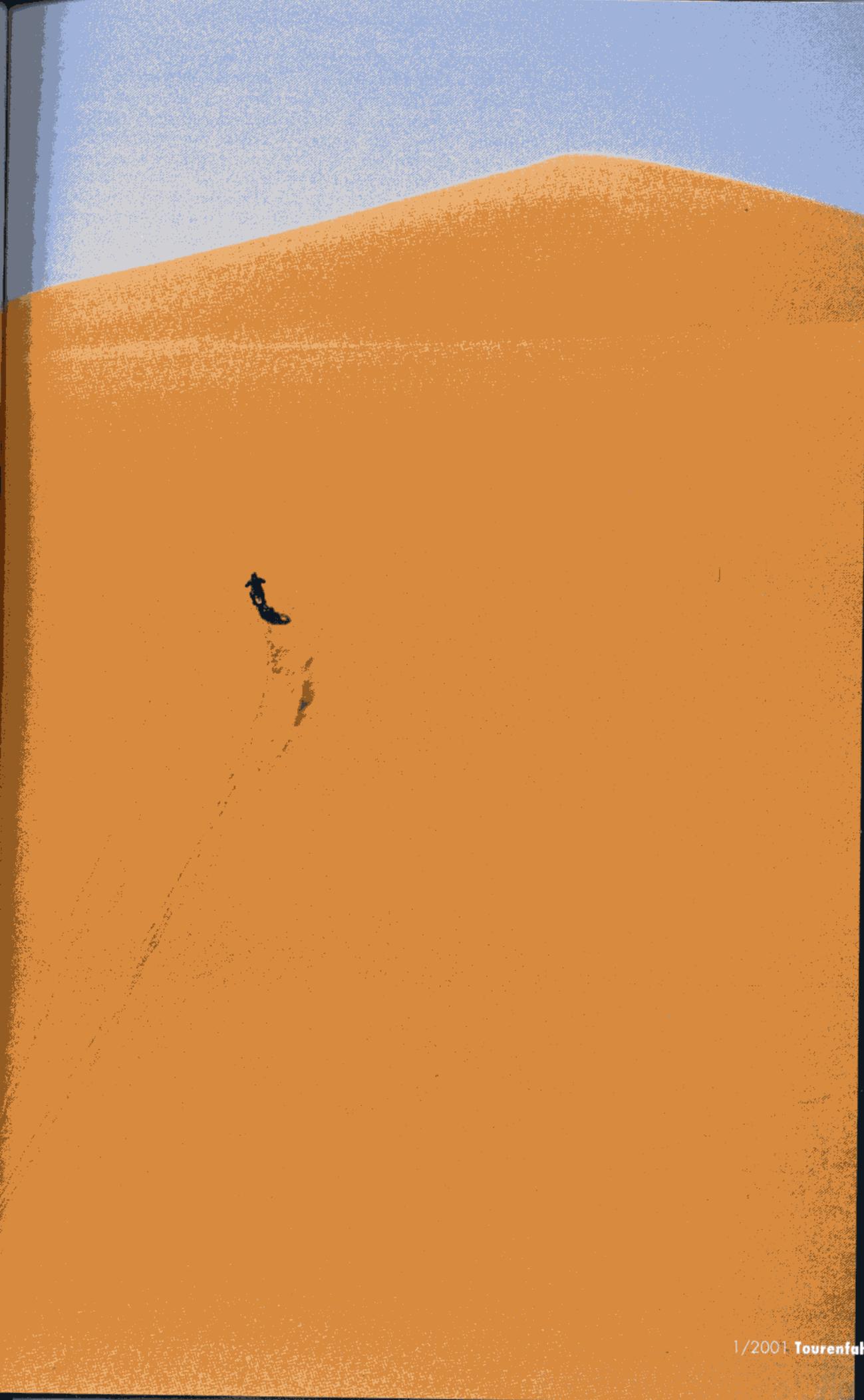




**Das Gebirge macht seinem Namen alle Ehre**

*Bis zu 200 Meter hoch sind die  
Dünen bei Ghat, jeder Fahrfehler  
beendet abrupt den Aufstieg.*



**Wie ein Sandkörnchen im mächtigen Getriebe ...**

**W**ie ein Bienenschwarm summen achtundzwanzig Motorräder durch die größte Wüste der Erde, eine dicke Staubwolke hinter sich herziehend. Dabei genießt jeder Fahrer das Gefühl der großen Freiheit in der endlosen Weite. Ein Land, das zu über 90 Prozent aus Wüste besteht und mit knapp 1,8 Mio Quadratkilometern etwa so groß ist wie Deutschland, Frankreich, Italien, Grie-

entdecken und fiebern ihm an der tunesisch-libyschen Grenze mit Ungeduld entgegen. Doch das bringt uns nicht schneller in das Land unserer Träume, das mit meterhohen Dünen, Felsmalereien und imposantem Gebirge lockt. Erst muss jeder sein deutsches Nummernschild gegen ein libysches in arabischer Schrift tauschen.

