

# Allradler

## Das Abenteuer Offroad Magazin

### WEST AUSTRALIEN

SUNDOWNER COUNTRY

### MAROKKO

38 SEITEN MAROKKO SPEZIAL

### PAMIR

ZWISCHEN HINDUKUSCH  
UND HIMALAJA



### AZALAI MEETS HZJ

EXPEDITIONSFahrZEUG



IVECO 40-10wm



Terracamper Kleinserie



Elternzeit Marocaine

**NEWS** Abenteuer & Allrad Buch Tipps **KOCHEN** Kochtopf Vergleich  
**TECHNIK** Womo Optimierung Batterien **NAVIGATION** Quo Vadis





46 56



68



Liebe Allradler Leser!

Eine Woche eher als gewohnt erscheint diese Allradler Ausgabe, also noch vor der Messe Abenteuer & Allrad in Bad Kissingen. Ab Seite 24 weisen wir auf einige interessante Aussteller hin. Einen Schwerpunkt setzen wir in diesem Heft mit 38 Seiten auf Marokko. Die Möglichkeiten die Sahara zu befahren sind leider immer noch nicht rosig. So wundert es nicht, dass es immer mehr Allradler nach Marokko zieht, ist dieses Land doch recht einfach und sicher zu bereisen. Dies schlägt sich auch in den Angeboten der Reiseveranstalter nieder, fast jedes Unternehmen bietet eine Reise dorthin an. Wer also nicht auf eigene Faust runter möchte, hat die Qual der Wahl ...

Viel Freude beim Lesen wünscht

Volker Hamacher



78 92



4



10



16

# Inhalt

**Reisefahrzeug Terracamper Kleinserie** 4  
Der Ausgangspunkt der Terracamper-Bulli-Geschichte war im Grunde der Caravan Salon in Düsseldorf 2011, auf dem die junge Firma zum ersten Mal einen eigenen Messestand hatte ...

**Reisefahrzeug Azalai meets HZJ** 10  
Viele Fahrzeuge mit einer Azalai Kabine gibt es - hält man auf Reisetreffen danach Ausschau - anscheinend noch nicht in Deutschland. Um so erstaunter bin ich, als mich eine Mail von Sebastian erreicht, er habe da ein brandneues Expeditionsfahrzeug in der Vermietung, und zwar einen Toyota HZJ mit einer Azalai-Kabine hinten drauf ...

**Basisfahrzeug Iveco 40-10wm** 16  
Nach T2, T3, T4, T5 kann Matthias sich locker als watschichten Bulli-Fan betrachten, ist er auch! Was kann aber nach seinem T5 noch kommen, wenn es etwas größer sein soll? Der nette Verkäufer von Volkswagen Nutzfahrzeuge empfiehlt den Crafter 4Motion - klar! Doch diese Botschaft verklingt ungehört ... stattdessen ...

**Know-how Axel in der Navigationsschule** 32  
Seinen Weg auf Fernreisen zu finden unterscheidet sich grundlegend davon, wie man im Alltag zu Hause vorgeht. In der Heimat tippen wir einfach eine Adresse ins Navigationssystem ein und lassen uns ans Ziel führen. Dies funktioniert so abseits der Straße oder in Ländern, für die das Gerät keine Karten im Speicher hat, nicht ...

**Technik Womo Optimierung Teil 1 Batterien** 38  
Womo-Optimierung, eine never ending story! Der Ausbau eines mobilen Heims unterscheidet sich nicht wesentlich von dem eines immobilien, zumindest wenn man die Tatsache in Betracht zieht, dass man NACH dem Bau wesentlich schlauer ist als vorher ...

**Kochen Töpfe** 106  
Es gibt viele Arten zu reisen und viele Arten zu kochen. Manche mögen es spartanisch, andere feudal. Im Outdoorladen bietet die Kochgeschirr-Abteilung für jeden den passenden Topf. Allradler hat rumgestöbert. Zuerst möchte ich aber meine kleine Geschichte des Kochtopfes loswerden ...

# REISE

**Auf dem Pamir Highway Zwischen Hindukusch und Himalaja** 46  
Raus aus Duschanbe, der Hauptstadt Tadschikistans. Wozu bin ich denn hergekommen, jetzt ist es bis zum Pamir nicht mehr wirklich weit. Seit 4 Wochen bin ich unterwegs. Die letzte Etappe auf der Seidenstraße quer durch Usbekistan war schon toll, aber jetzt zieht es mich magisch weiter ...  
Bericht: Günther Schumacher-Loose

**West Australien Sundowner Country** 56  
Eigentlich sollte der Artikel unter der Rubrik „Kleine Flüchten“ erscheinen, denn so ist die Idee für eine Stippvisite in Westaustralien auch entstanden. Bei der Planung eines Thailandurlaubes stellten wir bei dem Blick auf die Weltkarte fest, Westaustralien liegt ja fast auf demselben Längengrad wie Thailand ...  
Bericht: Stefan Fischer

