

## Abenteuer mit Fangnetz

Tour mit 12 Motorrädern, 1 Jeep und ein LKW

Flug nach Djerba

Onroad: Djerba – Ksar Ghilane – Tembaine Krater – Roter See – Ksar Ghilane – Djerba

Rückflug von Djerba

### **Eckdaten:**

Tatra LKW Tschechischer LKW, Militärausführung mit spezieller Geländetauglichkeit  
3 Achsen, zuschaltbarer Allrad, Sperren für alle Achsen, 20.000 L Hubraum  
350 PS, 5 Gänge mit Splitgetriebe (=20 Gänge)  
Transport aller Nahrungsmittel, 13 Motorräder, alle Gepäckstücke von 16 Personen  
1.100 Liter Diesel, 610 Liter Benzin, 350 Liter Wasser

### Jeep Wrangler Rubicon

Zuschaltbarer Allrad mit Untersetzung, 2 Sperren,  
170 PS, 2,8 L Hubraum, 1.980 kg Eigengewicht,  
Reifen 255x75x17  
Erstmaliger Geländeeinsatz – erfolgreich bestanden

### Motorräder:

Von KTM 250 bis 690, Husaberg 450, Husquarna 250

Mehrere der Maschinen hatten einen mittelgroßen Tank (ca. 14 Liter) bzw. großen Tank (21 Liter), der Rest war in Originalausführung im Einsatz.

Größere Stollenreifen, diverse Halteschlaufen und GPS-Halterungen waren ebenfalls nützlich.

### **Prolog**

Man sagt das richtige Abenteuer ist im Kopf – Wir sagen, das richtige Abenteuer ist das Leben.

Und dieses kann man ganz besonders genießen wenn man weiß man macht für sich etwas Außergewöhnliches mit der Sicherheit, dass man sich nach der Tour wieder zu Hause findet.

Hier kann man sich dann an viele schöne Erlebnisse, viel vergossenen Schweiß und noch mehr Spaß erinnern.



### **Action**

Die Tour beginnt für den Organisator und seinen Helfern schon einige Tage früher als für die Teilnehmer, die mit dem Flugzeug nach Djerba jetten.

Da kann es schon sein, dass im strömenden Regen der Dieselfilter vom riesigen Tatra LKW geputzt werden muss. Die Überfahrt mit der Fähre von Genua nach Tunis ist dann eine kleine Entspannung und die Nacht vor der Ankunft der restlichen Truppe im Hotel ebenso.

### **Tag 1 – 06.04.2010**

Dann geht's aber am Flughafen in Djerba schon zur Sache. Die 12 Motorräder und sämtliche Gepäckstücke werden ausgeladen und die Abenteurer trudeln dann schön langsam mit verschiedenen Flugzeugen ein.

Kaum Verspätungen und noch verwunderlicher – niemand hatte seinen Helm, Stiefel oder sonstiges zu Hause vergessen.

Das war schon mal ein gutes Zeichen und so schwangen sich die Fahrer auf die Bikes bzw. einen für die Wüste einzufahrenden Jeep. Für die Christine, die mutige Fahrerin des Rubicon sind es auch die ersten Erfahrungen mit Pisten, Dünen, Schaufeln und Vollgas in der traumhaften Umgebung des Tembaine Kraters bzw. der Oase Ksar Ghilane.

Die Motorradfahrer haben sich recht schnell in zwei Gruppen aufgeteilt. Eine Kampftruppe der flotten Art und eine gemütliche Gruppe. Das hatte bis zum Schluss ausgezeichnet funktioniert und jeder hatte seinen Spaß.

Auf der Anfahrt vom Flughafen in Djerba nach Ksar Ghilane hat Robert leider ein Ausrutscher der sich zwar fast im Stehen ereignete, aber umso bössere Folgen hatte. Mit der Kraft eines gestandenen Steirers kämpft er sich bis zur Oase durch und hatte die Anerkennung aller für diesen Abend. Mit dem musste er auch auskommen, denn in den folgenden Tagen war er leider nur mehr Beifahrer. Er saß dann mit seiner Frau Verena im Jeep und war von nun an mit der Fahrerin ein eingeschworenes Team. Aber nicht nur beim Fahren, sondern auch Abend in der Runde, wenn es um gute Pointen ging.



### **Tag 2 – 07.04.2010**

Am zweiten Tag war die Route Ksar Ghilane – Tembaine Krater geplant um dort ein Basislager aufzustellen.

