



Tout Droit in Afrika

Text/Bilder: Leander Bindewald

Wie konnten wir nur so weit kommen? Die Sterne funkeln über dem schwarzen und nun auch undurchdringlich dunklen Kontinent. Die scharfe Sichel des Mondes hebt unseren, unter einer Akazie stehenden, T3 nur vage von Sand und Büschen ab.

In 25 Tagen von Kapstadt nach Casablanca. Zum Glück gehts fast immer nur geradeaus!



Wo MüLL drauf steht, ist nicht unbedingt nur Müll drin...

Gerade hat sich Matthias in diesem, für unsere Reise typischen, Gefühl zwischen verzweifelter Entnervung und dankbarer Hoffnung in den erstaunlich frischen Mercedes 123 des Vorstehers dieses winzigen Grenzpostens zwischen Niore in Mali und Mauretanien gesetzt. Wegen der Visa sei "Der Chef" des Postens in seiner Wohnung auf mauretanischer Seite zu konsultieren, aber Visa gäbe es bestimmt nicht mehr. Seit die Straße geteert wurde, ist dies nun ein "ordentlicher" Grenzübergang.

Währenddessen sitze ich mit den verbliebenen Grenzern in der Nacht. Einer spielt auf seinem brandneuen Handy immer wieder denselben Videoclip ab, ein Zweiter hat sich auf seiner Feldliege schon seit Minuten nicht mehr bewegt, der Jüngste kocht gerade Tee auf seinem winzigen glutgefüllten Stövchen. Ich weiß noch nicht, ob die Aufforderung, mich auf diese kleine wackelige Bank zu setzen, eine Einladung oder ein Befehl war. Ich sitze jedenfalls. Ob fünf Minuten oder fünfzig kann in dieser Nacht wohl niemand feststellen.

Die letzten Tage sind wir stets so schnell wie möglich unterwegs gewesen, getrieben von der schmierigen Sonne. Sobald es hier Dunkel wird, steht die Zeit und mit ihr unser stöhnendes Gefährt still.

Mehrere Zigaretten sind an der Glut entzündet worden, gerade werden wieder zwei kleine Tassen Tee, wie beim Hütchenspiel, wild "geschuffelt" und dann langsam ineinander ergossen. Kein Tropfen spritzt auf das silberne Tablett. Der viele Zucker verwandelt sich zu einem festen Schaum. Als mir eine der Tassen gereicht wird, fallen alle Bedenken und Sorgen von mir ab.

Kaum einen Tag auf dieser Reise haben wir so geflucht, so gebangt, so mit allen verbliebenen Mitteln gegen den Verfall unseres Autos gekämpft wie heute. Aber der zerbröselte Verteilerfinger (alchemistisch ergänzt durch Sekundenkleber, Kabelbinder, Scherenschnitten aus einer Bierdose und einer geschmolzenen Plastikflasche) hat uns nun doch zweihundert Kilometer weiter bis zu dieser Grenze gebracht. Irgendwie wird es schon weiter gehen. Vielleicht gibt es ja im nächsten Dorf auf mauretanischer Seite einen verlassenen Bulli mit einem vergessenen Ersatzteil oder was auch immer. Darüber grübeln bringt nichts. Ich ergebe mich in einen unbestimmt gelösten Zustand. Naivi-

tät? Erschöpfung? Dehydrierung? Was immer es auch ist, es wird schon alles in Ordnung gehen.

Dann kommt Matthias zurück, bedankt sich höflich, aber etwas hastig beim Grenzposten, sagt nur kurz "Los, komm!" und erst als wir auf dem Weg zum Bus nicht mehr in Hörweite sind, fängt er an zu fluchen. Kein Visum - keine Chance! Selbst unsere Geldbündel, die sich unter unserem Armaturenbrett und der Dachverkleidung verbegen, könnten da nichts ausrichten. Gehen Sie in den Senegal, begeben Sie sich direkt dorthin, betreten Sie nicht Mauretanien, ziehen Sie keine neue Hoffnung auf Ersatzteile ein.

Nach zwanzig Kilometern in die neue Richtung geht in unserem Verteiler nichts mehr. Der Syncro rollt in einer Senke aus. Das war's, aus, vorbei. Wir werfen unsere Polster in den Staub des Straßengraben und fallen erledigt auf sie. Meine Emotionen sind noch im Limbo, den sie an der Grenzstation begonnen haben. Matthias knirscht mit den Zähnen und wird sich bei Sonnenaufgang wieder im Motorraum festbeißen. Ich denke, ich werde dann schon einmal zum nächsten Kaff trampeln und einen improvisierten Abtransport zum nächsten Seehafen organisieren - Das Auto soll auf jeden Fall Deutschland erreichen. Die Kautions beim ADAC wirkt wie ein kategorischer Imperativ.

