



Auf den Spuren der Dakar

Von Marokko nach Timbuktu – auf den Spuren der früheren Dakar.

Jörg Majoli (Text und Fotos) hat sich einen Jugendtraum erfüllt, den er seit 32 Jahren träumt. Ein Reisetagebuch...

Auf einmal geht dann alles ganz schnell: Anmelden, Motorrad vorbereiten und in Marokko, wo ich derzeit lebe, noch etwas trainieren. Am 18. September zur Vorbereitung nach Holland zum Training mit Franz Verhoeven, BMW Fahrer und erfolgreicher Teilnehmer der Dakar in Südamerika. Dazu GPS Workshop und Mechaniker-Lehrgang. Timbuktu wird leider nicht möglich sein aufgrund der politischen Unruhen. Die Routen werden neu definiert.

08. November: Alle Mitfahrer kommen mit der Fähre aus Barcelona in Tanger an. 2 Lkw's, 3 Jeep's und mit mir 23 Motorräder. Es regnet in Strömen in Tanger und wir fahren gemeinsam die erste Etappe bei gemäßigten Temperaturen über die verregnete Autobahn nach Assilah und schlafen auf dem Campingplatz.

09. November: Am Morgen geht es etwas verkühlt und nass in Richtung Hoher Atlas. Bin ich froh, dass ich Heizgriffe habe. Endlich soll die erste Offroad-

Strecke kommen. Der Regen nimmt solche Dimensionen an, dass wir mehrmals wegen Sichtproblemen stehen bleiben müssen. Dann stoppt der Regen und die grünen und roten Landschaften des Voralpas nehmen uns auf. Sofort klettert auch die Temperatur nach oben. Die Straßen werden ruhiger und die Autos weichen immer mehr den Eselskarren. Noch ein typisch marokkanisches Mittagessen mit dünn geschnittenem Fleisch auf Holzkohle gegrillt und dazu feiner Tee. Noch wenige Kilometer auf den Landstraße bis hoch auf 1.000 Meter – kleine enge Serpentin und wunderschöne Natur.

Dann, zwischen Steinhütten, Schafen, Hühnern und Kindern geht es rechts ab über trockenen, lehmigen Boden und wel-

lige Hügel hinein in ein Landschaftsparadies. Wir treffen einige Bewohner auf ihren Eseln und tauschen mal die Sitzgelegenheit. Es wird spät, als wir das zweite Camp erreichen. Roland hat seine BMW schwer demoliert und die Suche nach passenden Ersatzteilen beginnt. Wie reparieren? Wie weiterfahren? Schnell noch die Zelte aufbauen, noch etwas am Feuer zusammensitzen und ab in die Schlafsäcke.

10. November: Es weht ein starker Wind und es regnet wie verrückt. Kaffee in den dicksten Klamotten, Briefing, dann einpacken, GPS einschalten und ganz langsam auf der Seifenpiste vorantasten. Rolands BMW steht auf dem LKW. Die ersten Fahrer fallen – und nicht gerade weich. Zika 40 Kilometer, die Kraft und

über den trockenen harten Boden in das nächste Sandfeld. Gas geben. Leo mit der HP2 erklärt es mir noch mal – sieht gar nicht so schwer aus. Die ersten gebrochenen Rippen gibt es weiter hinten zu vermelden. Henning und Jürgen fahren mit mir. Henning, weiterfahren mit seiner KTM, und Jürgen (64) mit seiner R 80 GS, Bj. 91. Jürgen hat Enduro-Erfahrung und diese alte BMW macht das hier im Sand richtig gut. Die großen 1200er Adventures und ihre Fahrer hinter uns haben echte Probleme. Wir tasten uns weiter und helfen uns

Nerven kosten. Jetzt schon der dritte Regentag und hier auf den Höhen des mittleren Atlas ist es kalt. Wieder auf der Landstraße, wird es trockener. Wunderbare Schluchten säumen links und rechts den Weg. Das Gehirn bekommt gar nicht genug Zeit, alles zu verarbeiten. Eine Farbenpracht von Braun und Grüntönen die fesselt. In Ichmichel am See wird die Mittagspause mit einer Tajine, der typisch marokkanischen Mahlzeit, zelebriert.