Eineinhalb Tage zähe Fahrt über Asphaltstraßen im Reisebus strapazieren die Nerven der Motorradfahrer; ihre En-

»Wüstenmopeds« saust durchs Camp und die nähere Umgebung. Es herrscht Hochstimmung. Morgen beginnt der Ritt durch die Wüste. Nur einer kocht vor Wut: Heinz. Er hat seinen Zündschlüssel zu Hause vergessen. Auch Sascha, unser Motorgleitschirmpilot, macht sein Himmelmoped startklar und entschwebt in die Lüfte. Ratternden Motors zieht er seine Kreise, sieht die Erdkrümmung am Horizont und unser Camp wie ein

E-Box durch Überspannung geliefert und dem Motor auch der letzte Hauch von Leben genommen ist, setzt sich Heinz mit essigsaurer Miene zu uns. Am liebsten möchte er gleich wieder nach Hause fliegen. Am Morgen nimmt er zögerlich, mit gesenktem Kopf, in einem der beiden Lkws der Organisation Platz.

*Das erste Wüstencamp wird am See Azul in der Nähe von Ghadames errichtet.*



chenland, Schweiz, Österreich, Dänemark, Großbritannien und die Benelux-Staaten zusammen, bietet geniale Voraussetzungen für den Ritt in die Einsamkeit. Libyen – das Land unter Führung von Oberst El Gaddafi, das lange Zeit von Reisenden eher gefürchtet war, wird unter Wüstenfüchsen immer mehr zum beliebten Ziel.

Auf dem Motorradsattel, im Lkw oder Geländewagen und aus der Luft wollen wir das weitgehend unbekannte Land

duros reisen währenddessen reifenschonend im Lkw-Anhänger. Sätze wie: »Haben wir denn eine Busreise bei Neckermann gebucht?« bekommt Reiseorganisator Peter Hinterreiter des Öfteren zu hören. Doch im ersten Wüstencamp am See Abzur kurz vor Ghadames senkt sich die Ladebordwand des Anhängers, und die Miesepeter-Stimmung scheint wie weggeblasen. Minuten später knattern die Motoren, und ein Schwarm

Ameisennest am Rande einer Pfütze.

Bei Sonnenuntergang kehrt die Ruhe zurück ins Camp. Der kleine See verdoppelt das Camp unrealistisch mit seiner Spiegelung von Zelten und Motorrädern. Eine Gruppe »Bastelspezialisten« probiert bis spät in die Nacht im Schein der Stirnlampen, das Motorrad von Heinz zu überlisten, ohne Zündschlüssel zu starten, während wir Käseknöpfe und Salat genießen. Erst als die

Ein Stopp in Ghadames, seit Urzeiten das Karussell des Karawanenhandels, ist unser erster kultureller Höhepunkt. Die Altstadt mit ihren überdachten Gassen, Palmenhainen, die im Wind rauschen, und ihren hohen, Schatten spendenden Mauern verführt mit ihrem historischen Flair und der angenehmen Temperatur zum Verweilen. Doch uns zieht es weiter. Die Stollenreifen wollen die Wüstenboden spüren, der Zivilisation den Rücken kehren

Sprit, Lebensmittel und 600 Liter Wasser für die nächsten Tage sind in den beiden Tatra-Lkws gebunkert.

Von Ghadames geht es 700 Kilometer entlang der algerischen Grenze durch einsame Wüste nach Ghat. Der Tuareg Mohammed begleitet uns auf der führerpflichtigen Strecke. Seine Wüstenkenntnisse und das GPS weisen uns den Weg. Die ersten 70 Kilometer Piste im Weichsand sind eine Herausforderung für Wüstenanfänger und unsere Seniorenfahrer Klaus und Manfred. Das Hinterrad schlingert, Manfred zittern die Oberschenkel, und krampfhaft hält er das Lenkrad seiner Africa Twin fest. Erst der Tipp von Richard, das Lenkrad lockerer zu führen, damit es selbst seinen Weg finden kann, erleichtert ihm die Fahrt. Der erste Sturz eines Reiseteilnehmers stoppt den Konvoi, der sich über mehrere Kilometer in einer Staubwolke durch die Wüste zieht. Heinz wittert seine Chance! Schnell ist er in seine Motorradjacke geschlüpft, hat den Sturzhelm festgezurt, und schon sitzt er mit strahlenden Augen auf der Maschine des Gestürzten und setzt seine Reise auf zwei Rädern fort.

Es geht durch die Hamada al Hamrah, die Wüste der Wüsten; über Hochebenen mit unvergesslichen Blicken in weite Täler, mal lila, mal weiß schimmernde Steinwüste, die immer wieder von Canyons und Queds unterbrochen ist. Heinz ist begeistert, mit 150 Sachen durch die Wüste zu brettern und die Landschaft an sich vorüberziehen zu lassen.

