

VAE 2006 - Bericht

Als das Taxi beim Aramex-Warehouse anhält, können wir unsere Kisten schon an der Mauer stehen sehen. Rainer klärt mit den Mitarbeitern ab, dass das unsere Lieferung ist und wir unsere Mopeds auspacken können. Zunächst lassen wir die Kisten mit einem Gabelstapler in den Schatten der anderen Mauer stellen. Während wir Männer dann die Verschlüsse öffnen, lässt sich Petra von einem Aramex-Angestellten mit dem Auto zu einer Tankstelle fahren, um Trinkwasser für uns zu besorgen, denn trotz des frühen Vormittags, brennt die Sonne schon unbarmherzig vom Himmel. Rainer packt seine 1000er GS aus, Jürgen schraubt seine KTM zusammen, Martin ist auf einer Twin unterwegs und Frank auf einer DRZ400. Ich selbst setze meine Transalp zusammen. Vorderrad und Kotflügel einbauen, Verkleidungsträger, Verkleidung und Scheibe ansetzen und festschrauben, dann den Lenker und die Spiegel befestigen. Zuletzt Batterie ankleben und das Gepäck befestigen. Nach ca. zwei Stunden sind wir alle startbereit. Die nun leeren Kisten stehen sauber aufgereiht in der Ecke, die Motoren laufen und wir rollen vom Hof.

Erstes Ziel ist die nächste Tankstelle. Volltanken, Luftdruck prüfen und ... nachschauen, warum mein GPS sich ständig ausschaltet. Auf die Schnelle finde ich keinen Fehler, deshalb setze ich die Batterien ein, um den Bordstromausfall abzufangen. Gemeinsam fahren wir aus Dubai heraus Richtung Hatta. Bevor wir uns trennen, wollen wir nämlich noch gemeinsam Essen gehen. Während der Fahrt schaltet sich mein GPS trotz Bordstrom und Batterien immer noch selbstständig ab, sehr ärgerlich :-(. Nach ca. 30 Kilometern finden wir ein geeignetes Straßenrestaurant. Wir bestellen Hühnchen und Reis und lassen uns Tee servieren. Dabei lerne ich gleich eine Lektion: Wenn man einfach Tee bestellt, dann bekommt man ihn mit viel Zucker und Milch serviert und das schmeckt mir überhaupt nicht. Zukünftig muss ich also genauer definieren, was ich haben möchte. Nach der Stärkung fahren die anderen fünf weiter nach Hatta. Ich selbst lenke die Maschine wieder nach Westen und habe mir Abu Dhabi als Ziel gesetzt. Ab jetzt bin ich alleine unterwegs.

Nur wenige Kilometer später fällt mein Tacho aus. Die Tachowelle ist gebrochen. So ein Mist, letztes Jahr auf der Iran-Tour habe ich schon vergessen das Mitnehmerblech für den Tachuantrieb einzubauen und hatte keine Tachoanzeige. Aber damals hatte ich wenigstens noch zusätzlich einen IMO an der Twin montiert und musste nicht auf Geschwindigkeitsanzeige und Kilometerzähler verzichten. An der Transalp habe ich jetzt keine Redundanz, weil das GPS ja auch ständig ausfällt. Da muss ich mir unterwegs noch was einfallen lassen.

Die Autobahn zwischen Dubai und Abu Dhabi hat vier Fahrspuren pro Richtung und der Verkehr ist nur sehr dünn. LKW sind hier verboten, für die Laster gibt es separate parallel verlaufende Straßen. Tolle Verhältnisse, eigentlich, aber nicht für eine Reiseenduro. Die möchte lieber Pisten fahren. Kurz vor Abu Dhabi disponiere ich um. Die Sonne steht schon tief und ich möchte nicht unbedingt im Dunkeln durch die Stadt bzw. später einen Schlafplatz suchen müssen. Also schwenke ich nach Süden und will mir einen Zeltplatz in der Wüste suchen. Doch das ist gar nicht so einfach wie gedacht. Beiderseits der Straße stehen Zäune, angeblich als Schutz, damit keine Kamele auf die Fahrbahnen laufen. Wenn mal kein Zaun da ist, dann gibt es Ansiedlungen, in deren Nähe ich aus Rücksicht auf die Bewohner auch nicht zelten mag. Schließlich bin ich geschlagene 60 km südlich von Abu Dhabi, bis ich bei einer Farm abfahren kann und im letzten Büchsenlicht einen geeigneten Platz in den Dünen finde. Dass da noch ein halbverwestes Kamel herumliegt, stört mich jetzt auch nicht mehr. Flugs das Zelt aufgebaut, noch schnell die Zähne geputzt. Schon um 19:00 Uhr liege ich in der Falle und bin auch gleich eingeschlafen. Allerdings nur bis ca. 22:00 Uhr. Nun liege ich wach im

