

Da waren sie nun, die Sanddünen im „Erg Chebbi“, darauf hatte ich all die Jahre gewartet, es war für mich ein großer Triumph.  
Ich war mit dem eigenen Motorrad bis in die Wüste gefahren, ich konnte es kaum glauben. Ein Wahnsinn!

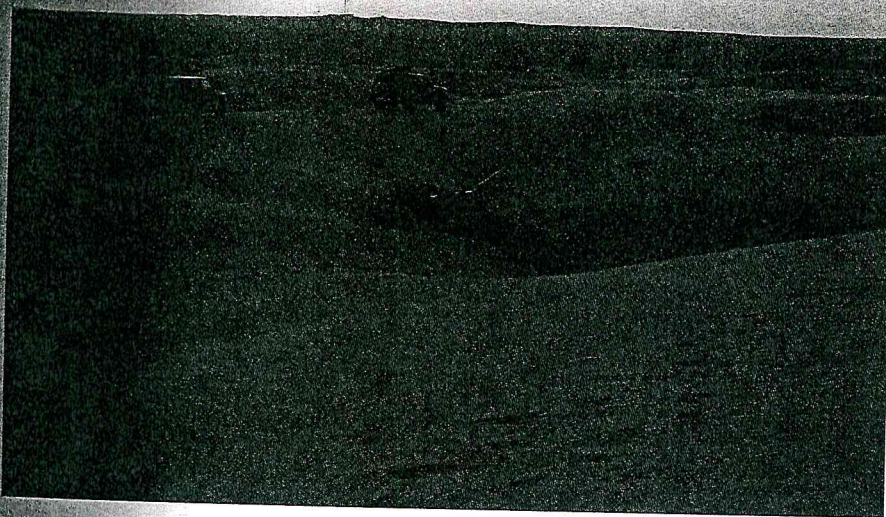
Jetzt gab es noch eine Zugabe, im Sand zu fahren, auch wieder vor Publikum.  
Unsere Motorräder standen vorm Café und das Zelt lag weiter rechts davon, im Tiefsand. Dahin mussten wir jetzt, wie schon geschrieben, vor Publikum.  
Ich ließ Andreas den Vortritt. Gekonnt pflügte er durch den weichen tiefen Sand und stellte lässig die BMW vor dem Zelt ab.  
Nun war ich an der Reihe. Ich fing viel zu zögerlich an und geriet ins Wanken, schaukelte, rutschte von links nach rechts, aber eins wollte ich garantiert nicht, hier vor all den Leuten mit dem Gesicht im Sand landen.  
Es waren nur noch wenige Meter und ich fasste mir ein Herz und gab Gas, nahm es sofort wieder zurück und gab dann sofort wieder Gas. Die so genannte Gasstoßtechnik, hatte ich gelesen, aber es funktionierte, ich kam ohne zu stürzen bis zum Zelt.  
Nass geschwitzt und mit zitternden Knien, aber nicht ohne etwas Stolz stieg ich genauso lässig wie Andreas von der Q ab und tat ganz cool, als ob das alles kein Problem gewesen wäre.  
Klar, jeder der etwas Ahnung hatte, wusste hier handelte es sich um einen blutigen Anfänger. Egal, ich war wieder ein wenig weiter in die Wüste gefahren, egal auch wenn es nur ein paar Meter waren.