Nicht alle genießen die erste Offroad-Etappe. Muffensausen vor einem platten Reifen macht sich breit. Immer wieder zieren aufgebockte Motorräder mit reparierenden Fahrern den Pistenrand. Die Steine sind messerscharf und gnadenlos. Die Schale einer von mir verspeisten Banane findet seine Verwendung als Schmiermittel für die Felge.

Plötzlich tauchen am Horizont die ersten Dünen auf. Richards Herz schlägt höher. »Darum sind wir hierher gekommen«, jubelt er. Die Geschwindigkeit wird gedrosselt. Der große Sandkasten wird zum Spielplatz großer Jungs. Die Ersten versacken mit dem Hinterrad im Bodenlosen und versuchen sich mit meterhohen Sandfontänen aus ihrer misslichen Lage zu befreien. Andere erklimmen die Dünenkämme mit Bravour bis zum perfekten Kippwinkel und genießen die Abfahrt, um sich danach gleich mit der nächsten Düne zu messen.

Heinz sitzt inzwischen auf der Enduro eines übermüdeten Fahrers. Er genießt das Surfen in den Dünen. Mit einem kurzen Blick über die Dünenkante sucht er blitzschnell den richtigen Weg über die nächste Düne. Doch plötzlich endet eine Düne mit einem Sprung ins Leere. Noch im Flug stößt er sich von seiner Maschine ab, und beide landen getrennt und unversehrt zehn Meter tiefer im weichen Sand. Mit 25 Jahren Motorcross-Erfahrung sind solche Stürze nichts Außergewöhnliches für ihn. Doch die nächsten Dünen geht er langsamer an.

Gigant der Sandberge ist eine 200 Meter hohe Düne, die mitten aus der schwarzen Steinwüste wie ein goldenes Naturdenkmal ragt. Der Wettbewerb unter den Fahrern beginnt: Wer erklimmt die Düne am höchsten oder wühlt sich

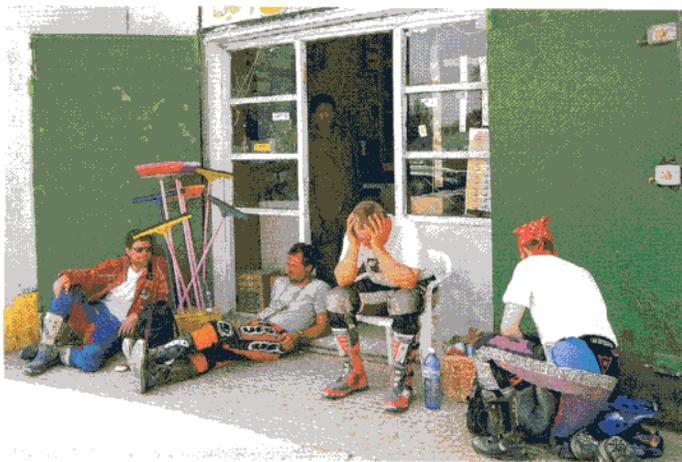


*Schilf und Palmen am See Um-Al-Mar im Mandara-Gebiet.*

am tiefsten in den Sand, der beim Sonnenhochstand butterweich unter den Reifen wegrieselt? Nur zwei Piloten erreichen den Gipfel und genießen den Blick über die nicht enden wollende Weite.

Diese Sandkastenspiele kosten Sprit, und ein Motorrad nach dem anderen bleibt mit leerem Tank stehen. Renner werden leer getrunken Wasserflaschen, die in abgeschnittenem Zustand als Benzintrichter dienen. Mit gegenseitiger Hilfe schaffen alle die letzten Kilometer durch die kraterübersäte Mondlandschaft bis zur Tankstelle in Al Awaynat unweit von Ghat.

Nach Tagen mit Sand, Staub und Hitze haben wir es heute besonders eilig, ins Camp zu kommen. Am Rande des »Geistergebirges«, in dem der Wüstenforscher Heinrich Barth Mitte des vergangenen Jahrhunderts beinahe sein Leben gelassen hätte, campieren wir bei einer heißen Quelle.



*Nerviges Warten auf Sprit vor einem Krämerladen in Ghat.*

**Noch im Flug stößt er sich von seiner Maschine ab, und beide landen unversehrt**

Zart rosa verschwindet hinter den Felsen die Sonne, die das Gebirge in eine geisterhafte Silhouette verwandelt, während sich einige Reiseteilnehmer in der warmen Schwefelquelle Sand und Schweiß von der Haut schrubben. Eine Berberfamilie hat ihre einfache Behausung neben der Quelle aufgeschlagen und beobachtet neugierig die dreckigen Neuankömmlinge, die ebenfalls mit aufgerissenen Augen umherblicken.

