

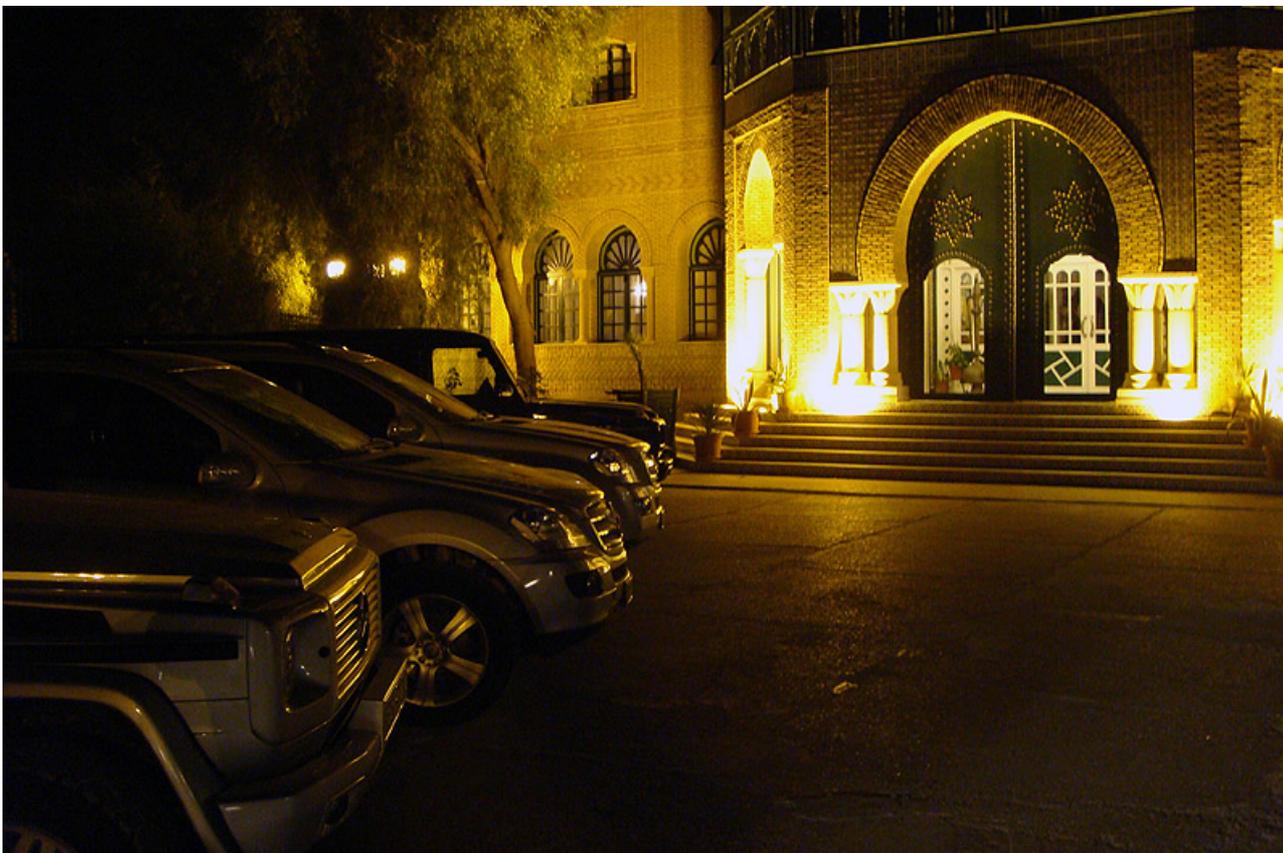
# CLASSIC DRIVER

## Wüste Geschichte - Teil 1



**Ab in die Wüste! Classic Driver folgte dem Ruf von Mercedes-Benz Offroad und ist mit sechs Geländewagen zum Dünen-Fahrtraining in die Nord-Sahara aufgebrochen. Ein im Vergleich zum kontinentalen grauen und verschneiten Dezember ungewöhnliches Kontrastprogramm: Sand, Sand, Sand. Morgens Sand in Weiß. Mittags Sand in Gelb. Abends Sand in Rot. Und Sonne den ganzen Tag. Eine Reportage in zwei Teilen, Teil 1.**

„Servus, Alltag – Salam Aleikum Sahara!“ Im tunesischen Tozeur setzt kurz vor Mitternacht unsere schlanke Turboprop-Maschine auf. Es ist stockdunkel. Und überraschend frisch. Im Terminal des auffällig neuen Wüstenflughafens empfangen uns Martin Breuning und Techniker Charly vom Mercedes-Benz Offroad-Team mit ihrem Mercedes-GL. Durch die nächtlichen Straßen des Wüstenorts steuern wir unser Hotel, das „Dar Cherait“ an. Mitten im Nirgendwo: unser Haus bietet nicht irgendeine Unterkunft, sondern Komfort auf Fünf-Sterne-Niveau. Schließlich handelt es sich beim „Dar Cherait“ um einen zum Hotel umgebauten Sultanspalast - großzügig und mit Verzierungen reich geschmückt, ganz so wie die Paläste aus den Märchen von 1001 Nacht. Nicht nur in der Sahara ein Auftakt nach Maß.