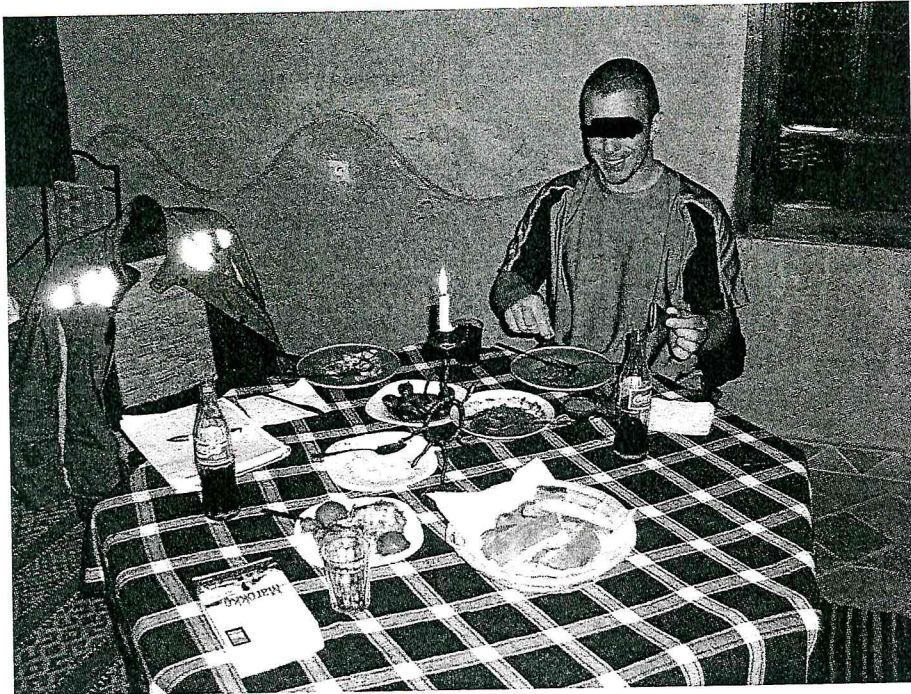
Foto, Beduinnenzelt, unsere Unterkunft für zwei Nächte.



Foto, Andreas konnte nicht warten, es ging für Ihn direkt in den Sand.



Foto, wir sind nicht alleine unterwegs



Foto, Abendessen im Café du Sud

Nach dem Essen, es war dunkel und das Himmelszelt strahlte nur so vor lauter Sternen. Ein Wahnsinnsbild, kein Restlicht von Städten oder Industrieanlagen, kein Lärm, nichts außer absoluter Ruhe und der Sternenhimmel über mir.

Ich legte mich in den Wüstensand, alleine das Wort, einfach klasse, schaute auf die Sterne und genoss den Augenblick, darauf hatte ich nun 27 Jahre gewartet.

Mir gingen tausende Dinge durch den Kopf, die ich in den 27 Jahren erlebt hatte, dieses Erlebnis war eines der Highlights der letzten Jahre.

Ich wurde ganz ruhig, gut dass ich nicht reden brauchte, ich genoss jede Sekunde der Stille hier und diesen fantastischen Ausblick.

Ich kam mir ganz klein vor, bei all diesen Sternen hier über mir, all die Sorgen die ich seit der Reise von zu Hause mitgenommen hatte, kamen mir auf einmal so klein und weit weg vor. So hatte ich mich schon lange nicht mehr gefühlt.

Das letzte mal 2006 auf der Reise durch die Türkei.

Unglaublich wenn man sich mal die Zeit nimmt, die Natur so zu genießen und seinen Gedanken freien lauf lässt, was da mit einem so passiert.

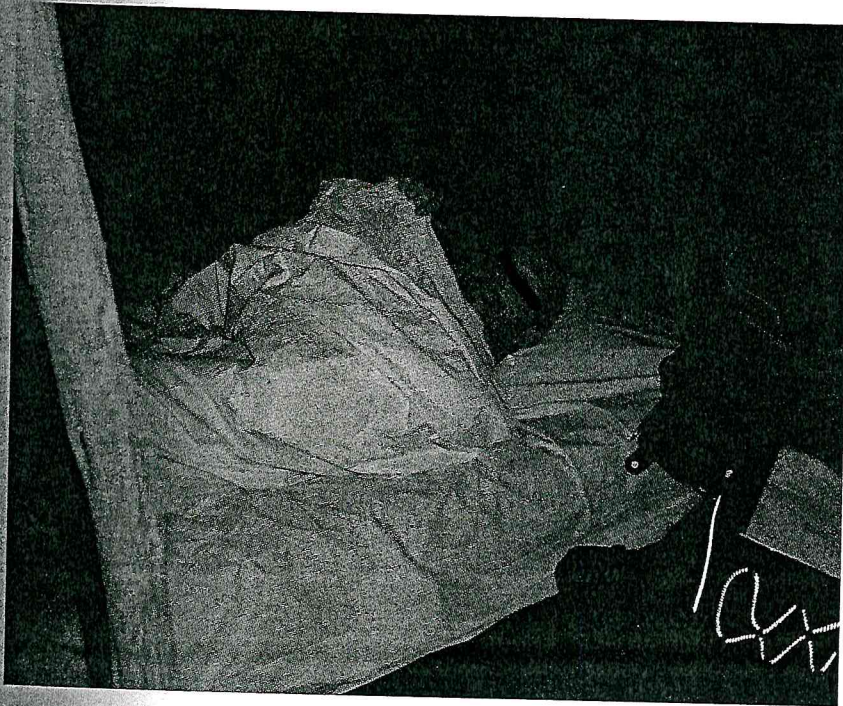
Ich fühlte mich pudelwohl.