Wie ein Spion der Lüfte beobachtet Sascha das Geschehen aus 700 Meter Höhe, hat Einblick in das dachlose Badehaus und genießt die Wüste aus einer ganz anderen Perspektive. Zwischen Geistergebirge und Dünenlandschaft gleitet er mit dem Knattern seines Motors im Rücken durch die Stille der Wüste. Der mitgeführte Heißluftballon muss vorerst wegen starker Thermik im Lkw bleiben.

Am Boden hat das Küchenteam alle Schüsseln voll zu tun. Emsige Motorradfahrer zupfen Salat, schneiden Fleisch in dünne Scheibchen und schälen Kartoffeln. Teamgeist und Wüstenatmosphäre verführen manchmal zu Tätigkeiten, vor denen mancher zu Hause schnellen Schritts davonlaufen würde. Als wir uns mit Wasser im Mund und Hunger im Bauch auf den Holzbänken niederlassen, dreht Petrus seine Windturbinen auf, und Millionen Sandkörner wirbeln durch die Luft, kleben am Essen und knirschen zwischen den Zähnen. Schlecht gesicherte Zelte kugeln über die Ebene. Kratzenden Sand in den Augen können wir nur durch das permanente Tragen der Motorradbrillen vermeiden. Die ganze Nacht rüttelt der Wind an den Zeltstangen, einige Freiluftschläfer verkriechen sich im Schutz hochgestellter Bierbänke. Ich verziehe mich zwischen meine aufgestellte Taschenburg.

Etwas griesgrämig von der unruhigen Nacht besuchen wir

Ghat, die alte Tuareg-Stadt im Südwesten Libyens. Männer in blauen Gewändern, den Chech fest um den Kopf gewickelt, sitzen im Schatten auf dem Boden im Kreis und vertreiben sich die Zeit mit Gesellschaftsspielen aus Kamelknödeln oder schlendern mit Einkäufen beladen die Straßen entlang. Die Freundlichkeit und Gelassenheit der Bewohner überträgt sich unwiderstehlich auf den Besucher. Tuaregs breiten bereitwillig ihre Stoffe auf dem Boden aus, um ihren Schmuck in unaufdringlicher Weise feilzubieten. Die sehenswerte Altstadt

die Rückkehr in unser Camp an der heißen Quelle an. Das Stimmungsbarometer zeigt Sturm. Sollen uns die Felsmalereien und das imposante Akakusgebirge, die Höhepunkte der Reise, verschlossen bleiben? Keiner nimmt mehr Notiz von der Quelle. Heftiger als am Vorabend peitscht uns der Wind um die Ohren.

Der Morgen überrascht mit Ruhe nach dem Sandsturm. Die Sonne strahlt. Endlich das ersehnte Erlebnis. Dröhnend schwankt der Ballon am Boden, bis die 5000 Kubikmeter große Kugel mit Gas gefüllt ist und langsam abhebt. Mit

Nach einer Stunde Luftfahrt setzt Kerstin zur Landung an – pünktlich zum Frühstück.

Gegen Mittag starten wir erneut zwischen Hoffnung und Missmut nach Ghat. Wird man uns diesmal die Genehmigung für das Akakusgebirge geben? Plötzlich startet ein Motorrad nach dem anderen, und der ganze Bienenschwarm schwirrt Richtung Tankstelle. Mit gefüllten Tanks verlassen wir die Stadt Richtung Akakus. Mohammed bleibt weiter

*Sascha schmeißt den Motor an, gleich ist er auf und davon.*



mit ihren Lehmbauten ist menschenleer und still.

Peter Hinterreiter geht einen Schritt schneller als wir. Er kümmert sich um die Genehmigung, durch den Nationalpark Akakus zu fahren, der unter dem Schutz der UNESCO steht. Wir hängen stundenlang im Schatten einer Ladenreihe herum und harren der Dinge. Lebensmittelverkäufer und Imbissbesitzer machen den Umsatz ihres Jahres. Hunger und Durst von 40 Leuten scheint kein Ende zu nehmen.

Unverrichteter Dinge treten wir kurz vor der Dämmerung

acht Mann und der Pilotin Kerstin im Korb schwebt der Ballon majestätisch über Dünen und das Geistergebirge. In 1500 Meter Höhe dreht sie eine Schleife über die Dünen. Motorradfahrer Eddie ist begeistert: »Von oben ist es ein Kinderspiel, die Ideallinie durch Dünen und Berge zu erkennen. Man müsste jedes Gebiet erst aus der Luft überqueren, bevor man es durchfährt. Am Boden fehlt einfach der Überblick.« Langsam steigt die Sonne hoch, und erste Konturen der Dünen werden durch Schatten sichtbar.

hin als Führer bei uns, obwohl diese Region nicht mehr zu seinem Führungsgebiet gehört und er eigentlich lieber in Ghadames geblieben wäre, um das jährlich stattfindende Opferfest zu feiern.

