

# Technik & Motor



Der weite Sand: Für das Lager am Ende eines heißen Tages suchen manche Teilnehmer nicht mehr die Nähe des Nachbarn. In wenigen Minuten fällt die Nacht über Dünen und Teilnehmer herein, und der Himmel wird unendlich.

## Der schwarzen Sonne entgegen

Endlich Gelände wagen: Mit einem Konvoi aus 16 Fahrzeugen unterwegs in der Libyschen Wüste. Auch moderne Off-Roader schaffen das.

VON STEFAN THIELE

Geländewagen sind beliebt. Mehr und mehr werden die großen Kästen gekauft, in denen man so schön hoch sitzt und das erhabene Gefühl genießt, von nichts und niemandem aufgehalten zu werden. Träume von Touren in die untergehende Sonne auf unbefestigten Wegen oder querfeldein gehören dazu. Doch im Land endloser Asphaltbänder verriegelt schon allein unser Gewissen die Schranke zur Natur.

Mit ein wenig Überwindung darf der Geländewagen auch in der Kies-

grube zeigen, was er wirklich kann. Doch wo ist das Abenteuer oder die Herausforderung? Vielleicht in Libyen, einem Land von der Größe Mitteleuropas, mit nur sechs Millionen Einwohnern und relativ vernünftiger Infrastruktur, dessen Gesamtfläche zu 90 Prozent aus Wüsten und rauen Gebirgen besteht?

Auf geht's. Der Mittelmeer-Anrainerstaat wurde nicht ganz zufällig als Ziel gewählt; eine totale Sonnenfinsternis im tiefen Süden des Landes ist das Ziel der Reise und macht sie noch attraktiver. Gefahren wird mit einem Mitsubishi Pajero Classic Diesel, der bis auf die grobstollige Geländebereifung technisch unverändert ist. Für zusätzliche Kraftstoffkanister kommt ein Gepäckträger aufs Dach. Außerdem sind noch Werkzeug, Ersatzräder, Schaufeln, ein Kühlschrank für den komfortverwöhnten Großstädter, Camping-Equipment, GPS-Navigation sowie viel Abenteuerlust mit an

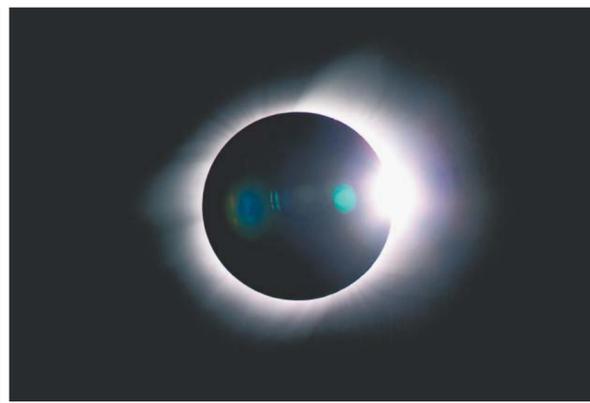
Bord. Erstes Ziel ist Genua, ab dort schwimmt unser Geländewagen im Bauch einer bis zum letzten Platz ausgebuchten Mittelmeer-Fähre seiner Bestimmung entgegen.

Freilich sind wir nicht allein, 15 weitere Wagen gehören zu unserer Gruppe. Gemeinsam sind wir stark, eine organisierte Reise ist vor allem für Afrika-Neulinge zu empfehlen, so wie diese von Veranstalter Saro aus Rosenheim. Während die Formalitäten im Anflughafen Tunis schnell erledigt sind, artet der Grenzübergang nach Libyen zu einer mehrstündigen Wartezeit aus. Spritpreise von 10 Cent pro Liter versöhnen wieder.

