

MAN-Testfahrt durch Marokko 2016

Für die geplante Weltreise ab 2017 wollen wir unseren MAN M90 in Marokko auf Herz und Nieren prüfen.



18.04. Der Test beginnt bereits in Deutschland

Da es bereits dämmt, nehmen wir die Abfahrt Ahorn von der A81 und suchen einen Stellplatz. In einem Waldstück, bei zwei Hütten, scheinen wir einen gefunden zu haben. Jörgen fährt rückwärts in die Lichtung und sitzt mit dem MAN fest. Die Hinterräder graben sich immer mehr ein. Weder Allrad noch die Sperre funktionieren. Auch mit den Sandboards kommen wir so nicht weiter. Immer wieder stören die Baumwurzeln. Schließlich bockt Jörgen die Hinterräder einzeln auf, so dass die Sandboards ein wenig unter die Reifen geschoben werden können. Es wird langsam richtig dunkel. Wir haben nur einen Versuch. Jörgen fährt im Kriechgang an und – es klappt. Die Reifen greifen die Sandboards und es geht nach ca. 3 Stunden hinaus aus diesem Mergelboden.

Am nächsten Tag macht der Mechaniker in der MAN-Service-Werkstatt Allrad und die Sperren wieder gängig und schmiert auch noch das Fahrzeug ab. Außerdem schaut er sich den Motor an. Ca. zwei Stunden hat das gedauert. Anschließend warten wir noch eine Stunde auf die Rechnung. Weiter geht es Richtung Schweiz. Sabine und Thomas Kalusa, Mitglieder unseres AMR-Treffen-Teams, wohnen in Trasadingen. Das ist direkt an der Grenze in der Nähe von Schaffhausen. Kurz vor der Grenze fängt uns Thomas mit dem Motorrad ab. Jörgen muss dem Grenzer zeigen, welche Art der Schwerlastabgabe wir wählen müssen. Ist halt ein kleiner Grenzübergang.

20.4. Schweizer Erlebnisse

Wir fahren die Westumgehung um Zürich herum bis zum Ende der A4. Kurz vor Altdorf schaue ich in den Aufbau und – welch ein Schreck! Alles unter Wasser. Wir hatten vergessen, die Wasserpumpen auszustellen und ein Schlauch hatte sich gelöst. Auf dem 2-spurigen Zubringer zur A2 finden wir schließlich einen kleinen Parkplatz und reparieren die Schlauchverbindung. Die Fußmatten und Teppiche hängen wir zum Abtropfen über die Leitplanke. Unser Vorrat an Papierwischtüchern die unterm Tisch lagerten, haben sich komplett mit Wasser vollgesogen und werden entsorgt.

Im Hafen von Genua drehen wir eine Ehrenrunde, bis wir den richtigen Pier finden. Nun waren wir schon so oft hier und jedes Mal ist es wieder anders. Um 13.30 Uhr legt die Fähre ab und am nächsten Tag sehr früh in Barcelona an. Nach 4 Stunden Aufenthalt geht es um 10 Uhr weiter. Wir machen eine Grob-Anfangsplanung für Marokko

23.4. Marokko -1

Die Ankunft in Marokko erfolgt um 10.50 Uhr MESZ. Die Marokkanische Zeit beträgt –1 Stunde, also 9.50 Uhr. Die Zollkontrolle dauert gut 1 Stunde. Es erfolgt keine Fahrzeugkontrolle. Wir fahren in Richtung Chefchaouen. Diese Strecke ist ausgesprochen dicht befahren und die Marokkaner fahren chaotisch, überholen an den unübersichtlichsten Stellen. Auf der N 2 durch das Rif-Gebirge wird es dann ruhiger. Allerdings versuchen hier alle Leute, uns Haschisch zu verkaufen. Fahren sogar mit den Fahrzeugen hinter uns her, überholen und versuchen uns abzufangen. Ist echt nervig. Zudem ist weit und breit kein Stellplatz in Sicht. Erst zu einem Hügel mit Funkmasten gibt es eine betonierete Auffahrt. Oben angekommen, finden wir einen Stellplatz mit schöner Aussicht, der zu einem längeren Aufenthalt einlädt.