Genau dies bot uns vor 20 Tagen den Vorwand, um in Kapstadt „tout droit“ nach Norden zu starten. Ich hatte gerade meine Diplomarbeit auf die letzte Minute per E-Mail an meinen Professor in Freiburg gesandt, in Windeseile meine Zelte abgebrochen, Matthias am Flughafen abgeholt und direkt Kurs Nord gesetzt. Wir hatten keine Zeit zu verlieren. Es galt in einem Monat möglichst nahe an Europa heranzukommen. Schon die Standardroute entlang der Ostküste des Kontinents schien sich gegen solche Pläne zu sträuben, aber wir wollten den wilden Westen.

01. März: Unsere Euphorie reicht vierzig Kilometer weit. Der Tafelberg ist gerade erst im Rückspiegel verschwunden und schon liegen wir unterm Auto, um dem schlagenden Geräusch an der rechten Radaufhängung auf die Spur

zu kommen. Den restlichen Samstag Nachmittag versucht dann ein wodka-befuehrter "Exilrusse" in seinem Hinterhof mit Flex und Vorschlaghammer die defekten Teile vom Rest zu lösen. Beflügelt vom unvermittelten Erfolg seiner stundenlangen Bemühungen, stehen wir nach einer kurzen Nachtfahrt an der angolanischen Grenze. (Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen: 96 km/h)

03. März: Carnet de Passage und Giveaways aus unserer CD-Sammlung machen die Einreise nach Angola einfach. Allein das Weiterkommen wird einem erschwert. Die Reste der Teertrassen sind wie Bordsteinkanten, die man alle zwei Meter hinauf und hinab knallt. Über den Zustand unserer Antriebswellen gibt es bald keine Zweifel mehr. Zumindest vorne links ist alles im Eimer. 3x4 also.

04. März: Neun Uhr morgens. Nach einer Nacht am Rand der Piste steht das Frühstück als "Composto" auf der Tageskarte: Steak mit Spiegelei. Zur Beruhigung der Nerven, zwei N'Gola-Bier statt Kaffee. Die Hoffnung im Landesinneren auf bessere Trassen zu treffen, wird immer mehr zum Irrlicht. Auch Richtung Küste bleibt alles beim Alten, nur wärmer wird es. Erst draußen, dann im Bus, dann im Motor. Dass der Kühlventilator uns verlässt, haben wir rechtzeitig erkannt. Die unkonventionelle Behebung des Schadens

Der Feierabendverkehr in Lobito zwingt uns fast zur Kapitulation.

erhöht die Temperatur unterm Armaturenbrett schnell bis zum Schmelzpunkt von Plastik. Dem Qualm folgen aber keine Flammen und damit auch kein Löschwasserinferno im Sicherungskasten. Also ab jetzt Heizung an für mehr Motorkühlung, bei Steigungen und im Stand den Ventilator über ein mickriges Kabel manuell zuschalten. Aus Angst vor einer Kernschmelze aber nicht lange. Der Feierabendverkehr in Lobito zwingt uns fast zur Kapitulation.

05. März: Nach fünf Stunden Stau und Hitzestress bei der Umfahrung von Luanda folgt in der Abenddämmerung die Entscheidung in Caxito: Wir wollen vor der zu erwartenden Schlammstrecke nach Kinshasa ein paar Haken schla-

gen und den östlichen Grenzübergang von Uige aus erreichen. Endlich Regenwald. Doch die frisch geschobene Piste gewinnt durch eben diesen Regen eine Griffigkeit, die Eisbosseln einfacher macht als Autofahren. Erst erliegt dem ein Sattelschlepper, der über Stunden alles blockiert, dann hängen auch wir am Rande der Trasse und die Tiefe der Schlucht lässt sich in der Dunkelheit nicht ausmachen. Nur an unseren Sandblechen ziehen wir uns aus dem Schlam(m)assel.

06. März: Der vorgeschobene Grenzposten in Uige gibt uns grünes Licht bezüglich unserer ablaufenden Visa (fünf Tage für 2000 km angolanische Piste), aber das Kopfschütteln, das wir schon mehrfach bei der Präsentation unseres Gefährtes ernteten, untermalen sie noch mit den gleichgültig gemurmelten Worten: "Ihr werdet leiden". Dies tun wir zunächst in einer sogenannten Werkstatt, in der sich die selbst ernannte Mechanikerelite Nordangolas mit dem Versuch abmüht, uns wieder

Aus Respekt vor der Schlamm Schlacht im Kongo wollen wir versuchen unseren Allradantrieb zu reparieren

Vierradantrieb zu verschaffen. Ab hier würgen wir bei jeder Gelegenheit auch noch am Radlager herum. Ein amüsiertes GTZler schickt uns dann endgültig zurück nach Caxito. Einen ganzen Tag verloren.