Ich weiß nicht, wie lange ich da gelegen hatte, irgendwann wollte ich meiner Lebensgefährtin zu Hause und na klar auch meinen Freunden mitteilen, dass hier ein Traum von mir in Erfüllung gegangen ist.

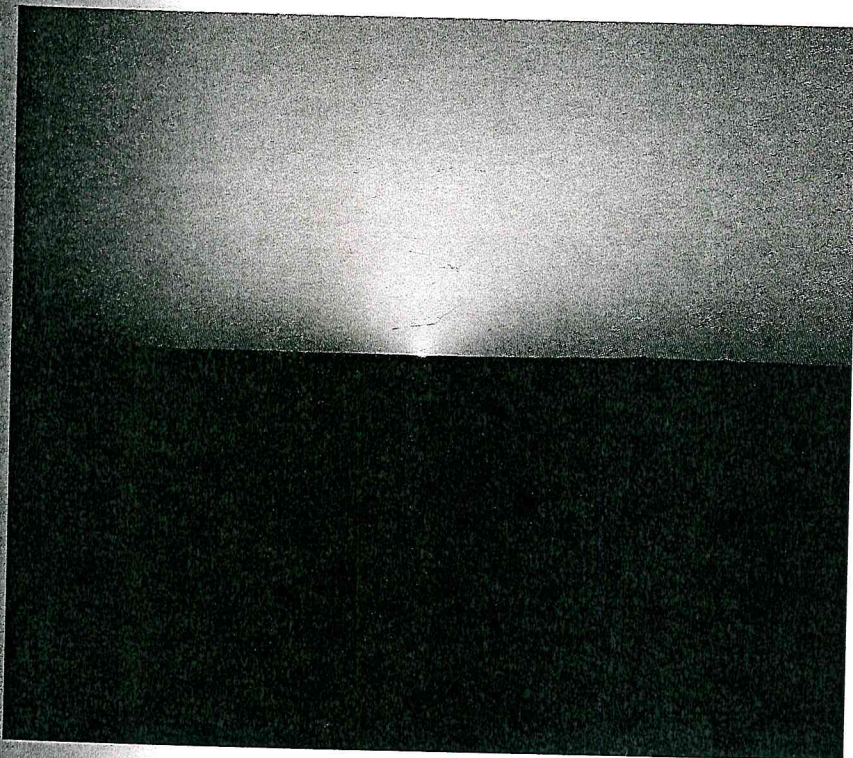
Ich schickte vor lauter Begeisterung eine SMS nach der anderen, ich wollte meine Gefühle für das erlebte unbedingt loswerden.

Im nachhinein glaube ich, anhand der Reaktionen auf die SMSe, dass nicht alle meine Begeisterung teilten, kann aber auch daran gelegen haben das es in Deutschland nach 23.00Uhr war.

Ich hätte gerne auch mit Andreas gesprochen, aber der lag schon im Bett.



Foto, schlafen mal in einem anderen Zelt.



Foto, Sonnenaufgang im Erg Chebbi



Foto, Frühstück



Foto, die ersten richtigen Meter mit meiner HP2 im Wüstensand.  
Ein geiles Gefühl.

Hier jetzt ein paar Zeilen die ich in ein Motorradforum gestellt habe, ich glaube mehr kann man über die ersten Meter im Wüstensand nicht schreiben.

## Gedanken und Eindrücke im Wüstensand

Hallo HP2 Freunde,  
hier nun ein paar Zeilen von meiner ersten Dünenfahrt im Erg Chebbi mit der HP2.

Erste Sand Erfahrungen:

Nervös war ich schon und angespannt, hoffentlich merkte Ad. (Reisepartner mit Sanderfahrung) nichts davon, denn er sollte ja seinen Spaß haben und unbeschwert fahren können.

Was habe ich nicht alles gelesen über das Wüstensand fahren, Sägezahntechnik und was weiß ich nicht alles. Jetzt frage ich mich, ob ich all das Gelesene hier auch umsetzen kann. Werden mir die theoretischen Infos hier noch helfen? Hier geht es gleich zur Praxis und beim Lesen kann man sich nicht wehtun.