Nur kurz nehmen wir gut ausgebauten Straßen unter die Räder. Seitlich versetzt und eine riesige Staubfahne hinter uns herziehend, geht es über die steinige Hammada-Wüste in Kompaßrichtung Süd-Ost. Zum Ausklang des Tages posieren selbsternannte Wüstenfische mit ihren Dachzelten und Solaruschen in Camp Nirgendwo. Neulinge verkriechen sich in filigranen Kuppelzelten aus dem Baumarkt. Aber auch so gelingt der Schulterschluss zwischen Wüstenleben und stiller Einkkehr. Nach Sonnenaufgang weicht die Askesse der Isomatten dem schmeichelnden Komfort unseres Mitsubishi. Am Rande der Ehrfurcht einflößenden Idhan-Ubari-Wüste erklärt der Reiseleiter das richtige Fahren im Sand: immer mit Schwung und gefühlvoll die Dünen hinauf, mit Motorbremse und in gerader Falllinie auf der anderen Seite hinunter. Um das Eingraben der Räder zu verhindern, mit stark abgesenktem Luftdruck fahren. Dadurch vergrößert sich die Auflagefläche der Reifen, und der Wagen sinkt nicht so schnell ein. Hat man den richtigen Dreh raus, verlieren selbst unüberwindlich scheinende Dünengebirge ihre Schrecken. Verwöhnt werden wir nach den selbst auferlegten Strapazen mit dem Anblick der Mandara-Seen, Oasen der Abgeschiedenheit und ausgewiesene Orte demütiger Bewunderung. Hier endlich zeigt sich der Nutzeffekt unseres Allradlers. Der Geländewagen ist unser Freund, denn er öffnet uns eine Tür zu geheimen Plätzen der Schönheit, die wir ohne ihn niemals erreicht hätten.

Auf dem weiten Weg zur Zone der „schwarzen Sonne“ überqueren wir den Ostabbruch des Gebirges „Jabal Bin Ghanima“. Als der Termin der Finsternis immer näher rückt, gibt es

Immer mit Schwung und gefühlvoll die Dünen hinauf, mit Motorbremse und in gerader Falllinie auf der anderen Seite hinunter. Um das Eingraben der Räder zu verhindern, mit stark abgesenktem Luftdruck fahren.



Sonnenfinsternis: In Deutschland zuletzt 1999, die nächste hierzulande ist 2081.



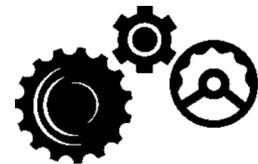
Beobachter: Kurz vor der Eklipse

plötzlich Streit um die einzuschlagende Richtung. Die Gruppendynamik auf solchen Reisen ist nicht zu unterschätzen. Aber letztlich schaffen wir es doch. Die Wüste, an sich schon ein Ereignis, zusammen mit der vom Mond verdunkelten Sonne zu erleben ist einfach gewaltig. Man glaubt zu spüren, daß der Lauf der Welt nicht Zufall ist, sondern eine übergeordnete Macht die kosmischen Ereignisse steuert. Auch die härtesten Off-Roader sind ergriffen vom Schauspiel der Natur. Europa und das normale Leben sind so weit weg wie noch nie.

Plötzlich tritt die Sonne aus dem Schatten heraus, das Licht geht wieder an, die Wüste ist noch da, dennoch ist es ein großer Schritt zurück in die Wirklichkeit: mehr als 3000 Kilometer Rückreise. Jeder Kilometer war lohnend. Angst oder ernsthafte Probleme gab es nicht. Libyen gilt als sicher.

Insgesamt ist die Belastung für die Fahrzeuge hoch, und mit einem allradgetriebenen Geländewagen ohne Untersetzungsgetriebe braucht man gar nicht erst loszufahren, weil die nötige Kraft zum Anfahren in Geröllfeldern und tiefem Sand fehlt. Mitsubishi, Land Rover, Toyota und Mercedes-Benz waren in unserer Gruppe am stärksten vertreten, die richtige Fahrzeugwahl hängt nur von den persönlichen Ansprüchen ab. Die komplexe Elektronik vieler moderner Geländewagen (ein Mercedes-Benz G 400, ein VW Touareg sowie ein Land Rover Discovery II waren dabei) hat wider Erwarten niemals versagt. Eine gründliche Fahrzeugwartung vor der Abreise und das Mitführen von Verschleißteilen sind wichtig, speziell bei älteren Fahrzeugen. Bei kleineren Reparaturen hilft jeder. In verzwickten Situationen stellt die Organisation den Kontakt zur Außenwelt über das Satellitentelefon her. Mangelnde Sorgfalt bei der Reisevorbereitung, aber auch Pech führten dazu, daß drei Fahrzeuge mit mechanischen Problemen nur im Schlepptau aus der Wüste kamen: Ein mechanischer Schaden am Motor aufgrund eines Aufsetzers wäre vermeidbar gewesen, bei einem alten Mercedes-Benz G fehlte nur ein wichtiges Ersatzteil, und der dritte Wagen holte sich einen Getriebeschaden beim Ziehen des ersten. Aber alle haben die Sonnenfinsternis gesehen und kamen pünktlich zurück auf die Fähre. Der ADAC-Schutzbrief greift erst in Tunesien. Alle Teilnehmer hatten einen.