Dann geht's hinein in eine Schlucht aus rotem Fels. Die Wände werden höher und die Schlucht enger. Touristen traben herum. Der Orient beginnt. Ich kann die Sahara riechen. Das Camp am Ende der Schlucht – ein kleines Hotel mit Pool und allem was dazu gehört. Und alle erreichen das Tagesziel.

11. November: Es bleibt warm, die Sonne glüht auf den Wänden der Lehm- und Steinbauten. Über Erfoud nach Merzouga hinein in die Sahara. 168 Kilometer Offroad mit jeder Menge Sand stehen auf dem Programm. Kamelgras säumt den Weg. Na, wer wagt sich als erster in die Dünen? Erst mal langsam vorantasten, die ersten stürzen. Gemeinsam wird geschoben, gehoben und gedrückt. Weiter

Uns ist jetzt auch klar, dass wir als Team noch enger zusammenbleiben müssen

gegenseitig. Die letzten 50 Kilometer fahre ich mit Jürgen alleine. Er hat zu wenig getrunken und wird müde, so dass wir uns ab und an bücken müssen, um die BMW aufzuheben. Bei Dunkelheit bewältigen wir die letzten 25 Kilometer und gehören zu den wenigen, die im Hauptcamp ankommen. Der größte Teil der Truppe schläft draußen gemeinsam im provisorischen Camp. Wir feiern nahe der algerischen Grenze bei reichlich Flüssigkeitszufuhr unseren erfolgreichen Tag. Es wird spät.

12. November: Heute sind es knapp 100 Kilometer nach Zagora ins Hotel – komplett Offroad! Für die anderen im provisorischen Camp bleiben es mehr als 160 km. Einige können nicht mehr fahren und einige Motorräder auch nicht mehr richtig. Wir gehen es gemeinsam locker an. Es wird steinig und holprig. Das Fahren wird schwieriger. Jürgen verliert die Hecktasche samt Satellitentelefon und Wasserbeutel. Ich stürze und verliere das

GPS, ohne es wieder zu finden. Dann verliere ich nacheinander eine Teepause auch noch die Anderen kurz aus den Augen. 14 Kilometer vor Zagora bleibe ich ohne GPS auf dem falschen Weg ohne Sprit liegen. Via Telefon und Karte versuchen wir herauszufinden, wo ich bin. Schließlich spürt mich die Organisation auf und bringt mir Sprit und was Kühles zu trinken.

Gut, dass vom Veranstalter zur Pflichtausrüstung Kompass, Karte und genug





Wasser sowie andere Dinge vorgeschrieben werden. Ohne diese Zusatzausrüstung wäre es heute eng geworden für mich und die Anderen. Uns ist jetzt auch klar, dass wir als Team noch enger zusammen bleiben müssen. Am Abend kommen alle gesund an und die Motorräder werden in der örtlichen Werkstatt etwas gewartet.

Zagora, das Tor zur Sahara. Von hier aus waren es früher 52 Tage nach Timbuktu. Wir werden nicht nach Timbuktu kommen und evtl. auch nicht nach Mali. Für viele unserer Mitfahrer sind die Offroad-Etappen zu schwer. Und dann ist durch die politischen Unruhen und einige wenige Extremisten das Gebiet gesperrt. Aber wir werden am Ende Dakar erreichen – wer wollte da nicht schon mal hin mit dem Motorrad. Vor uns, immer ca. 24 Stunden voraus, das Team, das die Wege und Routen kontrolliert und überprüft, ob auch wirklich alles fahrbar und sicher ist.

13. November: Von Zagora nach Aid Bennadoug über Ouarzazate. Leo ist der Mann auf der Ducati Multistrada 1200, der hinten fährt und Hilfestellung bei technischen Fragen und beim Fahren im Gelände gibt. Ein Mann mit goldenen Händen und hohem Sachverstand, der das Herz am richtigen Fleck hat. Denn die, die hinten fahren, haben oft die größeren Probleme, physisch und psychisch. Leo repariert auch gebrochene Egos und bringt Motorräder wieder ans Laufen. Der erste Offroadteil stellt sich als äußerst schwierig dar. Dafür entschädigen kleine Dörfer und Oasen mit Dattelpalmen als filmreife Kulissen. Die wenigen, die heute offroad

fahren, bleiben zusammen und helfen sich gegenseitig. Teilweise arten die Strecken schon fast in Trial aus.