07. März: Aus Respekt vor der prophezeiten Schlamm Schlacht im Kongo wollen wir versuchen unseren Allradantrieb zu reparieren und vergeuden den Tag gleich in der nächsten Werkstatt. Deren Versuche an unserer Antriebswelle verschaffen für genau zweihundert Meter Linderung. Ab nun treten wir in jedem Ort als Ritter der Kokosnuss auf. Die innere Zersetzung unseres Gleichlaufgelenks liefert das rhythmische Geklapper.

Wir wollen diese Gelegenheit nutzen, um den Konstrukteuren des Syncro-Fahrwerks zu danken - wäre ja auch unverantwortlich, wenn man eine Antriebswelle einfach so mir nichts, dir nichts austauschen könnte.

08. März: Der Sonnenuntergang bei Noqui schickt einen letzten melancholischen Glanz über die alten Prachtbauten des ehemaligen Kreuzfahrtha-

fens am Kongo. Behaglich zieht er hier als Grenze zur Demokratischen Republik Kongo wohlgezähmt durch ein Tal aus grasbewachsenen Hügeln. Fast hätten wir heute noch Angola verlassen können, aber am Schlagbaum geht nichts mehr: Der Chef hat schon um 16:30 Uhr Feierabend und er hat die Stempel.

(Durchschnittsgeschwindigkeit Angola: 37,5 km/h)

09. März: Als der Chef um 11:00 Uhr immer noch nicht erschienen ist, geht einer der niederen Ränge in ein Zimmer hinten in der Grenzstation. Ein raues Gemurmel dringt noch bis zu uns durch. Da kommt der Beamte zurück, mit den Stempeln. Auf kongolesischer Seite sind wir überraschend schnell durch. Leichtherziges Give-away: Auto-MotorSport. Hinter jeder Kurve erwarten wir, dass die Dschungel-Hölle über uns hereinbricht, aber stattdessen zusammenhängender Teer bis Kinshasa, Ankunft 16.00. (Schnitt: 73 km/h)

Unser Gedankengang: Irgendwie logisch. Welches Land würde die Hauptstadt und seinen Seehafen schließlich nur durch eine unfahrbare Piste verbinden? Es ist nachtdunkel und Downtown steht unter Wasser. Neben Lastern bewegen sich nur noch alte VW-Busse unterschiedlicher Reifestufe durch das Chaos eines Gewitters, das unseren Befürchtungen über dieses Land alle Ehre macht.

Wir feiern mit der ersten Dusche seit Kapstadt.

10. März: Die Fähre nach Brazzaville verliert durch die Annehmlichkeit von getönten Scheiben und kühlen Getränken im hinteren Teil unserer rollenden Schutzhütte den Großteil ihrer legendären Schrecken. Allerdings dauert es wieder bis nach Mittag bis uns der Zoll des kleinen Kongo freigibt. Die Höhe der Hafengebühr scheint sich nach der vermeintlichen Potenz des Fahrzeuges zu bemessen. Die in der Ferne tobenden Stromschnellen des mächtigen Flusses "formally-known-as" Zaïre schicken uns auf eine erstaunlich faire Piste. Keine Kontrollen bei der Stadtausfahrt, kein störender Alt-Asphalt, schönes Wetter...

Alles Eindrücke in dem Irrglauben das Schlimmste läge schon hinter uns.

Keine zwei Stunden später überrascht

uns eine Polizeisperre. Anstatt mit unseren vorab ausgedruckten Daten "Fischen" (fiches de dates personnelles et de la voiture) zufrieden zu sein, werden wir von zwei nervösen Beamten dem hiesigen Chef vorgeführt. Wenigstens wissen wir jetzt was nach der letzten Staffel des A-Teams aus B.A. wurde. Er hat zwar noch nie die Touristen Visa seines Landes gesehen, aber weiß Bescheid über unsere geplante Strecke und die Rebellen jenseits dieser, durch seinen Posten gebildeten, Grenze zentralstaatlicher Macht.

