

Motorrad
ABENTEUER



Motorrad

ABENTEUER

Deutschland 5,30 €
Österreich 5,90 €
Schweiz 10,50 sfr
BeNeLux 6,30 €
Frankreich 7,30 €
Italien 7,30 €
Spanien 7,30 €
Portugal (cont.) 7,30 €
Griechenland 7,60 €

enduroabenteuer



REISE DURCH WESTAFRIKA

IN DEN SAND GEFAHREN

S.40

RALLYE-REPORT

Hardcore Erzberg

S.82

YAMAHA TÉNÉRÉ 700

Erster Eindruck

S.20

REPARIEREN UNTERWEGS

Radlagerwechsel

S.54

WINTERSTIEFEL

Was untenrum warm macht

S.70



FERNWEH ABENTEUER

SCHWEDEN

Wege durch die Einsamkeit

S.22

KOLUMBIEN

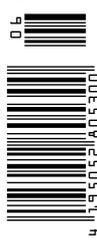
Am Rande der Anden

S.56



BMW R 1250 GS

Noch mehr Boxer S.14





ZUM TEE IN DIE SAHARA

Auf einer Strecke von mehr als 7.000 Kilometer befuhren Julia Rothermund und Maximilian Heller (Text & Fotos) eine der gegensätzlichsten Regionen dieser Erde. Der Nordwesten Afrikas ist geprägt von karger Einöde und paradiesischen Oasen. Unterwegs erlebten sie die lebensfeindliche Trockenheit dieser Region, das harte Leben der Menschen, aber auch eine unerschütterliche Gastfreundschaft.







*Um die wichtigen Erzkommen
im Norden Mauretaniens zu erreichen,
wurden spektakuläre Straßen in den
Stein gehauen, hier der Te-n-Zäk Pass
zwischen Atar und Choum.*

Als wir in Tanger aus dem Bauch der Fähre rollen, weht uns ein kühler Wind entgegen. Umtriebige marokkanische Händler rasen mit heillos überladenen Transportern an uns vorbei. In den kilometerlangen Autoschlangen vor der Grenzstation wird um jeden Meter gefeilscht und jede Unaufmerksamkeit mit ungeduldigem Hupen quittiert. Als wir in Tanger starten, trennen uns 6.500 Kilometer vom Endpunkt unserer Reise: der senegalesischen Küstenstadt M’Bour. Die Route führt dabei durch Marokko, die Westsahara, Mauretanien und Senegal.

Doch bevor unsere Reise beginnen kann, müssen wir an der marokkanischen Grenze Geduld beweisen. Den fehlenden Ausreisestempel in Julius Pass können wir direkt vor Ort nachholen. Bei der anschließenden Kontrolle der Fahrzeuge lassen sich die Beamten jedoch viel Zeit, bevor sie unsere Dokumente unterzeichnen. Doch schließlich geben sie mit misstrauischem Nicken den Weg frei.

Auf feinstem marokkanischem Asphalt rollen wir zügig dem nördlichen Rifgebirge entgegen. Entlang der nagelneuen Mautstraßen ziehen riesige Fabriken an uns vorbei, stehen nagelneue Raststationen und recken sich riesige Windkraftanlagen in den Himmel.

Über Jahrhunderte hinweg war es Ausländern verboten, die »blaue Stadt« zu betreten

Am frühen Abend erreichen wir die »Blaue Stadt« Chefchaouen. Jährlich strömen tausende Reisewütige in die engen Gassen der Medina, um in die bunte Farbenwelt der »Blauen Perle des Rif« einzutauchen. Über Jahrhunderte hinweg war es Ausländern verboten, diese Stadt zu betreten. Heute bildet der Tourismus die Haupteinnahmequelle der gesamten Region.

Wir schlagen unser Zelt im kleinen Camp Azilane auf und unternehmen einen nächtlichen Ausflug in die belebte Medina. Begeistert durchstreifen wir die engen Gassen und steilen Treppen, bewundern bunte Mosaik- und winzige Innenhöfe. Aus einem kleinen Café ertönt orientalische Musik. Das »Le Rêve Bleu« ist Künstlertreff, Aussteigerherberge, Galerie, Musik-Bar und Restaurant in einem und wir verlieben uns auf Anhieb in die marokkanische Küche. Satt und zufrieden lauschen wir den wechselnden Musikern bis spät in die Nacht hinein.