Wäre es nicht das Abenteuer, dann wäre die Fahrt auch problemlos gewesen. Aber Regel Nummer eins: die Wüste ist anders!

Der Jeep bleibt ca. 10 km vor dem geplanten Lagerplatz stehen, die Batterie kocht und läuft teilweise aus.

Die Analysen der Spitzenmechaniker die ja mit dabei waren ergab eine Vielzahl von netten Varianten. Jedoch eine brauchbare Lösung war vorerst noch nicht dabei. Dass die Batterie hinüber ist, war klar aber ob es Folgefehler gab nicht ganz.

### **Tag 3 – 08.04.2010**

Ein Motorradteam macht sich am dritten Tag dann nach Douz auf den Weg, um eine Batterie zu besorgen. Die Jungs waren aber nicht ganz untalentiert und hatten sich die Maße und Werte gemerkt und kamen mit einer ähnlichen Batterie (ein paar Ampere mehr können nicht schaden – es gab aber auch keine exakt passende Ausführung) zurück. Flugs eingebaut und getestet, war dieses Problem gelöst.

Der Gedanke den ÖAMTC zu beauftragen wurde verworfen, da diese Kleinigkeit sicherlich länger gedauert hätte. Außerdem wurde der Autofahrerklub für wichtigerere Aufgaben benötigt, was aber zu diesem Zeitpunkt noch keiner wusste.



#### **Tag 4 – 09.04.2010**

Tag Nummer vier ist der Sturm auf den Roten See. Anton, Axel, Benjamin, Gerhard und Günther zogen aus um die ca. 120 Gesamtkilometer abzuspulen und Siegerfotos vom See mitzubringen. Leider oder besser Gottseidank wurde es ein Sieg in der Teamwertung. Ein Mopper'l blieb mit Motorschaden 1.200 m vor dem See im letzten Dünenkamm stehen. Gerhard wurde abwechselnd von den anderen auf den Rücksitz mitgenommen. Mit wenigen Abgängen und zwei Saltos im Zweierpack kam der ganze Trupp nochmals zum Stillstand – das Benzin war bei drei Maschinen am Ende. Anton und Benjamin bekamen die Reserven und zogen aus um die begehrte Essenz für die anderen aus ca. 20 km Entfernung zu holen.

In der Zwischenzeit saßen die anderen in der Wüste, sahen den Sonnenuntergang und Gerhard und Günther hatten schreckliche Visionen. Denn bisher wurde die Küche noch nicht erwähnt aber bisher hatte sie schon ausgezeichnetes geleistet. Aber gerade an diesem Tag gab es Rindsrouladen – frisch vom Herzog aus Gratkorn im Vakuumpack und in der Kühltruhe nach Afrika gebracht. Und die Vorstellung der Rest der Bande diniert zu dieser Zeit, war die Hölle.

Im Mondschein kamen die Retter, der Saft wurde verteilt und die Partie fuhr in bewährter Manier zum Lager – vier Maschinen und fünf Reiter, kaum Sicht in der Finsternis und elendig weicher Sand. Danach gab es ein Festessen, blöde Sprüche und auch das eine oder andere Bier und etwas Schnaps und Whisky.

#### **Tag 5 – 10.04.2010**

Zuerst fuhr die Besatzung des Jeeps wieder einmal nach Douz um ein Rettungsteam für das kaputte Motorrad zu organisieren.

Mit dem Sattelitelefon konnten nach einiger Zeit die ersten Infos geholt werden und ein Team fuhr wieder mal nach Douz.

Nach Rücksprache mit dem ÖAMTC wurde die Bergung besprochen. Die Anfänglich zugesagten 200,- € hätten wohl nicht gereicht, letztendlich wurden aber sämtliche Kosten übernommen – ein Danke an den Klub.

Es wurde eine einheimische Besatzung mit Pickup engagiert. Sie bekamen die Koordinaten und sahen sich das auf der Karte an. Ohne GPS sollten sie das Motorrad finden und am übernächsten Tag um 11:00 wie besprochen zurückbringen.



Damit war dieser Tag dann ein Tag zum Spielen für einige Biker, die rund um den Krater die Dünen rauf und runter gefahren oder gekugelt sind.

Sehr zur Freude der Mannschaft die im Camp geblieben ist, habe sie ihre Künste mit Auffahrten und Überschlagen, inklusive Salto für das Foto auch dort gezeigt.