25.4. Rif-Abenteuer

Wir machen den MAN in Ruhe fertig. Dann geht's weiter auf der N2 nach Bab Berret. Dort findet gerade ein ziemlich großer Markt statt und der Autoverkehr ist chaotisch. Noch nerviger sind allerdings wieder die vielen Haschisch-Händler. Die Fahrt auf einem Bergrücken des Rif ist grandios. Eine tolle Aussicht. Wir fahren auf der R510 ab in Richtung Tahar Souk. Es geht immer am Qued entlang, das wir in Tahar Souk überqueren. Zur Weiterfahrt entscheiden wir uns für die Richtung Taineste, wo wir bald einen großen Stausee erreichen. Danach geht die Straße in eine Piste mit Straßenresten über. In einer Rechtskurve bekommen wir mit unserem großen Fahrzeug schon einige Probleme. Das rechte Hinterrad gerät ziemlich an den Rand einer ausgespülten Rinne. Nur mit viel Rangieren ist eine Weiterfahrt möglich. Wir fahren weiter und finden hinter einem Felsen an der alten Straße einen Stellplatz. In der Dämmerung kommt ein Fahrzeug der Polizei Royale vorbei und nimmt unsere Personalien auf. Anschließend wünschen sie uns eine gute Nacht und verschwinden, um bald darauf wiederaufzutauchen; sie haben vergessen, das Kennzeichen aufzuschreiben. Wir schlafen gut. Wir fahren auf der Piste weiter und wider Erwarten gibt es keine Schwierigkeiten mehr mit Engstellen. Allerdings überqueren wir einen kleinen Fluss auf einer Brücke mit Holzbalken und Stahlplatten. Sieht instabiler aus, als sie ist. Auf der anderen Seite fahren wir immer am Flusstal entlang bis Taineste. Die anschließende Abfahrt am Berg ist wieder mit einer grandiosen Aussicht verbunden. Auf der Strecke von Taza nach Guercif wandelt sich die Gegend sehr schnell von grün nach beige. Fast übergangslos wird es wüstenartig. Auf der N15 geht es Richtung Süden. In der Nähe von Fritissa suchen wir uns in der „Gegend“ einen Stellplatz, da es schon sehr spät ist. Der starke Wind lässt in der Nacht nach.

27.4. – 1.5. Testpisten für Mensch und Maschine

In Tissuf suchen wir die Abfahrt Richtung Osten. Eine breite Piste führt in diese Richtung. Sie ist ziemlich neu und anfangs gut zu befahren. Nach einiger Zeit (ca. 10 Kilometer) geht sie in eine normale Piste über. Mir verläuft die jetzt holprige Piste zu weit südlich. An einem Flussbett will Jörgen ein Foto machen und entdeckt einen Canyon mit Höhlen. Der Canyon ist wohl ca. 40m tief. Wir fahren weiter in die grobe Richtung Südost. Alle unsere Bemühungen, auf die gewünschte Piste zu gelangen, scheitern. Wir landen immer wieder in Nomadensiedlungen. Schließlich geben wir auf und fahren zurück zum Canyon. Hier bleiben wir über Nacht.

Zurück in Tissuf kaufe ich noch Brot und Jörgen erkundigt sich nach der Piste. Wir stehen direkt vor dem Beginn (von Oulat El Haj kommend hinter der Qued-Brücke und den Einkaufsläden rechts). Es ist eine „normale“ Piste, nicht so groß wie auf der Reise-Know-How-Karte eingezeichnet. Zum Teil ist sie auch noch viel rumpliger als die vorherige Piste. In einem Qued schlängelt sich eine dünne hellgrüne Schlange gerade noch vor dem MAN in Sicherheit. Es geht ziemlich rumplig weiter, bis wir einen Stellplatz bei einem aufgelassenen Nomadenplatz finden.



Nachts ist es sehr kühl. Um 8 Uhr morgens haben wir noch 10°C. Nach ca. 9 Kilometern folgt auf den gut nächsten 6 Kilometern unsere bislang schlechteste Piste. Es geht über Felsplatten und Felsstufen hinauf und hinunter. Für Fahrzeug und Fahrer eine echte Strafe. Ungefähr 5 Kilometer später fahren wir über eine Hügelkette und erreichen ein Nomadendorf. Kaum sind wir aus dem Tal heraus, stehen wir vor einigen Pistenverzweigungen. Wir nehmen die gute Piste, die strikt nach Süden (180°) durch ziemlich langweilige Kamelgraslandschaft führt. Im letzten Abschnitt wird es landschaftlich abwechslungsreicher und wir erreichen den Ort Anoual.

Von hier an fahren wir ca. 37 Kilometer Asphaltstraße nach Osten und biegen nach einer Brücke (befindet sich zurzeit im Neubau) in der anschließenden Linkskurve geradeaus auf eine Piste ab. Die Piste ist den Hügel hinauf gut zu erkennen. Im weiteren Verlauf gibt es viele Verzweigungen zu Nomadenlagern. Vermutlich kann man der großen Piste folgen, die irgendwann um 90° dreht und auf die Berge zuführt. Man fährt dann direkt auf ein weißes Häuschen zu, das auf einem Hügel steht. Dort beginnt zwischen zwei Bergrücken eine betonierte Abfahrt in ein Tal. Wir sind vorher auf den vielen Verzweigungen etwas herumgeirrt. In dem schmalen, vegetationsreichen Tal geht es auf guter Piste weiter. An einer weiteren Abfahrt finden wir ein einsames Plätzchen, das von der Piste aus nicht einsehbar ist. Leider ist es sehr windig.