Noch am Vormittag schlängeln wir uns den sonnigen Südhang des Rifgebirges hinunter. Die sanften langgezogenen Kurven wirken ebenso entspannend, wie das grüne Wundergras, für das die Region bekannt ist. Das Rif gilt als unangefochtener Haschisch-Weltexporteur Nummer 1 und nicht wenige Touristen sind hier eigentlich »geschäftlich« unterwegs.

Wir nehmen die N13 in Richtung Meknes, fahren durch Olivenhaine und Orangenplantagen und begeben uns anschließend hinauf in die alpine Bergwelt des mittleren Atlas. Schon am

nächsten Tag holt uns nahe des kleinen Ferienortes Azrou ein Wetterumschwung mit eisiger Kälte ein. Orkanartige Windstöße und dichte Sandverwehungen zwingen uns auf dem Timahdte-Pass in 2.200 m Höhe zur Umkehr. Wir begraben unsere Hoffnung, auf der Südseite des Atlas das sonnige Wetter wieder einzuholen und rollen im dichten Platzregen die Nordflanke des Atlas hinunter.

Über Nacht beruhigen sich die Wetterkapriolen und langsam steigen die Temperaturen wieder auf Normalniveau. Südlich der verarmten Vororte von Marrakech erreichen wir die 4.000 m hohen Bergriesen des Hohen Atlas. Mit lockerer Gashand nehmen wir die Nordflanke des Tizi n’Tichka Passes. Kehre um Kehre verdeutlichen wir unsere Kampfansage an den Hohen Atlas. In der Gewissheit, es nach unserer misslungenen Überquerung nun endlich schaffen zu können, treiben wir die Bikes wild entschlossen über den 2.200 m hohen Bergkamm.

Über den weniger spektakulären Südhang erreichen wir die »Straße der Kasbahs« und die kleine Wüstenstadt Äit Ben Haddou. Die urtümliche Wohnburg (arab. Ksar) aus rotem Stampflehm beeindruckt mit zinnenbesetzten Stadtmauern, einer Festungsanlage und gewaltigen Stadttoren. Die Siedlung ist inzwischen als das »Hollywood der Wüste« bekannt. Kino-Klassiker wie »Lawrence von Arabien«, »Gladiator« und »Die Passion Christi« sowie Szenen für die Erfolgsserie »Game of Thrones« wurden in Äit Ben Haddou gedreht. Schon seit 1987 ist das Lehensemble Weltkulturerbe. Wir verbringen eine Nacht in einer Kasbah und schlendern im Morgengrauen durch die Festungsanlagen.

Immer in Fließrichtung des Oued Souss führt die »Straße der Kasbahs« kurvenlos in Richtung Atlantikküste. Vorbei an Taroudant und der Touristenhochburg Agadir biegen wir ab nach Legzira und genießen die kurvenreichen Traumstraßen des Plage Blanche. Die tiefstehende Sonne wirft bereits ihre Strahlen in die Visiere, als wir im Tal des Oued Noun plötzlich vor dem Nichts stehen. Eine geschundene, brüchige Asphaltstraße führt hinunter in das ausgetrocknete Flussbett und endet an einer abgesackten Betonbrücke. Auf der gegenüberliegenden Seite führt einzig ein steiler, grobsteiniger Pfad aus dem Tal heraus. Wir nehmen unseren Mut zusammen und jagen die schwerbeladenen Motorräder den Berg hinauf. Die Stollenreifen graben sich tief in den Untergrund und die Hinterräder brechen unentwegt aus. Oben angekommen macht sich Ernüchterung breit – ein winziger, hölzerner Wegweiser zeigt auf einen noch steileren und noch schmaleren Pfad, unbefahrbar für die schweren Reiseenduros.

1 Auf langgezogenen Kurven führen die Straßen im mittleren Rif durch Olivenhaine und Orangenplantagen. 2 Erst aus der Vogelperspektive wird das kontrastreiche Farbenspiel der »Blauen Perle« sichtbar. 3 Das Nationalgetränk Marokkos ist ohne Zweifel der schmackhafte Minztee – egal ob zum Aufwärmen nach einer kalten Nacht oder als Beigabe zu süßem Gebäck. 4 Unterwegs in die fruchtbaren Ebenen des Zerhoun-Massiv. 5 In den frühen Morgenstunden haben wir die »blaue Stadt« fast für uns allein.