### **Tag 6 – 11.04.2010**

Das Reiseteam erwartete nun mit Spannung wann der Pickup des Bergungsteams ankommen würde. Würde er überhaupt kommen? Keine Telefonverbindung!

Dann um 11:00 treffen die zwei Retter ein, laden das Motorrad vorsichtig ab, holen sich vom Tatra noch etwas Luft für die Reifen und zischen davon. Der Spaß hatte 750,--€ gekostet!

Damit hieß es Aufbruch zurück nach Ksar Ghilane und endlich wieder Wasser – viel Wasser – sodass man darin erstklassig baden kann.

Als Route wurde ein Abkürzung gewählt, die rechts, südlich am Nationalpark JEBL vorbeiführt. Letztes Jahr war dies kein Problem, dieses Jahr aber eine sportliche Leistung. Anton, Axel und Benjamin sind als Profitruppe die direkte Linie gefahren und waren ohne Probleme rasch am Ziel.

Der Rest bestehend aus

dem Jeep mit Christine, Gerhard, Robert und Verena,

dem Tatra mit Walter und Daniele und

die Motorradfahrer – Gange, Günter, Günther, Hermann, Renate, Thomas und Ute

haben in den weichen Dünen viel Sand aufgewirbelt.

Hermann hatte zwischendurch mal etwas Angst um seine Renate bekommen nachdem er sich tapfer durch die hohen Dünen gekämpft hatte und Renate plötzlich hunderte Meter weiter einsam und verlassen auf einer Düne stand. Sie wurde dann von Günther sicher wieder auf Hermanns Pfade gebracht und die Gruppe konnte das lustige Dünenspringen fortsetzen.

Jedoch Kilometer wurden nicht viel zurückgelegt und so wurde mitten in der Wüste ein nettes Lager aufgeschlagen, ausgezeichnet gespeist und etwas getrunken.

Die Witze waren gut wie immer aber hier fehlte uns das Teammitglied Axel, welcher immer besondere Beiträge dazu geleistet hatte. Der war schon in der Quelle baden.



### **Tag 7 – 12.04.2010**

Mit frischen Kräften wurde die Abkürzung nun wieder in Angriff genommen und nach mehreren Kreisen wurde endlich die Piste nach Ksar Ghilane erreicht. Als Robert eine weitere Abkürzung



vorschlagen wollte, kam keine richtige Lust auf weiteren Spaß auf. Die Zeit wurde auch knapp, denn am folgenden Tag ging das Flugzeug zurück zum friedlichen Arbeitsplatz.  
An diesem Abend war der Jubel groß, das Essen gut und auch der Rest nicht von schlechten Eltern. Da keiner mehr ein Zelt aufstellen wollte haben wir bei den Beduinen am Campingplatz bzw. Hotel geschlafen.

### **Tag 8 – 13.04.2010**

Um 7:00 Uhr sind alle bereits bei der Laderampe zum Frühstück versammelt. In aller Eile wird gepackt, ein paar Motorräder aufgeladen und der Rest macht sich auf den Weg. Eine Motorradgruppe nimmt einen Weg über Haine und Küste, die anderen Motorrad- und Autofahrer kommen über die Fähre nach Djerba.

Alles Zeitgerecht und unfallfrei.

Die Zurückfliegenden wechseln die Motorradkleidung mit Jeans und Shirts und checken ein.

Der Flug hat eine riesige Verspätung und die Abenteurer müssen hier noch einiges organisieren und viel Geduld beweisen. Um ca. 3:00 Uhr morgens am nächsten Tag sollte das letzte Martyrium beendet sein.

Aber bereits beim Abschied ist völlig klar gewesen, dass diese Reise ein Abenteuer gewesen ist. Es hatte an der Ausdauer und den Nerven der Teilnehmer hohe Ansprüche gestellt aber auf Grund der Übersicht und auch der sehr guten Ausstattung des Veranstalters wurden sämtliche Aufgaben gelöst und der Termin fürs nächste Jahr wieder reserviert.

Die Tage danach

Vom Walter wird der Tatra zurück chauffiert, Daniele und Günther sind mit dem Jeep auf dem Land- und Seeweg zurück nach Österreich.

Eine gute Jause und ein paar Bier sind für sie noch übrig geblieben und machen die Tour erträglicher.

Ein wenig Schrauben war bis zum Schluss dabei aber diese Arbeiten wurden ja schon öfters trainiert.

### **Fazit:**

Willst du Abenteuer und ein gutes Team

Dann buche nur bei DESERT DREAM

wow