Mit Ehrfurcht heischender Geste beendet er unsere Erklärungsversuche und die Erläuterungen seiner Untergebenen: "OK. You can go! Arrive: In morning after two days!" Buckelnd ziehen wir uns geschwind zurück. Schnell weiter, schließlich hatten wir für diese Strecke nur weitere drei, höchstens vier Stunden geplant. Nach der nächsten Ortsdurchfahrt sehen wir klar: man kann eine Hauptstadt mit dem wichtigsten Seehafen durchaus nur durch eine unfahrbare Piste verbinden, wenn parallel eine Eisenbahnlinie verläuft. Die Straße ist von der Beulenpest befallen. Und dort wo die Malaise ihr Endstadium erreicht, brechen die Beulen auf und hinterlassen Löcher, eitergefüllt, groß genug um jeden unvorsichtigen LKW auf einmal zu verschlucken. Jetzt in der Regenzeit gibt es keinen sauberen Weg um diese Löcher herum. Wir nutzen die Gelegenheit und versenken unseren Bulli gründlich im Schlamm. Für zufällig (!?) vorbeikommende Dorfbewohner ist dies eine Möglichkeit, sich durch Hilfeleistung etwas hinzu zu verdienen. Aber ohne den Pick-up einer lokalen Hilfsorganisation, der bereitwillig seine Stoßstange opfert, hätten wir bis zum Antrocknen dieser Ursuppe warten müssen. Bis in die Nacht kämpfen wir mit Dreiradantrieb und Sandblechen gegen Morast und sinkende Moral. Plötzlich wummernde Bässe und kreischende Boxen verströmen Musik, über die man sich nur in solchen Situation freut. Die Quelle des Lärms mitten in der Finsternis befindet sich hinter zwei riesigen Stahltores. Dahinter eine Insel scheinbarer Sicherheit, wie man sie sich nur in Wild-West-Forts vorstellen kann. Warmes Essen, kaltes Bier, Land Cruiser des IRC - aber nur vage Angaben zu unserer weiteren Strecke.

11. März: Die ersten Jungs die wir am Morgen nach dem Weg fragen, bieten ihre Hilfe an, wenn wir sie ein Stück

Dorfkneipe irgendwo in Süd-Angola - 9.00 Uhr morgens - Mahlzeit!



Pusten oder Saugen? Treibstoffzusätze oder Nahrungsergänzung?



Noch hält er ohne Kabelbinder, aber Matthias' Sorgen sollen sich leider bald bestätigen...



Wasch-Straße zwischen Brazzaville und Dolisie.

06. März

07. März

08. März

09. März

10. März

11. März



Augen zu und Schotten dicht - Russisch Roulette am Kongo.

des Weges mitnehmen. Mit Transistorradio und rohen Erdnüssen machen sie es sich zu dritt im unserem Wohnzimmer bequem. Auf der Couch werden auch die unterm T-Shirt piekenden

Es geht ums Weiterkommen. Den ausgefahrenen Spuren trauen wir nicht mehr.

Gadgets abgelegt: eine Uzi und zwei großkalibrige Pistolen. Wir fühlen uns etwas - nun ja, eh - ausgenutzt. Aber schon nach einer Stunde sind wir alle fünf nach der ersten Sumpfdurchfahrt ebenmäßig schlammfarben. Hautfarbe und Intentionen verschwimmen. Es geht ums Weiterkommen. Den ausgefahrenen Spuren trauen wir nicht mehr, on-sight Befahrungen verbieten sich zunehmend. Ein Scheitern führt nun zwangsläufig zur undankbaren Umfunktionierung des Fahrzeuges in ein wenig besuchtes Denkmal der Industriegeschichte. Der LKW, der uns die direkte Route der Schlüsselstelle verstellt, erfährt das selbe Interesse wie Sir Scott's Kettenfahrzeuge, die irgendwo zwischen Nichts und Südpol zurückgelassen wurden. Ohne unsere "Freunde" und unsere brückenschlagenden Sandbleche, hätte sich unser Bus wohl diesem Schicksal angeschlossen. Wenn alles tüfteln und planen nichts mehr hilft, werden echte Zwangspassagen mit einem Fatalismus angegangen, den man sonst nur Hollywood Helden verzeiht.

Das einzige andere Auto auf der Strecke ist ein normaler Toyota Camry. Drei Jungs putzten seit drei Tagen die wichtigsten Komponenten des bis zum Cockpit verschlammten Gefährts. Sie kommen aus Port Noire, 400 Kilometer Luftlinie, Fahr- (eher Treidel-)zeit: bisher zwei Wochen. Solange haben wir Zeit bis Nigeria, wenn man unsere Visazeiten zusammenrechnet. Auch unsere Motor-Trocknungsphasen werden so lang, wie kurz darauf unserer Gesichter, als unsere Schwarzfahrer die Parole ausgeben an Straßenblockaden nicht mehr anzuhalten - Wir wägen die Vorteile von Reservetanks bei Verfolgungsfahrten, der Schussicherheit unserer Schlammlackierung und der Validität des Carnet de Passages vor einem Kriegsgericht. Plötzlich jedoch wird erklärt, dass dies weit genug sei. Nach Dolosie sind nur es nur noch wenige Stunden auf erträglicher Lateritpiste. Glückwünsche, Handynummern und saubere T-Shirts, werden ausgetauscht und plötzlich sind wir nur noch zu zweit, bis wir uns im nächsten Ort nicht erwehren können den nächsten, diesmal uniformierten,

Anhalter mitzunehmen. Matthias Erklärung und meine lautmalersische Bestätigung, dass der Beifahrersitz nur frei sei, weil ich im Fond gerade einer üblen Krankheit erliege, lassen ihn unbeeindruckt.