Ich lasse erst einmal die HP warm laufen, komisch, das Blubbern der 2 Zyl. Boxer Motor beruhigt mich ein wenig.

Noch nie habe ich eines meiner Motorräder im Stand laufen lassen, aber hier mitten im Sand war sofort Power gefragt, ich glaube, da ist im Stand warm laufen lassen das geringere Übel, als bei kaltem Motor volle Leistung zu fordern.

Ich schaue an mir runter, wie war das noch, vor der Eisdielen sahen die Motorradklamotten die ich an hatte, bestimmt toll aus, aber würden sie auch hier was taugen?

BMW Rallye 1 Jacke, darunter Protektorenhemd, Crosshose mit speziellen Knieprotektoren, Crossstiefel Tech3, GS 2 Handschuh und natürlich einen Endurohelm, jetzt wird es sich zeigen, ob das Zeug nur gut aussieht oder auch schützt.

Komisch was man morgens um 08.00 Uhr schon für Gedanken haben kann!?

Ad. erzählt noch wieder gebetsmühlenartig, rechts ist Gas, also 2 Gang rein, Vollgas und die Füße auf die Rasten und weiter Gas geben, sonst kommst Du nicht weit.

Knie an den Tank, Arsch nach hinten und lass die Füße auf den Rasten, denn wenn du das nicht tust, kannst du dir, wenn du Pech hast fürchterlich wehtun!

Ad. muss es wissen, er ist jetzt das dritte Mal hier. Sonst immer mit dem schweren Boxer, jetzt mit einem leichten 1 Zyl. der BMW XChallenge. Ich denke er wird heute richtig Spaß haben.

Klar gehen einem die ganzen Worte aus dem Forum durch den Kopf: Boxer Motorrad, Anfänger, viel zu schwer, unmöglich das man damit zurecht kommt, soviel Gepäck, das geht gar nicht, das tut nur weh.

Man, wie kann man sich so verrückt machen, nur die Blicke auf die schönen Dünen lassen mich vergessen, dass ich nach Meinung einiger nie in der Lage sein werde, im Sand fahren zu können.

Ad. holt mich aus meinen Gedanken heraus. Er erzählt, wie bei der letzten Tour jemand mit zuviel Gas über den Dünenhang geschossen ist und sich am ersten Tag das Schlüsselbein gebrochen hatte. Da war Schluss mit der Reise und dem Fahrspaß.

Denk daran, kurz vor dem Hang, Gas weg, und wenn es runter geht, kurz vor dem Knick Gashahn aufreißen.

Soweit so gut. Also erst einmal Sägezahntechnik, dann mit dem Vorderrad immer links und rechts wedeln, dann Gas aufdrehen und wenn der Knick kommt vom Gas gehen, sonst bricht man sich das Schlüsselbein und die Reise ist zu Ende bevor sie angefangen hat, oder so ähnlich.

Ich war "durch den Wind", es reichte an Theorie, die mich nur wieder nervöser werden ließ. Ich schaute ja schon mein Motorrad böse an, warum es in den letzten Wochen der Vorbereitung nicht abgenommen hatte.

Bescheuert, jetzt wurde es Zeit, dass es los ging, sonst würde ich vor lauter Theorie gar nicht mehr los fahren.

Außerdem, war doch noch eine winzige Kleinigkeit, erst einmal bis zum Hügelkamm kommen.

Ad. fuhr vor, ich hinterher. Obwohl ich extra Luft gelassen hatte, bin ich doch einfach zu dicht dran, kann gar nicht richtig Gas geben, denn ich wäre sofort Ad. ins Heck geknallt. Also bleibe ich im ersten weichen Sand stehen, um in Ruhe fahren zu können.

Toll, jetzt stehe ich hier gleich im weichen Sand, super, das fängt ja richtig gut an. Hoffentlich komme ich da wieder heraus, genau den Start, den ich nicht gewollt hatte.

Also 2. Gang, Vollgas und Kupplung kommen lassen, Füße auf die Rasten, es schlingert zwar aber es geht. Ich komme in Bewegung, die Geschwindigkeit ist meiner Meinung nach nicht zu hoch. Verdammt da kommt schon die Dünnekante, ich kann gar nicht mehr so schnell vom Gas gehen wie die Kante auftaucht.

