

Mein Weg zum GS

Jeder von uns, der heute einen GS(A) fährt, ist aus einem bestimmten Grund zu diesem Auto gekommen. Durch Zufall sicher die wenigsten.

Bei mir gab es zwei Auslöser. Der erste liegt schon sehr lange zurück. 1972 kaufte meine Tante in Hamburg sich einen roten GS 1015 der ersten Serie. Wir fuhren damals einen ebenfalls nagelneuen Peugeot 504 Familiale. Als ich meinen Cousin in Hamburg besuchte, fuhren wir in dem neuen GS seiner Mutter zu unserem Ferienhaus an der Ostsee. Tante ließ dem GS freien Lauf: Fasziniert starrte ich von der Rückbank auf den sich durchs Farbschema rotierenden Lupentacho. Selbst bei Tacho 160 lief der Wagen mit seinen nur 54 PS leise und wie auf Schienen. Unser Peugeot brauchte für die gleiche Geschwindigkeit 93 PS. Von da an hatte der GS meine tiefe Ehrfurcht.

Doch erst 14 Jahre später, ich war inzwischen 25, hatte ich meinen eigenen. Leider war der Ruf des GS zumindest in Deutschland da schon ziemlich ruiniert, er war als übler Roster und als wirtschaftlich unreparierbar verschrien. Der Vorteil: Man bekam die Autos mit wenigen Kilometern für nen Appel und'n Ei. Mein 1978er Pallas kostete mit 2 Monaten Rest-TÜV und gerade einmal 80.000km auf dem Tacho nur 250 Mark. Eigentlich hatte ich vor, ihn nur als Winterauto zu fahren und den TÜV zwei Monate zu überziehen, um ab April dann wieder MZ zu fahren. Doch es kam ganz anders.

Ein Jahr zuvor hatte ich beim Reiseausrüster DAERR in München ein Exemplar der Globetrotter-Bibel „Durch Afrika“ erstanden. Ich verschlang die Prosa, die aus Tips für eine Transsahara oder gar Transafrika – Reise bestand, mit der Michelin Karte 1 : 4 Mio daneben liegend, förmlich. Aber die zu erwartenden Kosten einer solchen Reise ließen den Traum erst einmal Traum bleiben. Wie hätte ich als Geografie-Student ein wüstentaugliches Fahrzeug erstehen sollen, und dann noch die ganze teure Ausrüstung?

Da lernte ich über meine Freundin Steffi ihren Freund Michael kennen. Er studierte ebenfalls Geografie, war aber selten dort anzutreffen, da er bereits damals im zarten Alter von Anfang 20 ständig in der Sahara unterwegs war. Er schlug mir vor, ihn auf seiner nächsten Reise durch die Sahara zu begleiten und empfahl mir einen Peugeot 504 als ideales Fahrzeug dafür. Über die Ausrüstung solle ich mir keine großen Gedanken machen: Alte 20l-Benzinkanister von der Wehrmacht un der US-Army gab es für 5 DM/Stück auf einem Schrottplatz. Wasserknister aus Kunststoff umsonst in Krankenhäusern. Man musste sie nur gründlich genug waschen, um die giftigen Chemikalien restlos rauszuwaschen. Ansonsten: Zwei Fußluftpumpen, Reifenmontierhebel und Flickzeug, etwas Werkzeug und ein paar der wichtigsten Ersatzteile. Alles durfte billigste Qualität sein. Denn Michael finanzierte seine Reisen teilweise mit dem Verkauf seiner Autos in Westafrika, nach der Durchquerung der Wüste. Somit musste alles Inventar vor dem Heimflug verkauft und die Fähre nur einmal bezahlt werden. Statt der langwierigen Rückreise stieg man dort, wo man das Auto verkauft hatte, in ein Flugzeug und flog in ein paar Stunden die Strecke, für die man auf dem Hinweg zwischen 2 und 6 Wochen gebraucht hatte, zurück nach Hause. So war der Plan, der einleuchtend klang. Da meine Finanzen für einen 504 nicht reichten, kaufte ich für 50 Mark einen zweiten GS Pallas zum Schlachten. Er spendete Motorhaube und Kofferraumklappe und ein paar andere Ersatzteile sowie zusätzliche Ersatzräder. Das Geld für die Tour lieh ich mir bei Freunden. Die Rückzahlung sollte mit dem Verkaufserlös des GS bewerkstelligt werden. Denn die Preise für gebrauchte Autos aus Europa lagen damals sehr hoch in Westafrika. Rost am Fahrzeug spielte dort keine Rolle. Wichtig war nur, dass der Motor gut lief.