### AUTONOM



## Vorsicht Power

VON GERT HACK

Den „Power Report“ fürchten die deutschen Autohersteller wie der Teufel das Weihwasser. Denn das amerikanische Umfrage-Institut (J.D. Power and Associates) deckt mit schöner Regelmäßigkeit auch für den deutschen Markt die Unzufriedenheit jener Autokäufer auf, die sich für ein deutsches Produkt entschieden haben. Dies wäre an und für sich nicht so schlimm (nobody is perfect), wenn nicht andere Fabrikate, vorzugsweise aus Fernost, den ansonsten vielgerühmten deutschen Edelkarossen den Rang ablaufen würden. So endete auch die inzwischen fünfte Umfrage in deutschen Landen fatal für die einheimischen Hersteller. Vier Japaner (Toyota, Honda, Mazda, Subaru) liegen vorn. Danach, ziemlich peinlich für die Deutschen, folgt Volvo vor Mitsubishi. Dann erst kommen pari mit gleichem CSI (Customer Satisfaction Index) Audi und BMW. Gut für Audi, denn man hat aufgeholt. Schlecht für BMW, wo man kräftig eingebüßt hat, was freilich kein Wunder ist angesichts des Bedienterrors, den BMW ungeachtet der seit Jahren geübten Kritik veranstaltet. Und Mercedes, der einstige Qualitätsmaßstab? Abgeschlagen auf Platz elf, nur noch knapp über dem Markendurchschnitt. Von dem ist freilich Volkswagen weiter entfernt denn je. Die Wolfsburger konnten sich gerade noch vor den Schlußlichtern Fiat, Chrysler, Suzuki, Smart und Daewoo platzieren. Daß es auch anders geht, beweist Porsche, in der deutschen Umfrage mangels Masse nicht vertreten. Aber im Power-Kernland Amerika hat Porsche alle geschlagen, sogar die Toyota-Edelmarke Lexus. Wendelin Wiedeking, Porsche-Chef und neuerdings VW-Aufsichtsrat, könnte in Wolfsburg ja mal erklären, wie das geht. Das wäre doch ein schöner Synergie-Effekt.

### AUTOSZENE

## Der Lambo-Kult

VON WOLFGANG PETERS

Fast kein Autohersteller verzichtet mehr darauf. Und sie sind allesamt nicht billig: Die Kundenmagazine der Automarken sind besser als ihr Ruf. Denn fast alle haben begriffen: Man bindet den einmal geköckerten Kunden nicht mit plumper Reklame an die Marke. Eher das Gegenteil ist der Fall. So haben sich die großen Marken zu Magazinen entschlossen, die mit feinem Sinn den Charakter und die Welt der betreffenden Autos ausdrücken. Wer da noch auffallen will, muß sehr gut sein. So wie das erste Lamborghini-Magazin, das kompromißlos die Aura der kompromißlosen Sportwagen umsetzt in Grafik und Text. Es ist jetzt als bestes Kundenmagazin von „Best of Corporate Publishing“, Europas wichtigstem Wettbewerb für Unternehmenskommunikation, ausgezeichnet worden. Magazin und Macher Michael Köckritz sind für das Risiko des Außergewöhnlichen belohnt worden. Zur Zeit entsteht das zweite Lambo-Magazin. Wieder ein Kultobjekt für Sammler.



Traction gefragt: Der Sand ist tückisch



Denkmal: Nicht alle kommen durch



Muskelkraft: Immer dann gefragt, wenn es an Traction fehlt

Fotos Stefan Thiele

### OHNE DACH

Ford kommt spät mit seinem Coupé-Cabrio, aber noch rechtzeitig, Seite V 10

### OHNE WAHL

Linssen Yachts in Holland baut jetzt Boote sozusagen von der Stange, Seite V 11

### OHNE FARBE

Digitalfotografie muß nicht immer bunt sein. Es geht auch schwarzweiß, Seite V 14