**MAROKKO SPEZIAL REISE Marokko Elternzeit Marocaine** 68  
„Soll das jetzt Urlaub sein?“ - fragt unser Dreijähriger, als wir im eher flachen Teil Südfrankreichs über die Autobahn nach Sète rollen. Wir können ihn überzeugen, dass nur die Anreise bis zur Fähre so unspektakulär und langweilig sein wird ...  
Bericht: Robert Leischner

**MAROKKO SPEZIAL Marokko SaharaClub Treffen** 78  
In 2012 trifft sich der SaharaClub im Süden Marokkos nahe dem Oasenstädtchen Mhamid. Passender kann der Treffpunkt nicht sein: Mhamid versprüht den Charme das Ende der Zivilisation zu sein und der Anfang der Sahara ...  
Bericht: Frank Bothmann

**MAROKKO SPEZIAL Marrakesch Medina mit Open-Air-Restaurant** 92  
Rasend schnell bricht die Dämmerung herein. In den letzten Lichtstrahlen habe ich durch die alten Gassen und Lehmhäuser zum Campingplatz, im Norden von Marrakesch, gefunden. Hier muss mein Allradler nun alleine zurecht kommen ...  
Bericht: Stefan Fischer

# UND DAS NOCH

News Produkte Abenteuer & Allrad 2013	24
News Produkte	29
News Szene	30
News Reise	42
Ausschreibung Allradler Geländefahrseminar	44
MAROKKO SPEZIAL Know-how Marokko	86
MAROKKO SPEZIAL Reiseinfos Marokko	98
Buch Tipp	112
Verkaufsstellen	114
Impressum / Vorschau	115



Der Erg Chebbi als bekanntestes der wenigen kleinen Dünengebiete in Marokko lockt mit malerischen Nachtplätzen und Fahrspaß im Sand.

# MAROKKO

## ELTERNZEIT MAROCAINE

Bericht: Robert Leischner

„Soll das jetzt Urlaub sein?“ - fragt unser Dreijähriger vom Rücksitz nach vorn, als wir im eher flachen Teil Südfrankreichs über die Autobahn nach Sète rollen. Wir können ihn und seine ältere Schwester überzeugen, dass nur die Anreise bis zur Fähre so unspektakulär und langweilig sein wird. Von Sète bringt uns die Fähre nach Tanger. 36 Stunden Entschleunigung als gute Einstimmung auf die kommenden drei Monate. Auch räumlich. Der Wohnraum unseres neuen und zu testenden Allradcampers ist nicht viel kleiner als die 4-Bett-Kabine. Dafür funktioneller und mit deutlich mehr Abwechslung bei der Routenwahl, beim Blick aus dem Fenster und vor allem beim Austritt vor die Tür!

Die Einreise im neueren Hafen Tanger Med ist nach der Erledigung der Formalitäten während der Fährpassage eine vergleichsweise zügige Formsache. Nicht zu vergleichen mit meiner vorangegangenen Marokkoreise vor 13 Jahren. Auch wenn meine Reiseerinnerungen nach der langen Zeit etwas verblasst sind, das chaotische Einreiseprozedere, das ohne „Schlepper“ kaum innerhalb eines Tages möglich schien, ist unvergessen.

Geradezu überrascht von dieser unspektakulären Einreise rollen wir relativ planlos erst einmal auf der Küstenautobahn südwärts bis Moulay Bouselham. Dort verspricht der Reiseführer wie die Empfehlung anderer Reisender von der Fähre einen schön gelegenen Campingplatz direkt an einer Lagune.

Wir haben es sonst nicht so mit Campingplätzen, werden aber nicht enttäuscht und bleiben gleich mal für vier Tage hängen. Unsere Kinder haben ihren Spaß, „freigelassen“ am Strand nach der langen Anreise, mittags locken uns die Restaurants mit leckeren Fischplatten in den Ort, auf einer Bootsfahrt durch die Lagune beobachten wir Flamingos, Reiher und gewöhnlichere Seevögel. Ansonsten genießen wir nach den zurückliegenden Reisevorbereitungen die Ruhe trotz (oder gerade wegen) der zahlreichen Wohnmobile vornehmlich französischer Rentner, die den ganzen europäischen Winter da herumzustehen scheinen wie

## Einige Kilometer weiter ist der Hohe Atlas gequert, der blaue Himmel ist wieder ungetrübt zu sehen und der Sturm ist wie weggeweht.

auf jedem anderen über Asphalt erreichbaren Campingplatz Marokkos. Schier Tausende!

Einen festen Reiseplan haben wir auch nach diesen vier Einstimmungstagen nicht. Sicherlich soll von allem etwas dabei sein: Strand, Atlasgebirge und Wüste nicht nur am Erg Chebbi. Wir wollen keine riesigen Tagesetappen absolvieren und häufiger auch mal an Plätzen bleiben, wo es uns besonders gefällt.

Nach einem kurzen Studium der Karten scheint es uns für unseren Reisezeitraum Februar bis April das sinnvollste, zunächst den Atlas zu queren und davon südlich gen Südwesten Richtung Westsahara und Atlantik zu fahren, bis uns die steigenden Temperaturen zurück ins Atlasgebirge treiben.