An einem kalten Februarmorgen ging es los. Mein Mitfahrer Robert war ebenso Geografiestudent wie ich und wir nutzten die Semesterferien für unsere Tour.

Wir hatten uns mit Michael, seiner Freundin Steffi und seinem Kumpel Wolfgang in Tamanrasset im Süden Algeriens verabredet. Sie waren bereits 14 Tage vor uns gestartet. Bis Tamanrasset sei die Reise unproblematisch, da die Straße bis dort hin geteert und die Orientierung somit kein Problem sei. Zur Orientierung hatten wir uralte IGN-Karten aus der französischen Kolonialzeit vor 1960 dabei sowie einen Handkompass. GPS war 1986 noch nicht auf dem Markt und es gab weder Computer, Internet oder Handy. Alles war noch analog.



Abfahrt in München im Februar 1986

Vom Startpunkt München aus machten wir uns auf Landstraßen, um keine Maut bezahlen zu müssen, auf den Weg nach Genua, von wo aus jeden Samstag die Fähre nach Tunis ablegte. Diese Passage war mit Abstand der teuerste Posten der ganzen Reise.

In Norditalien übermannte uns die Müdigkeit und wir gönnten uns eine Nacht in einem billigen Hotel in Cremona.



Über Nacht brach der Winter ein und der GS trug am nächsten Morgen ein weißes Schneekleid.

In Genua hieß es zunächst, ein Ticket zu ergattern und dann ein paar Stunden auf den Einlass in die Fähre zu warten, neben völlig überladenen Gastarbeiter-PKW aus Frankreich und Italien, die auf der Heimreise in den Maghreb waren.

24 Stunden später legte die „Silesia“ im Hafen von Tunis an, wo wir dreistündige Formalitäten bei Zoll und Polizei durchlaufen zu hatten. Dann ging es auf schnellstem Weg nach Algerien, wo alles billig war, da der Dinar auf dem Schwarzmarkt einen fünf- bis zehnfach höheren Kurs brachte als auf der Bank. Man musste aber 1000 Dinar zwangsweise auf der Bank tauschen, damals 300 Mark. Den Rest der Ausgaben in Algerien – hauptsächlich spottbilliges Benzin - konnten wir durch den Verkauf von Whiskey und Kleidung finanzieren, wofür die Algerier viel auszugeben bereit waren.

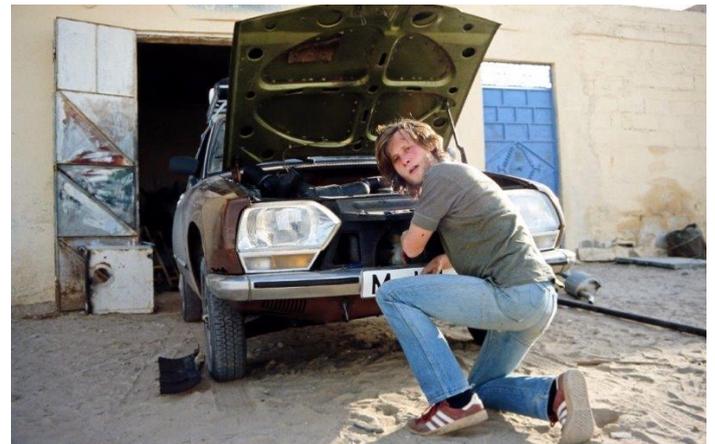
Die erste Nacht auf dem afrikanischen Kontinent verbrachten wir in einem kleinen Hotel in der Grenzstadt Souk Ahras. Am nächsten Morgen fehlten zwei der vier Ersatzräder auf dem Dachträger. Sie waren nur mit Expandern gesichert gewesen.



Mit jedem Kilometer gen Süden wurde es nun trockener, die Sahara war nicht mehr weit. Bereits vor der Oase El Oued gerieten wir in den ersten Sandsturm. Für den Vorderwagen des GS war der wie eine Wäsche: Aller Dreck und Streusalz wie weggewaschen, allerdings auch der Lack, der noch gnädig ein paar Rostlöcher versteckt hatte. Außerdem vibrierte der bis dahin problemlos schnurrende Boxer auf einmal heftig. In einer Werkstatt klärte man uns auf: Durch den Sturm hatte sich jede Menge Sand in der Öffnung des Ventilators angesammelt. Nachdem Robert den wieder herausgefegt hatte, konnte es vibrationslos weitergehen. Je weiter wir nach Süden vorstießen, desto häufiger war die Teerstraße schadhaft oder völlig weggerissen von den zwar seltenen, dann aber umso heftigeren Regenfällen.