Verdammt, ich springe über die Kante, im Kopf gehen mir tausend Gedanken umher, das war's jetzt, gleich gehst du über Kopf und dann ist die Reise vorbei.

Die HP hebt ab, ich mit, jetzt verlassen die Füße wirklich die Fußrasten, dann kommt der Aufschlag, Lenker festhalten, es gibt einen Schlag, die Handgelenke brennen, die Füße laden wie ein Wunder wieder auf denn Fußrasten, die HP taucht tief in Ihre Federelemente, sie wirft mich Gott sei Dank nicht ab.

Geistesgegenwärtig gebe ich Gas, oder war es Glück, Intuition, ich weiß es nicht. Jedenfalls komme ich die nächste Düne auch wieder hoch, ohne zu stürzen, auch taucht in sekundenschnelle die nächste Dünnekante wieder auf, ich schaffe es kurz vor der Kante vom Gas zu gehen, wieder zu schnell, mein Puls rast, ich schwitze wie verrückt, komme mir vor, als müsste ich einen Wettkampf im 10 km-Lauf gewinnen und gleichzeitig Matheaufgaben lösen.

Ich fliege wieder, diesmal nicht so heftig, wieder halte ich mich verkrampft am Lenker fest, auch diesmal geht alles gut, irgendwie muss ich gerade an fliegende Kühe denken, dabei geht alles rasend schnell, wieder Gas geben, die nächste Düne wartet schon.

Diesmal reiße ich den Gashahn voll auf und mache dann sofort wieder zu, das gibt mir ein paar Sekunden Luft zu denken.

Ich gebe noch mal kurz Gas und schon komme ich sanft oben an der Kante an, rolle herunter, gebe unten Gas, ja so geht's.

Die nächste Düne wartet schon, Gas auf, Gas zu, das gleiche Spiel, meine Knie zittern, mein Atem ist rasend, brauche eine Pause, wie lange fahre ich schon, wie viele Dünen waren es? Keine Ahnung, es kommt mir vor, als fahre ich schon seit Stunden umher. Dort zwischen den Dünen ist eine schöne Fläche, ich halte an.

Pause  
Ich st  
obwo  
Brave  
Ich se  
Düne  
Ad. f  
nur S  
So un  
2. Ga  
habe  
dass  
Jetzt  
einen

Ich h  
Es ist  
runte  
Nur (

Foto

Der  
Das  
die  
We

Pause, Luft holen, trinken.

Ich steige ab, trinke, und lächle, ich bin die ersten Sandmeter gefahren, obwohl die HP mehr mit mir gefahren ist, als ich mit ihr.

Braves Mädchen, hast mich nicht abgeworfen.

Ich schaue mir die Spuren im Sand an. Mit ein wenig Stolz sehe ich, dass ich doch einige Dünen geschafft hatte.

Ad. fährt auf mich zu, lächelt, ich mache ein paar Fotos. Er sagt, gut das waren die Dünen, nur Sandpisten sind etwas ganz anderes.

So und nun fahr hier mal wieder raus.

2. Gang, Vollgas, Kupplung kommen lassen, ich versuche die Richtung zu bestimmen, vorher habe ich nur versucht oben zu bleiben und da die HP die Richtung bestimmt hat, war ich froh, dass mit den Dünenkämmen hinbekommen zu habe.

Jetzt heißt es oben bleiben und in Richtung Zelt fahren. Da passiert es, ich komme zu nah an einen Trichter der zwischen den Dünen ist und da liege ich.

Ich habe mir nichts getan, doch bin ich erschrocken, über das was passiert ist.

Es ist ein Unterschied, ob man nur versucht eine Düne nach der anderen hoch und wieder runter zu kommen oder ob man auch selbst bestimmt wo man hinfährt.

Nur Geduld, noch habe ich den ganzen Tag Zeit und für die erste Dünenfahrt war das OK.



Foto, die HP im Sand begraben.

Der Sturz und seine Folgen!!!

Das fahren klappte schon ganz gut, meinte ich zumindest, nach dem ich ein wenig Gefühl für die Sache bekommen hatte.

Wenn ich ehrlich bin, ist die HP mehr mit mir gefahren als ich mit ihr.

So kam es wie es kommen musste, bei dem Versuch eine Düne herunter zu fahren, grub sich das Vorderrad ein und hebelte mich aus dem Sattel.