Mit Zwischenstopps in Fes und Azrou fahren wir auf relativ direktem Weg nach Midelt und weiter Richtung Erg Chebbi. Unsere Versuche, im Atlas auf ein paar Pisten unterwegs zu sein, enden auf der Nordseite bald im Schnee, doch die Hauptstrecken sind alle frei. Kurz nach unserer Durchreise ändert sich das. Als wir in dem Städtchen Rich für das nun tägliche Tajine anhalten, zieht ein kräftiger Sturm als Zeichen für einen Wetterwechsel auf. Die Einladung doch besser im Lokal Platz zu nehmen lehnen wir dankend ab, schließlich wollen wir während der Mahlzeit das bunte Treiben auf dem Platz davor beobachten. Wenig später haben wir vier alle die gleiche graue Patina vom Staub, der unaufhörlich von Westen her durch das Tal und die Stadt geblasen wird. Beim anschließenden Einkaufsbummel durch den Souk revoltieren unsere Kinder mit tränenden Augen.

Einige Kilometer weiter ist der Hohe Atlas gequert, der blaue Himmel ist wieder ungetrübt zu sehen und der

Sturm ist wie weggeweht. Auf der Nordseite allerdings kommt es die folgenden Tage zu allerhand Niederschlag, der die Pässe auch ordentlich einschneidet.

Am Erg Chebbi wollen wir einige Tage bleiben. Zunächst steuern wir mal wieder einen Campingplatz an, in Merzouga direkt am Dünenrand. Für drei Tage vertreiben wir uns die Zeit abwechselnd im Ort und auf den Dünen. Für die Kinder scheint es keinen Unterschied zu machen, ob der Sand am Strand liegt oder Dünen formt, außer vielleicht einer Schaufel brauchen sie kein Spielzeug. Sie können schier endlos graben oder die Dünen herunter rutschen. Uns Eltern freut es auch, dann kehrt am Abend eher Ruhe ein.

Wie bereits erwähnt ist diese Marokkoreise für uns auch die Testfahrt mit unserem neuen Reisefahrzeug. Ein 130er Defender mit fest aufgesetzter Eigenbau-Wohnkabine (siehe Allradler 2/13). Er verwöhnt uns mit ungewohntem Campingkomfort, mit für einen Geländewagen komfortablem Wohnen für uns vier innerhalb des Fahrzeuges: bequemes Sitzen und Schlafen, aufrechtes Stehen, Kochen, Notfalltoilette etc.

Gepäck und Vorräte sind so verstaut und geordnet, dass man nicht erst lange suchen oder Kisten umstapeln muss, um Dinge hervorzukramen. Es macht Spaß, in dieser Hütte zu wohnen! Eine noch deutlich längere Reise, wie wir sie eigentlich vorhaben, sollte darin kein Problem sein. Aus verschiedenen Gründen hat die Fertigstellung des Fahrzeugs doch reichlich länger gedauert als mal geplant. Es wird sich schon alles nachholen lassen.

Was wir allerdings in der Kabine bald am meisten schätzen, ist die Standheizung, die wir im alten Klappdachgeländewagen vor allem die letzten

Jahre mit den Kindern häufig vermisst haben. Eine Standheizung hätten wir zwar leicht nachrüsten können, was wir dann aber auch nicht mehr verfolgt haben.

An den Übernachtungsplätzen im Atlas auf bis zu 2.000m Höhe und mit nächtlichem Frost müssen wir fast auslösen, wer die Heizung anschalten darf! Alle Annehmlichkeiten der Wohnkabine wären ohne die Heizung nur halb so komfortabel.

Auch die räumliche Einrichtung unserer Kabine stimmt uns sehr zufrieden. Sehr praktikabel und in unseren Augen optimal. Allerdings haben wir beim Packen vor unserer Abreise festgestellt, dass wir fast zu viel Stauraum haben! Selbst wenn dann unterwegs auch noch alle Vorräte für längere Etappen ohne Versorgungsmöglichkeiten verstaut sind.

Jedoch wird sich das mit dem Heranwachsen des Nachwuchses sicherlich auch noch ändern. Zum einen werden vermutlich der Umfang des Reisegepäckes, zum ändern die Mengen der mitzuführenden Nahrungsmittel stark zunehmen. Bereits jetzt ist es bemerkenswert, wie hungrig offenbar das Reisen macht und welche Futtermengen wir immer wieder verstauen!

Natürlich fördert der tägliche Wohn- und Reisebetrieb das eine oder andere „Defizit“ zutage, das sind aber alles kleine Dinge, die vergleichsweise leicht zu ändern oder nachzurüsten sind. Das Gravierendste ist vielleicht die geteilte Tür, die ich zu gegebener Zeit gegen eine ungeteilte ersetzen werde. Das ständige Öffnen und Schließen zweier Türflügel ist nachts zu laut und dauert, wenn man drinnen heizt, einfach zu lang.