Sandsturm führt zu bad vibrations:



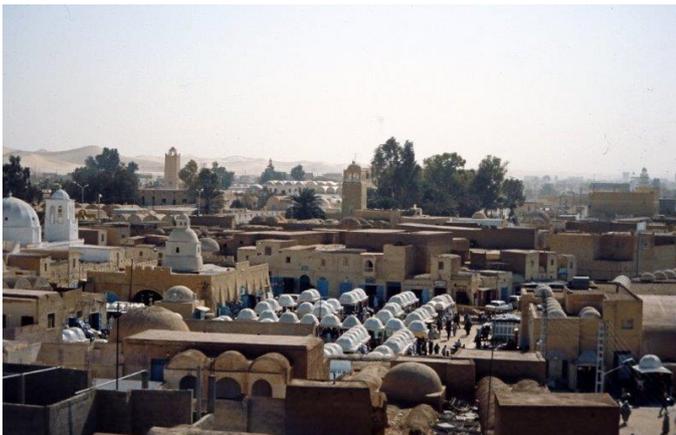
Robert beim Entsandern des Lüfterrads

Die Umleitungsstrecken waren meist sehr unangenehm zu befahren. Auf dem losen Untergrund hatte sich das berüchtigte Wellblech gebildet. Wie auf einem riesigen Waschbrett wird das ganze Auto durchgeschüttelt. Man befürchtet, dass es sich gleich in seine Einzelteile zerlegt und versucht, ganz am Rande der Piste zu fahren, wo die Wellen weniger schlimm sind. Doch da lauern oft dicke und scharfkantige Steine, die so einen dünnen Michelin 145-15 Reifen schnell aufschlitzen.

Dann die erste Panne: Das Kupplungsseil reißt. Schalten ist kaum noch möglich, normales Anfahren gar nicht mehr. Zum Anfahren muss man den Anlasser bei eingelegtem Gang betätigen und hoffen, dass der Motor gleich anspringt und nicht wieder abstirbt.



Unterwegs stoßen wir auf eine Gruppe Endurofahrer. Der Fahrer einer Honda XL 500 aus den Niederlanden schenkt mir seinen Ersatz-Kupplungszug, den ich mühsam als Provisorium einbaue. Obwohl viel dünner als das Original, hält er bis zum Ende der Reise.



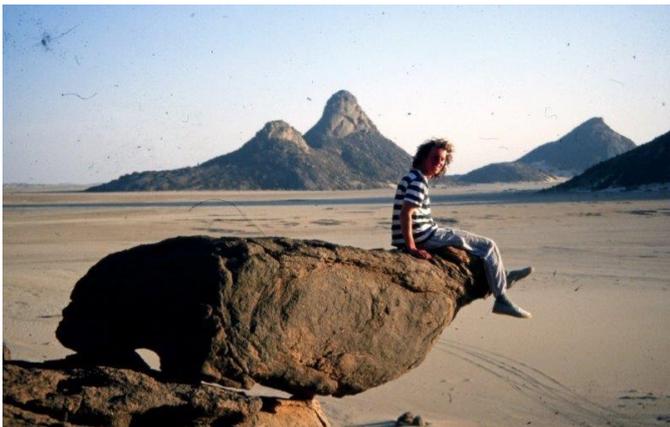
Die Oasenstädte El Oued...



... und Ghardaia

Auf der sogenannten „Hoggar-Route“ durchqueren wir die Oasenstädte Ghardaia – El Golea – In Salah und die Arak Schlucht auf dem Weg nach Tamanrasset, die große Oasenstadt in Südalgerien.

Wie verabredet, treffen wir dort Michael, Steffi und Wolfgang. Seit der Mitte Algeriens schlafen wir nachts unter freiem Himmel. Schlafsack und Isomatte reichen völlig. Regen ist nicht zu erwarten, allenfalls ein Sandsturm. Auch Schlangen und Skorpione bleiben nachts in ihren Verstecken, da es bis unter Null Grad abkühlen kann.



Mit Michaels 504 Familiale machen wir einen Ausflug hinauf zum in 2500 m Höhe gelegenen Assekrem-Pass und besuchen die Einsiedelei des Père Foucauld. Ein Trappisten-Mönch, der viele Jahre dort oben in völliger Abgeschiedenheit gelebt hatte.