Auf eine mitternächtliche Vesper folgen ein paar Stunden Schlaf bei Vollmond im Wüstenpalast. Draußen in der Finsternis bellt keuchend ein Wüstenfuchs. Eine Nachtteule ruft. Schon um 07.00 Uhr schellt der mechanische Reisewecker. Die Sonne kriecht langsam am Horizont hervor. Punkt 9.00 Uhr des nächsten Tages finden wir uns bei den frisch gewaschenen Autos ein. Büro oder Sahara-Exkursion? Der Unterschied ist deutlich: Pünktlich, ausgelassen und hellwach warten die Anhänger der Wüstenexpedition bei den Autos.





Die gesamte Geländewagen-Palette steht bereit: der neue GLK als 320 CDI-Modell. Ein ML mit Offroad-Paket und gleicher Motorisierung parkt daneben. Drei G-Klasse Modelle, zwei 320er und ein 500er V8, mit unterschiedlichen Bereifungen warten auf den Marschbefehl. Der große GL ist Martin und Charly vorbehalten, die den Kofferraum voller Ersatzteile haben; man kann ja nie wissen. Ich entscheide mich für einen silbernen G 320 CDI. Werner, mein Mitfahrer, ist schon ein erprobter Wüstenfuchs. „Heijo, ich mache das schon zum wiederholten Mal. Des isch´ immer wieder Klasse!“ begrüßt er mich in badischer Mundart. Vorteil für alle: Die Fahrzeuge sind mit Funk untereinander verbunden. So reißt die Kommunikation nicht ab und die Fahrt in der Kolonne wird zur interaktiven Sightseeing-Tour. Quasi als „Back-up“ liegt jedem Fahrzeug ein Roadbook bei, welches die Strecke mit Richtungshinweisen, exakten Kilometerangaben und Kartenmaterial dokumentiert.





Knistern im Bordfunk: „Wir fahren heute rund 220 Kilometer. Gegen Abend wollen wir die Oase Ksar Ghilane in Südtunesien erreichen“, meldet sich Martin. Wieder ein Knacken in der Leitung. Es folgen gut gemeinte Ratschläge. „Gebt in den Ortschaften Acht auf die frei umher laufenden Ziegen und Hunde. Auch auf die Vorfahrtregel Rechts vor Links würde ich im Zweifel lieber verzichten.“ Tatsächlich: Mofafahrer, Eselgespanne, sogar Kameltreiber mit ihren Herden kreuzen munter die Straße. In den Ortschaften scheinen manche Einwohner mit dem direkten Segen Allahs die Straße zu queren: Sie stolpern unmittelbar drauf los und springen einem förmlich vors Auto. Wie ein Wunder bleiben Einheimische und Fahrzeuge unversehrt.





„Wir fahren über den Salzsee, das Chott el Cherit nach Kebili und Douz. Der Ort mit seinen rund 31.000 Einwohnern gilt als das eigentliche „Tor zur Sahara“. Dort werden wir uns am Stadtausgang bei der Garde National zur Fahrt in die Wüste abmelden. Dann geht es nur noch über Pisten und durch Dünen weiter“, schürt Martin unsere Erwartungen. Bis dahin ist es aber noch eine Ecke. Auf der breiten Teerstraße geht es auf das Chott. Mit rund 100 km/h Kolonnen tempo gewinnen wir zügig Strecke. Wichtig dabei: Beim Fahren im Pulk jeweils das folgende Fahrzeug im Auge zu behalten, damit die Kolonne nicht auseinander reißt.



Der Salzsee. Gleißendes Licht. Die Sonne steht nahezu senkrecht am Himmel und beleuchtet ein skurril und unwirtlich wirkendes Landschaftsbild: Links und rechts von den Fahrzeugen erstreckt sich eine topfebene Fläche. Und die reicht, so weit die Augen blicken. Am Horizont meine ich, die Erdkrümmung erkennen zu können. Alles ist Weiß und glitzert. Wir fahren zwanzig Kilometer, dreißig, vierzig Kilometer – immer nur das gleiche Bild. Salziger Sand und Sonnenlicht. Alleine die Temperaturen sind angenehm: Rund zwanzig Grad machen diese Entdeckungsreise erträglich.