Ein gewisses Maß an Komfort bedeutet natürlich auch ein Mehr an Fahrzeuggewicht, vor allem auf der Hinterachse. Mit knapp drei Tonnen

Romantisch zwischen Felswänden gelegene Oasen im AntiAtlas, hier Amtoudi



Kommt der Allradler nicht mehr weiter, helfen Bergschuhe und Rückenkrage: Auf einer Wanderung in die Klamm oberhalb des Ortes Amtoudi



Bergdorf mit Marabout bei Tata auf der Südseite des AntiAtlas



Sonne und blauer Himmel sind zurück nach Überquerung des Hohen Atlas

abreisefertigem Fahrzeuggewicht stehen wir im Vergleich mit sowohl Eigenbauten als auch so manchen professionell umgebauten Fahrzeugen dieser Größe offenbar gar nicht mal so schlecht da. Dennoch bin ich äußerst gespannt ob der verbleibenden Offroad-Qualitäten der ganzen Fuhre, zumal die Offroad-Interessen und -Maßstäbe der zum Vergleich herangeführten Fahrzeuge und Eigner sicher stark variieren. Von einfacheren Pisten auf dem Weg über den Atlas abgesehen, steht ein erster richtiger Offroad-Test noch aus. Was bietet sich da mehr an als die Querung des Erg. Ein paar Hundert Meter nördlich unseres Campingplatzes suchen wir nach einem passenden Einstieg. Warnungen von herbeieilenden Einheimischen schlagen wir in den Wind, vielleicht wollen sie uns auch nur Allradtouren mit Füh-

rer verkaufen. Also rauf aufs Gas und hinein ins Dünenmeer! Nach der zweiten kleineren Düne kommen wir bereits unfreiwillig im weichen Sand zum Stehen. Eigentlich klar, aber ich wollte es zunächst erst mal mit nur unwesentlich abgesenktem Reifendruck probieren. Ich muss nicht erwähnen, dass die vorher warnenden Marokkaner kurz darauf wieder zur Stelle waren ...

Mit auf 1,5bar abgesenktem Druck versuche ich die Fuhre wieder freizubekommen, um dann dem Wunsch meiner Frau nachzukommen, wieder umzukehren. Tatsächlich bekomme ich den Wagen frei und das Vorankommen ist deutlich leichter als zuvor. Ich drehe ein Dünental weiter um, fahre zurück und dann doch wieder hinein zu Frau und Kindern, die immer noch auf einer Düne stehen. „Steigt ein, jetzt geht's!“ und

so unternehmen wir einen zweiten Versuch. Wir kommen gut voran. Ich muss jedoch vorausschauender in der Wahl des Weges fahren als früher mit unserem alten Patrol. Neben dem Gewicht ist der höhere Schwerpunkt nicht zu unterschätzen. Mit jeder bezwungenen Düne gewinne ich mehr Vertrauen. Zwei-, dreimal halten wir an, um den weiteren Weg zu Fuß zu erkunden.

Nach etwa einer Stunde und sieben Kilometern Fahrstrecke stehen wir auf der Ostseite des Erg. Der erste Test ist bestanden, ich bin zufrieden und meine Frau somit beruhigt.

Wie wir aus den Dünen herausrollen, kommt von Süden her ein deutscher Toyota auch mit Wohnkabine daher. Christoph und Martina haben die Nacht südlich am Erg verbracht. Als sie hören, dass wir die kommenden Tage weiter nach Süden und dann ein



Dünenspaß auch zu Fuß: Die Kinder sind nicht müde zu bekommen und wollen später freiwillig ins Bett

paar Pisten entlang der algerischen Grenze nach Zagora bzw. Mhamid folgen wollen, sind sie spontan dabei und wir verabreden uns für den nächsten Vormittag in Merzouga. Auch wenn in Marokko kein Landstrich wirklich einsam und menschenleer zu sein scheint, ist es natürlich besser, die abgelegeneren Strecken mit mehreren Fahrzeugen zu fahren. Gelegentlich hört man auch Berichte, dass das im Grenzgebiet stationierte Militär einzelnen Fahrzeugen die Weiterfahrt in manchen Abschnitten verwehrt. Ob dies wirklich so ist, können wir nicht beurteilen, denn auch auf der späteren Weiterfahrt entlang des Oued Drâa nach Westen haben wir Gesellschaft und nie Probleme mit unserer Streckenwahl bzw. den Posten. Doch bevor wir die Pisten in Angriff

nehmen wollen die Kinder noch zu einem Fossilienplatz etwas nördlich des Erg Chebbi. Unsere Tochter liebt es, stundenlang Steine oder Fossilien zu sammeln und besteht daher zu Recht auf diesem Zwischenziel. Allerdings sind weniger herumliegende Kleinfossilien zu finden als mehr in Felsbändern eingeschlossene Versteinerungen wie Schnecken und Tintenfischarme - wunderschön zu betrachten. Wie anderenorts in Marokko so oft erscheinen auch hier prompt Steinverkäufer auf ihren Mofas scheinbar aus dem Nirgendwo, jeder mit einem improvisierten Verkaufskoffer voller geschliffener Fossilien im Gepäck. So kann sich unsere Tochter im Handeln und Tauschen gegen überzählige Kleidungsstücke üben. Vollgetankt und mit reichlich Le-