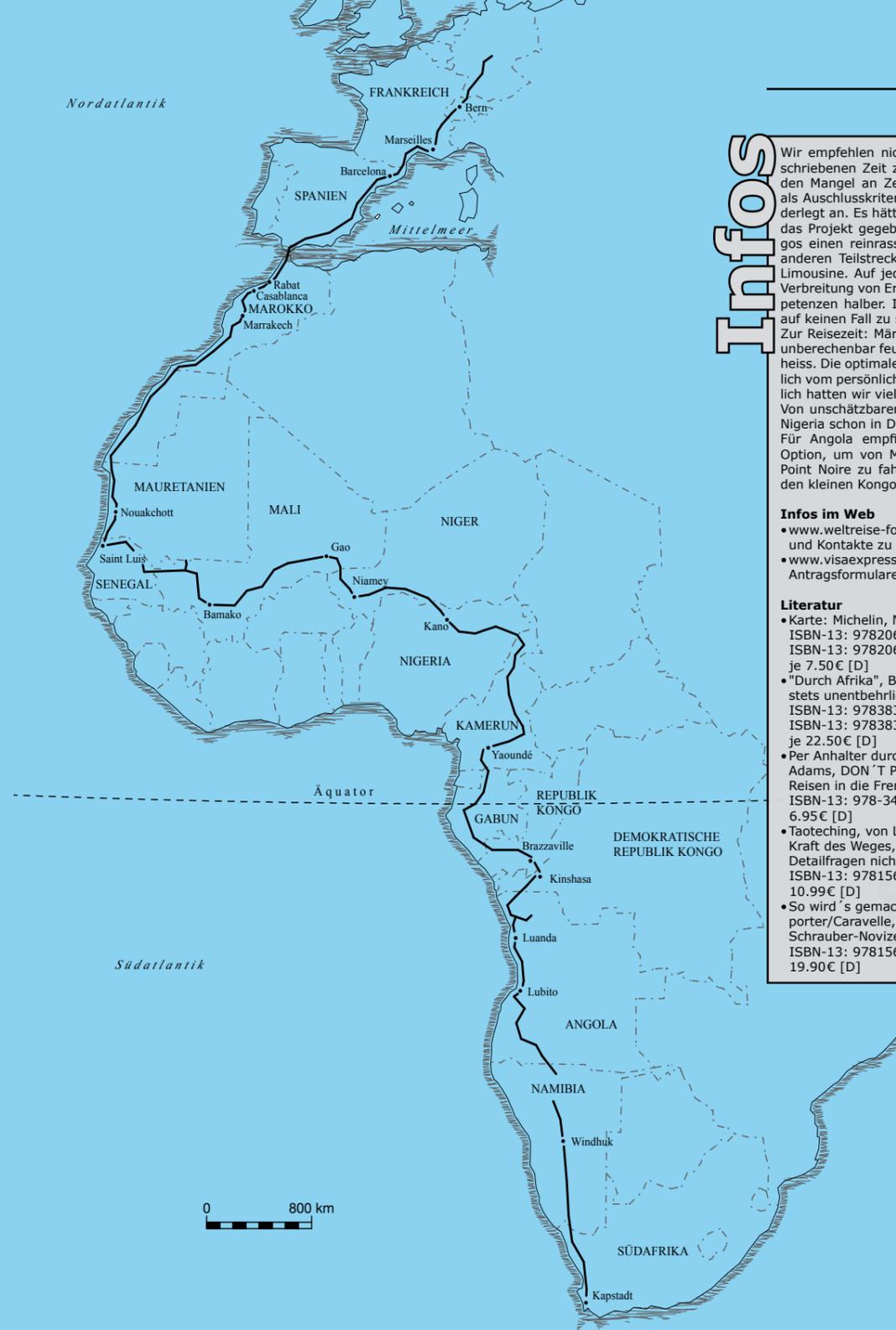
Ist der Lack erst ruiniert, reist es sich recht ungeniert.



Abschiedsphoto mit Uzi, kurz vorm nächsten Polizeiposten.