Wir entschließen uns zur Umkehr. Bis zu unserem Tagesziel, dem abgelegenen Fort Bou Jerif, sind es zwar nur 10 Kilometer Luftlinie, aber aufgrund der einsetzenden Dämmerung und des maroden Zufahrtsweges rückt das Fort dennoch in fast unerreichbare Ferne.

Die Sonne ist schon lange in den Atlantik getaucht, als sich das Glück wieder auf unsere Seite schlägt. Im blassen Scheinwerferlicht taucht der lang ersehnte Wegweiser zum »Fort Bou Jerif« auf. Da die kleine Karavanserei mit Camp und Hotel nur über Offroadstrecken zu erreichen ist, tasten wir uns in der Dunkelheit über scharfkantiges Geröll und durch ausgetrocknete Flussrinnen. Als die Lichter des Forts am Horizont aufleuchten sind wir überglücklich. Erschöpft steigen wir von den Bikes. Die Abgeschiedenheit des Camps und der sternklare Nachthimmel sorgen für Abenteuerflair und die hervorragende Küche entschädigt für die Strapazen des anstrengenden Tages.

Mit schwerem Herzen verlassen wir das Fort und lassen uns vom starken Nordostpassat südwärts treiben. Nur wenige Kilometer hinter der Küstenstadt Tarfaya überqueren wir die Grenzlinie zur Westsahara. Das autonome Gebiet ist seit dem Ende der spanischen Besatzung Zankapfel der Geschichte. Sowohl das Königreich Marokko als auch die von Algerien unterstützte Rebellengruppe Frente Polisario erheben Anspruch auf das Territorium. Seit 1991 schweigen die Waffen und die UN-Friedensmission »Minurso« bereitet ein Volksreferendum über den Status der Westsahara vor.

Der Austausch mit der Gendarmerie bringt etwas Abwechslung in den öden Fahralltag in der Westsahara

Im Abstand von ca. 20 Kilometern werden wir jetzt von Sicherheitsposten zum Anhalten aufgefordert. Es schließt sich das immer gleiche Prozedere an: Wir müssen Start und Ziel der Tagesetappe nennen und uns ausweisen. Daraufhin werden die Kennzeichen notiert, die Pässe kopiert und die freundlichen Uniformträger wünschen gute Fahrt. Erheblich abkürzen lässt sich dieser Vorgang mit selbstgedruckten Handzetteln. Die sogenannten Fiches haben wir bereits zuhause vorbereitet und etwa 100 Stück in den Tankrucksäcken verstaut.

Der Austausch mit der Gendarmerie bringt etwas Abwechslung in den öden Fahralltag in der Westsahara. Links blicken wir in die trübe Ereignislosigkeit der Sandwüste und rechts auf die klare Weite des Atlantiks. Mit den letzten Benzinreserven erreichen wir Dakhla. Die südlichste Stadt der Westsahara gilt als Paradies für Kitesurfer. Bis in die späten Abendstunden rasen die bunten Drachen über die Bucht. Erst gegen Mitternacht kehrt etwas Ruhe ein. Nur der Lichtschein der hellen Taschenlampen der Sicherheitspatrouillen gleitet regelmäßig über das Camp.

Am nächsten Morgen befreien wir unser Zelt vom feinkörnigen Sand und finden uns wenig später auf der Schlussetappe durch die Westsahara wieder. Auf den letzten Kilometern vor der



mauretanischen Grenze leisten uns nur noch Sandverwehungen und ganze Stapel von Altreifen Gesellschaft. Ein paar Einheimische verkaufen am Straßenrand Benzin aus Glasflaschen und marokkanische Soldaten in Geländewagen patrouillieren auf den staubigen Wegen. In der flirrenden Wüstenluft gleiten lautlos Kamelherden über den Horizont.