Die Piste ist weiterhin gut und breit. Wir fahren weiter Richtung Süd-Ost und überqueren eine große Sebka. Anschließend führen viele Spurenstränge in die gleiche Richtung. Die meisten davon liegen neben der Piste, um das Wellblech zu meiden. Auch wir fahren weitläufig neben der eigentlichen Piste. Als Häuser in Sicht kommen (Ort), halten wir uns westlich davon. Hier wird die Piste schmaler, ist zum Teil jedoch durch Betonklötze markiert. Kurz vor Erreichen der Asphaltstraße (N10) durchqueren wir ein trockenes Flussbett.

1.5. – 4.5. Marokkos Sandkiste

Auf der wenig befahrenen N10 fahren wir an der algerischen Grenze entlang bis nach Bouanane. Wir fahren zurück nach Meski. An dem Campingplatz der Source blue de Meski halten wir. Hier herrscht viel Trubel. Jörgen bringt ein Foto von 1986 hinunter zu einem Händler. „Der Hassan auf dem Foto ist nicht mehr hier, der ist jetzt ein ganz „Großer““. Nach einem schnellen Cay (es ist schon sehr spät), fahren wir auf der Straße Richtung Erfoud. Schon bald folgen wir einer Piste in die Wüste und finden ein schönes, ruhiges Plätzchen hinter einem Busch.

Wir fahren nach Erfoud. Schon nicht weit von unserem Stellplatz entfernt beginnen die Oasen von Ziz, in einem von Palmen und Bäumen ausgefülltem Tal. In Erfoud suchen wir den im Reiseführer beschriebenen Supermarkt, können ihn aber nicht finden. Da wir mal wieder mittags in dem Ort unterwegs sind, haben auch viele Läden geschlossen. Wir fahren Richtung Merzouga raus, an Fossilienstätten vorbei auf die Sanddünen zu. Hier reihen sich Hotels, Auberges usw. aneinander. Südlich der Dünen, finden wir einen annehmbaren Stellplatz. Wir haben 32°C. im Schatten.

Am Morgen fahren wir die Straße ein Stück nördlich zurück, bis zum letzten Haus einer Siedlung. Hier geht eine gute Piste ab, der wir folgen. Eine Weichsandpassage zwingt uns, den Reifendruck auf 2,8 bar abzulassen. Dann folgen wir immer Pisten Richtung Nord-Ost. Meistens fahren wir im Weichsand. Der MAN macht sich gut. Wir folgen ein paar Spuren Richtung Dünen und

kommen wieder zu einer Weichsandpiste. Wir schlagen uns in die niedrigen Dünen und können abends sogar draußen sitzen. Es ist sehr warm. 36°C. Nachts kommt wieder Wind auf. Leider haben wir ein Scheinwerfergitter (links) verloren. Auch div. Schrauben an der Stoßstangenhalterung sind locker.

Auf nach Merzouga. In einem kleinen Markt finden wir ein Restaurant mit einem Wirt, der deutsch spricht. Wir bestellen Salat, Tajine mit Kefta und 2 Tee. Zuerst kommt der große Salat mit Brot. Der Salat ist bunt gemixt mit Ei. Die Tajine mit den Fleischklößchen und die Kanne Tee kommen später. Das Essen ist sehr gut. Zum Abschluss bekommen wir noch Melone und Honigmelone. Alles zusammen kostet 160 DH. Dafür ist es voll in Ordnung. Wir wollen 170 DH bezahlen, bekommen auf 200 DH aber nur 20 heraus. Auch das ist für uns o.k. Als wir mit dem MAN abfahren wollen, kommt der Wirt auf dem Motorrad vorbei und überreicht uns die restlichen 10 DH.

4.5. – 7.5. Auf der Piste von Taouz nach Zagora - Ein Fehfch Märchen

In Taouz fahren wir rechts um den Ort herum auf die Piste. Im Ort warnt man uns vor der schwierigen Queddurchfahrt mit Fehfch und will uns unbedingt eine Umfahrung zeigen. Aber wir wollen uns das selbst ansehen. Bis wir 2 Lehmhütten erreichen, fahren wir auf sehr ausgefahrenen Spuren. Dieses Teilstück der Piste wird zurzeit auch von einigen LKWs benutzt, da in der Nähe von Taouz gebaut wird. An den Lehmhütten gabelt sich die Piste. Es folgt eine unangenehme Wellblechpiste durch ein „Tal“ mit Bäumen und Büschen. Ein paar Kilometer weiter fahren wir links an Bergen entlang. Wir finden einen schönen Stellplatz auf einem Hügel in einem akazienbestandenen Bergeinschnitt. Es fängt an zu regnen. Das geht fast die ganze Nacht so weiter. Ein Gewitter zieht vorbei. Morgens scheint wieder die Sonne.

