

ABENTEURER





TRAUMZIEL TIMBUKTU

Mit dem Patrol von Nordrhein-Westfalen in
das Herz des Schwarzen Kontinents

Text und Fotos: Christian Rommel





► **Timbuktu** – ein Name, der Sehnsüchte weckt, Fernweh nach exotischen Ländern und Wüstenabenteuern verursacht und eine Gänsehaut hervorruft. Seit 20 Jahren schlummert in mir der Wunsch, diese geheimnisvolle Oase im Zentrum der Sahara zu besuchen.

Mein Gefährt ist ein zwanzig Jahre alter Nissan Patrol, ein 2,8 Liter Turbodiesel mit langem Radstand. Mit 418.000 Kilometern auf dem Tacho ist der Wagen einfach unverwüstlich! Das perfekte Afrika-Mobil. Durch passende Grafik und Aufschrift verwandeln wir meinen Patrol in das „Mali-Muli“. Doch ein Muli reist nicht gern allein. Meine langjährigen Freunde und Reisepartner Peter und Bernd sind mit von der Partie. Beide haben sich alte Mercedes MB 100 Kleinbusse gekauft, denn diese sind in Afrika begehrt. Für alle drei Fahrzeuge soll es die letzte Fahrt durch Deutschland und Europa werden. Ziel ist Mali und dort das sagenumwobene Timbuktu.

Die Autos werden vor der Fahrt generalüberholt und für den Export mit Zollkennzeichen versehen. Dann packen

wir sie voll: In Zusammenarbeit mit der Emsdettener Johannesschule wird nach Weihnachten eine einzigartige Spendenaktion unter dem Motto „Spielzeug für Afrika“ auf die Beine gestellt. Säckeweise werden ausrangiertes Spielzeug und gute Kleidungsstücke gespendet sowie von den Müttern gereinigt und vorsortiert. Die Begeisterung, mit der sich die Schüler zugunsten armer afrikanischer Kinder von ihren Sachen trennen und tatkräftige Unterstützung leisten, steht ihnen auf der Stirn geschrieben. Immer wieder fahren sie mit den Fingern über die im Schulfoyer aufgestellte Landkarte mit dem eingezeichneten geplanten Routenverlauf und würden am liebsten selbst mitfahren, um die Exotik Schwarzafrikas zu erleben. Letztlich kommen 20 prall gefüllte Säcke mit Spenden zusammen, darunter allein über 200 Kuscheltiere, die an Straßenkinder, Dorfschulen und vor allem an ein Waisenhaus am Ziel der Tour übergeben werden sollen. Und dann gehts los.

Gemütlich zockeln wir mit 90 km/h durch teils noch winterlich verschneite

Landschaft und legen die 3.000 Kilometer bis zu Spaniens Südspitze zum Fähranleger bei Algeciras in drei Tagen zurück. Die Kommunikation zwischen unseren drei Fahrzeugen verläuft mittels Walkie-Talkies, doch hängt jeder meist seinen eigenen Gedanken nach. Fenster auf, gute Musik dank einer mehrere hundert Stunden umfassenden MP3-Datei, kalte Getränke, den Wind im Rücken und Afrika in Sichtweite – was kann es für ein schöneres „On the road“-Feeling geben?!

Marokko durchqueren wir im Eiltempo, denn das lässt sich jederzeit als eigenes, überaus lohnenswertes Urlaubsziel von Deutschland per Flugzeug erreichen. Wir passieren Tanger, Casablanca und Marrakesch, und nach gut einer Woche erreichen wir den verschlafenen Küstenort Tarfaya, wo der legendäre Pilot Antoine de Saint-Exupéry in den 1920er Jahren stationiert war und zu seinem Weltbestseller „Der kleine Prinz“ inspiriert wurde. Kurz danach überschreiten wir die Grenze zur Westsahara. Der Name klingt spannender als die Realität sich



darstellt. Das riesige Areal ist ein einziger, glutheier Sandkasten – de und leer. Schnurgerade zieht sich die dunkelgraue Asphaltstraße über fast 1.000 Kilometer entlang der Atlantikküste mit ihren spektakulären Steilküsten. Doch links der Straße ist die Westsahara beinahe völlig flach, und die fahlbraunen Sanddünen bieten dem Auge keinen Halt. Nur vereinzelte stählerne Sendemasten sorgen in der gleichförmigen, fast vegetationslosen Gerllebene für ein wenig Abwechslung. Ab und zu gesichtslose Orte in Ocker und Pink, doch plötzlich ist die ganze Wüste übersät von dunkelroten, fleischigen, gummiartigen Pflanzen mit kleinen weißen Blüten. Ein unwirklicher Anblick, der – einem Zauber gleich – genauso schnell wieder vorbei ist und bizarr erodierten Sandsteinformationen am Wegesrand Platz macht, die wie Henry Moore-Plastiken anmuten.