Mit jeder Minute in der wir uns der Grenzstation Guerguerat nähern, wird uns mulmiger zumute. Zum Schutz vor feindlichen Rebellen hat Marokko die Demarkationszone mit Minen übersät und durch Stacheldraht sichern lassen. Am Grenzposten angekommen, stempelt ein marokkanischer Beamter missmutig unsere Pässe und zögerlich befahren wir die letzten Asphaltmeter vor dem vier Kilometer breiten Wüstenstreifen, der uns von Mauretanien trennt. Wir finden uns in einem undurchsichtigen Netz aus versandeten Pisten wieder. In den Staubfahnen der LKW tauchen geplünderte Autowracks und knietiefe Schlaglöcher auf. UN-Soldaten haben auf den umliegenden Dünen Stellung bezogen und beobachten aufmerksam das Geschehen. »Jetzt nur nicht anhalten« hämmert es eindringlich in unseren Köpfen. Die Anspannung legt sich erst, als wir die mauretanischen Grenzanlagen erblicken. Erleichtert durchfahren wir das verfallene Stahltor und begeben uns abwechselnd in die Grenzgebäude. Aber erst nach zwei weiteren Stunden haben wir endlich den ersten mauretanischen Asphalt unter den Rädern.

Unweit der Grenzanlagen folgen wir der N2 in Richtung Bon Lanuar. Die Straße führt wie mit dem Lineal gezogen durch die

■ In den kommenden Jahren soll die brüchige Asphaltdecke des Tizi n'Tichka-Passes durch eine neue Schnellstraße ersetzt werden. ■ Im grellen Tageslicht verliert die Landschaft jede Struktur. ■ In den Dünen der Lagune von Dakhla lohnt sich nachts der Blick nach oben in den klaren Nachthimmel. ■ Wie die meisten marokkanischen Städte erwacht Marrakesch erst in den späteren Morgenstunden zum Leben.

topfebene Sandwüste, bis ein Abzweig zum Nationalpark Banc D'Arguin und geradewegs zu den Siedlungen der Imraguen führt. Das 600 Jahre alte Fischervolk bildet heute die unterste Schicht der mauretanischen Klassengesellschaft.

Durch die Überfischung, das enorme Bevölkerungswachstum und die zunehmende Trockenheit spitzt sich die Situation der Menschen nachhaltig zu. Das wird besonders im südlichsten Imraguen-Dorf Nouamghar deutlich. In Bretterschlägen und improvisierten Zelten leben die Fischer direkt am Strand. Sie sind umringt von hunderten flaschenförmigen Tintenfischfallen und bunten Bergen aus Plastikmüll. Es gibt keinen Markt und keine Schule. Quietschende Windräder versorgen die Einwohner mit etwas Strom und ab und an hören wir aus der Ferne ein Smartphone klingeln. Die Mehrheit der mauretanischen Bevölkerung ist gut vernetzt und selbst über die weiten Entfernungen der Sahara kennt man sich und bleibt in Kontakt. Das harte Leben in der Wüste schweißt zusammen, der Einzelne kann nicht überleben.

Tief berührt verlassen wir Nouamghar am Kap Timiris und dringen immer weiter vor ins Landesinnere. Der stetige Sandsturm schmirgelt die Visiere blind und unsere Zähne knirschen bei jeder Bodenwelle. Die Ausläufer der Dünen reichen bis weit über die Fahrbahn. Der starke Gegenwind kostet Kraft und Treibstoff, aber Benzin gibt es in Mauretanien nur in den großen Städten. Doch Not macht bekanntlich erfinderisch. Um die 450 Kilometer zwischen der Hauptstadt Nouakchott und Atar zurücklegen zu können, verladen wir kurzerhand zwei randvolle Benzinkanister

- 1 Die buntverzierten Pirogen der Imraguen sind der ganze Stolz ihrer Besitzer.
- 2 Immer wieder bietet sich ein Ausblick auf die Unendlichkeit des Atlantiks, in der anderen Richtung liegt die Unendlichkeit der Wüste.
- 3 Die spektakuläre Passstraße von Ouzoud windet sich am Flusstal des Oued el Abid entlang.
- 4 Die Fischer des Imraguen-Volkes haben sich auf den Fang von Tintenfischen spezialisiert.



WISSENSWERTES

Land & Leute: Das Königreich Marokko hat über 35 Millionen Einwohner, wovon der Großteil in Städten lebt. Nordmarokko ist arabisch geprägt, während der Süden stärker von den Berbern und ihrer Kultur beeinflusst wird. Die Hauptstadt ist Rabat, die Hauptreligion der Islam. Hauptwirtschaftszweige sind neben dem Tourismus die Landwirtschaft und der Bergbau. Die Amtssprache ist Arabisch, Geschäftssprache Französisch.