Michael drischt den 504 in aberwitzigem Tempo die sehr schlechte Passstraße hinauf und lässt die überholten 4x4-Fahrzeuge in einer dichten Staubwolke zurück. Nicht zum letzten Mal erweist sich der Peugeot als das ideale Sahara-Auto...



Hoggar-Gebirge in Süd-Algerien

Mein GS hat durch die eigentlich problemlose Anreise nach „Tam“ bereits etwas gelitten. Doch nun wird es ernst: Michael will mit uns eine sehr selten befahrenen Piste, auf der Karte als „piste interdite“ eingezeichnete Strecke, 700 km ohne jede Versorgungsmöglichkeit, Richtung Südwesten nach Mali fahren. Die Piste ist schlecht bis gar nicht markiert und die Spuren fächern sich immer wieder auf. Welche Variante ist die richtige? Wird sie wieder zur Hauptpiste zurückführen oder ganz woanders hin? Auf jeden Fall dürfen wir die beiden vorauspreschenden Peugeots nicht aus den Augen verlieren und so kommt es, dass ich schneller fahre, als es für den GS gesund ist. So toll die Hydropneumatik uner normalen Straßenverhältnissen funktioniert: Hier im unwegsamen Gelände und mit einem mit Wasser- und Benzinvorräten völlig überladenen Auto konfrontiert, gerät sie an ihre Grenzen. Ich übersehe eine kleine Düne bei ca 80 km/h, der GS hebt ab und landet krachend unsanft auf seinen Rädern. Ich halte an und sehe, dass hinten rechts LHM ausläuft: Die Bremsleitung ist vom Bremssattel abgerissen. Mangels Ersatzleitung zwicke ich die Leitung mit der Zange so fest es geht zu, fülle LHM nach und weiter geht's. Doch nun ist der Wurm drin: Mal pumpt sich das Auto zu weit nach oben hoch, mal zu weit runter.



Unsere Flotte: 2 x 504 – 1 x GS



Wagenburg im Nirgendwo

Beim Rastlager in the middle of nowhere ziehe ich Dieter Korps „Jetzt helfe ich mir selbst“ zu Rate, aber der hat zwar gute Tipps zur Fahrzeugpflege, nichts jedoch für diese konkrete Situation. Aber immerhin ist beschrieben, wie man die Hydraulikanlage entlüftet: Auto hochfahren und dann die Entlüftungsschraube öffnen, so dass die Luft entweichen kann. Ich will es richtig gut machen und öffne die Schraube so weit, dass mir das LHM ins Gesicht spritzt, aber der Effekt bleibt aus.

Anderntags fährt das Auto nach dem Starten gar nicht mehr nach oben. Vor uns liegt die schwierigste Strecke der ganzen Reise: Riesige Weichsandfelder mit von LKW tief ausgefahrenen Spuren, die ohnehin mit einem PKW nur sehr schwer zu befahren sind, da das Chassis mangels Bodenfreiheit auf dem Wall zwischen den Spuren aufsitzt. Also muss man mit viel Schwung versuchen, mit einer Seite auf dem Mittelwall zu fahren, mit der anderen auf dem Rand

der Piste. Sehr kraftzehrend und materialmordend das Ganze und mit dem GS in der Position „ganz unten“ unmöglich. Ich muss einsehen, dass ich so nicht weiterfahren kann und den GS schweren Herzens aufgeben muss. Robert und ich beginnen bereits, das Auto auszuräumen, um fortan als Passagiere bei Michael mitzufahren, als am Horizont ein Fahrzeug zu sehen ist. Das erste seit drei Tagen. Im Fernglas sehen wir, dass es sich um einen LKW handelt, der einen 504 aufgeladen hat. Die Idee: Wir bitten den Fahrer, den 504 ab- und den GS aufzuladen und ich dafür den 504 bis zur nächsten Ortschaft zu steuern. Also rasen Michael und ich mit dem Familie hinter dem LKW her. Es handelt sich um zwei Deutsche. Ich schildere das Problem mit dem GS und ein Wunder geschieht: Der LKW-Fahrer ist ein großer Citroen Fan, der in seiner Freizeit alte DS repariert und sich somit mit der Hydraulik auskennt. Er erklärt mir, dass bei dem Versuch, die Hydraulik zu entlüften, eine Kugel zum Vorschein komme, das Ventil. Ohne das könne kein Druck aufgebaut werden. Meinen Vorschlag, den 504 ab- und den GS aufzuladen muss er ablehnen, denn eine Rampe ist nirgends in Sicht.