Diese lethargisch wirkende Trostlosigkeit auf unserem Weg nach Süden weicht sofort einer Konzentrationsphase, als wir die ersten rostigen Warnschilder mit der Aufschrift „Vorsicht Minen“ passieren.

„MALI-MULI“ HABEN WIR DEN PATROL GETAUF - DER LASTEN WEGEN, DIE ER TRANS- PORTIERT

Ein Großteil der südlichen Provinz Rio de Oro ist seit den Grenzkonflikten der 1970er Jahren mit den lebensgefährlichen Reliquien eines längst vergessenen Kriegs um wertlosen Sand vermint. Das stellt für uns ein Problem dar. Zur

Übernachtung in der Wüste verlassen wir üblicherweise die Hauptstraße, um außerhalb der Sichtweite der Lkw-Fahrer, Polizei und möglicher Straßenräuber unser Lager aufzuschlagen. Nun müssen wir mühsam kleinen Militrpisten folgen, doch viele Fahrzeugspuren sind nicht erkennbar, und wir haben ein äußerst mulmiges Gefühl, während wir im Dämmerlicht über ruckelige Wstenpisten durch die Minenfelder schleichen. Neben einem bungsturm für Fallschirmspringer bilden wir eine kleine Wagenburg wie im Wilden Westen, bauen die Zelte auf und widmen uns wie üblich dem Kochen unseres Abendessens. Nachts ist es bekannterweise erstaunlich kalt in der Wüste, und wir rücken immer näher an unser knisterndes Lagerfeuer. Der fesselnde Blick in den fantastischen Sternenhimmel entschädigt uns dann aber für alle Mühsal und Strapazen des langen Fahrtages.

Der nächste Tag stellt uns vor neue Herausforderungen. Die erste Tankstelle ist außer Betrieb – Reste von Betonmauern bröckeln vor sich hin. Die zweite ►



► hat kein Benzin mehr, während bei der dritten der Generator ausgefallen ist und es keine Handpumpe gibt. Zum Glück haben wir ausreichend gefüllte Ersatzkanister dabei, doch wir sind gewarnt für die Zukunft. Hier mitten im Nirgendwo einfach stehen zu bleiben, könnte fatale Folgen haben. In Mauretaniens wechseln wir unsere Euro in die skurrile Landeswährung und erhalten 350 Ouguiya für einen Euro. Die Einreise verläuft erstaunlich unkompliziert, da wir uns eines lokalen Schleppers bedienen, der für uns die Grenzformalitäten inklusive der Verzollung für ein kleines Bakschisch erledigt.

Hinter der chaotisch-überfüllten Hauptstadt Mauretaniens, Nouakchott, liegt der landschaftlich schönste Teil der bisherigen Route. Wir befinden uns inmitten eines faszinierenden Sandmeeres, und wogengleich schieben sich die weichen glitzernden Körnermassen nicht nur an, sondern bisweilen auch über die Straße hinweg. Die sichelförmigen Dünen dehnen sich bis zum flirrenden Horizont aus. Wir fahren bei wiegender Instrumentalmusik wie in Trance und schweißgebadet durch diese endlose Weite, die erstaunlicherweise niemals eintönig wirkt. Die Farben des Sandes scheinen sich alle paar hundert Meter von Reinweiß über Knallig-Gelb bis ins erdige Braun zu verändern. Im Schein der untergehenden Sonne wird alles um uns herum in ein unwirkliches Orange-rot getaucht. Sahara-Feeling wie aus dem Bilderbuch! Immer mal wieder passieren wir malerische Orte mit kleinen runden Lehmbauten und Grasdächern, dazwischen seltsam bunte Hütten, deren Wände aus flach geklopften Ölfässern

gebaut werden. Kamele stehen widerkäuend am Wegesrand oder machen es sich stoisch grunzend auf dem erhitzten Asphalt bequem. Durch unsere Mini-Busse sind wir ein wenig in unserer Bewegungsfreiheit eingeschränkt und können nur Pisten mit festen Oberflächen

kocht genauso wie unsere Gemüter. Meist fahren wir zu vorsichtig und vor allem zu langsam durch tiefes Gelände und bleiben entsprechend gerne stecken. Fahren wir jedoch zu schnell, riskieren wir, dass wir in einem übersehenen Loch hängenbleiben und die Achse abreißt. Dann doch lieber buddeln!