12.März: Gabun empfängt uns mit einem großartigen Mittagessen in Gesellschaft eines verzweiferten Iraners mit ablaufendem Pass und leerer Reisekasse. Und auch B.A. ist dabei, wenn auch nur im Kabelfernsehen. Die Straßenverhältnisse verbessern sich proportional zu der Summe aus Holztransportern und dem durchschnittlichen Stammdurchmesser ihrer Ladung. Nachdem uns das Bier ausgeht, saugen wir uns unser Frühstück aus dem verstopften Benzinfilter - ein echter Erfolg für die gefühlte und tatsächliche Performance unseres siechenden Gefährts. Nach der Äquatortaufe und einem eher symbolischen Bad gegen die zähe Mischung aus Schweiß, Matsch und Schmierfett, fühlen wir uns wieder so zuversichtlich, dass A. Schweitzers Hospiz in Lambarene schlicht rechts liegen gelassen wird. (Schnitt Brazzaville - Lambarene: wieder 37 km/h, trotz guter Strasse in Gabun)

14.März: Yaoundé überrascht nicht nur durch seine raumnehmenden Regierungsbauten, sondern auch durch die Preise der vergebens schraubenden Peugeot Werkstatt. Statt einer internationalen Versicherungskarte können wir immerhin eine Take Away Pizza erstehen. Bisher hat uns ein Internet-ausdruck meiner alten Outsurance-Police aus Südafrika ohnehin beste Dienste geleistet und so wird es auch bis Marokko bleiben. Der Zustand der Strecken nach Norden verdeutlichen bald



Infos

Wir empfehlen nicht, diese Strecke in der beschriebenen Zeit zu bewältigen. Nur sehen wir den Mangel an Zeit und optimaler Ausrüstung als Ausschlusskriterium für solche Reisen als widerlegt an. Es hätte auch bessere Fahrzeuge für das Projekt gegeben: Für Angola und die Kongo einen reinrassigen Geländewagen, für alle anderen Teilstrecken eine zuverlässige Kombi-Limousine. Auf jeden Fall aber von Toyota, der Verbreitung von Ersatzteilen und Werkstattkompetenzen halber. In der B-Note ist ein T3 aber auf keinen Fall zu schlagen!

Zur Reisezeit: März ist im äquatorialen Tiefland unberechenbar feucht, in der Sahel unerträglich heiss. Die optimale Reisezeit ist aber hauptsächlich vom persönlichen Fernweh abhängig. Natürlich hatten wir viel Glück.

Von unschätzbaren Vorteil war es, alle Visa bis Nigeria schon in Deutschland besorgt zu haben. Für Angola empfiehlt sich eine Double-Entry Option, um von Matadi aus über Cabinda und Point Noire zu fahren und somit Kinshasa und den kleinen Kongo zu umgehen.

Infos im Web

- www.weltreise-forum.info, Reiserouten global und Kontakte zu "Vorfahrern"
- www.visaexpress.de/sites/antraege.htm, Antragsformulare und Beschaffungshilfe

Literatur

- Karte: Michelin, Nordwest- und Süd-Afrika ISBN-13: 9782067009554 ISBN-13: 9782067116061 je 7.50€ [D]
- "Durch Afrika", Band 1 & 2, immer veraltet, stets unentbehrlich! Reise Know-How ISBN-13: 9783831711017 ISBN-13: 9783831711024 je 22.50€ [D]
- Per Anhalter durch die Galaxis, Douglas Adams, DON'T PANIC! Alles was man über Reisen in die Fremde wissen muss! ISBN-13: 978-3453146976 6.95€ [D]
- Taoteching, von Laotse. Das Buch über die Kraft des Weges, wenn Douglas Adams in Detailfragen nicht weiter hilft. ISBN-13: 9781562790851 10.99€ [D]
- So wird's gemacht, Bd. 38, VW Bus/Transporter/Caravelle, Reperaturhinweise für Schrauber-Novizen und Sprengbilder ISBN-13: 9781562790851 19.90€ [D]



warum sich hier die meisten Reisenden mit einer Verladung auf den Zug he-rumschlagen. Immerhin umgeht man so auch die vier Kontrollen (Polizei, Zoll, Militär, Forstamt) im Abstand von dreimal Hochschalten vor jeder Ort-schaft. Dieselbe Prozedur dann noch einmal nach der Ortsausfahrt. Relikte deutschen Kolonialvermögens. Un-verständnis für Reisekomfort wird auch in Kleidungsfragen gezeigt: trotz bre-nender Sonne außen und bullernder Heizung innen, bringt uns mein am Lenkrad ausgezogenes T-Shirt die hit-zigste Autoritäts-Konfrontation der ge-samten Reise ein.

15.März: Das Ex-Pat Hotel in Marua bietet die erste Dusche seit Kinshasa, sogar die Kongo-Patina unseres Busses wurde unaufgefordert gereinigt. So glaubt uns in Nigeria doch niemand wo wir gerade herkommen. (Schnitt ab Lambarene: 62 km/h)

16.März: Als wir noch nach der Zollsta-tion für unseren Ausreisestempel su-chen, biegen wir um eine enge Kurve der Grenzorte und sind plötzlich schon in Nigeria. Wieder ein Land der groß-en Fragezeichen. Zu unserer Überras-chung sind die Kontrollen auf der nördlichen Transitroute sel-ten und freund-licher als im Land davor. Es wird zwar verschmizt nach Geschenken gefragt, aber beim Verweis auf unsere Route glaubt man uns schnell, dass uns die Geschenke schlicht ausgegangen sind.