Also zurück zum Lagerplatz. Wolfgang hatte sich nach meinen gescheiterten Entlüftungsversuchen selbst unter das aufgebockte Auto gelegt und auf einem Öl-LHM-Sand-Konglomerat auf dem Querträger eine silberne Kugel gefunden, mit der er nichts anfangen konnte. Gut, dass er sie aufgehoben hat: Es handelt sich um die mit dem LHM aus dem Druckspeicher rauskatapultierte Ventilkugel. Sogleich setzen wir sie wieder ein, füllen den Rest LHM nach, der mir noch bleibt und tatsächlich hebt sicher der GS wieder in die Höhe. Fast unglaublich, aber wahr.



Ein böses Omen

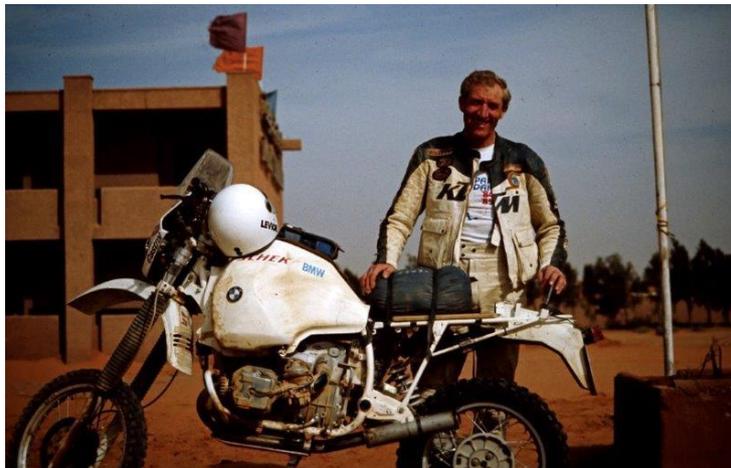


Wellblech

Schnell räumen wir unsere Sachen wieder in den GS und fahren weiter. Bald sehen wir, dass es völlig unmöglich gewesen wäre, die folgende Strecke in „Schlafstellung“ zu bewältigen. Ich muss den Motor voll fordern, um die Weichsandpassagen zu bewältigen, bleibe trotzdem oft stecken. Die schmalen 145er Reifen und der Frontantrieb sind alles andere als ideal im Sand. Meine Reservereifen gehen auch zur Neige, da ich mit Abstand die häufigsten Reifenpannen habe, die weichen Flanken bieten scharfkantigen Steinen und langen Akaziendornen nur wenig Widerstand.



Tuareg-Kinder



Herbert Schek, mehrmaliger Paris-Dakar Teilnehmer





Ständige Reifenpannen

Plötzlich geht der Motor aus und springt nicht mehr an, mitten in einem Weichsandfeld. Nach langem Suchen und Demontage der Fahrzeugfront die niederschmetternde Diagnose: Das Lager einer der Zahnriemen-Spannrollen ist ausgelaufen, und ohne Spannung ist der Zahnriemen leider nutzlos. Was tun? Michael nimmt mich und den langsam absinkenden GS an den Haken seines 504. Doch obwohl er mit viel Speed in das nächste Sandfeld reinfährt, ist der GS mit kaum noch Bodenfreiheit wie ein Klotz am Haken. Es geht nicht mehr weiter. Wir brauchen wieder ein Wunder. Und es kommt. In Gestalt eines Trupps von 5 französischen Jeeps. Die kommen gerade zum richtigen Zeitpunkt vorbei. Sie freuen sich fast, ihre Allradkompetenz unter Beweis stellen zu können und zerran mich aus dem Weichsandfeld bis zu einem nahen Tuareglager in der Nähe. Wir sind inzwischen auf dem Südteil der parallel zur „Hoggar“-Route verlaufenden Tanezrouftpiste in Nord-Mali.

Ich kann von den Franzosen nicht verlangen, dass sie mich noch 180km weiter bis Gao am Nigerfluss schleppen, wo es eventuell Ersatzteile und Werkstätten gäbe. Also verhandle ich mit den Tuareg. Ich möchte den GS bei ihnen abstellen, in Gao nach Teilen suchen und dann wieder zurückkommen. Obwohl mir das selbst eher unrealistisch vorkommt, ist es mein letzter Strohhalm der Hoffnung.