Gelber und orangefarbener Sand häuft sich malerisch am Fuße des mächtigen Gebirges. Frust und Warterei sind vergessen. Wir nähern uns der vermuteten »Wiege der Menschheit«. Mohammed kniet sich vor Sonnenuntergang in einem historischen Steinkreis nieder und verrichtet sein Abendgebet, das Haupt gen

Mekka gewandt. Uns ziehen die Naturschönheiten in ihren Bann. An einem riesigen Natursteinbogen schlagen wir unser Camp auf. Gespenstisch beleuchtet der Vollmond die Umrisse der uns umgebenden Berggipfel. Volker aus Tirol lässt heimatische Klänge auf seinem mitgebrachten Akkordeon durch die stille Bergwelt hallen. Nur mit der arabischen Musik aus Mohammeds Kofferradio will der Rhythmus nicht in Einklang kommen.

Auf festen Pisten, die sich durch das Labyrinth der Gebirgstäler ziehen, führt uns Mohammed zu den schönsten Felsgravuren und -malereien der Prähistorie. Zwischendurch müssen wir immer wieder Stopps und Suchaktionen für verloren gegangene Piloten einlegen. Das Wegfindungssystem, dass an jeder Weggabelung ein Motorrad stehen bleibt, bis das Letzte vorbei ist, funktioniert auch nach wiederholten Versuchen nicht. Kämpfer und Krieger, Kühe und Antilopen, die sorgfältig an geschützten Stellen in Felsen graviert sind und noch Tausende von Jahren nach ihrer Entstehung sichtbar sind, lassen auf ein üppiges Leben auf fruchtbarem Boden vor etwa 6000 Jahren schließen, wo heute Trockenheit und Hitze menschliches Leben unmöglich machen. Ein Bildnis, das jeder Motorradfahrer sofort als »Motorradgespann« identifiziert, entpuppt sich erst auf den zweiten Blick als Pflug hinter einem Ochsen.

Der dritte Morgen im Akakus ist wieder der Luftfahrt gewidmet. Um fünf Uhr packen zehn Leute ihre Zelte zusammen und sitzen fröstelnd bei einer wärmenden Tasse Kaffee. Sascha füllt Sprit in den Tank seines Motorgleitschirms, während Charles, Kerstin und Bruder Thorsten den Ballon startklar machen. Wieder ist Kerstin die Königin der Lüfte. Als sie aufsteigt, treibt sie der Wind überraschend schnell zur nächsten

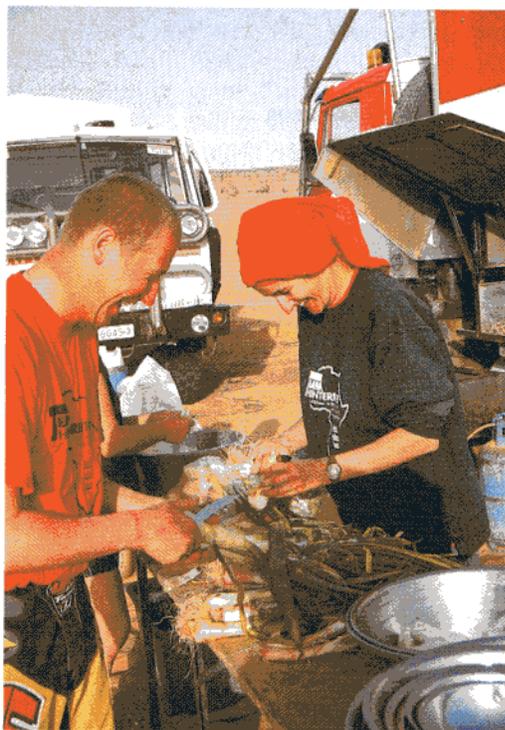
Felswand, Thorsten brüllt aus voller Kehle: »Feuer, was das Zeug hält«, und der Brenner spuckt die roten Flammen aus vollem Rachen in den Ballon. Im Nu steigt der Ballon auf und verschwindet hinter der Felswand – wir atmen durch.