Schlafsack und kann nicht mehr einschlafen. Evtl. liegt das an den drei Stunden Zeitverschiebung. Überall um das Zelt herum raschelt es. Da muss ich morgen früh mal nachschauen, ob und welche Spuren da zu finden sind. Hoffentlich keine von dem verwesenen Kamel ;-)

In der Zeit bis der Tau auf dem Zelt getrocknet ist, suche ich den GPS-Fehler. Ich tausche die Kabel aus, versuche es mit und ohne Batterien, aber im Stand funktioniert alles. Ich packe zusammen und fahre aus den Dünen heraus. Das heißt, ich versuche es und grabe mich erstmal tüchtig ein. Also die Handschuhe wieder ausziehen, den Sand unter der Maschine wegschaufeln und die Räder freilegen. Zumindest komme ich nun ca. 30 Meter weiter, dann sitze ich wieder fest. Inzwischen ist ein Omani in blütenweißer Tracht aufgetaucht, wahrscheinlich durch die Motorgeräusche angelockt. Nach der üblichen Begrüßung, schiebt er mich aus dem Loch, während ich tüchtig Gas gebe und ihn dabei gut einsande. Nachdem ich mich bedankt habe, schaut er auf seine nun nicht mehr ganz so weiße Kleidung hinunter. Das ist mir jetzt peinlich, aber er lacht zum Abschied und wünscht mir alles Gute.

Kaum bin ich wieder auf der Straße, geht das GPS wieder aus. Ich entferne die Bordstromversorgung und fahre im Batteriebetrieb weiter. Das hält aber nur knappe 20 Kilometer, dann ist das Gerät wieder aus. Ich schließe mein zweites Versorgungskabel an und nehme die Batterien heraus. Schon beim Anfahren schaltet sich das Gerät wieder ab. Der Fehler muss also im GPS selbst liegen :-(. Natürlich kann man den Oman auch ohne GPS bereisen, aber so ein Zauberkasten erleichtert vieles und ich möchte auch die gefahrene Strecke mitracken. Außerdem wären eine Geschwindigkeitsanzeige und ein Kilometerzähler ganz nett, weil doch meine Tachowelle gebrochen ist. Na ja, fahren wir erstmal nach Abu Dhabi rein ...