Wir entschließen uns weiterzufahren, obwohl wir nicht wissen, wie der Pistenzustand nach dem vielen Regen ist. Aus einer an der Piste gelegenen Auberge stürzt ein junger Mann auf uns zu und versucht, uns vor den Gefahren des Qued zu warnen. 30 Kilometer weiter im Fehfch sind große Lkw-Geländewagen der Spanier stecken geblieben. Der Motor eines Fahrzeuges ist



von der hohen Drehzahl heiß gelaufen, ein anderer hatte Achsbruch und musste rausgeschleppt werden. Er will uns auf dem Motorrad eine Umfahrung über die Berge zeigen. Wir lehnen dankend ab. Wir wollen uns immer noch selbst überzeugen. Die Weiterfahrt ist immer noch holperig. Wir kommen nur langsam vorwärts und ab und zu müssen wir größere Pfützen umfahren. Gut 7 km vor dem Qued Rheris holt uns ein Landrover Defender mit einem Paar aus München ein. Auch Ihnen wurden die Schauergeschichten aufgetischt. Allerdings waren es diesmal französische Fahrzeuge. Wir wollen die Durchfahrt gemeinsam angehen. Jörgen lässt den Reifendruck auf 2,5 bar ab.

Auch der Landy-Fahrer reduziert den Druck. Dann geht's los. Wir fahren durch schweren, weichen Sand. Aber es ist weit und breit kein Fehfch zu sehen. Vielleicht hatten wir es durch den Regen letzte Nacht relativ einfach. Nach langer Trockenheit kann der Sand natürlich pulverig werden, aber mit Fehfch hat das nichts zu tun. Leider geht es holperig weiter durch ein weites Tal. Wir fahren auf einen Bergeinschnitt hinten links zu, der auf der linken Seite mit Sand bedeckte und auf der rechten Seite schwarze Felsen aufweist. Zu Beginn des Bergeinschnittes liegt links eine zurzeit geschlossene Auberge. Hinter dieser geht es in ein kleines Tal mit Sanddünen und schwarzen Felsen. Ein schönes Plätzchen, wo es sich lohnt, etwas länger zu bleiben.

Morgens gegen 10 Uhr kommen Motorradfahrer mit Geländewagenbegleitung über die Dünen gebräust. Die Motorradfahrer versuchen, die Düne bis zum Kamm zu erklimmen. Einer schafft es, die übrigen scheitern.

7.5. – 9.5. Glück im Unglück

Wir fahren über einen kleinen Pass und sind im Handumdrehen in dem kleinen Ort Tafraout. Auf der Schwemmtonebene werden wir in der Nähe einer Auberge vom Militär angehalten. „Ob wir Teilnehmer an der Rallye sind?“ Wir verneinen und können weiterfahren. Kurz danach bemerkt Jörgen, dass mit dem linken Hinterrad etwas nicht stimmt. Es scheint nicht „rund“ zu laufen. Zwei Radmuttern mitsamt Bolzen sind verschwunden. Der Rest ist extrem lose. Während wir auf der Piste standen, brauste die Rallye an unser „Reparaturstelle“ z.T. winkend vorbei. Motorrad-, Quad- und Pkw-Fahrer. Jörgen zieht die restlichen Radmuttern so gut es geht nach und wir fahren langsam zum Ort zurück. Von hier aus führt ein staubiges Sträßchen hoch zur N12. In Alnif fragt sich Jörgen zu einer Werkstatt durch. Ziemlich am Ende des Ortes schaut sich ein Mechaniker den MAN und die Felge an und sagt o.k. Ca. 16.40 Uhr beginnt er mit der Arbeit. Angeblich hat er Bolzen und Radmuttern im Magazin vorrätig. Jörgen bezweifelt das und hat recht. Er muss mit einem Mann nach Tinghir fahren, angeblich zu MAN, da doch keine passen-

den Bolzen vor Ort sind. Aber es gibt kein MAN dort und auch keine passenden Radbolzen. Ähnliche Abmessungen haben die Bolzen vom Isuzu, von denen Jörgen genau 8 Stück in einem Laden erhält. Diese müssen allerdings noch passend gemacht werden. Nach ca. 4,5 Std. sind sie endlich aus Tinghir zurück. Der Mechaniker fängt gleich an, die Bolzen mit der Flex passend zu schleifen. Um 24 Uhr ist das Rad endlich wieder dran.