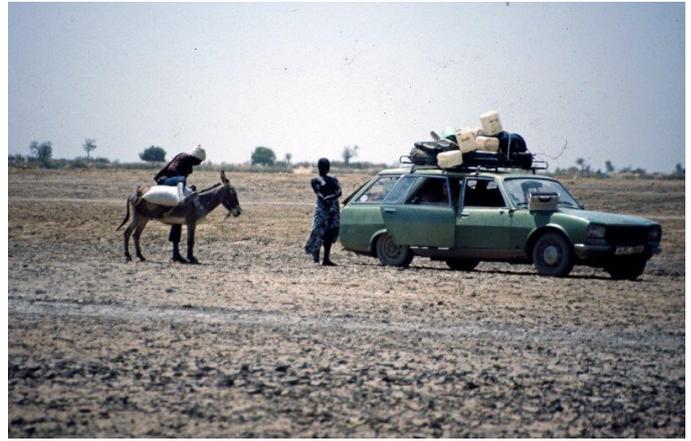
Während der Sohn des Tuareg-Chefs gleich ein Geschäft wittert und mit Geldforderungen für das Parken kommt, ist sein Vater noch traditionell gastfreundlich und sagt, das Auto könne dort stehen bleiben, bis ich wieder käme. Somit räumen Robert und ich das nötigste aus dem Citroen, um es im eigentlich auch schon überladenen 504 Familiale von Michael zu verstauen. Aber er hat einen großen Dachträger, wo alles Platz findet, was nicht mehr ins Auto passt.

Somit setze ich meine Reise in Michaels Familiale fort, während Robert bei Wolfgang Unterschlupf findet. In Gao verkauft Wolfgang seinen 504 an einen Zöllner. Anschließend fahren er und Robert mit einem Buschtaxi nach Ouagadougou in Burkina Faso und fliegen von dort zurück nach Deutschland, während Michael, Steffi und ich die Reise im Familiale noch fortsetzen.

Natürlich gab es in Gao keinerlei Ersatzteile für den GS, weder für Geld noch gute Worte. Und niemand hätte mich noch einmal zu dem havarierten Auto zurückbringen können. Ich gebe den GS also gedanklich auf.



Im Niger-Binnendelta (Mali)



Über Mopti gelangen wir ins Binnendelta des Flusses Niger, das nur jetzt, gegen Ende der Trockenzeit Anfang April, ein Durchkommen ermöglicht. Es gibt aber noch viele Altarme des Flusses, die durchquert werden müssen. Ein Abenteuer, denn wir sind nun nur noch mit einem Fahrzeug unterwegs, niemand könnte uns aus dem Schlamm bergen, sollten wir uns festfahren. Aber wir schaffen es, überqueren die Grenze nach Mauretania, wo wir auf der Route de l'Espoir (Straße der Hoffnung), damals nagelneu geteert, 1100 km westwärts zum Atlantik fahren. In der Hauptstadt Nouakchott kann Michael für seinen Familie einen Käufer finden. Mit einem Buschtaxi geht es in die senegalesische Hauptstadt Dakar. Dort buchen wir uns Flüge nach Gran Canaria, wo wir uns ein paar Tage von den Strapazen der sechswöchigen Reise erholen, bevor es mit IBERIA zurück nach Deutschland geht.



Autoverkauf in Nouakchott, Mauretania



Fähre über die Grenze Mauretania - Senegal

So weit, so schlecht. Der Frust, den GS so kurz vor Gao aufgeben, sitzt tief. Aber schon bald packt mich das Sahara-Fieber wieder und ich plane, ein Jahr später einen neuen Anlauf zu starten.



Relaxen in Las Palmas

Wieder müssen die Semesterferien im Frühjahr 1987 für ein „Wüstenpraktikum“ erhalten.

Wieder reicht es nicht für das ideale Wüstenauto, einen Peugeot 504. Der Onkel einer Freundin hat mir einen 11 Jahre alten Renault 12 TL geschenkt. Ein robustes und simples Auto, aber mit Frontantrieb und kleinen 13-Zoll Rädern sowie schwachem Motor auch nicht ideal für die Wüste.

Meine Reisepartnerin heißt Uschi und wir fahren zusammen mit Walter und Bernd. Für mich ist es die zweite Saharareise, für Walter die dritte. Er möchte vor allem ein gutes Geschäft mit dem Verkauf zweier in Westafrika sehr begehrten Autos machen: Einem Peugeot 505 sowie einem 504 Pritschenwagen.