Die Qual der Wahl: an jeder Düne ein traumhafter Nachtplatz



Fotografisch schwer einzufangen: nicht unkritische Abfahrt zwischen Felsen und Dünenhang



Scheinbar einsamer Platz unweit der algerischen Grenze, auch hier bekommen wir unaufdringlichen Besuch von Fossilien anpreisenden Jungen.

bensmitteln versorgt starten wir am nächsten Morgen zusammen mit der Toyotabesatzung gen Süden nach Taouz, von wo aus nur noch Pisten entlang der Grenze Richtung Drâa-Tal und Zagora führen. Die Wüstenlandschaft ist recht abwechslungsreich, obwohl die Piste meist größeren Oueds folgt. Hier und da mischen sich Dünen in die überwiegend bergige Landschaft beziehungsweise zwischen oder an die zahlreichen Tafelberge. Einen schönen Kontrast bilden auch immer wieder die teilweise mit Schirmakazien bestanden Ebenen dazwischen. In Taouz versuchen Einheimische, uns vor einer Oued-Querung hinter Er Remlia zu warnen. Sicherlich auch wieder in der Hoffnung, als Führer engagiert zu werden. Das Oued ist ca. 3,5km breit, stark verspurt, mit

## Der Versuch aus den tiefen Rinnen herauszukommen und versetzt zu ihnen zu fahren stellt das Fahrzeug kurzzeitig halb quer.

reichlich Weichsand und Fehfech gefüllt und angeblich nach dem Durchgang zweier Rallyes in den letzten Tagen praktisch unpassierbar. Man müsse eine schwer zu findende Umfahrung nehmen. Wir lehnen wieder dankend ab, sind aber dennoch ein wenig gespannt. Tatsächlich erwartet uns unmittelbar ab dem Ortsausgang von Er Remlia eine zunächst durch Felder führende und eingezäunte Piste, die scheinbar fast knietief mit Fehfech gefüllt ist. Es staubt gewaltig, der Untergrund scheint den Landy an den Achshäusen zu bremsen. Der Versuch aus den tiefen Rinnen herauszukommen und versetzt zu ihnen zu fahren stellt das Fahrzeug kurzzeitig halb quer. Also vorerst in den Spuren bleiben. Ich bin ohne Untersetzung hineingefahren und schon nach kurzer Strecke bleibt nur noch der erste Gang. Offensichtlich ist der Untergrund in den Spuren griffig genug, es geht langsam aber stetig voran. Jedoch nur nicht vom Gas gehen, denke ich oder gar halten wollen, um nach dem Folgefahrzeug zu sehen. Nach einigen Hundert Metern bietet sich doch die Möglichkeit, bedenkenlos zu stoppen. Als sich der Staub gelegt hat, ist der Toyota dennoch nicht zu sehen und trotz seines sonor klingenden, gekürzten Auspuffs auch nicht zu hören. Dann sehe ich ihn einige Hundert Meter neben uns langsam fahren. Offenbar hat er es nach unserem Anblick am Pisteneinstieg vorgezogen, eine andere Ausfahrt aus dem Ort zu versuchen. Die verschiedenen Pisten werden mit Sicherheit wieder zusammenführen, so fahren wir auch weiter. Das Oued ist stark mit Büschen bewachsen, zwischen denen sich zig weichsandige Spuren hindurchschlängeln. Ohne Untersetzung geht für uns hier nichts. Nach etwa zwei Kilometern führen zwei größere Spurenbündel

zusammen, wir müssen uns hier also wieder treffen. Doch es ist kein Toyota auszumachen, auch keine frischen Reifenspuren. Von einer kleinen bewachsenen Düne aus habe ich einigermaßen freie Sicht über die Büsche hinweg bis zurück zum Palmenhain am Ort, doch den Toyota entdeckte ich nicht. Etwas später kann ich weit zurück zwischen den Büschen einen sich bewegenden weißen Flecken ausmachen, welcher die Wohnkabine auf dem Rücken des Toyotas sein muss. Dann ist er wieder weg. Wir beschließen, ihnen entlang des anderen Spurenbündels entgegen zu fahren, bis kurz vor Felder und Palmenhain, wo es laut der im Garmin hinterlegten OSM-Karte eine Verbindung zwischen beiden Hauptspuren gibt. Tatsächlich gibt es Dutzende, wie es Querungen des Oueds zu geben scheint ... Frische Spuren sind keine zu erkennen, bis wir wieder auf unsere eigenen treffen. So fahren wir diesen folgend wieder zu der kleinen Düne. Diesmal ist der Toyota in Sicht, scheint aber in dem Spurengewirr nicht zwangsläufig auf uns zu zufahren. Der Entfernung wegen bin ich auf dieser kleinen Erhebung wohl nicht zu sehen. Besser wäre es, der Landy würde wegweisen. Der Sand ist allerdings auch hier oben recht weich, doch von der Rückseite her könnte das durch eine kleine Schneise im Buschwerk mit etwas Schwung möglich sein. Gedacht, getan und dank dieses nun unübersehbaren Zeichens stehen Christoph und Martina mit ihrer Hütte bald wieder neben uns. Wie sich später herausstellen sollte, hatte ich bei der Auffahrt auf den Hügel aber doch etwas zu viel Schwung ... Im weiteren Streckenverlauf dieses Tages rücken die Bergketten zu beiden Seiten der Piste näher zu-