„Jetzt im Winter ist der Salzsee tückisch“, meldet sich unser Guide über den Sprechfunk. „Man sollte auf keinen Fall auf die Fläche fahren, der Boden ist morastig und Fahrzeuge sinken schnell ein. Ein Bergen ist hier kaum noch möglich. Schaut mal nach rechts, dort seht ihr den Beweis!“ In rund einem halben Kilometer Entfernung erblicken wir auf der krustigen Salzfläche das Metallgerippe eines Omnibusses. Oder das, was davon noch übrig ist. Der Wagen ist bis zu den Radkästen eingesunken. Das Ende einer Ausflugsfahrt. „Jetzt im Winter ist reichlich Feuchtigkeit im Boden. Der See hat eine unterirdische Verbindung zum Mittelmeer“, berichtet unser Kommandant im GL. „Im Sommer ist das anders. Dann geht der Wasserspiegel zurück. Und die Sonne brennt die Fläche trocken. Dann ist der Grund des Salzsee topfeben und steinhart. Die ideale Teststrecke für Hochgeschwindigkeitsfahrten.“ Heute lassen wir das besser.



Bei Kilometer 65,7 erreichen wir den Ortseingang von Souk Lahad. Die Straße wird schlechter. Sand liegt auf dem löchrigen Asphalt. Von hier aus folgen wir der Landstraße weiter nach Telmine und Kebili. „Oh, hier gibt es heute Schaf“, kommt die Auskunft aus dem Lautsprecher. Die Metzger hängen einfach die ausgeweideten Tierkadaver an die Straße. Das sagt den Einheimischen alles. Und an den improvisierten Garküchen entlang der Piste kann man gleich vom Ergebnis kosten. Oder lieber auch nicht: Erfahrungsgemäß benötigt der westeuropäische Magen ein paar Tage, um sich auf die landestypisch sehr deftige Küche mit ihren scharfen Gewürzen einzustellen. In den Hotels während der Tour spürt man davon wenig, die Gerichte der Hotelküchen sind hinsichtlich ihrer Würze eher kontinental ausgelegt. Wer mag, würzt einfach nach.



Improvisation bestimmt kurz vor dem Sahara-Sand die Tagesordnung. Absonderlich wirken die am Straßenrand aufgebauten Behelfstankstellen. Hier wird der Kraftstoff von Privatleuten aus aufgeschnittenen fünf Liter fassenden Plastikflaschen quasi frei Haus ausgeschenkt. „Der stammt meist aus algerischen Fahrzeugen, da der Treibstoff dort stärker subventioniert ist und sich hier somit mit Gewinn verkaufen lässt. „Würde ich aber nur im Notfall tanken“, erklärt unser Funker. Douz erreichen wir am frühen Nachmittag. Wir fahren langsam am weitläufigen Marktplatz vorbei. „Jeden Donnerstag findet hier der größte Vieh- und Krämermarkt Südtunesiens statt. Das ist ein Ereignis. Wer ausreichend Zeit hat, sollte zudem das Musée de Sahara besuchen. Auch der Zoo lohnt einen Besuch. Denn hier lassen sich Steppen- und Wüstentiere aus nächster Nähe betrachten: Gazellen, Strauße, Warane, Füchse, Skorpione. Auch Affen und Löwen gibt es hier im Zoo von Douz.“





Wir hingegen müssen weiter. Am Ortsausgang melden wir uns wie am Morgen angekündigt vorschriftsgemäß beim Posten der Garde National ab. Denn jetzt wartet das Sandmeer auf uns. Die Sahara. Ewiges Sandmeer. Wir stechen ein: Bei Wegpunkt 309 biegen wir links auf die staubige Piste in Richtung Bir El Hadj. Ab jetzt sind die Qualitäten hinter dem Steuer mehr denn je gefragt. Bei allen Fahrzeugen senken wir den Luftdruck in den schlauchlosen Reifen auf circa 0,8 bar ab, um Aufstandsflächen und Traktion zu erhöhen. Außerdem sollte im Tiefsand bei allen Fahrzeugen das Elektronische Stabilitäts-Programm deaktiviert werden. Ansonsten würde das ESP das Fahrzeug mit durchdrehenden Rädern bis zum Stillstand herunter bremsen. In der Wüste aber braucht man Bewegung. Denn erst Bewegung liefert Traktion. Stillstand hingegen bedeutet meist das Ende im Gelände. Auf dieser Reise werden das alle noch lernen...



#### **Wüste Geschichte - Teil 2:**

Ab in die Wüste! Classic Driver folgte dem Ruf von Mercedes-Benz Offroad und ist mit sechs Geländewagen zum Dünen-Fahrtraining in die Nord-Sahara aufgebrochen. Teil 2 einer Wüsten-Expedition. Fahren und Durchkommen im Tiefsand [...zum Artikel](#)

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

**Galerie**