Und wenn wir gestehen, dass wir noch bis Europa wollen, kommt sogar so etwas wie belustigtes Mitleid auf. Tatsächlich haben uns "unquittierte Leistungen" auf der ganzen Reise nur 20 Dollar gekostet, ein Hundertstel von dem was wir budgetiert hatten und weit weniger als die Erkenntnis, dass zentralafrikanische und westafrikanischen CFAs nur darin gleich sind, dass sie schon im Nachbarland nicht mehr tauschbar sind - trotz nominal gleichem Wechselkurs.

Unsere Antriebswellen, Radaufhän-gungen und Stoßdämpfer machen uns das Leben wieder laut und schwer. Das Skelett eines ausgebrannten T2, mitten im Staub der Sahel, schürt die schon fast vergessene Hoffnung hier irgend-wo Ersatzteile aufzutreiben - Nigeria ist VW Bus Country.

17. März: Nachts hatten wir uns noch in den "Mad Max"-ischen Verkehr nach Kano eingereiht: geblendet vom Gegen-verkehr, gejagt von hupenden Klein-bussen, erstickt von Staub und Stra-ßengrills, von kreuzenden Zwei- und Vierbeinern an den Rand der Verzweif-lung und Fahrbahn getrieben. Unsere Oase ist das wasser- und stromlose

Abgebrühte Experten helfen uns auch den mitgebrachten Anlasser in die tiefen unsere Motors einzusetzen

Travellercenter nahe der Altstadt. Am Morgen bekommen wir unseren offi-ziellen Begleiter des Touristboard zur Seite gestellt. Seine Übersetzungen bringen uns wieder auf einen dieser

Führen Trucks keine Sandbleche mit an Bord?



Berge-Workshop am Pistenrand.



Vor und hinter uns liegen hier 34 Breitengrade.



Soviel Zeit muß sein! Blankgezogene Mittagspause am Ngounie Fluss - Gabun.



18.März

19.März

20.März

21.März

22.März

großen, hoch ummauerten, Autofried-höfe, die hier Werkstatt heißen. Doch immerhin stehen hier alte VWs, Käfer und Busse, zur Organspende bereit. Abgebrühte Experten helfen uns auch den mitgebrachten Anlasser in die tief-en unsere Motors einzusetzen (und noch ein Lob nach Niedersachsen...), uns neue Bremsbelege aufzupressen, und alle Radlager nachzufetten. Ein Tag Arbeit. Schatten nur unterm Pati-ent und tief in seinen Eingeweiden.

18. März: Die Grenze zu Nigeria ist mit einem neuen zweistöckigen Gebäude versehen worden, in dem sich Beamte und das alte Mobiliar etwas verlassen ausnehmen. Zoll und Immigration ha-ben sich wieder im selben Raum zu-sammengefunden. Wir wollen es bis Niamey schaffen. Astrid Därrs Beschrei-bung des dortigen Campingplatzes mit Biergarten klingt in unseren Ohren wie Nirvana. Dafür nehmen wir wieder die Vorhölle des abendlichen Cityverkehrs auf uns. Unsere Antriebswellen stim-men auch wieder ihren lautstarken Takt an. Dass van-Damme-Filme statt Har-fen unsere Ankunft beschallen, stört auch nicht mehr.

19. März: Nachdem wir auf der Suche nach passenden Stoßdämpfern beim Toyota-Händler schäbigst abserviert wurden, finden wir ein paar ungefähr passende Teile auf dem dezentralen Ersatzteil-Straßenstrich. Lenken wird endlich wieder zum kalkulierbaren Manöver. Der Nachmittag reicht, um uns entlang des Niger noch bis Mali zu bringen, auch wenn es zunehmend schwieriger wird, den Wisch unserer südafrikanischen Versicherung bei den Grenzern zur Geltung zu bringen. Dank der neuen Brücke in Gao rollen wir erst von der Piste, als wir im Mondlicht die Silhouetten des Hombori Gebirges erkennen können. Die Warnleuchte der Lichtmaschine gebietet ohnehin einen Boxenstop.

