

## Christians 3. Marokkoreise 2014

Mittwoch, 18. Februar 2015

Weihnachtsurlaub Marokko 2014 - Berge und Sand von Christian Dupraz Vorbereitung und Anreise Marokko als Reiseziel stand bei Dina schon immer hoch im Kurs. Die Flüge wurden schon recht früh, Ende April gekauft, nachdem wir feststellen mussten, dass nur noch easyjet fliegt. Ryanair spielte auf beleidigt, nachdem Marokko eine Tourismusgebühr eingeführt hatte strichen sie alle Flüge. Als wir dann aber flogen, waren sie doch wieder vor Ort aktiv, die Kohle wollten sie sich doch nicht entgehen lassen. Nachdem wir das Jahr noch einige andere Sachen erledigen mussten, u.a. den Sommerurlaub im Pamir, hatte es sich mit der Vorbereitung erst einmal mit den Flügen nach Marrakesch und von ebendort zurück erledigt. Im November ging es dann langsam an die Planung, da statistisch gesehen der Norden eher feucht um die Jahreszeit würde, war für uns schnell klar, dass es in den Süden gehen sollte, so dass nur die Atlasquerungen wegen Schneefällen kritisch sein konnten. Eine grobe Runde war schnell entworfen und dank der guten GPS-Karten (Olaf und OSM) musste nicht mehr viel recherchiert werden, zumal ja das Wetter immer noch alles durcheinander werfen konnte. Mit Sorge wurden die Unwetter Ende November verfolgt, die zahlreiche Todesopfer im Süden forderten und viele Strecken unpassierbar machten. Zwei Fahrradkartons waren beim Fahrradhändler im Nachbarort schnell besorgt. Nur das Aufgabegepäck bereitete noch Kopfzerbrechen. Nachdem Christian ob der teuren Fahrradtransporte (90 €; je Rad) easyjet nicht noch weiter Geld in den Rachen schmeissen wollte, lief es auf reine Handgepäckmitnahme hinaus. Am Rad wurde als Polster nur die Isomatte belassen und das Radwerkzeug, sowie Schlösser und Expander. Die Abwicklung in Genf lief gut ab, bis auf dass es viel Wartezeit gab, da easyjet seine Abfertigung gut auslastet. In Marakesch mussten wir, nach längerer Wartezeit am Einreiseschalter, nur dem Gepäckpersonal Bescheid geben, dass wir auf unsere Räder warteten und sie wurden uns gleich über das Band gereicht. Mit dem 19er Bus war es im Anschluss kein Problem mitsamt den Kartons in die Medina zu fahren, wo wir rasch ein Hotel bekamen, das uns auch die Kartons aufbewahren würde. Ein kurzer Spaziergang in der Altstadt sättigte noch unsere Mägen, die Geschäfte waren anscheinend eh schon am Schliessen, so dass wir wenig belästigt wurden. Nur am Jemaa al Fna, dem Hauptplatz wird man alle 10 m angesprochen, ob man nicht essen will (es hat dort unzählige Stände mit dem gleichen Angebot). Tizi-n Tichka und Telouet nach Ouarzazate Am nächsten Morgen wurden die Räder aus den Kartons geborgen und zusammengesetzt. Der schnellste Weg aus der Altstadt in Richtung Tichka führte direkt durch die Altstadtgassen, dank OSM-Karte fanden wir schnell heraus und waren etwas überrascht, wie unvermittelt die Stadt aufhört. So waren wir noch gar nicht richtig mit Einkäufen versorgt und mussten erst über eine Stunde radeln, bis zum ersten kleinen Laden. Vorbei ging es an Neubauprojekten für Golf-Villages, die hier gerade sehr in Mode sind. Der Verkehr war überschaubar und die Temperaturen angenehm. Mittag wurde an einer Tankstelle neben Ait-Ouir gemacht, Hähnchenschenkel waren neben Omelette das einzige Mahl auf der mündlichen Speisekarte