Die Islamische Republik Mauretanien ist etwa dreimal so groß wie Deutschland (1.030.700 km²), hat jedoch nur ca. 4,3 Millionen Einwohner. Diese teilen sich in zwei Ethnien: die hellhäutigen Mauren (Araber und Berber) sowie verschiedene dunkelhäutige Volksgruppen. Die Hauptstadt ist Nouakchott. Mauretanien ist eines der ärmsten Länder der Welt und leidet stark unter der unsicheren politischen Lage, die großen internationalen Investitionen im Wege steht. Die Hauptwirtschaftszweige des Wüstenstaates sind Landwirtschaft, Fischerei und Erzbergbau. Die Flussniederungen um den Grenzfluss Senegal gehören wiederum zu den fruchtbarsten Gegenden Westafrikas.

Der Senegal hat ca. 14,3 Millionen Einwohner und ist eines der landschaftlich abwechslungsreichsten Länder Westafrikas. Die Bandbreite reicht von wüstenhaften Dornbusch- und Trockensavannen im Norden bis zu feuchttropischer Vegetation in der südlichen Casamance. Die Landeshauptstadt ist Dakar. Die größte ethnische Gruppe bilden die Wolof. Etwa 90 % der Einwohner sind bekennende Muslime, nur je 5 % identifizieren sich mit dem Christentum oder traditionellen afrikanischen Naturreligionen. Auch im Senegal ist die Amtssprache Französisch, die meistgesprochene Sprache jedoch Wolof. Nach wie vor hat der Senegal

den Status eines Entwicklungslandes. Hauptwirtschaftszweige sind Fischerei und Landwirtschaft, Tourismus und die Baubranche.

Visum und Carnet: Für Marokko und Senegal benötigen deutsche Staatsbürger bei einem Aufenthalt bis zu 90 Tagen kein Visum. Einzig für die Einreise nach Mauretanien wird ein Visum benötigt. Das Visum kann jedoch nur

Länder sowie eine Übersicht der Kosten.

Anreise/Abreise: Die Anreise nach Marokko bestritten wir per Fähre über Genua. Es gibt jedoch weitere Fährverbindungen von Spanien, Italien und Frankreich aus.

Der Landweg nach Mauretanien führt über die Region Westsahara. Für beide Gebiete hat das Deutsche Auswärtige Amt Reisewarnungen und Sicherheits-

hinweise herausgegeben. Diese sind vor Einreise unbedingt zu beachten. Ergänzend haben wir detaillierte Informationen zu bestimmten Gefahrengebieten von der Amerikanischen und Französischen Botschaft eingeholt. Alternativ ist es möglich, geführte Reisen zu buchen. Empfehlenswert ist die Reiseagentur von Idoumou Abderrahmane – »Le phare Du Désert« (www.desertmauritane.com). Idoumou ist Leiter des mauretanischen Tourismusverbandes, spricht sehr gut Englisch und kann bei den Einreiseformalitäten helfen.

Um in den Senegal zu gelangen, ist die Grenze in Diama außerhalb der Regenzeit eine gute Alternative zum berüchtigten Grenzübergang in Rosso. Ende 2017 wurde mithilfe europäischer Fördermittel eine weitere Grenzstation in Bakel eröffnet. Sieben weitere Grenzübergangspunkte mit Zollstation und Einreisebüro sind in Planung.

Den Rücktransport der Motorräder haben wir über einen Containertransport von Dakar

nach Hamburg organisiert. Eine Alternative sind Motorradreiseveranstalter oder Exportunternehmen, die ab und zu noch einen freien Platz im Container haben.

Route:

Gesamtdistanz: 6.611,9 km

Dauer: 22 Tage

Zeitraum: 9.12. bis 30.12.2017

Durchfahrene Länder: Marokko, Westsahara, Mauretanien, Senegal.



an den Grenzen bzw. am Flughafen in Nouakchott ausgestellt werden.

Für die vorübergehende zollfreie Einfuhr des eigenen Fahrzeuges wird im Senegal ein Carnet de Passages benötigt. Das Carnet ist ein Grenzdokument und muss bei Ein- und Ausreise gestempelt werden. Es ist 12 Monate gültig und in Deutschland über den ADAC erhältlich. Auf www.adac.de findet sich eine Auflistung der carnet-pflichtigen



auf einen der Überlandbusse. Den Fahrer bitten wir, die Kanister in der kleinen Stadt Akjoujt, auf etwa halber Strecke, in einem Geschäft abzugeben. Als wir wenig später in Akjoujt eintreffen, stehen unsere Kanister schon bereit. Eilig befüllen wir die Tanks und verschenken die Kanister samt restlichem Inhalt an den Ladenbesitzer.