MIT DEN SPIELZEUG- SPENDEN MACHEN WIR VIELE KINDER GLÜCKLICH

befahren, so zum Beispiel bei unserem 1.000-Kilometer-Ausflug ins Atar-Gebirge. Allen Fahrkünsten zum Trotz bleiben wir bisweilen in einer Tiefsandpfanne stecken und müssen die schweren Gefährte mühsam mit immer mehr nachlassender Muskelkraft freischaufeln. Sengende Sonne, zermürbende 45 Grad, kein Schatten in Sicht, stets weht ein trockenheißer Wind, der Harmattan, und der Schweiß fließt aus allen Poren. Der festsitzende Bus bewegt sich nur zentimeterweise vorwärts, der Motor des Patrol läuft genauso heiß wie wir, und das Wasser in unseren Trinkflaschen

Der Lohn der Schufferei kommt eine halbe Stunde später in einem entlegenen Seitental in Form einer grandiosen Felskulisse mit überwältigenden Canyons und Bilderbuch-Tafelbergen beim kleinen Bergdorf Terjit. Eine palmenbewachsene Oase duckt sich in einer langgestreckten Schlucht und unter schattenspendenden Zeltedächern fühlen wir uns teetrinkend in ein Märchen aus 1001 Nacht versetzt. Ein in wehenden Gewändern gekleideter Sohn unseres Gastgebers zeigt uns anschließend uralte Wandmalereien unter bedrohlich überhängenden Felsnasen, die in keinem Reiseführer verzeichnet sind.

Es liegen schon 9.000 Kilometer hinter uns, als wir bei Kiffa die volkstümlich genannte „Straße der Kadaver“ erreichen. Es ist ein trauriger Anblick, den man so leicht nicht vergisst. Hunderte von toten Tieren säumen den Straßenrand: Esel, Kühe, Ziegen und Kamele – aufgedunsen, verwesend und fliegenübersät. Die Einheimischen bestätigen uns, dass die Tiere Opfer der rücksichtslosen Lkw-Fahrer sind, die nachts über die einzige Ost-West-Verbindung Richtung Mali donnern und oftmals bei Tierwechsel weder bremsen können noch wollen. Wir sehen in dem Dunst der Morgensonne ein malerisches Dorf vor einer grandiosen Felswand und

biegen einfach von der Hauptstraße ab. Über eine Rumpelpiste nähern wir uns dem lehmmauerumsäumten Dorf. Ein riesiger Affenbrotbaum, ein Baobab, bildet das Zentrum des dörflichen Lebens mitten auf dem staubigen Dorfplatz. Im Schatten dieses alten Riesen mit einem gut vier Meter messenden Stammdurchmesser parken wir unsere Wagen und sind auch schon umringt von neugierigen Kindern, die ehrfurchtsvoll das glatte Metall der Karosserien berühren. Nach wenigen Minuten scheinen jede Scheu und Schüchternheit vorbei zu sein. Wir erklären dem verdutzten Dorfchef auf Französisch unser Anliegen der Spendenaktion, zeigen ihm Fotos der Schüler der Johannesschule und beginnen, ein paar Säcke auszupacken. Ein Raunen geht durch die auf über 100 Personen angewachsene Menschenmenge, und als ich das erste T-Shirt herausziehe, gibt es kein Halten mehr. Unsere typisch deutsche Vorstellung einer geordneten und fairen Verteilung von Kleidung und Spielzeug weicht der Realität im afrikanischen Busch. Wir kapitulieren und überlassen es dem lokalen Chef, die Dinge nach seinem Gutdünken zu verteilen. Es ist ein buntes, unbeschreibliches Chaos, das sich hier und heute und in den