sammen, wir scheinen mehr durch die Berge hindurchzufahren. Leider nimmt mit diesen imposanteren Eindrücken auch der Wind mal wieder stark zu. Auf der Suche nach einem halbwegs geschützten Ort landen wir letztlich hinter hohen Mauern einer Auberge bei Hassi Fougane. Inklusive warmer Dusche. So hat alles seine gute Seite. Am nächsten Morgen hat der Wind wieder etwas nachgegeben, die Sicht ist besser, allerdings unter dicht verhangenem Himmel. Die Täler öffnen sich wieder mehr, wir fahren zunehmend über weite Ebenen. Im Tagesverlauf kommt es zu mehreren Schauern. Der Regen führt kurzzeitig zu interessanten Lichtspielen. Statt den Staub von den Fahrzeugen zu waschen, reicht er aber immer nur dazu, den gleichzeitig angewehten Sand auf den Windschutzscheiben zu binden. Wir haben den Eindruck, der kurzzeitig benetzte Wüstenboden ist im nächsten Moment wieder staubtrocken. Für den letzten Streckenabschnitt vor Erreichen der Asphaltstraße zwischen Mhamid und Zagora verlassen wir die weiten Täler und queren mehrere Bergketten auf sehr steiniger Piste. Dabei fahren wir durch eine mehrere Quadratmeter große Pfanne, die rundherum von Bergketten eingeschlossen keinen Abfluss zu haben scheint. Beim Abstieg in die Pfanne bietet sich ein traumhaftes Panorama. Auf diesem letzten Abschnitt passieren wir die einzigen zwei Militärposten auf dieser Route, an denen kurz und sehr freundlich unsere Personalien erfasst werden. Der Sinn dieser Registrierung bleibt uns verborgen, aber wen stört es. Auf der erwähnten Reise vor Jahren wurden wir täglich von mehreren Posten gestoppt, was teilweise sehr zeitintensiv war. In Zagora bleiben wir ein paar Tage

Wüstenmotiv, wie man es in Marokko erwarten darf



Meeresplatte: Seezunge, Tintenfisch, Krabben ...



Stachelig aber gesund: Der aus Euphorbien gewonnene Honig soll sehr gesund und mit der teuerste der Welt sein.



Unverhofft kommt oft: Dieses Prachtexemplar querte unseren Weg ...



... die meisten überrascht man beim Steine suchen

auf einem schattigen Campingplatz unter Palmen, besuchen den Souk, steigen auf den Hausberg mit einem schönen Rundblick über das Tal des Drâa und spazieren immer wieder durch die Palmenhaine. Mit Jan aus Holland lernen wir wieder spontan unsere nächste Begleitung für den Pistenabschnitt Mhamid – Tata kennen. Mit ihm treffen wir uns drei Tage später in Mhamid. Zunächst wollen wir noch ein wenig das Drâa-Tal flussaufwärts bis Agdz erkunden und uns ein paar Kasbahs ansehen, für die Marokko nicht erst seit dem Film „Himmel über der Wüste“ bekannt ist. Alternativ zur Asphaltstraße auf der westlichen Drâa-Seite gibt es östlich eine Piste. So müssen wir nicht die gleiche Strecke hin und zurück fahren. Idyllische Nachtplätze finden sich an den Palmenhainen. In Mhamid legen wir

nochmals einen Ruhetag ein. Der Wind hat wieder aufgefrischt und der Sandgehalt der Luft ist uns zu hoch für eine sofortige Weiterfahrt. Nachdem wir die letzte Pistenstrecke wegen des Sturms schneller bewältigt hatten, als wir eigentlich wollten, nehmen wir uns nun vor, die Strecke von etwa 300 Kilometern in wenigstens vier bis fünf Fahrtage zu teilen. Den ersten Tag fahren wir gerade mal 41 Kilometer bis zur Oase Source Sacrée, den zweiten noch weniger bis zum Erg Chegaga, der nach der Zahl der am Dünenrand aufgestellten Biwak-Zelte à la Berber touristisch recht frequentiert sein muss. Viele Fahrzeuge oder Touristen bekommen wir dennoch nicht zu Gesicht. An der Westseite des Ergs sind die Dünen vielleicht etwas weniger hoch, dafür finden wir hier einen hübschen Nachtplatz zwischen den