Warten auf die Fähre in Genua



Benzinbunkern in Algerien

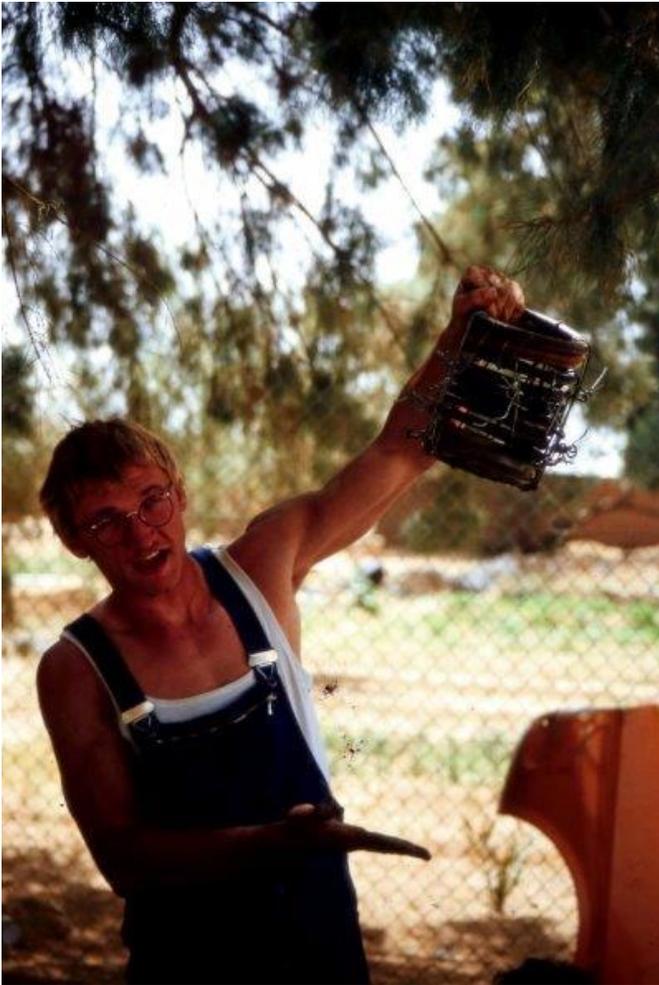
Wie im Jahr zuvor setzen wir von Genua mit der Fähre nach Tunesien über, fahren von Tunis in den Süden über die Oasen Nefta und Tozeur und weiter nach Algerien, über die Oase El Oued („Stadt der 1000 Kuppeln“), Ghardaia und El Golea. Dann biegen wir von der Hoggar-Route ab und fahren parallel zu ihr weiter östlich entlang des Erg Amguid und des „Geisterbergs“ Garret el Djenoun auf einer anderen, einsameren Strecke nach Tamanrasset. Dort muss an den Autos repariert werden, der R 12 braucht ein neues Federbein, aber es gibt nur welche für den R 18 vor Ort, die eigentlich nicht passen und passend gemacht werden müssen. Wir lernen ein neuseeländisches Pärchen auf Hochzeitsreise durch Afrika kennen. Da wir uns schon ein wenig in der Wüste auskennen, fragen sie, ob sie sich uns anschließen können. Da sie einen nagelneuen Land Rover mit Allradantrieb ihr Eigen nennen, stimmen wir sofort zu. Dann fahren wir wieder die gleiche einsame Piste wie im Jahr zuvor gen Südwesten, mit dem einzigen sicheren Landmark dem Brunnen von Tim Missao Richtung malische Grenze.



Rastplatz



Pistenmarkierung



Federbeinwechsel in Tamanrasset

Heute wäre diese Reise undenkbar: Im gesamten Grenzgebiet Algerien-Mali treiben Banden, teils mit islamistischem Hintergrund, ihr Unwesen. Europäer und andere Weißnasen sind beliebte Entführungsoffer. Da man sich für sie viel Lösegeld erhofft. Andere Gruppen führen einen Krieg gegen die Regierung von Mali, welche mit Hilfe französischer Soldaten und auch deutschen Ausbildungstruppen, die bei Gao stationiert sind, versucht, dagegen zu halten.



1987 bestand das größte Risiko darin, sich zu verirren und nicht mehr zur Hauptpiste zurückzufinden. Viele leichtsinnige und schlecht vorbereitete Sahara-Touristen kamen damals dadurch ums Leben. Sie verdursteten, oft nicht weit von der Hauptpiste entfernt.