Wie so oft werden wir als Dank zu einem traditionellen mauretanischen Tee eingeladen. Dafür bereitet der Hausherr auf einem Gaskocher Teewasser vor und gibt dieses in eine kleine Blechkanne. Hinzu kommen loser grüner Tee und sehr viel Zucker. Die Mischung wird dann nochmal aufgeköchelt. Auf dem Boden wird ein silbernes Tablet mit kleinen Gläschen vorbereitet und der heiße Tee aus Hüfthöhe zielsicher hineingegossen. Anschließend wird das Gebräu wieder in die Blechkanne gegeben und erneut mit Zucker angereichert. Erst wenn beim Eingießen ein feiner Zuckerschäum auf der Wasseroberfläche entsteht, ist der Tee fertig und wird serviert. Die Prozedur wiederholt sich, bis jeder Gast drei Gläser erhalten hat. Wo wir auch hinkommen, werden wir zu diesen Zeremonien eingeladen und auch dieses Mal können wir uns nur schwer losreißen.

Wenige Kilometer hinter Akjoujt zeichnen sich am Horizont die mächtigen Tafelberge des Adrar ab. Wie schwarze Riesen, eingegraben in ein Meer aus Sand, erheben sich die Monolithen

1 In der mauretanischen Kultur wird Gastfreundschaft großgeschrieben. Eine Einladung sollte man unbedingt annehmen. 2 Während im Tal noch Oliven und Orangen gedeihen, fällt der erste Schnee auf die Gipfelketten des Hohen Atlas. 3 Mit den schweren Reiseenduros auf tiefem Sand gelingt es nicht immer, in der Senkrechten zu bleiben. 4 Im Schatten der Felsenwände strömt in der Oase von Terjit warmes Quellwasser aus dem Tiefengestein der Sahara. 5 Im Süden der Westsahara liegen die Dörfer oft viele Kilometer auseinander und Benzin gibt es nur noch in größeren Orten.

aus der grellen Dunstglocke. Erst in der Abendsonne hebt sich der Staubschleier und noch vor Sonnenuntergang überqueren unsere Vorderräder die Stadtgrenze von Atar. Als Zentrum und Hauptstadt der Adrar-Region war Atar Mittelpunkt des maurischen Karawanenhandels und bis in die 1960er Jahre hinein die größte Stadt des Landes. Heute leben die Einwohner vom Dattelanbau, von Viehzucht oder arbeiten in den Kasernen des Militärs.

Bereits am Morgen ist der Himmel staubverhangen. Wir machen uns auf den Weg nach Chinguetti. Die Wüstenstadt ist nur über eine 80 Kilometer lange Wellblechpiste zu erreichen. Über mehrere Bergpässe führt die Piste geradewegs in das Zentrum der Adrar-Region. Auf den steinigten Pässen herrschen oft erbarmungslose Stürme und so reißen auch uns die heftigen Böen aus den Sätteln. Wir kehren um und erreichen geläutert Atar. Der Soldat am Eingangstor hat nur ein müdes Lächeln für uns übrig. Seinen Turban hat er tief ins Gesicht gezogen und als wir ihn fragen, ob der Wind in den nächsten Tagen nachlässt, murmelt er nur: »Inschallah« – so Gott will.

Zurück im Camp besorgen wir uns einen Pickup, in Mauretania liebevoll »Kat-Kat« genannt, samt Fahrer, Beifahrer sowie ohrenbetäubender Beschallung mit mauretanischer Folklore. Der betagte Toyota Hilux wühlt sich spielend durch die Dünen und bringt uns souverän nach Chinguetti. Die abgeschiedene Stadt

Die Wüste erobert sich Meter für Meter den morbiden Charme des Weltkulturerbes Chinguetti zurück

galt einst als das religiöse und kulturelle Zentrum der ganzen Sahara. In den 80er Jahren wurde Chinguetti vom Sand befreit und so lassen sich heute die perfekt erhaltenen Gebäude aus dem 13. Jahrhundert bestaunen. Zu dieser Zeit war Mauretania nur als »Bilad Shinqit« – »Das Land von Chinguetti« bekannt.