Wir fahren wieder zurück nach Tafraout. Es weht ein starker Wind und es liegt viel Sandstaub in der Luft. Teilweise kann man die Straße kaum noch erkennen. Wir setzen unsere unterbrochene Pistenfahrt fort. Bei der 2. Auberge hinter Tafraout führt die „befestigte“ Piste über eine kleine Sanddüne. Bei den anschließenden Hinweisschildern halten wir uns links. Es folgt eine weite Ebene. Eigentlich Reg-Wüste, aber mit vielen Querrillen, so dass schnelles Fahren nicht möglich ist. Wir fahren immer Richtung Südwest. Am Ende der Ebene wird die Piste wieder ruckeliger und es wird unangenehm steinig. Wir passieren eine Militärstation. Weiter geht es über Felsplatten und durch Flussläufe hindurch die schwarzen Berge hinauf und hinunter, eine Qual für Mensch und Maschine – es ist ja eine Testfahrt! Eine atemberaubende Abfahrt führt hinunter in einen Talkessel. Im wahrsten Sinne des Wortes ist das Tal rundherum von Bergen umgeben. Auf der anderen Seite geht es mit der gleichen steinigen Piste wieder den Berg hinauf. Die Ruckelei hat kein Ende. Es ist ausgesprochen windig. Nach einem weiteren Militärposten erreichen wir auf welliger Piste die Asphaltstraße. An der Abfahrt zur Piste steht tatsächlich ein Wegweiser nach Merzouga. In Zagora haben wir einiges zu erledigen und mieten uns eine Nacht auf dem Campingplatz Oasis Palmier ein, der geschützt auf der anderen Seite des Queds liegt und einen hohen Palmenbestand aufweist.

10.5 – 11.5. Sandsturm



Am nächsten Morgen ist in Zagora alles dunstig vom Staub. Wir wechseln Geld, kaufen ein und fahren Richtung M'Hamid nach Süden. Geplant haben wir eine Pistenfahrt von M'Hamid am Erg Chegaga vorbei nach Fom Zguid. Aber bereits auf der Asphaltstraße nach M'Hamid ereilen uns die Dimensionen des (Sand)sturms. Bleibt uns nur, dieses (Un)wetter abzuwarten. Noch vor M'Hamid finden wir nach einer Passüberfahrt einen Stellplatz in einer Bergnische. Der MAN wird vom Wind hin- und hergeschaukelt. Am nächsten Morgen sieht es zunächst ganz annehmbar aus. Wir fahren nach M'Hamid. Allerdings liegt hier noch so viel Staub in der Luft und der z.T. immer noch starke Wind tut den Rest. Wir drehen schließlich um und fahren auf einer Piste an den Erg al-Yehudi heran. Der Sturm legt noch zu. Sand dringt in Augen, Nase und Mund. Das müssen wir nicht haben und fahren zurück nach

Zagora und von da aus weiter auf der Asphaltstraße. Hinter Fom Zguid fahren wir einige Kilometer auf der Piste, auf der wir eigentlich ankommen wollten. Die Nacht ist ruhig mit wenig Wind.

12.5. – 14.5. Endlich – ein Durchblick

Die Luft ist sehr viel klarer und es ist nicht so windig. In Tissouf frühstücken wir und besuchen die „Wasserfälle“. Hinter Tata soll es Felsgravuren geben und tatsächlich sind immer irgendwelche mehr oder weniger guterhaltende Gravuren zu finden. Jörgen inspiziert den MAN und stellt fest, dass wir fast die Stoßstange verloren hätten. Zwei von vier Schrauben fehlen schon.

Hinter dem Flughafen von TanTan biegen wir ab nach Smara. Da liegt etwas auf der Straße. Erst im letzten Moment ist zu erkennen, dass es sich um eine sehr große grüne Schlange handelt. Leider hat sie die Kollision mit dem MAN nicht überlebt. Ca. 4 km hinter Abteh liegt auf der rechten Seite der Straße ein verfallenes Fort mit Mannschaftsunterkünften. Evtl. aus dem Westsaharakonflikt?

Jörgen fragt bei einer Kontrolle die Polizisten, ob es eine Piste nach El Hagounia gibt. Anscheinend nicht. Nur eine Strecke nach Sidi Akhfennir hoch an die Atlantikküste. Da kommen wir immer noch auf kürzerer Strecke nach Laayoune als über Smara. Wir entschließen uns für diese Straße, auch weil wir diese noch nicht gefahren sind. Die schreckliche Eintönigkeit der Gegend bleibt. Die Verbindungsstraße ist jeweils am Anfang und am Ende ziemlich schlaglochreich. Das lange Mittelstück ist in Ord-

nung; wir sind hier keinem Fahrzeug begegnet. Die Sonne hält sich zurück, es ist kühl. In Akhfennir fahren wir Richtung TanTan und nach ca. 20 Kilometern erreichen wir die 3 Tankstellen, die an der Westsahara-Grenze schon den günstigen steuerfreien Sprit verkaufen. Leider nimmt keine der Tankstellen Kreditkarten an. Wir fahren zurück nach Akhfennir. Die Tankstelle am Ortsausgang nach Tafaya (Atlas) nimmt Kreditkarten.