AM ENDE WIRD DER PATROL ZUM WERT- VOLLEN BUSCHTAXI

kommenden Tagen noch viel öfter vor uns abspielt. Nach wenigen Minuten ist der Sack leer, und obwohl nicht jeder etwas erhalten hat, scheinen alle glücklich und zufrieden zu sein. Spontan wird ein Dorffest veranstaltet mit Singen, Tanzen und Trommeln. Und als wir nach gut drei Stunden das gestikulierende Dorf hinter uns lassen, um weiter in die Ferne zu fahren, scheinen wir viele neue Freunde gefunden und sofort wieder verloren zu haben. Und so verbringen wir unsere letzten Fahrtage zwischen Dorfbesuchen und Spielzeugverteilungen, der Be-

sichtigung von primitiven Kameltränken und kunstvoller Kalebassenherstellung, zwischen überfüllten Dorfmärkten und menschenleeren Savannen. Alle Erwartungen an ein intensives Eintauchen in das authentische Afrika werden erfüllt, nur der ursprüngliche Traum unserer Tour geht leider nicht in Erfüllung. 195 Kilometer vor Timbuktu ist Schluss! Der schlechte Pistenzustand ermöglicht es unseren Bussen nicht, weiterzufahren. Doch die spontane Enttäuschung ist schnell überwunden. Der Weg ist das Ziel!

Und im Laufe von fünf Wochen und über 12.000 Kilometern empfanden wir mehr als einmal das Glück der Genügsamkeit auf der einsamen Landstraße. Wir genossen die Langsamkeit der Fortbewegung, das Loslassen von Handy und E-Mail, die bewusste Entschleunigung. In dieser Zeit wurde aus dem Gefährt ein Gefährte. Ich habe den Patrol lieb gewonnen und konnte mich in der Hauptstadt Malis, Bamako, nur schwer von ihm trennen. Heute dient er als wertvolles Buschtaxi und wird wohl auch noch in 20 Jahren seinen treuen Dienst erfüllen. Eines Tages komme ich wieder, um nach ihm zu sehen.

NISSAN OFFROAD-KOMPETENZ

Wie nur wenige Automobilmarken verfügt Nissan über eine fundierte Allradkompetenz. Klassische Geländewagen gehören seit Jahrzehnten zum Produktportfolio des japanischen Autoherstellers



Den Einstieg ins Offroad-Vergnügen bildet der **X-TRAIL**. Sein intelligenter Allradantrieb zählt zu den besten am Markt. Der ALL MODE 4x4-i (das „i“ steht für intelligent, innovativ und instinktiv) verteilt die Kraft immer genau zu den Rädern, die das Drehmoment optimal in Traktion umsetzen können. Die Kraftzufuhr reicht vom 100-prozentigen Frontantrieb bis zur 50:50-Verteilung an Vorder- und Hinterachse. Der X-TRAIL ist mit 110 kW (150 PS) bzw. 127 kW (173 PS) wahlweise Automatik (110 kW, 150 PS) lieferbar.

Kraftvoll, vielseitig, robust: So präsentiert sich der jüngst überarbeitete Nissan **PATHFINDER**. Mit seinem 190 PS starken Diesel, dem riesigen Kofferraum und Platz für bis zu sieben Personen gehört er zu den attraktivsten Geländewagen überhaupt. Auch er besitzt einen zuschaltbaren Allradantrieb. Im Auto-Modus wird die Kraftverteilung elektronisch zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Für Steilpassagen steht zusätzlich eine Geländeuntersetzung (Kriechgang) zur Verfügung.



Nahezu keine Grenzen kennt auch der **NAVARA**. Er ist das „Arbeitspferd“ von Nissan. Unter normalen Bedingungen werden lediglich die Hinterräder angetrieben. Dreht man den Schalter auf 4H, verteilt sich die Kraft jeweils zur Hälfte auf die Vorder- und Hinterachse. Für schwierige Offroad-Passagen und maximale Steigung kommt 4LO zum Einsatz. Zusätzlich lässt sich über einen weiteren Schalter das hintere Differenzial sperren. Angetrieben wird der NAVARA entweder von dem jüngst überarbeiteten 2,5-Liter-Vierzylinderdiesel mit 140 kW (190 PS) oder von einem Dreiliter-V6-Selbstzünder mit 170 kW (231 PS). Nissans robuster Pick-up kann bis zu drei Tonnen ziehen und bis zu 1.175 Kilogramm laden.