Peter Hinterreiter nimmt mit Charles und Thorsten in zwei Fahrzeugen die Verfolgung am Boden auf. Über Funk gibt Kerstin ihre GPS-Daten durch. Die ersten zwanzig Minuten hat sie ein mulmiges Gefühl im Bauch. »Wo zum Teufel kann man hier landen? Nichts als schwarze Gipfelplateaus und steile Felswände!« Sie sieht sich schon mit ihren Mitfahrern den Ballon samt Korb von einem dieser Hochplateaus schleppen. Oder soll sie eine sichere Landung hinter der algerischen Grenze wagen, vor der sie sich so hüten sollte? Doch der Wind treibt sie immer weiter gen Westen. Plötzlich reißt der Funkkontakt ab. Das Satellitentelefon nimmt den Identifikationscode nicht an, und jede Art von Kommunikation ist unterbrochen. Peter, der sonst nicht so leicht aus der Ruhe zu bringen ist, runzelt sorgenvoll die Stirn. Thorsten be-



*Immer etwas abseits von unserem Camp saß Mohammed bei seinem eigenen Lagerfeuer, kochte Tee und hörte Radio.*

rechnet die etwaige Ballonfahrtrichtung anhand der Drift und Fahrgeschwindigkeit. Eine wilde Suchfahrt durch die Täler des Akakus-Labyrinths beginnt, das Peter wie seine Westentasche kennt. Stunden der Hoffnung und Spannung vergehen, dann besteht endlich wieder Telefonkontakt. Kerstin gibt die Koordinaten ihres Standortes durch. Vor zwei Stunden waren sie im Akakus auf libyscher Seite gelandet. Die Hetzjagd durch die Gebirgstäler geht weiter. Plötzlich stehen Heinz und Kerstin winkend auf einer der Hauptpisten. Der Ballon und die Mannschaft sind nicht weit entfernt.



*In der Wüste macht Kochen Spaß. Marion Hinterreiter freut sich über die Hilfe der Reisetilnehmer.*

**Plötzlich reißt der Funkkontakt ab. Jede Art von Kommunikation ist unterbrochen**

**Allgemeines:** Libyen ist ein ideales Enduro-Reiseziel mit 1,8 Mio. Quadratkilometer Fläche und nur vier Mio. Einwohnern, die zu 90 Prozent in Küstennähe wohnen. Das gastfreundliche Land öffnet sich erst langsam dem Tourismus. Langwierige Wartezeiten an der Grenze werden mit landschaftlichen Schönheiten entschädigt. Bettelnde Kinder wie in Marokko und Tunesien gibt es nicht. Es ist als Ölförderland das reichste Land Afrikas. Die Bevölkerung ist dem Touristen gegenüber sehr zurückhaltend. Vermöglicherweise sucht man Nomadenzelte und Brunnen in der Wüste. Das Nomadentum wurde vom Staat unterbunden und die Wasserversorgung auf Leitungswasser umgestellt.

**Vorbereitung/Ausrüstung:** Die Enduro sollte über Sand- und Schutzumbauten verfügen und möglichst leicht sein, will man Dünen abseits der Pisten erklimmen. Neben dem üblichen Campingzubehör gehört warme Kleidung für den Abend und Schutzkleidung für tagüber ins Gepäck. In unserem Fall wurde es vom Veranstalter (s. u.) in die Camps transportiert, was sicher die Ideallösung des Gewichtsproblems darstellt.

**Reisezeit:** Verträgliche Temperaturen herrschen von Oktober bis April. Im Frühjahr blüht die Wüste. Zur Jahreswende ist mit nächtlichen Temperaturen um dem Gefrierpunkt zu rechnen. Zwischen November und Januar kann es vereinzelt zu Regengüssen kommen.

**Anreise:** Per Flugzeug zur Insel Djerba (Tunesien), günstige Charterflüge z. B. mit Air Berlin ab 509 Mark. (Motorradtransport in unserem Fall über Team Hinterreiter).

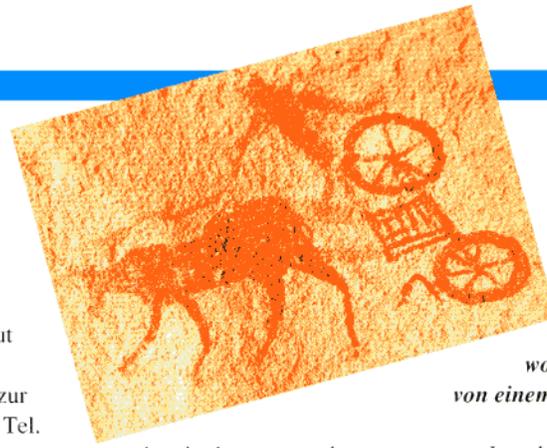
Per Fähre Genua - Tunis: Fährgesellschaft CTN, Schiff Cathage. Überfahrt 24 Stunden. Von Ende Oktober bis Mitte Mai einmal wöchentlich.

**Einreise:** Visumpflicht, Antragsdauer ca. drei Wochen. Vor Ausstellung des Visums muss

der Pass von einem vereidigten Übersetzer ins Arabische übersetzt sein. Das Visum kann direkt bei der Botschaft beantragt werden oder ein Visaabwicklungsdienst beauftragt werden. Gut und schnell arbeitet VISA Agency, Helmut Baumann, zur Siegaue 2, 53844 Troisdorf, Tel. 02289/453051, Fax: 453052.