Im leichten Morgenverkehr rolle ich in die Stadt hinein. Trotz Geschwindigkeitsbegrenzung und vielen stationären Blitzkisten rauschen hier die meisten Autos recht flott durch die Straßen. Da ich mich orientieren muss und auch etwas vom Ort sehen möchte, bin ich wohl das langsamste Fahrzeug im Großstadtschungel. Dafür entdecke ich eine Shopping Mall auf der anderen Straßenseite. Da kann ich sicher ein paar Sachen zum Frühstück einkaufen und mir die "Welt der Schönen, der Reichen und der ganz schön Reichen" (frei nach SWR3) mal aus der Nähe betrachten. Nach ca. zwei Kilometern kommt auch endlich ein Kreisel, über den ich die Richtung wechseln kann und diese zur Mall zurück. Nach der Nacht im Zelt und in den Motorradklamotten, passe ich wohl irgendwie nicht so richtig hier hin, alle starren mich an. Egal, rein in den Laden. Im Parterre gibt es alles Mögliche an Lebensmittel. Von der Tütensuppe bis zum Frischobst, von Käse bis Fleisch. Die Regale und Kühltruhen stehen so weit auseinander, dass man durchaus mit dem Auto durchfahren könnte. Ums Essen kümmere ich mich später, mal sehen, was es in den oberen Stockwerken alles gibt. OK, die Kleider- und Schmuckabteilungen usw. übergehe ich, dafür zieht mich die Unterhaltungselektronik magisch an. Zwischen all den Handys, MP3-Playern und Fotoapparaten steht doch tatsächlich eine Vitrine mit GPS-Geräten. Und ich traue auch meinen Augen kaum, als da auch noch ein Garmin 276C herumsteht. Ich krame meine Umrechnungstabelle aus dem Portemonnaie und rechne hin und her. Gut 160 Euro billiger als in Deutschland. Es würde auch in den Lenkerhalter meines 176er GPS passen. Damit wären meine Probleme mit Navigation und Geschwindigkeitsanzeige gelöst und ein Schnäppchen wäre es auch noch. Nicht zuletzt war ich eh schon länger hinter diesem Gerät her. Nochmals rechnen, ob der Preis auch wirklich stimmt. Nochmals überlegen, ob ich das Gerät auch wirklich anbringen und anschließen kann. Der Speicherchip mit den Landkarten aus dem defekten 176er GPS würde auch passen. Die Zeichen stehen gut. Ich lasse mir das Gerät zeigen. Es hat sogar die europäische Basemap. Außerdem habe ich zuhause noch die Freischaltung eines Zweitgerätes für die City-

Navigator-Feindaten von meinem Streetpilot III. Die Zeichen stehen noch besser. Also gut, Kreditkarte raus und her mit dem Teil.

In der unteren Etage besorge ich mir noch frisches Obst zum Frühstück, bevor ich auf dem Parkplatz das Werkzeug auspacke. Dem neuen GPS-Gerät liegt ein Anschlusskabel bei, an das ich einen Zigarettenanzünderstecker befestige, den ich als Ersatzteil dabei habe, falls ich unterwegs mal irgendetwas an die Fahrzeugbatterie anschließen muss. Mit Lüsterklemmen kann ich auch mein selbstgebautes serielles Kabel für den Datenaustausch mit meinem Palm anschließen. Nun noch das Kabel für das 176er GPS aus dem Halter ausgebaut, da es einen anderen Anschlussstecker besitzt, den Chip aus dem 176er eingesetzt und das neue GPS im Halter befestigt, passt. Jetzt das Kabel in die Bordnetzsteckdose gesteckt und das Gerät einschalten, passt. Dann brauche ich noch gute 10 Minuten, um mich mit dem Gerät vertraut zu machen und die Einstellungen auf meine Bedürfnisse anzupassen. Zwischendurch unterhalte ich mich noch mit einem Inder, der sehr an meiner Reiseroute interessiert ist und mir alles Gute für die Tour wünscht. Nach getaner Arbeit gibt es zwei Bananen zum Frühstück, den Tee hole ich später nach.

Anmerkung: Nach meiner Heimkehr bekomme ich mein defektes GPS176 vom Garmin Service Center Europe in England kostenlos gegen ein Neugerät umgetauscht, obwohl die Garantie schon abgelaufen ist.