Auch wir verfahren uns häufig, finden aber immer wieder zurück zur Hauptpiste und haben außerdem hohe Reserven an Benzin und Wasser geladen, was die Autos jedoch auf Grund der Überladung sehr anfällig macht.

Eigentlich beträgt die Distanz zur malischen Grenze „nur“ 700 km, doch da wir uns oft verfahren, werden über 1100 km daraus.

Ab der Grenze ist die Orientierung einfacher, da mehr Verkehr herrscht und die Spuren somit eindeutiger sind. Irgendwann kommen wir zu dem Ort, wo im Vorjahr das Tuareglager war und wo ich meinen GS abgestellt hatte. Ich habe ihn schon längst abgeschrieben.

Auf dieser Strecke gibt es ein paar winzige Dörfer, die nur aus ein paar erratisch in der Gegend herumstehenden festen Steinhäusern einfachster Bauart bestehen. Eines davon heißt Tabankort. Aus Neugier fahre ich in das Dorf bestehend aus 15 Häusern hinein und es verschlägt mir fast den Atem: Mein GS steht dort. In der Mitte der 15 Häuser. Äußerlich unverändert, nur ein Stahlseil hängt an der vorderen Stoßstange. Offensichtlich haben die Tuareg ihn entweder mit ihren Kamelen oder einem Allradfahrzeug hierher geschleppt. Nun bin ich nach über einem Jahr wieder da und habe keinen Schlüssel und kein Papier dabei, das mich als den Besitzer ausweist. Die Tuareg, die gleich herbeilaufen, stört das nicht. Sie glauben mir sofort, dass das Auto mir gehört. Allerdings wissen sie auch, dass ich ja eigentlich nach ein paar Wochen wiederkommen wollte. Meine Erklärungen nehmen sie zur Kenntnis, wollen aber nun für ihre „Bewachungsarbeit“ einen Obulus. Nicht ganz zu Unrecht.

Nach einer dreistündigen Diskussion werden wir uns schließlich einig: Sie bekommen das Autoradio sowie 200 DM zusätzlich, dann kann ich das Auto mitnehmen. In einem der Häuser, dessen Eingang sie zugemauert hatte, lagern noch zwei Kisten mit Ersatzteilen für den GS. Fast nichts ist abhanden gekommen.

Nun erweist es sich als Glücksfall, dass wir die beiden Neuseeländer in unserer Reisegruppe haben: Wir hängen den GS, der natürlich nicht mehr starten kann, mit dem Stahlseil an ihren Land Rover und sie schleppen das Auto mit mir hinterm Steuer wie einen Sandsack 170 km bis nach Gao, der ersten richtigen Stadt am Südrand der Sahara. Mangels Bodenfreiheit setzt der GS bereits bei kleinsten Kieselsteinen auf und ist völlig ungefedert. Es ist die Hölle, nur 3 Meter hinter dem Land Rover in einer permanenten Staubwolke zu sitzen, bei 40°C im nicht vorhandenen Schatten durchgerüttelt zu werden. Im GS hat sich in dem zurückliegenden Jahr eine 10 cm hohe Sand-Staubschicht durch diverse Stürme abgelagert. Die macht das Ganze noch schlimmer. Meine Reisepartner Bernd und Walter wechseln sich ab mit mir, aber keiner hält es länger hinter dem Steuer des abgeschleppten Havaristen aus. Uschi muss meinen R 12 fahren. Nach Stunden erreichen wir Gao. 5 km vor dem Ort lauern korrupte Zöllner auf leichte Beute wie uns und wir müssen sie bestechen, damit sie uns weiterfahren lassen. Dass ich keinerlei Papiere für den GS habe, stört sie nicht im geringsten.



Autowäsche am Niger-Fluss in Gao (Mali)

In Gao versuche ich gleich, beide Autos zu verkaufen. Den GS bekomme ich unerwarteter Weise gleich los: Ein Lehrer fährt das gleiche Modell und war bereits seit langem erfolglos auf der Suche nach Ersatzteilen. Natürlich ist er gerade nicht flüssig, zahlt mir die Hälfte an, weniger als das Auslösegeld, das ich bei den Tuareg in Tabankort bezahlen musste. Auf die zweite Rate warte ich auch 32 Jahre später immer noch...

Dennoch bin ich froh, dass diese Geschichte noch ein Happy End findet, so unwahrscheinlich dieses auch war. Vielleicht hat das meine Verbundenheit zum GS trotz allem Unbill noch verstärkt.



Ende gut – Alles gut !