**Versorgung:** In den Ortschaften gibt es verhältnismäßig gut sortierte Lebensmittelgeschäfte und Märkte, auf denen frisches Obst und Gemüse angeboten werden.

**Unterkunft und Verpflegung:** Hotels sind den Geschäftsreisenden angepasst. Touristenhotels gibt es im Küstenbereich. Restaurants bestehen oftmals aus einfachen Straßenloka-



*Diese Felsmalerei im Akakusgebirge identifiziert die Motorradfahrer auf den ersten Blick als urzeitliches Motorrad, dabei stellt sie wohl einen Pflug dar, der von einem Ochsen gezogen wird.*

len, in denen man aber ganz gut essen kann.

**Reiseveranstalter:** Die beschriebene Tour wurde vom erfahrenen Veranstalter Peter Hinterreiter organisiert und geleitet. Team Hinterreiter, Römerweg 7a, 6700 Bludenz, Tel: +43/664/34 00 603, Fax: +43/5552/66707, E-Mail: <team@hinterreiter.com>, <www.hinterreiter.com>.

Das Team im Team, die Fir-

ma Jonathan Ballooning unter Leitung von Charles Kunow, war für die Durchführung der Ballonfahrten und Fluggenehmigungen zuständig.

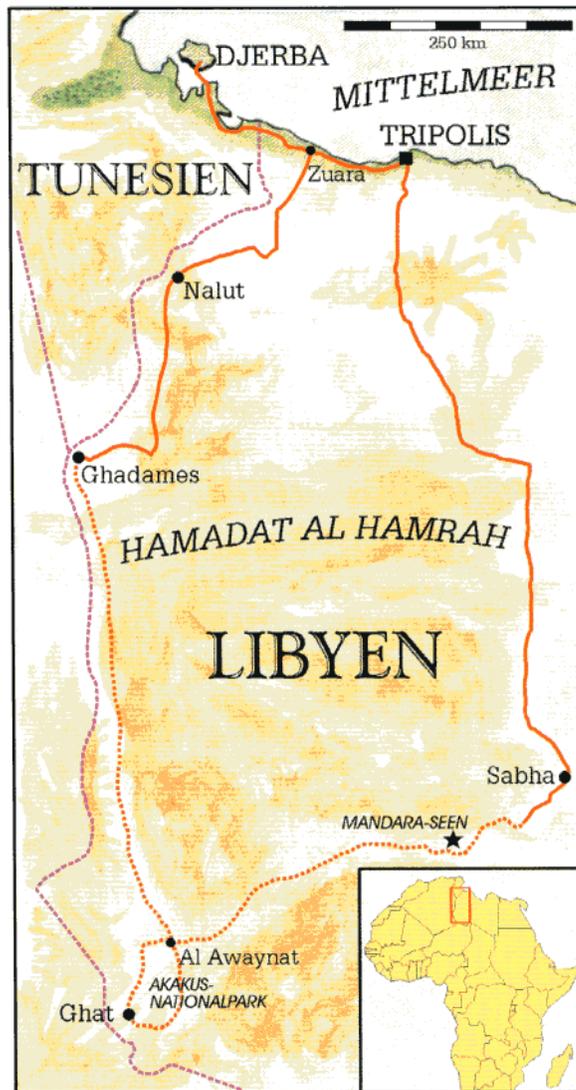
Jonathan Ballooning, Jonathan Seminarhotel, 83339 Chieming/Hart, Tel.: 08669/7909-0, Fax: 08669/909-70.

Nächste kombinierte Motorrad- und Ballontouren: Libyen-Algerien-Hoggargebirge, 16.12.2000 - 09.01.2001, 7.300 DM. Libyen - Mandaraseen - Wau en Namus: 20.01. - 10.02.2001, 5.600 DM. Die Touren können per Motorrad, Geländewagen, eigenem Ballon oder Fluggerät oder als Mitfahrer begleitet werden. Motorradtour ohne Ballonfahrten zu einem günstigeren Preis buchbar über Team Hinterreiter.

**Karten:** Die Landkarten weisen alle Ungenauigkeiten auf! Gute Übersichtskarte: Afrique - Nord et Ouest, Michelin Nr. 953, 1 : 4 Mio. Detaillierte ONC-Karten für Fahrten abseits der Straßen: ONC H-3 für den Westen Libyens, ONC H-4 für den Osten. Digitale Karten auf CD-Rom bietet Ausrüster Därr, München.

**Literatur:** Libyen, Reise Know-How, Därr Verlag GmbH, Gerhard Göttler, ISBN 3-89662-005-3. 560 Seiten mit ca. 50 detailliert beschriebenen Routen und Enduro-Tipps von Thomas Trossmann.

**Informationen:** Libyan Tourism, c/o EUROMEDIA Berlin, Amorbacher Weg 11, 13587 Berlin, Tel.: 030/335 64 32, Fax: 335 64 32, <www.euromedia-berlin.de>. Libysche Botschaft: Beethovenallee 12a, 53173 Bonn, Tel.: 0228/820 09-0, Fax: 36 42 60.