Ich fahre durch die Stadt Richtung Meer. Vorbei an den Glaspalästen des Geschäftszentrums, um mich herum lauter Luxusschlitten. Nichts erinnert daran, dass die heutige Hauptstadt der VAE vor wenigen Jahrzehnten nur aus einigen Fischerhütten bestand. Statt Sand gibt es überall künstlich bewässerte Grünanlagen. Gastarbeiter aus Indien und Pakistan in orangefarbenen Anzügen sorgen ständig für saubere Straßen. Und das nicht nur in der Stadt, die Reinigungstrupps waren auch an den Autobahnen zu sehen. Luxus wohin das Auge auch schaut. Finanziert mit Öl, dem Stoff der die Weltwirtschaft am Laufen hält oder, bei Preiserhöhungen, auch zum Stocken bringen kann. Über die Corniche, der prächtigen Uferpromenade, gelange ich zu einem schmalen Damm, der zum Break-Water-Island hinüberführt. Von hier aus hat man einen guten Blick auf die Skyline von Abu Dhabi. Auch hier stehen Shopping Malls, es gibt einen Yachthafen und einige Restaurants. Zahlreiche Baustellen zeugen vom wirtschaftlichen Schwung, der hier stetig nach oben zu führen scheint, im Gegensatz zum heimatlichen Deutschland. Doch so schön es auch ist einmal den ganzen schier unerreichbaren Luxus zu sehen, es zieht mich eher in die Einsamkeit der Wüste. Mir ist das Millionen-Sterne-Hotel unter freiem Himmel lieber als die 5-Sterne-Paläste die ich mir eh nicht leisten kann. Obwohl ich noch lange nicht alle Sehenswürdigkeiten gesehen habe verlasse ich die Stadt. Vorher jedoch versuche ich noch die alten Dhau-Werften zu finden, die eigentlich auf dem Weg liegen müssten. Doch jeder Versuch an die im Stadtplan gekennzeichnete Stelle zu kommen, endet in einer Baustelle. Etwas frustriert düse ich weiter und erschrecke plötzlich, als eine rote Kontrollleuchte im Cockpit brennt. "Kein Öldruck", schießt es mir durch den Kopf, "was jetzt?" Doch die Beruhigung folgt auf dem Fuße, als ich erkenne, dass das nur die Tank-Kontrollleuchte ist, die Öldruckleuchte sitzt etwas tiefer. Beruhigt steuere ich die nächste Tankstelle an.

Einige Stunden später fahre ich auf die Liwa Oasen zu. Die über 100 Kilometer lange Strecke von der Küste in den Süden ist beiderseits von mehreren Reihen Bäumen und Büschen gesäumt, die allesamt künstlich bewässert werden. Der gesamte Weg ist zur Wüste hin mit Zäunen abgeschottet, überall hängen Schilder, dass die Ölförderanlagen nicht fotografiert werden dürfen. Ortschaften wie Habshan oder Madinat Za'id bestehen hauptsächlich aus Barackensiedlungen für Ölarbeiter und strahlen ebensolchen Charme aus. Da geht es in den

Oasendörfern schon etwas beschaulicher zu, da sie historisch gewachsen sind und die Landwirtschaft hier vorherrscht. Wie Perlen an einer Kette ziehen sich die einzelnen Oasen in einem leichten Bogen von West nach Ost. Die Autobahn von der Küste mündet irgendwo in der Mitte der Oasengruppe. Nach dem Motto, zuerst das Pferd und dann der Reiter, tanke ich die Maschine und kontrolliere den Ölstand, bevor ich mir einen Tee gönne und meinen Camelbak auffülle. Nach dem Ergänzen der Flüssigkeitshaushalte rolle ich zunächst nach Westen. Immer wieder fällt mir ein Schild auf, das auf eine Sanddüne hinweist, die Moreeb Dune heißt. Außerdem überholen mich ab und zu Autos, die auf einem Anhänger Quads dabei haben und dieser Beschilderung folgen. Da könnte es eventuell etwas Interessantes zu sehen geben, denke ich mir und folge der nun weiter nach Süden führenden Beschilderung. Laut meiner Karte dürfte es hier keine Teerstraße mehr geben, tatsächlich aber schlängelt sich das schwarz glänzende Band immer weiter durch die an Höhe zunehmenden Dünen.

Die Straße endet an einer Militärstation. Nicht weit von hier ist die Grenze zu Saudi Arabien und eine Weiterfahrt unmöglich. Linkerhand steht eine riesige Düne. Davor einige Gebäude und Flutlichtmasten. Unüberhörbar düsen Quads den steilen Sandberg hinauf und wieder herunter. Als ich näher heran fahre, bleibe ich schon in der Anlaufzone stecken, weil der Sand hier sehr weich ist. Eine Weile schaue ich mir das Schauspiel an, dann wird es Zeit, nach einem Schlafplatz zu suchen. Ich fahre einige Kilometer zurück und finde ein Dünental, in das ich hineinfahren will. Doch ich komme nicht weit. Schon nach zwanzig Metern stecke ich bis zu den Achsen im Sand fest. Ich fange an zu graben, um die Maschine freizulegen. Ein Geländewagen kommt angefahren, bleibt aber auf der Straße stehen. Durch die getönten Scheiben hindurch beobachten die Insassen was ich da wohl treibe. Keiner steigt aus, um Hilfe anzubieten und ich bin zu stolz, um nach Hilfe zu fragen. Außerdem will ich es sowieso alleine schaffen. Nach dem das Motorrad unten herum wieder frei ist, kann ich dem weichen Sand entrinnen und fahre gleich wieder auf die Straße zurück. So, den neugierigen Nichthelfern hab ich's jetzt gezeigt ;-)