Dank meiner Protektoren hatte ich mir nicht viel getan, auch die HP2 hatte den Sturz augenscheinlich ohne Schäden überstanden.

Da ich mit einem Rückengürtel ausgestattet war, riskierte ich es, die HP ohne Hilfe auszugraben und aufzustellen. Die Seite des Lenkers, an dem sich der Starterknopf befindet, hatte sich komplett in den Wüstensand gebohrt.

Es ging ganz gut, nur wie wieder hier heraus kommen???

Anlauf nehmen, ging nicht.

Hier musste ich sofort Gas geben und mich schnellst möglich auf die Fußrasten stellen.

Die HP sprang sofort an, eine Sorge weniger, ich konzentrierte mich auf den Schnellstart hier im Sand.

Ich muss zugeben, dass mein Herz raste, wie weit würde ich kommen???

Sehr wahrscheinlich nicht sehr weit, aber der Sand war weich, Zeit hatte ich und außerdem musste ich hier so oder so raus.

Also, zweiter Gang rein, Vollgas, Kupplung gleichzeitig kommen lassen.

Der Boxermotor heulte auf und es gelang mir tatsächlich gleichzeitig mit beiden Beinen auf die Rasten zu kommen, ich kam gut voran, die HP wühlte sich durch den Sand und schoss davon ohne sich einzugraben, die ersten Meter waren geschafft.

Ich brauchte wirklich jeden PS und jeden Millimeter meines Gaszuges.

Ich schaffte es bis auf den Dünenkamm, ich wollte vom Gas gehen, nichts, der Gasgriff blieb auf Vollgas.

Panik, rüber über den Kamm, fliegen, hatten wir schon, mir ging die Düse, jetzt war es schon keine Panik mehr, jetzt war es Furcht um mein kleines bescheidenes Leben.

Wir landeten wieder hart, auch jetzt leisteten die Federelemente super Arbeit, die HP schmiss mich nicht ab.

Gott sei dank kein Sturz, schon rannte die HP die nächste Düne hoch, die Geschwindigkeit wurde durch den tiefen Sand nicht höher, Gott sei dank.

Ich bekam ein paar Sekunden geschenkt zum überlegen.

Und das war auch gut so, der Gasgriff, ging ein wenig zurück, kurz vorm Dünenkamm betätigte ich den Notausschalter.

Der Motor ging aus, ich zitterte am ganzen Körper, schweißgebadet stand ich da und war froh diese Schreckensmomente heil überstanden zu haben.

Ich fluchte vor mich hin, verflucht wie kann so etwas passieren, wie leichtfertig kann man hier mit seinem Genick spielen.

Was war passiert? Der Gasgriff war auch im Sand verschüttet worden und dieser hatte ihn nach dem Aufdrehen verklemmt.

Was tun? Der Gasgriff ließ sich zwar drehen, hörte sich aber dabei an als ob man Schmirgelpapier übereinander reibt.

Ich hatte nicht viel dabei und den Gasgriff hier ausbauen, war das die Lösung????

Ich hatte noch Wasser im Tankrucksack, also saugte ich Wasser in den Mund und spuckte es quasi zwischen Lenker und Gasgriff.

Ich weiß nicht wie oft ich es gemacht habe, aber es zeigte Wirkung nach ca. 15 Minuten ließ der Gasgriff sich wider einwandfrei betätigen.

Einem weiterem Fahrspaß stand also nichts im Wege.

Helm auf, Motor an, alles klar, vorsichtig Gas geben und los, verdammt schon wieder der Gasgriff, er blieb wieder hängen.

Verdammte sch...!!!

Wieder KILLSCHALTER und aus die MAUS.

Wütend stieg ich vom Motorrad, der Gasgriff ließ sich einwandfrei bewegen, daran konnte es nicht liegen.

Also forschte ich nach weiteren Ursachen.

Klar, der rechte Zylinder war auch im Sand vergraben gewesen, konnte es das Drosselklappengehäuse sein???

Der Gaszug war am Drosselklappengehäuse mit Plastik ummantelt, aber anscheinend konnte dort trotzdem Sand hinein kommen.

Also wieder dasselbe Spiel, Wasser aus dem Trinksack saugen und auf das Plastikgehäuse spritzen, dabei den Gaszug immer wieder auf und zu drehen.