Endlich erreichen wir die asphaltierte Straße, die gut ausgebaut ist und nur wenige Schlaglöcher aufweist. Zum Mittagessen gibt es ein schönes Omelette. Dann kommt die Passstraße nach Ouarzazate und eine leichtere Gelände-Etappe, flach und leicht hügelig mit Schotter und viel Staub. Mittendrin das Colosseum von Rom und alte Stadtmauern von Jerusalem. Hollywood hat sich schon lange hier niedergelassen. Mitten im Nirgendwo stehen diese alten Filmkulissen.

Bremsen, kuppeln, gasgeben, hupen und zwischen den Schlaglöchern hin- und herjonglieren

Jeweils ein Stopp und ein paar Fotos, wir müssen weiter. In Aid Bennadoug steht eine alte Kasbah auf einem großen Hügel. Die Sonne geht schon unter und die Magie dieses alten Platzes berührt tief.

14. November: 60 Kilometer über staubige Pisten, stetig bergauf, durch Orte, in denen die Zeit stehen geblieben scheint. Nur die modernen Baumaschinen, die hier gerade eine Straße bauen, passen nicht ins Bild. Wir sind wohl mit die Letzten, die hier noch mal Offroad fahren. Das Fah-

ren geht leicht, die Panoramen sind gewaltig und farbenfroh. Dann erreichen wir den Pass, der über den Hohen Atlas nach Marrakesch führt. Serpentina in den Fels gemeißelt, teilweise entlang eines Grates: Ein Traum für Motorradfahrer. Dazwischen voll beladene Lkw's mit allen möglichen Gütern. Busse, die hier immer voll besetzt sind, sowie voll klimatisierte Touristenbusse. Am frühen Nachmittag erreichen wir den Campingplatz im Marrakesch. Zeit, die Stadt zu erkunden, die Medina, die Schlangenbeschwörer, die Gaukler und Händler.

Nach einem letzten Tee und dem Lauschen auf dieses Stimmen- und Musikgewirr genießen wir die Stille des Campingplatzes. Leo, Roland und Peter müssen noch lange schrauben. Das Ersatzteil für Roland ist eingetroffen und seine BMW soll morgen wieder rollen.

15. November: Es geht von Marrakesch nach Tan Tan südlich von Agadir, Richtung West-Sahara. Raus aus Marrakesch, über die alten Straßen wieder hinein ins Gebirge. Langsam schrauben wir uns auf schmalen Fahrspuren ins Hinterland. Oben weht ein kalter Wind und wir beschließen, schnell abzufahren. Die Kurven sind klein, schmal und eng. Links der nackte Fels, rechts das tiefe, weite Tal. Bremsen, kuppeln, gasgeben, hupen und zwischen den Schlaglöchern hin- und herjonglieren, bevor man hinter der nächsten Felswand verschwindet. Leider ist auch diese wunderschöne Abfahrt irgendwann vorbei und es geht geradeaus Richtung Atlantik. Um die 30 Grad – wenig Verkehr. Vor Agadir weichen wir auf eine sandige Seitenstraße aus. Die KTM ist in ihrem Element und wir kommen als erste noch bei Tageslicht an. Eine Auberge, wie man sie sich erträumt hat, wie ein Schloss in der Wüste. Für viele werden die letzten Kilometer noch quälend und zur echten Prüfung. Fünf Kilometer können auch mal eine Stunde dauern. Es weht ein kalter Wind und der Strom ist auch nur für wenige Stunden an. Die ersten Moskitos kommen.

16. November: Heute müssen wir um 5 Uhr aufstehen. Alle sollen um 6 Uhr auf der Straße sein: 834 km Asphalt durch die West-Sahara zum Strand nach Dahkla. Puuh, das ist nicht meine Strecke: 834 km fast immer geradeaus und nur auf Asphalt. Alle paar Kilometer eine kleine Kurve, alle 20 eine Militär- oder Polizeikontrolle.