Ein Stück weiter finde ich eine Piste, die nach Osten führt. Auf ihr fahre ich zwischen den Dünen, um aus dem Sichtfeld der Straße zu kommen. An einem geeigneten Platz möchte ich von der Piste weg und zwischen die Dünen fahren, um das Zelt aufzubauen. Doch ich komme nicht weit. Plötzlich wird der Sand wieder weich und ehe ich mich versehe, liege ich auf der Nase. Mit viel Kraftaufwand hebe ich die Maschine wieder auf, kann aber im Sand nicht bergauf anfahren. Also lege ich die Transalp wieder auf die Seite und ziehe das Teil am Vorderrad in die entgegengesetzte Richtung. Dann stelle ich sie wieder mühsam auf. Nun kann ich bergab anfahren und suche mir am Fuß der Dünen einen Lagerplatz. Kaum ist es dunkel, kommen Motorengeräusche näher. Die halbe Nacht fahren hier die Quads herum und sogar direkt an meinem Zelt vorbei. Es muss wohl Spaß machen, im Dunkeln durch den Sand zu geigen. Ich schalte das GPS ein und stelle fest, dass mein Lager unweit der Moreeb-Düne steht, quasi auf der Rückseite des Spaßberges. Da brauche ich mich nicht über den Verkehr zu wundern.

Etwas gerädert von der kurzen Nacht fahre ich zur Straße zurück. In der nächsten Oase suche ich mir ein Café. Dort trinke ich heißen Tee und kaufe Bananen und Wasser ein. Frisch gestärkt folge ich der Oasenroute nach Osten, bis es nicht mehr weiter geht. Eigentlich wollte ich ab hier auf einer Piste weiter nach Osten, bis zur omanischen Grenze und dann an der Grenze entlang nach Norden fahren, doch der östliche Weg ist gesperrt. Also muss ich wohl oder übel auf der Überlandstraße nach Norden fahren. Wie auch schon die Straße auf dem Hinweg zu den Oasen, ist auch diese Strecke beiderseits von mehreren Reihen künstlich bewässerter Bäume und Büsche flankiert. Dahinter wieder die Zäune, die ein Abweichen von der Strecke verhindern. Die Pistenabzweigungen sind mit geschlossenen Toren und

Verbotsschildern versperrt. Ob ich will oder nicht, ich muss auf der "Autobahn" bis fast an die Küste zurück fahren. Kurz bevor ich die Küstenautobahn wieder erreiche, treffe ich auf einen Schwertransport. Zwei riesige LKW haben Baracken auf ihrem Tieflader stehen, aber quer, nicht in Längsrichtung. Ich halte an und frage, ob ich fotografieren darf. "Aber natürlich", antworten die pakistanischen Fahrer und überhäufen mich gleich mit Fragen zum Reisen mit dem Motorrad.

Nun bin ich wieder auf der Autobahn nach Abu Dhabi, biege diesmal allerdings Richtung Al Mafraq ab. Weil es auf der Karte kürzer erscheint und es evtl. nicht ganz so langweilig ist, fahre ich parallel zur Autobahn auf der LKW-Straße weiter. Wie ich später sehe, ist das eigentlich nicht erlaubt, zumindest nicht für PKW. Aber da ich keinen PKW habe ... Irgendwann wird es aber trotzdem langweilig. Die Landschaften sind immer gleich und immer flach und ein richtiges Stück bekomme ich auch nicht. Also wieder rauf auf die richtige Bahn und ein paar Kilometer abgerissen. Unterwegs fahre ich noch mal runter, um mir ein Café zu suchen. Irgendwie habe ich Lust auf einen Tee und vielleicht etwas zu essen. Ich finde ein kleines Lokal und komme dort mit einem pakistanischen Arbeiter ins Gespräch, der mir allerlei aus seinem Leben erzählt. Zuletzt kommt er mir zuvor und übernimmt auch noch meine Rechnung, obwohl ich ihn eigentlich einladen wollte. Nach einem herzlichen Abschied rolle ich dann auf Al Ain zu.