20.März: Es sind nur die Kohlen, die uns vor einem Jahr am Fuße des Kilimands-charo schon fast einen Strich durch un-sere Pläne gemacht hatten. Dieses Mal ist es eine unserer schnellsten Repara-turen. Endlose Stunden durch sonnen-durchglühten Sahel, aber wir machen Strecke. Trotz eines Abstechers - rein touristischen Interesses halber - nach Djenné (Moschee kleiner als gedacht), erreichen wir pünktlich nach Sonneun-tergang Bamako. Der nächtliche Stadt-

verkehr scheint unser Schicksal zu werden. Da wir das Visum für Maureta-nien an der Grenze bekommen wollen und uns auch keines der Lokale an der Hauptstraße zum Verweilen einlädt, fahren wir gleich weiter nach Norden. Auf der üblen Wellblech-Piste, beginnt unser Motor wieder senil zu keuchen. Mit dem Plan, einfach am Morgen den Benzinfilter à la Gabonaise durchzupu-sten, verkriechen wir uns hinter zwei trockenen Büschen. (Schnitt Marua bis

Matthias hüpf unter irrem Geläch-ter wie die Silhouette des Leibhafti-gen auf dieser Kante herum.

Bamako: 83 km/h)

21. März: Beim Bereiten des gefrier-getrockneten Müslis stellen wir fest, dass nicht der Filter verstopft, sondern der Verteilerfinger verschmort ist. Der Tag vergeht mit stundenlangem Fri-ckeln und Basteln, unterbrochen von kurzen Fahrintervallen mit ruckelndem Motor, mäßiger Geschwindigkeit und der vergeblichen Hoffnung mitten im Busch einen halbwegs passenden Ver-teilerfinger zu finden. Die auf der Karte nur noch fingerbreit entfernte Grenze verschwimmt zu einem unerreichbaren Fantasiegebilde. Irgendwie schaffen wir es trotzdem, siehe Anfang.

22. März: Als Matthias im ersten Mor-genschimmer aufsteht und den x-ten letzten Versuch unternimmt, den Motor irgendwie zum Laufen zu bringen, dre-he ich mich noch einmal auf unserem Matratzenlager um und hoffe auf ein paar extra Minuten Pause, bevor es an unsere neuen unausweichlichen Aufga-ben geht: nach Bamako trampeln, Auto bergen, Transport nach Dakar orga-nisieren. Verschiffung, Verschuldung, Schande... ich mach lieber noch mal die Augen zu.

Plötzlich startet der Motor und läuft rund. Ich schaue ungläubig die Bö-schung hoch, deren obere Kante eine scharfe Linie vor dem sich erhellenden Himmel bildet. Matthias hüpf unter ir-rem Gelächter wie die Silhouette des Leibhaftigen auf dieser Kante herum. Es dauert etwas bis ich aus seinen Halbsätzen verstehe, dass er tatsäch-lich irgendwo in unseren Werkzeugki-sten noch einen neuen Verteilerfinger gefunden hat. Unter normalen Um-

ständen hätte ich darauf bestanden, dass ich in den vergangenen Wochen und Monaten jeden Kabelschuh in die-sen Kisten zweimal in der Hand geha-bt hatte und nie einen Verteilerfinger gesehen habe, aber was gilt auf die-ser Reise noch ein nüchternes Urteil. Wahrscheinlich haben wir uns das Teil erträumt....

23. März: Wegen der Parlamentswahlen prallen wir wieder an der maureta-nischen Gren-ze ab - einen Tag haben wir Zwangspause in Port Saint Luis. Deshalb war also keine Schlange am Fähranleger.

24. März: Endlich in Mauretaniien. Ob-wohl wir seit drei Tagen sehnsüchtig versuchen einzureisen, sind wir abends auch schon wieder raus. Das Abendes-sen an der ersten marokkanischen Tan-ke kommt uns wie Wellness-Urlaub vor und der Atlantik bringt die ersten halb-wegs angenehmen Nachttemperaturen seit drei Wochen.

25. März: Um dem Gegenwind nicht allzu viel entgegenzusetzen bauen, wir den Dachträger ab und packen alles in den Bulli. Viel Platz zum Schlafen bleibt nicht, also Marokkomarathon; fa-hren morgens, fahren mittags, fahren abends, fahren nachts - der übliche Wahnsinn. Der Beifahrer "macht den Wookiee": Repariert kleinere Schäden während der Fahrt, schaltet die Benzin-reserven zu, versorgt den Fahrer mit wertvollen, flüssigen Nahrungsmitteln und wehrt das Imperium ab, so gut es geht.

26. März: Vollkommen blauäugiger Versuch in Casablanca beim größ-ten VW-Händler Afrikas, diesseits des Äquators, Ersatzteile aufzutreiben. Wir amputieren die vorderen Antriebswel-len beim Iveco Händler - Europa ist nah und der ADAC streckt schon sei-ne Fühler aus, doch wir haben unseren Stolz. Unsere einzigen Probleme sind: kein TÜV, keine Zulassung, keine Ver-sicherung. Das kann uns jetzt allerdings auf den letzten 2.500 km Zielgeraden auch nicht mehr aufhalten. (Kapstadt - Casablanca 16.200 km, 254 Stunden Fahrzeit, 346 Stunden Rast und Repa-ratur)

ende