Wenn es die Möglichkeit gibt zu tanken, dann sollte man tanken. Irgendwann fahren wir fast alle 23 zusammen im Windschatten, um mit den letzten Tropfen Benzin noch an der Tankstelle anzukommen. Gott sei Dank gibt es zwei davon, denn die erste Tankstelle ist nach acht (!) Motorrädern leer. Die Sahara trifft hier auf den Atlantik, schroffe Felsküsten, Dünen, die bis ins Meer ragen. Sand auf der Straße und ständiger Wind.

Dennoch wird es nach Stunden eintönig und es wird Zeit, eine Pause zu machen, bevor noch etwas passiert. Hier ist entlang der Straße alles friedlich. Am späten Nachmittag treffen wir am Strand ein. Morgen geht es über die Grenze.

17. November: Nach wenigen Stunden erreichen wir den marokkanischen Grenzübergang. Die Aus-, wie auch die Einreise nach Mauretanien gestalten sich einfach, freundlich und reibungslos. Es braucht halt seine Zeit mit einer solch großen Mannschaft. Straßen gibt es hier eigentlich nicht wirklich, aber jede Menge Autoschrott. Es geht nach Nouadhibou zum Camping Sahara. Etwas mulmig ist einem ja schon, wenn man nach Mauretanien einreist – bei all den Warnungen. Aber die Menschen sind extrem freundlich uns gegenüber und man ist als Tourist gern gesehen. Die Sahara prägt das Bild dieser Landschaft. Hohe Dünen, heiße Luft und heller Sand gestalten die Natur. Ich liebe die Wüsten dieser Erde und mir gefällt das Naturschauspiel sehr.

18. November: 7 Uhr aufstehen, 160 km Richtung Süden. Wenn eine Tankstelle kommt, muss getankt werden, denn Sprit ist hier Mangelware. Es ist Feiertag und alles ist unterwegs, mit dem Auto, dem Bus, zu Fuß oder auf Eselskarren. Staubig ist es und heiß. Kaum aus der Stadt, hat die Wüste dich wieder in ihrem Bann. Dünenfelder und weißer, heller Sand. Erstaunlich sind die ganzen Gräser. Die Wüste wird grüner. Rechts kommt uns auf den Gleisen ein Zug entgegen. Einer dieser Mammut Trains mit drei Lokomotiven und 100 Waggons wackelt auf diesen

1 Unterwegs auf den ersten Schotter-Etappen in Marokko mit meiner KTM 990.

2 Benzin ist absolute Mangelware, besonders in Mauretanien. Deshalb ist oberstes Gebot, jede Tankstelle, die etwas vorrätig hat, sofort anzusteuern!

leichten Gleisen durch die Wüste. Eine große Kamelherde kreuzt die Straße.

Dann sagt das GPS: rechts abbiegen, in eine große, weite Ebene. Der Untergrund ist sandig mit wenig Spurrillen und übersät mit Büschelgras. Kleine Dünen, nicht höher als zehn Meter, lassen uns probieren und spielen. Alle halbe Stunde machen wir kurz Pause im Schatten eines Baumes. Auf den letzten 30 Kilometern wird es etwas tiefer und einige Ausrutscher gehen ohne Blessuren ab. Dann stehen wir in unserem Camp für diese Nacht. Ein halber Tag zum Entspannen ist angesagt. Das Abendessen wird von einigen am Strand mit der Angel eingeholt, während die anderen schwimmen, schrauben oder relaxen. Zeit, Kraft zu tanken und die Seele baumeln zu lassen. Mit dem Grillen am Abend dauert es noch ein wenig, denn die Fischereibehörde möchte erst noch über ihren Obolus für die gefangenen Fische verhandeln.

19. November: Zirka 40 Kilometer auf der Straße zur Hauptstadt. Eine wunderbare Tour mit großen Salzseen links und rechts. Dünen groß und rot, so weit das Auge reicht. Die Natur ist überwältigend. Eine Fahrt auf dem Salzsee reizt, gestaltet sich aber als schwierig und gefährlich. Also weiter der Hauptstadt Nouakchott entgegen, zur Auberge Sahara.