Die Stadt beherbergt noch heute die wichtigsten mittelalterlichen Manuskriptbüchereien in ganz Westafrika und die weithin sichtbare Freitagsmoschee gilt als Wahrzeichen des ganzen Landes. Wir schlendern durch die versandeten Gassen, bestaunen mittelalterliche Wohnhäuser, ertümliche Bäckereien und Handwerksläden. Die Wüste erobert sich Meter für Meter den morbiden Charmes der Stadt zurück und das Weltkulturerbe Chinguetti wird wohl erneut unter den Sandmassen verschwinden.

Nach einer weiteren Nacht in Atar brechen wir auf in den Senegal. Südlich der Millionenstadt Nouakchott wandeln sich Landschaft und Menschenbild. In der sandigen Einöde sprießen Steppengräser und unter dem Einfluss der äquatorialen Regenzeit gedeihen riesige Affenbrotbäume. Mit jedem Kilometer auf der N2 wird die Umgebung zunehmend grüner und die arabischen Gesichter weichen dem Lächeln Schwarzafrikas. Der letzte Abschnitt der N2 ist gesprenkelt mit unvorhersehbaren Schlaglöchern und veranlasst uns zu manchem Stoßgebet an den Reifengott.





Die letzten mauretanischen Kilometer führen durch den Nationalpark Diawling am Senegal-Fluss und bereits am frühen Nachmittag stehen wir am Grenzübergang in Diama. Doch auch wenn die Atmosphäre deutlich entspannter ist als an der marokkanisch-mauretanischen Grenze, werden wir hier ebenfalls kräftig zur Kasse gebeten. Gebühren für Ausreisestempel, Visum, Maut und Verwaltungskosten wechseln den Besitzer. Nach gut zwei Stunden haben wir endlich die Formalitäten hinter uns gebracht.

Wir umfahren die ehemalige senegalesische Hauptstadt Saint-Louis und biegen südlich der Stadtgrenze in die Straße zum Barbarie Nationalpark ein. Im Schatten eines großen Affenbrotbaumes sitzen stolze senegalesische Frauen und bieten Waren des täglichen Bedarfs an. Die Mehrheit der Frauen trägt den farbenfrohen »Grand Boubou«, einen prachtvoll bestickten langen Überwurf, entstanden als afrikanische Antwort auf die Roben der Französischen in der Kolonialzeit. Dass Leibesfülle im Senegal als Schönheitsideal gilt, sieht man den Damen an und mit ihrer selbstbewussten Art sind sie harte Verhandlungspartner.

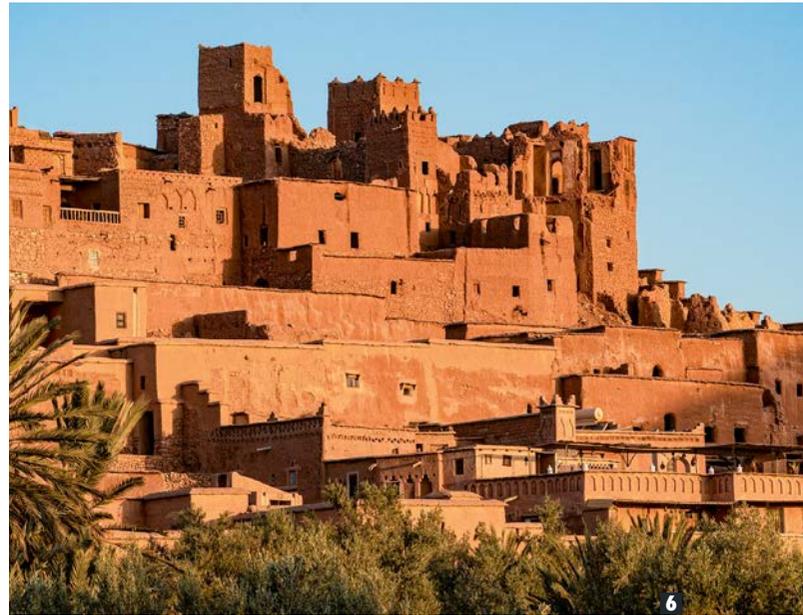
Über einen kleinen Damm führt ein Weg zur berühmten Zebra-Bar. Die kleine Lodge gilt als erste Anlaufstelle für Abenteuerreisende aus dem Norden. Im Camp gibt es neben kleinen Hütten und Zeltplätzen auch einen paradiesischen Sandstrand, gemütliche Hängematten und das erste kühle Bier südlich der Sahara.