15.5. Auf Entdeckertour

Wir wollen einen „Wasserfall“ finden, den wir zu Hause über Google Earth ausgeguckt hatten und fahren deshalb auf die Abzweigung nach Abatteh ab. Die rund 50 Kilometer sind zumindest abwechslungsreicher als die anderen Strecken in der Nähe der Westsahara. Und wieder schlängelt sich eine große Schlange über die Straße. Erst nach Erreichen der R101 fahren wir auf die andere Seite des Queds. Wir erreichen einige aufgelassene Militärlager aus dem Sahara-Konflikt und finden auch den ausgesuchten Ort aus Google Earth. Leider führen diese Queds kein Wasser. Auf einem Hügel oberhalb des Zusammenflusses finden wir einen schönen Stellplatz. Da stellt Jörgen fest, dass wir einen Tankdeckel und das Sieb verloren haben. Außerdem hat sich ein Spansschloss am linken Reservereifen gelöst und selbstständig gemacht. Ist auch weg. Nachts haben wir angenehmen Wind; es ist allerdings sehr kühl, nur 16°C.

16.5. Das vorzeitige Ende

Wir fahren zurück Richtung Guelmim. Unterwegs wollen wir in unseren Kisten nach einem Ersatztankdeckel zu suchen. Kaum stehen wir an einem einsamen Platz, da sieht Jörgen bereits unter dem Auto nach. Der Tankdeckel könnte sich ja irgendwo verfangen haben; hat er leider nicht. Was er jedoch entdeckt: beide Halterungen des Auspufftopfes sind gebrochen. Mühsam befestigt er eine Seite mit Lochband. Auch das Reserverad wird wieder besser gesichert. Ab hier sind die geplanten weiteren extremen Pistenfahrten passe.

18.5. Unsere Grenzerfahrungen

Wir fahren nun Richtung Tafraoute. Schon bald geht es kurvenreich durch die Berge. Leider trüben die tiefhängenden Wolken



die Sicht etwas. An der Felsformation „Chapeau de Napoleon“ entschließen wir uns, in die Ait Mansour Schlucht zu fahren. Zunächst fahren wir über einen großartigen Berg auf über 1600m Höhe. Oben angekommen, sind wir über den Wolken und ein strahlend blauer Himmel erwartet uns. Auf einem Hochplateau geht es weiter. Schließlich fahren wir ebenso großartig hinab in die Schlucht und erreichen den ersten Ort. Hier fängt die Tortur für unseren MAN an. Sehr schmale Straße, sehr tiefhängende Vegetation. Wir wurschteln uns durch Palmen, Feigenbäume und sonstige Gehölze, die am MAN entlangschleifen. Plötzlich steht ein Augsburger Pickup mit Wohnaufbau vor uns – in Gegenrichtung. Hinter uns mehrere Fahrzeuge und Mopeds. Es beginnt ein Rangieren mit dem Pickup. Wir können nicht auswei-

chen. Nach etlichen Hin und Her und Fahrerwechsel beim Pickup, ist soviel Platz, dass wir durchkommen. Trotzdem sehne ich das Ende der Schlucht herbei. Zurück will ich auf keinen Fall mehr fahren. Endlich ist es geschafft. Der MAN hat es mit ein paar Blessuren überstanden.

Es ist immer noch sehr sonnig, keine Wolken. Durch eigenartige Felsformationen hindurch fahren wir zurück und landen an der Straße, die wir mittags schon mal nach Tafraoute gefahren waren. Wir besuchen noch die bemalten Felsen des belgischen Maler Jean Véraime. In Imi n Tizghrt soll eine Arganien-Öl-Kooperative sein. Ist sie auch, aber sie hat geschlossen und öffnet erst um 18 Uhr abends. Öffnungszeiten 8-12 Uhr und 18 - 19 Uhr. Wir fahren weiter über den Pass und dann eine neue Asphaltstraße Richtung Igherm. Zum Teil ist die Landschaft (Aussicht) grandios, dann wieder trostlos einsam. Die Asphaltstraße mit den Brücken ist bei den Furten z.T. weggeschwemmt. Die Umleitungen führen durch das trockene Flussbett. Von Taliouine fahren wir durch eine langweilige Ebene auf der N10 bis zum Abzweig nach Marrakesch (R203). Über den grandiosen Pass Tizi-n-Test und über Marrakesch erreichen wir Demnate.