20. November: Gemeinsam im Konvoi verlassen wir diese bunte Stadt auf der »Straße der Hoffnung«. Ein schmales Teerband mit Löchern, die so tief sind, dass dein Motorrad reinfallen könnte. Also Vorsicht, auch beim Gegenverkehr!



Die Dörfer sind klein aber ordentlich und gepflegt. An jeder Tankstelle, die dann irgendwann mal kommt, versuchen wir zu tanken. Irgendwann in Boutilimit klappt es dann. Erst das Motorrad, dann der Mensch. Die Camelbags sind groß, aber was Kühles zwischendurch tut richtig gut. Es geht Richtung Bogue am Rande des Senegalriver. Auf der anderen Seite ist schon der Senegal. Endlich wieder weg von der Straße. Die Erde ist jetzt eher braun, lehmig und hart. Akazienbäume säumen die Pfade. Stacheln in den Hemden, Jacken und Reifen. Dazwischen kleine Flüsse und Sumpfe. Nur nicht durch die Felder fahren, die hier noch mühsam von Hand in den harten Boden gepflügt werden.

Das GPS spinnt und scheucht uns links und rechts in die Büsche. Ist wohl auf einen alten Track angelegt, der zu großen Teilen gar nicht mehr existiert. Dann geht es durch den Fluss, Reifenspuren zeigen uns auf, dass dies eine Furt sein muss. Wir zelten direkt am Senegalriver. Mit dem Erstrahlen der Lampen erscheinen tausende von kleinen Fliegen und Käfer aller Arten. Unser Abendessen nehmen wir im Dunkeln ein, sonst ist der Teller schneller mit Käfer voll, als du essen kannst.

21. November: Heute Offroad-Etappe im Nationalpark, wo es eine kleine Anlage mit Hütten geben soll. Erst noch eine lokkere 40 Kilometer-Runde um unseren Campingplatz. Mehrere bleiben im Morast stecken. Auf dem Schotter fallen auch viele um. Der Staub beißt in den Augen. Die Ducati von Hans tut sich schwer. Wir



Begegnungen am Rande der Rallye: »Ich steige ab, verteile Kekse und ein paar Hefte und bekomme im Gegenzug Reis gereicht.«

sehen Affen und andere Tiere. Ich treffe einen Kaiman beim Überqueren der Piste. Na ja, ich sehe ihn spät und bin zunächst baff: Er reißt die Klappe auf und dann bin ich auch schon drübergerollt. Ich stoppe mit Abstand. Er ist weg, und ich sehe kein Blut auf der Straße. Kaimane sind zäh. Vor dem Camp bleibt dann noch der Jeep stecken und wir nehmen mit den Motorrädern einen kleinen Umweg. Das Camp mitten im Sumpf ist unsere letzte Nacht in Mauretania. Ein schönes Land und ich würde gerne mehr sehen.

22. November: Vom Camp aus geht es noch weitere 50 Kilometer durch den Nationalpark. Ein riesiges Sumpfgebiet mit unzähligen Vögeln und Fischarten. Grün und weit. Die Ausreise aus Mauretania gestaltet sich einfach. Die Einreise nach Senegal wird es sowieso. Es gibt neue Gesetze. Einreise für nur 24 Stunden, dann müssen wir im Hafen von Dakar sein! Nach über sechs Stunden Wartezeit und Diskussionen dürfen wir bis St. Louis fahren. Dort kriegen wir evtl. eine neue Zulassung. Müde vom Warten bei 40 Grad in der Sonne, fahren wir den kurzen Weg zum Camping »Zebrabar« St. Louis. Endlich gibt es wieder mal ein kühles Blondes und wir sind kurz vor Dakar.

23. November: Wir dürfen nicht fahren. Ein Ausflug mit dem Fischerboot nach St. Louis vertreibt uns ein bisschen die Langeweile. Am Abend ist dann klar, wir haben endlich die Genehmigung, hier in der nördlichen Region zu fahren.