Als alle wohlbehalten das Camp erreichen, wird die Rückkehr besonders ausgelassen gefeiert, und die Helden der Lüfte erzählen ihre unterschiedlichen Eindrücke. Volkmar musste sich als Motorsegler erst an die Stille und den Gedanken gewöhnen, dass trotzdem alles in Ordnung ist. Uwe fand den Blick von oben interessant, doch er zieht die Freiheit auf seinem Moped dem Eng an Eng im Korb vor. Heinz war begeistert, in grünen Tälern war der frühere Flusslauf durch das Gebirge erkennbar. Für ihn ist die Kombination von Motorrad- und Ballonfahren während einer Reise die Krönung. Auch Sascha hat abenteuerliche Dinge von seinem Flug mit dem Himmelmoped zu erzählen, der wegen heftiger Windböen abrupt in der Einsamkeit endete.

Zur weiteren Fahrt um das Akakusgebirge herum nimmt Heinz auf der schweren Africa Twin von Manfred Platz, die in ihrer straßentauglichen Version mit langem Federweg nur mühsam über die unebenen Pisten zu steuern ist. Als Crosser nimmt er die Herausforderung an, während Manfred die Fahrt auf der leichteren Suzuki 350 von Volkmar genießt, der die Füße im Organisations-Lkw ausstreckt.

Als wir das Akakusgebirge verlassen, haben wir ein großes Problem: In nahezu ganz Libyen, dem Erdölförderland, gibt es keinen Sprit, und unsere Tanks sind leer. Tatra-Fahrer Greini gibt Gas und kommt nach 800 Kilometern mit dem so wichtigen Saft zurück. Bei Dunkelheit hämmern wir unsere Zeltheringe 30 Kilometer vor den Mandara-Seen in den Boden. Das davor liegende Dünengebiet wollen wir aus Sicherheitsgründen erst bei Tageslicht durchqueren.

Am nächsten Tag macht sich Beach-Stimmung in der Wüste breit. Bunte Badetücher schmücken den gelben Sand, Palmenwedel spenden Schat-



ten, und die vorherrschende Bekleidung besteht aus einer Badehose. Geheimnisvoll liegt der See Um-Al-Mar, einer der rund zwanzig Seen, die zum Mandara-Gebiet gehören, zwischen Dünen, die unaufhörlich ihren Sand in das Wasser rieseln. Die »Mutter des Wassers«, wie sein Name übersetzt heißt, wurde schon zu früheren Zeiten für mystisch und vielleicht verhext gehalten, was dazu führte, dass seine Ufer, im Gegensatz zu den anderen, niemals besiedelt waren. Als wir uns im »verhexten Wasser« erfrischen wollen, begreifen wir das Mysterium um den See: Die Oberfläche ist kalt; lässt man aber die Füße tiefer hängen, verbrennt man sich fast die Fußsohlen, doch der hohe Salzgehalt drückt sie schnell wieder an die Oberfläche, so dass Zehen, Bauch und Kopf wie halb versunkene U-Boote aus dem Wasser schauen. Auch ein Nichtschwimmer kann hier nicht ertrinken. Diese Entspannung ist wie Champagner für die malträtierte Motorradfahrermuskulatur.

Sekt spritzt am Abend bei der Ballontaufe am Lagerfeuer. Während Kerstin traditionsgemäß an den Haaren der mutigen Luftfahrer herumzün-

*Nach der Landung muss die Ballonhülle wieder zusammengerollt werden.*

delt und sie mit unaussprechlichen Namen tauft, Volker mit seinem Akkordeon den Evergreen »I want to go home« begleitet, ergießt sich der Sternenhimmel in den See Um-Al-Mar.

Am nächsten Morgen nehmen alle Motorradfahrer zu Frieden im angemieteten Bus Platz. Die Heimreise über Asphalt nach Tunesien beginnt. Keiner will mehr freiwillig die Strecke unter die Stollen nehmen. Und Heinz lacht. Zwei Stunden hatte er während der ganzen Tour kein Motorrad, es war der abwechslungsreichste Motorrad-Urlaub, den er je gemacht hat. Nur die verbogene Honda Dominator, die er mit schiefstehendem Lenker und ohne Fußrasten über ein Geröllfeld manövrieren musste, war etwas mühsam zu fahren. Seinen nächsten Urlaub will er übrigens auf einer KTM Adventure 640 verbringen. Natürlich wieder mit Peter in Libyen, doch dann geht's bis zum Vulkan Wau en Namus – und zwar mit dem Zündschlüssel in der Tasche.

**In nahezu ganz Libyen, dem Erdölförderland, gibt es keinen Sprit – und unsere Tanks sind leer**