21.5. Dino-Spuren und der Wasserfall von Ouzoud

Hinter Demnate, in Imi-n-Ifri gibt es eine Naturbrücke, die sich imposant präsentiert. Es gewittert und regnet leicht. Wir haben eine Beschreibung zu Dinosaurierspuren, die aber nicht mehr stimmt. Von der Naturbrücke fährt man einfach geradeaus weiter Richtung Ait Blal. Kurz vor einem Ort trifft man auf die inzwischen durch eine Mauer eingefassten Felsen mit den Spuren. Eine große Hinweistafel weist darauf hin. Eine Frau schließt uns das Tor auf. Auf den Felsen gibt es mehrere Spuren. Da es schon spät ist, müssen wir einen Stellplatz finden und schlagen uns bei erstbestiger Gelegenheit in einen Olivenhain. Eine große grüne Schlange quert unseren Weg. Jörgen macht eine Vollbremsung, um sie nicht zu überfahren; sie rettet sich unter einen Baum im Olivenhain.

An den Wasserfällen von Ouzoud war schon viel los. Für den Parkplatz zahlt man 10 DH, für die Übernachtung 20 DH. Ca. 5 Berber-Affen haben wir gesehen. Die Wasserfälle sind schon beeindruckend, zumal sie auch relativ viel Wasser führen. Unten im Becken fahren die Ausflugsboote; fast mehr Boote als Platz im Wasser. Weiter geht es über Azilal an den Stausee Barrage Bin el Guidane. Vom Pass herunter bietet sich schon ein toller Anblick. Der hellblaue See, rundherum roter Lehm. Als wir unten ankommen, müssen wir durch einen Tunnel und für die Weiterfahrt nach Osten nochmal durch einen Tunnel (beide max. Höhe 5,5m. Weiter auf der R306 ist die Gegend vielfältig. Zweimal geht es über Brücken mit Gewichtsbegrenzung (15t und 10t). Beide sind schon ein wenig lädiert. Die Straße Richtung Imilchil ist gut. Lediglich wenn Wasserläufe queren, wird es löcherig oder der Asphalt fehlt. Auf dieser Strecke gibt es bis zum Pass hinter Tassent keine Stellplatzmöglichkeit. Die Felsen sind von Wasserläufen zerfurcht und im fruchtbaren Tal ist alles besiedelt. Der Aufstieg auf den ca. 2300m hohen Pass ist grandios. Ebenfalls die Aussicht ins Tal. Lediglich die Straße hat ihre Blessuren. An einer Stelle wird es höhenteknisch etwas eng für den MAN, aber wir kommen ohne Kratzer durch. Oben angekommen erreichen wir ein Hochplateau.

24.5. Natur und Kommerz - Todra- und Dades-Schlucht

In Imichil kaufen wir ein und gehen essen. Der Sohn der Köchin fragt uns, wieviel wir fürs Essen bezahlen wollen - im Vergleich zu anderen Restaurants (100 bis 120 DH). Ein Vergleich ist kaum möglich, da das Essen in jedem Restaurant anders war. Jörgen schlägt 100 DH vor und letztlich wird das akzeptiert (für Kefta, kl. kleinem Salat, kl. Pommes, Tee und Brot). Auf einer sehr guten Straße (bis auf Furt- oder Ortsdurchfahrten) geht es über den 2700m hohen Pass. Hier hat man eine tolle Aussicht. Auf der Fahrt zur Todra-Schlucht geht es nach einer kurzen langweiligen Hochebene nach einer Aubege überraschend einen Abbruch hinunter. Die Straße bis zur eigentlichen Schlucht ist relativ gut. Gleich am Beginn der Schlucht fangen auch die Souvenirläden an. In der schmalen Schlucht selbst ist inzwischen alles für Fahrzeuge ausgebaut. Auch Parkmöglichkeiten gibt es. Ein Reisebus mit israelischen Touristen befindet sich in der Schlucht. Unser MAN wird bestaunt und fotografiert.

Durch eine langweilige Gegend fahren wir weiter bis Boumalne du Dades. Die eigentliche, schmale Schlucht ist sehr kurz. Nicht viel später geht es in Serpentinaen einen Berg hinauf. In Msemrir gibt es ein Tor. Es ist nicht sehr hoch und nicht sehr breit. Dort müssen wir zur Weiterfahrt durch. Die Aussicht auf die Dadeschlucht ist schön. Hinter Tilmil endet die kleine Asphaltstraße am Beginn einer Schlucht. Die Piste ist sehr schmal und führt auf einer Strecke von 16 Kilometern ständig über viele Serpentinaen den Berg hinauf. Die Ausblicke zurück sind grandios. Wenige Kilometer nach dem Ende der Asphaltstraße zweigt eine Piste links ab. Die ignorieren wir und fahren immer bergauf bis wir den Pass auf 2910m Höhe erreicht haben. Hier bleiben wir über Nacht. Wir fühlen uns wie auf dem Dach der Welt.