Dünen fernab des nächsten Biwaks. Den folgenden Tag queren wir zunächst den nördlichen Teil des Lac Iriki. Im Gegensatz zu der recht steinigen Piste der ersten Etappe hin zur Source Sacrée kommen wir hier auf der Schwemmtonebene zunächst zügig voran, bis wir für den überwiegenden Teil des Tages einer alten Dakar-Piste folgen. Letztere kann man selbst bei Sandsturm kaum verfehlen. Sie ist in regelmäßigen kurzen Abständen durch Erdhaufen zu beiden Seiten der Trasse markiert. Da konnte man offenbar das Roadbook getrost im Biwak vergessen. Auch die folgende Nacht verbringen wir wieder in einem kleinen Dünengürtel abseits der Piste. Im Gegensatz zum Erg Chegaga gibt es allerhand größere Vegetation und reichlich trockenes Feuerholz. Nicht nur weil unsere mitgebrachten Brot-

reserven nicht mehr so gut schmecken, soll endlich eine Mehlüte das Fahrzeug verlassen, die mir bei der Abreise daheim noch in die Hände fiel. Brot backen im Lagerfeuer wird den Kindern mindestens genau so viel Spaß machen wie neulich noch das Backen der Weihnachtsplätzchen. Allerdings wird die Geduld der Kinder ordentlich auf die Probe gestellt, als der Teigfladen lange 20 Minuten vermeintlich im Feuer verbrennen muss! Entsprechend groß ist die Überraschung, als das Brot nach Ablauf der Zeit doch nicht verbrannt ist und gut gebacken aus der Glut gefischt wird. Das Frühstück kann beginnen! Auf der Höhe von Tissint entschließen wir uns, die Route zu unterbrechen und für ein Bad in den Kaskaden eines Wasser führenden Oueds zurück zur Straße zu fahren. Dort

stelle ich bei einem Gang ums Fahrzeug zufällig fest, dass an der Hinterachse etwas nicht stimmt. Beim genaueren Hinsehen ist diese links leicht verbogen und das Hinterrad steht etwas schief! Zunächst will ich es kaum glauben, aber es ist doch deutlich erkennbar. Wie konnte das passieren? Im Kopf fahre ich alle Strecken zurück und komme an die kleine Düne im Oued bei Er Remlia. Dort muss es gewesen sein. Denn bei der Auffahrt hatte ich eine Bodenwelle übersehen oder unterschätzt, bei der die Hinterachse so mörderisch zum Durchschlagen kam, dass es mir selbst wehtat. Beim kurzen Kontrollblick damals unter den Wagen schien alles in Ordnung. Allerdings hatte ich mehr nach der Kabine und deren Aufhängung gesehen. Was nun? Die Reise abbrechen oder für eine Reparatur unterbrechen?

Oder weiterfahren? Das Ereignis liegt fast zwei Wochen und mindestens 800 Kilometer zurück, welche wir zum Teil mit 90 bis 100 km/h über 50 und mehr zusammenhängende Kilometer gefahren sind, ohne auf eine Wärmeentwicklung oder Geräusche aufmerksam zu werden. Wir beschließen den geplanten Abstecher nach Tissint zum Anlass zu nehmen erst einmal auf der Straße weiter zu fahren und die Hinterachse bewusst auf Wärmeentwicklung und Geräusche zu prüfen. Mit der Asphaltstraße haben wir auch ein großes Regengebiet erreicht, das hier offenbar im Antiatlas hängt und bis Zagora und in der anderen Richtung zu den Kanaren reichen soll. Im durchgehenden Starkregen fahren wir bis Tata, wo es angeblich zehn Jahre lang nicht richtig geregnet hat. Zeitweise reicht die schnellste Stufe der Scheibenwischer nicht mehr aus für halbwegs freie Sicht. Rechts und links der Straße bilden sich Wasserflächen und reißende, schlammbräunliche Ströme. Tata scheint wirklich ein Ort der Sonne zu sein, dort bleibt der Niederschlag nach unserem Eintreffen offenbar auf kräftige Schauer begrenzt. Dazwischen zeigt sich sogar die Sonne. Die regelmäßigen Überprüfungen von Radnabe und Differential auf dieser Fahrt bleiben unauffällig, vielleicht ja nur dank der guten Wasserkühlung. Etwas außerhalb von Tata finden wir einen sehr schönen Campingplatz für die Nacht, lernen mal wieder sehr nette Leute aus Bayern kennen und sitzen noch lange in deren Allradbus beim Wein. Am nächsten Morgen sind wir unentschlüsselt, ob wir etwa in Agadir eine Werkstatt aufsuchen sollten, die vielleicht das Achsgehäuse instand setzen oder wechseln kann. Allerdings ist unser Vertrauen in Werkstätten hier nicht groß genug – möglicherweise ein unnötiges Vorurteil – und wir entschließen uns, die Achse weiter zu beobachten und uns vorerst auf oder unweit vom Asphalt zu bewegen. Ich hoffe, einfach so weiter fahren zu können und den Schaden zu Hause zu beheben, da ich an der Hinterachse ohnehin Federung und vor allem die Dämpfung weiter verstärken möchte. Dafür müssen die Aufnahmen für ein zweites Paar Dämpfer

Erkundung alter Lehmbauten im Drâa-Tal



Stopp für die mittägliche Tajine, hier in Agdz



Abenteuerspielplatz Viehtränke



Das abendliche Lagerfeuer, auch mal zum Brotbacken ...



Ungestört unter Sternen und Palmen



Schade, dieser Landy ist wirklich kaputt...