Die Mittagssonne brennt in die Visiere und die stinkenden LKW-Abgase landen ungefiltert in unseren Helmen

Inmitten des vorgelagerten Barbarie-Nationalparks jagen Pelikane, Kormorane und Fischadler an der Küste. Wir wechseln den Untersatz und erkunden mit Kanus die kleinen Inseln. Die Archipele des Barbarie-Nationalparks sind unbewohnt, bieten dafür aber tausenden leuchtgelben Geisterkrabben eine Heimat.

Am Morgen darauf starten wir in die letzte Etappe unserer Reise. Wir fahren entlang der touristischen Küstenorte der Petite-Côte. Die Mittagssonne brennt in die Visiere und die stinkenden Abgase der LKW landen ungefiltert in unseren Helmen. Die Hauptverkehrsachsen im Senegal sind asphaltiert. Nur auf den engen Dorfstraßen kommt es immer wieder vor, dass sich die Bikes bis zum Hauptständer im Sand eingraben.

Etwa 60 Kilometer südlich der Hauptstadt Dakar liegt unser Ziel, die Küstenstadt M'Bour. Neben dem Tourismus leben die Einheimischen hier von Bergbau und Fischfang. Nirgendwo im Land ist der Unterschied zwischen Arm und Reich wohl so groß wie hier. Denn vom Touristenboom der senegalesischen Badeorte profitieren nur die wenigsten. Ein tragisches Beispiel für die Spaltung der senegalesischen Gesellschaft bildet die christliche Schule Marie-Reine in einem verarmten Vorort von M'bour. 300 Schüler lernen hier unter einfachsten Verhältnissen und ohne staatliche Unterstützung. Entsprechend sind die Räumlichkeiten stark heruntergekommen und die Lehrer müssen Klassen von über



40 Kindern betreuen. Um die Schule Marie-Reine zu unterstützen, haben wir ein Hilfsprojekt ins Leben gerufen und konnten vor Ort 4.000 Euro Spendengelder übergeben. Als wir am Ende einer engen Dorfstraße in den Schulhof der École Marie-Reine einbiegen, schallen uns lautes Gelächter und Trommelklänge entgegen. 300 Kinder, Eltern und Lehrer empfangen uns mit einem riesigen Schulfest. Auf Einladung verbringen wir die Nacht in einer kleinen Herberge im Süden der Stadt und noch in den kühlen Morgenstunden brechen wir auf in Richtung Dakar.

Nach einem Pflichtstopp am Lac Rose, dem legendären Zielort der Rallye Paris-Dakar, fahren wir über die neue Autobahn direkt zum Überseehafen und verstauen die Bikes in einem 20-Fuß-Container. Ein Taxi bringt uns zum Flughafen und ein Airbus zurück nach Europa. Der Heimflug bietet Zeit zum Resümieren. Wir denken an all die Begegnungen und Strapazen. Wir erinnern uns an die unerschütterliche Gastfreundschaft, den Lebensmut und die Herzlichkeit der Menschen. Wir denken an die atemberaubende Landschaft und die strahlenden Gesichter in M'Bour. Aus dem Fenster des Flugzeugs blicken wir hinunter auf den hellen Küstenstreifen Mauretaniens und dann spüren wir sie plötzlich wieder – die Sehnsucht nach Westafrika. ■

- 1 Mit Tagesanbruch füllt sich Mauretaniens Wüstenluft mit Staub und Sand.
- 2 Nach tagelangem Fahren durch die Wüste sind Kamele eine echte Abwechslung. Die Tiere kreuzen meist unvermittelt die Straße.
- 3 Die Sandsteinmauern des UNESCO-Weltkulturerbes Volubilis sind ein beispielloses Zeugnis römischer Hochkultur.
- 4 Wie eine Fata Morgana taucht »Gas Haven« in der Wüste Südmarokkos auf, die Nachbildung einer amerikanischen Tankstelle aus den 1970er Jahren.
- 5 Die Hinterhöfe des Souk des Teintures (Markt der Wollfärber) sind die bunten Schatzkammern der Stadt.
- 6 Die wehrhaften Wohngebäude aus Lehm besitzen zum Teil weder fließendes Wasser noch Stromanschluss.