Die Grenzstadt ist nicht gerade klein und der ungewohnte Verkehr erfordert meine ganze Aufmerksamkeit. Da ich auf Anhieb kein Hotel finde, irre ich eine Weile herum, bis mir einfällt, dass im GPS einige POIs (Points of Interests) gespeichert sind. Einige Knopfdrucke später lasse ich mich elektronisch und problemlos bis zu einem Hotel führen. Endlich mal wieder Duschen und Rasieren und auch die Wäsche wird durchgewaschen. Nach der notwendigen Reinigung von Mensch und Material, fahre ich mit einem Taxi in die Stadt. Da ich vorher überall Schilder gesehen habe, die mit der Aufschrift "City Center" in die Stadtmitte wiesen, nenne ich dieses Ziel auch dem afghanischen Taxifahrer. Dieser jedoch fährt mich zu einem Shopping Center, das auch City Center heißt, aber außerhalb der Innenstadt liegt. Einige Diskussionen und Fragerei bei Taxikollegen später, komme ich wenigstens in die Nähe der Innenstadt, den Rest laufe ich. Wer jemals in Nordafrika war und die dortigen Basare kennt, wird hier sehr enttäuscht sein. Die Märkte haben kein orientalisches Flair, es fehlen einfach die Gerüche und Geräusche eines Souks, die Erinnerungen an Erzählungen aus 1001 Nacht. So stapfe ich durch den Straßenverkehr und suche ein Internetcafé, um die Heimat zu kontaktieren und ein nettes Restaurant, in dem man möglichst vegetarisch essen kann. Zu meinem Glück finde ich beides in einem Haus vereint. Im oberen Stockwerk stehen die Rechner, im Parterre gibt es unter anderem auch fleischloses Futter. Komischerweise tragen die asiatischen Bedienungen hier Miniröcke, recht ungewöhnlich in diesem Land, aber nett anzusehen, auch wenn man kein Fleisch mag ;-). Der Rückweg zum Hotel ist auch etwas chaotisch. Kein Taxifahrer will das Haus kennen. Nach einer Weile langt es mir und ich sage einem der Chauffeure, er solle einfach losfahren. Dann packe ich mein GPS aus und lasse uns einfach zum Hotel zurückführen. Das erstaunte Gesicht des Fahrers kann sich sicher jeder vorstellen.

Eigentlich wollte ich noch einen Tag hier in Al Ain bleiben, aber das Wetter ist ziemlich trüb. Bei diesen Lichtverhältnissen habe ich ehrlich gesagt keine rechte Lust für Besichtigungen, da fahre ich lieber weiter. Innerhalb einer viertel Stunde bin ich Abfahrtsbereit und steuere auf die omanische Grenze zu. Schon von weitem sieht man einen großen Unterschied zu den Emiraten, es gibt Berge! Und wo es Berge gibt, gibt es sicher auch Kurven. Endlich keine Autobahn mehr sondern artgerechte Sträßchen für meine Alp. Doch noch bin ich in den flachen Emiraten. Am Straßenrand weisen Schilder auf das ein oder andere Büro hin, in dem

man die für den Oman notwendige Versicherung abschließen kann. Da fällt mir siedendheiß ein, dass ich gar keine Versicherung für die Emirate abgeschlossen habe. Irgendwie ist bei der Abholung der Maschine alles so problemlos glatt abgelaufen, dass ich die Versicherung völlig verdrängt hatte. Jetzt ist es auch egal, ich will eh in den Oman weiter. Drei Monate Versicherung (die nächste kleinere Einheit sind 10 Tage und das ist zuwenig) kosten umgerechnet 41 Euro. Weitere 4,50 Euro muss ich an der Grenze für die Ausreise aus den Emiraten berappen. Oman ich komme ...