Querung des Oued Tissint - des leichten Salzgehaltes wegen auch Oued Mellah genannt



... die Brotbäcker bei den Vorbereitungen

an die Achse angeschweißt werden, wozu die Achse möglicherweise auch auszubauen ist. Um das Fahrwerk auf das erhöhte Leergewicht des Fahrzeugs anzupassen, hatte ich zunächst nur die inneren Schraubenfedern der Hinterachse gegen stärkere und etwas längere sowie die Dämpfer getauscht. Offensichtlich nicht ausreichend, sonst hätte das Achsgehäuse nicht noch Energie aufnehmen müssen. Vielleicht machen wir uns, typisch deutsch, wegen der demolierten Achse einfach nur zu viele Gedanken. Das Auto fährt doch und wird schon weiter halten! Wir bleiben aber vorerst auf befestigten Wegen und fahren zum Agadir Id Aissa bzw. zu dem Ort Amtoudi auf der Südseite des AntiAtlas. Nach einem kräftigen Frühstück am nächsten Morgen machen wir uns an den Aufstieg zu dem über dem Oued thronenden Id

Aissa. Die Anlage ist zum großen Teil wiedererrichtet und gibt einen sehr authentischen Eindruck, wie man die Ernte eingelagert, Imkerei betrieben und im Belagerungszustand mithilfe von Zisternen überlebt hat. Einen zweiten Tag in Amtoudi wandern wir das Oued hinauf, das sich oberhalb des Ortes durch die Felsen zu schneiden scheint. Teilweise müssen wir fast klettern, um weiter zu kommen – etwas Abenteuer für die Kinder. An riesigen in den Fels geschliffenen Pools sieht man, welche Kraft Wasser und das darin transportierte Gestein haben. Es ist deutlich sichtbar, dass vor wenigen Tagen größere Wassermengen infolge der Regenfälle durch das Tal gerauscht sind. Wir erreichen einen fast paradiesischen Bereich mit Palmen und kleinen Felsenpools voll klarem, fischreichen Wasser. Wie wahrscheinlich alle Kinder lie-

ben auch unsere es stundenlang am Wasser zu spielen. Doch auch ohne Wasser in der Wüste ermöglicht die kindliche Fantasie viel mehr Beschäftigung als die wenigen mitgebrachten Spielsachen. Gerade mal ein paar Bücher, Malsachen und Spielkarten werden ab und an herausgekramt. Die Natur ist ein viel besseres Spielzimmer als die vollen Kinderzimmer daheim. Unsere Kinder hören ihre fürs Autofahren mitgebrachten Hörspiel- und Musik-CDs relativ selten. Die Kulisse entlang der Straßen und auf den Wüstenpisten ist zu interessant. Und wenn es durch Sand oder gar über Dünen geht, wird der Fahrer von den Rücksitzen aus kräftig angefeuert. An den touristischeren Zielen lassen natürlich Ausritte auf Dromedaren oder Mulis die Kinder ganz breit grinsen. Teilweise hat man kaum eine

Chance die Kinder um dieses Vergnügen herum zu führen. Die Führer der Tiere sind sehr geschäftstüchtig, und schon bevor wir selbst aus dem Auto ausgestiegen sind, haben sie die Türen aufgerissen und die Kinder auf die Tiere umgesetzt! Da bleibt uns bestenfalls noch, um den Preis zu feilschen.

Der noch vor uns liegende Reiseverlauf soll uns zunächst mal ans Meer führen an hübsche Buchten, Strände und Felstore. Den dritten Monat wollen wir im AntiAtlas und Hohem Atlas verbringen. Da gibt es auch noch verschiedene interessante Bergpisten.

Marokko ist nicht nur EINE Reise wert. Das Land ist sehr abwechslungsreich und sehr groß, die Menschen sind sehr freundlich, oft herz-

lich und man muss sich absolut keine Gedanken bezüglich der eigenen Sicherheit machen. Trotz offensichtlichen Ausbaus der Infrastruktur bieten sich immer noch Tausende Pisten- und Offroad-Kilometer. Gelegentliche Berichte über Steinerwerfer können wir bislang nicht bestätigen. Einmal haben wir erlebt, wie sich ein Junge beim Auftauchen unseres Fahrzeugs nach einem Stein gebückt hat. Er hat den Stein fallen lassen, als wir gebremst und freundlich lächelnd begrüßt haben. Man wird häufig von Kindern nach Geschenken, Stiften, Süßigkeiten oder Dirham gefragt. Auch wenn man ihnen nichts gibt, was die Regel sein sollte, muss man sich vor ihnen nicht fürchten. Es reicht, ihnen freundlich gegenüberzutreten wie allen anderen Leuten auch. Mit unseren eigenen Kindern „im Ge-

päck“ haben wir vermutlich einen zusätzlichen Sympathiebonus. Jeder möchte besonders dem blond gelockten Dreijährigen die Hand geben, seine Haare berühren oder ihn gar abküssen. Des Öfteren bekommen wir bzw. die Kinder Geschenke oder werden zum Tee eingeladen.

Auch wenn für uns gerade kaum mehr als die erste Halbzeit verstrichen ist, Marokko gefällt uns ausgesprochen gut und wir sind uns sicher, wir kommen wieder - vielleicht schon nächsten Winter.