24. November: Es geht raus! Was sich

als leichte Strecke für die 4x4 erweist, wird für die meisten Motorradfahrer eher schwierig. Sand, Sand und nochmals Sand, und tief ist er! Nur loser Sand, auch in den Dörfern. Normalerweise müsstest du mit Vollgas durch, um dein Motorrad stabil auf Spur zu halten. Aber ich schwimme mehr oder weniger, mit den Füßen Halt suchend, in den Ort hinein. Dann ist es soweit und ich liege flach. Alle kommen angerannt und wollen helfen. In Westafrika gibt es irgendwie nur freundliche Menschen. Zum Hallo sagen ziehe ich mir den Helm aus. Manche Kinder fahren mir mit der Hand über die Haut. Nein, das ist keine Schminke, meine Farbe ist echt... Den Rest der Strecke fahre ich alleine. Tanzen in der Spur, bis du umfällst, weil du müde bist oder nicht genug getrunken hast. Eine kurze Rast tut gut. Ich gebe per Satellitentelefon durch, dass die Strecke schwer ist und wer kann, sollte besser die Straße wählen.

Wieder ein kleiner Ort und ich parke mitten in der Einfahrt zu diesen 10 bis 15 Hütten. Frauen und Kinder kommen angelaufen. Ich steige ab, verteile Kekse und ein paar Hefte und bekomme im Gegenzug Reis gereicht. Die letzten 30 Kilometer geht es über eine zehn Meter breite Piste mit feinem, roten Belag. Die Geschwindigkeit ist hoch, die Staubfahne hinter mir stört niemanden, denn ich bin hier ganz alleine unterwegs. Ein besonderer Tag für mich. Allein schon für diesen Tag hat sich die Reise gelohnt!

25. November: Zurück nach St. Louis.

Zelten in der Steppe mit afrikanischer Nachtmusik der Tiere, die hier leben. Greg findet am nächsten Morgen einen kleinen Skorpion im Stiefel und ein großer Waran wird auch gesehen. Leo, Roland und ich sind die letzten, die noch einmal Offroad fahren. Der Rest nimmt die Straße. Auf den ersten 500 Metern im tiefen Sand haut es mich direkt richtig lang. Das kann ja lustig werden. Der Staub nötigt uns, mit großem Abstand zu fahren, sonst ist das mit der Sicht nichts. Wieder tanzen wir mit unseren Motorrädern in den tiefen Spurrillen. Alle 20 Minuten halten wir, trinken und bestaunen die Natur. Genießen den letzten Tag in der Savanne Senegals. Irgendwann geht es auf eine Art Straße, die mehr ein Flickenteppich ist. Zum Abschluss dann noch 45 Kilometer am flachen Strand entlang, zurück zum Camping. Wir haben es geschafft!

26. November: Im Konvoi mit offizieller Begleitung geht es nach Dakar direkt in den Hafen. Die Motorräder werden im Container verladen und am nächsten Abend geht es für viele von uns zurück ins kalte Europa. Eine Reise, ein Abenteuer ist vorbei.

Der Wunsch bleibt mir, dass die Extremisten einhalten und wieder Reisen von Tunis über Tamanrasset nach Timbuktu möglich werden. Es wäre schön, für die, die Reisen wollen und auch für die, die hier leben.

TIMBUKTU CHALLENGE

Bert Duursma organisiert die Challenge mit einem kleinen holländisch-belgischen Team, dem u.a. auch Frans Verhoeven angehört. Die Strecke umfasst 7.000 Kilometer durch drei Länder und die Teilnehmerzahl ist auf 40 Personen begrenzt. Es wird wenig Offroad-Erfahrung vorausgesetzt und große Zweizylinder sind angesagt! Das Motorrad sollte eine Minimum-Reichweite von 250 km besitzen und ein GPS an Bord haben. Zur Sicherheits-Ausstattung gehören dann noch Satelliten-Telefon, Leuchtraketen, Kompass, 3-L-Wasserbehälter, Schlafsack, Werkzeug- und Pannenset sowie eine Landkarte. Es gibt sogar die Möglichkeit, ein Leihmotorrad, eine BMW R 1200 GS, für die Dauer der Rallye (drei Wochen) zu ordern. Kostenpunkt 1.750 Euro. Die Teilnahme 2010 hat pro Person 4.850 Euro gekostet, inkl. Fähre, Verpflegung, Übernachtung, Rückflug und Rücktransport des Motorrades nach Rotterdam. Infos: www.timbuktu-challenge.com