Jetzt merkte ich erst, dass es darin auch ganz schön knirschte, o. k. immer weiter machen, wir werden das schon hinbekommen.

Gott sei Dank wäre andernfalls mein Werkzeug nicht so weit weg.

Ich kann nicht sagen, wie oft ich Wasser auf das Gehäuse gespuckt habe, wie oft ich den Gashahn bewegt habe.



Foto. Reparatur mit Wasser und Geduld.

Mir kam es vor wie Stunden und als ich merkte, dass alles wieder gangbar war, hatte ich natürlich nur noch einen Gedanken, einfach fahren!

Ich drückte den Starterknopf und das Ding blieb unten. Die Maschine sprang an und der Anlasser fing durch die viel zu hohe Drehzahl der Schwungscheibe an zu heulen. Scheiße, verdammt, ich drückte wieder den Killswitch.

Die BMW ging aus.

Mein Motorrad tat mir unendlich leid, man so wollte ich das brave Mädchen wirklich nicht behandeln.

Waren den diese Dinger nur für die Eisdielen gebaut worden?

Ich dachte, da wo HP draufstand ist auch HP drin.

(HP - High Performance)

Na ja fluchen half mir jetzt auch nicht und zum Schieben war die Entfernung zum Werkzeug nun doch etwas zu weit.

Was tun????

Was hatte ich bei mir, was mir jetzt helfen konnte?

Ich begann mich zu beruhigen und fing an meine Sachen zu durchsuchen.

Was ich fand war eine Karte meiner Garnatieversicherung, ähnlich wie eine Scheckkarte.

Also wieder Wasser in den Mund und auf den Starterknopf spritzen. Mit der Karte den Starterknopf hoch ziehen und wieder drücken.

Das Spielchen wiederholte ich hier auch X-mal bis der Knopf wieder von alleine oben blieb. Andreas war so höflich gewesen, nur ein paar Fotos zu machen und ansonsten zu schweigen, auch hier wieder ein großes Dankeschön.

Vom Fahren und nicht Fahren hatte ich die Schnauze voll, ich fuhr gemütlich zum Zelt zurück, aber Andreas war nicht da.

Also schaute ich mich in Ruhe nach ihm um.

Ich befuhr erst einmal vorsichtig die Randgebiete des Ergs und traute mich dann immer weiter hinein.

Aber diesmal fuhr ich immer nur ein bis zwei Dünen rein und kehrte dann ein paar Meter weiter wieder zum Außenbereich zurück.

Das hatte den Vorteil, dass ich mir immer wieder Gedanken machen konnte über die Fehler die ich noch machte und ich konnte dabei immer wieder ein wenig Luft schnappen, denn Dünen fahren war für mich (wohl gemerkt, für mich) verdammt anstrengend.

Irgendwann entdeckte ich drei Motorräder, die beiden Franzosen und Andreas unterhielten sich mit Händen und Füßen. Da wollte ich nicht fehlen.



Foto, unsere Franzosen, wir werden Ihnen noch öfter begegnen.

Wir fahren gemeinsam zurück zum Zelt. Andreas hatte das Leuchten in seinen Augen. Das hier war genau sein Ding.  
Ich weiß nicht, was in meinen Augen stand, aber es war nach wie vor ein wenig Angst im Spiel. Auch Andreas erzählte, dass er sich ziemlich fies auf die Schnauze gelegt hatte, er aber nur leicht humpelte und viel Glück dabei gehabt hatte.  
Es muss ziemlich weit oben gewesen sein an einer der höchsten Dünen, zu viel Gas, zu mutig, falscher Winkel, vielleicht alles zusammen, keine Ahnung, ich war nur froh das für Andreas die Reise hier noch nicht zu Ende war.

## Umrundung des Ergs und andere Probleme!!

Wir beschlossen gemeinsam nach Merzouga zu fahren.  
Im Prinzip wollten wir mal schauen, wie weit wir beide kommen, denn diese Route führte komplett um den Erg herum.  
Ich wollte so weit mitfahren wie ich konnte, bzw. was mein Fahrstil und meine Kraft zulassen würden.

Also nichts wie los.  
Vorher noch den Luftdruck abgesenkt und dann noch eine Packtasche dran, mit dem nötigsten Werkzeug, denn die letzten Stunden hatten mir gezeigt wie wichtig diese hier sein könnten.  
Hier machte ich nun aber einen großen Fehler, davon später mehr.