26.5. Sackgasse?

Wir fahren weiter Richtung Agoudal. Auf schlaglochreicher Straße biegen wir dann in den Abzweig nach Tounfit. Wir überqueren einen 2409m hohen Pass, wobei die Auffahrt und die Abfahrt schon besonders sind. Es geht mehrere Kilometer mit ca. 15% Steigung bergan und dann wieder bergab. Und das gleiche nochmal auf einen kleineren Pass. Hier reagieren die Erwachsenen und Kinder, denen wir begegnen, recht unterschiedlich. Einige winken und freuen sich, andere winken zum Anhalten und wollen uns sogar zum Anhalten zwingen. Stylos, Kaugummi, Zigaretten usw. hören wir im Vorbeifahren. Jeder denkt, er ist der einzige, dem wir in Marokko begegnen und wir haben ein fahrbares Wohltätigkeitsgeschäft. Hinter dem Ort Tagoudit führt die Straße direkt am Fluss entlang. Hier ist der Asphalt teilweise weggespült und kurz hinter einem Abzweig geht es nicht mehr



weiter. Die Asphaltstraße ist bis auf einen ca. 1m breiten Streifen an einer Felswand weggespült. Jörgen will durch das Flussbett weiterfahren, weil er da ein paar Spuren sieht. Ich bin skeptisch und will mir das ganze erst einmal ansehen. Nach ca. 1 ½ Kilometern Fußmarsch entdecke ich eine Stelle, an der es -auch mit einer Fahrt durch das Flussbett- beim besten Willen für den MAN nicht mehr weitergeht. Der Asphalt ist auf beiden Seiten auf eine Spurbreite von 1,30 bis 1,50m (Höhe ca. 1m) weggebrochen. In diesem Abschnitt kann man auch wegen der Trümmer nicht durch das Flussbett fahren. Als ich am MAN ankomme, ist Jörgen bereits durch drei Jugendliche aus dem Dorf informiert, eine Flussdurchfahrt ist nur für kleinere Allradfahrzeuge möglich.

Wir fahren zurück zu dem ausgeschilderten Abzweig nach Taararte. Die Landschaft war bis hierhin abwechslungsreich. Nach Tounfit lassen wir uns durch Bauarbeiten auf eine Piste lotsen. Wer nach Zaida will, muss bei den Koordinaten N32°29,654 W005°14,157 nach rechts fahren.

29.5. Eine neue Masche

Auf der Autobahn Richtung Tanger Med wollen wir an der Shell-Tankstelle tanken. Die Zahlung mit Kreditkarte sollte kein Problem sein. Wir bezahlen 3270 Dirham in bar und 2012 Dirham sollten über die Kreditkarte laufen. Angeblich funktioniert aber keine unserer 4 Kreditkarten. Umgerechnet sollten wir 201 Euro bezahlen. Ich vermute eine Masche, um überhöhtes Geld zu bekommen. Mit meinem Umtauschbeleg der Bank und 190 Euro gehe ich schließlich in den Kassenraum. Die beiden Tankwarte lehnen den Deal ab. Erst als wir drohen, bis morgen zu warten, (dann soll der Chef da sein) akzeptieren sie die 190 Euro.

Lernerfahrung

Auf der Weiterfahrt durch Spanien fängt der MAN dann unter Belastung an zu ruckeln und an Leistung zu verlieren. Manchmal können wir auf fast ebener Strecke nur 60 km/h fahren. Jörgen entfernt den Separ-Vorfilter und wechselt den Luftfilter. Leider ergab sich keine Besserung. Zu Beginn der Pyrenäen fahren wir auf einer Autobahn nur noch 10 km/h. Wir wenden und fahren nach Huesta zurück. Jörgen vermutet, dass mit den Einspritzdüsen irgendetwas nicht stimmt, da ja alle Filter relativ neu sind. Nachdem wir am Montag mehrere Werkstätten abgeklappert hatten, werden wir zu einer Lkw-Werkstatt in das Gewerbegebiet von Huesta geschickt. Dort werden die beiden Kraftstofffilter ersetzt. Das hatte Jörgen vorher völlig ausgeschlossen. Die Filter sind auch nicht verschmutzt, aber die Pappe in diesen Filtern quillt auf und so wird der Spritdurchfluss vermindert. Daher müssen diese Kraftstofffilter spätestens alle 2-3 Jahre gewechselt werden. Problemlos läuft nun der MAN bis nach Hause.

© RijosReisen GbR 2016

Weitere Reiseberichte gibt es unter www.rijosreisen.de