und mundeten ganz gut. Nun ging es endlich in die Berge, am ersten grösseren Anstieg lieferte sich Christian noch ein Wettrennen mit einem alten Marokkaner, das er nur knapp gewinnen konnte, allerdings war ein Elektromotor mit im Spiel. Die darauffolgende Abfahrt konnte man schon gut sausen lassen. Da die Sonne aber schon hinter den Bergen verschwand, wurde es gleich merklich kühler. Taddert konnten wir nicht mehr bei Helligkeit erreichen, doch fanden wir davor im engen Flusstal doch noch ein verstecktes Plätzchen in einem kleinen Seitentälchen unter ein paar Agarnbäumen. Nach feuchter Nacht ging es schon früh weiter, in Taddert waren die meisten Läden zu, zum Glück kam noch der Ort Taddert 2, mit grösseren Läden. Dort fanden sich natürlich die Lieblingsfrüchte des Urlaubs, Mandarinen. Bald hinter dem Ort beginnt die echte Steigung auf den Tichka, die angenehm geführt ist. Nachdem am Vortag wenig Verkehr unterwegs war (Freitag), war heute mehr los, aber meist kamen die LKW in Kolonnen und konnten abgewartet werden. Weiter oben hatte es ein grösseres Bauarbeitercamp, die Strasse sollte wohl verbreitert werden. Am Pass selbst blieben wir nur kurz, da sowieso nur Übernachtungen feil geboten wurden, Mittag machten wir dann am Telouet-Abzweig. Die Strecke wurde von vielen Radfahrern gepriesen, so dass wir sie als verkehrsarme Variante gerne befuhren. Vor allem die ersten km gefielen uns mit den Bäumen und dem halbwegs grünen Hochtal sehr gut. In Telouet gab es erst einmal eine Tajine, obwohl Christian schon zwei Mal in Marokko war, hatte er diese Spezialität immer verpasst. Da wohl totale Low-Saison war, mussten wir erst einmal eine Stunde warten, bis die Tajine fertig war. Die Suche nach einer 100 Dh Inwi-Karte war leider erfolglos, wie bisher auch schon. Am Flughafen hatte man uns eine Sim-Karte verpasst, die man mit einem geeigneten Angebot für 100 Dh gut hätte nutzen können, doch so grosse Aufladekarten finden sich auf dem Land nicht. Weiter ging es auf der Hochfläche, für ein kurzes Stück war die Strasse nicht asphaltiert, aber eine gute Lehmplatte, dort trafen wir auf ein Radlerpärchen aus Schottland/Dänemark, doch waren diese gemütlicher unterwegs. Bald darauf fing wieder gute Teerstrasse an. Wir wussten nicht, dass die Strecke erst vor wenigen Jahren durchgehend geteert wurde und vorher wohl für ihren groben Belag berühmt-berüchtigt war. So rollte es sich prima bergab (natürlich mit einigen Gegensteigungen) nach Ait-Benhaddou, wo wir problemlos einen Campingplatz am Ortseingang fanden. Zwischendrin trafen wir noch ein deutsches Radlerpärchen, das ausgerechnet mit den Starkniederschlägen den Urlaub begonnen hatte und daher auf den Mittleren Atlas ausgewichen war. Anscheinend eine kühle Angelegenheit, weshalb sie lieber Unterkünfte als Zelt nahmen. Auch wenn wir hier ein paar Radler trafen, war es sonst relativ ruhig, hie und da ein Touristenmietwagen oder Caravan und auch mal eine geführte Gruppe, doch hatte bei weitem nicht jedes Hotel einen Gast abbekommen und auch in den Restaurants war es gähnend leer. Am nächsten Tag ging es wieder früh morgens los, wir versuchten immer vor 7:30 wegzukommen, manchmal klappte es schon kurz nach 7. Die Tage waren einfach verdammt kurz, Sonnenaufgang gegen 7:20 und Untergang um 17:25 oder so. Nach Ouarzazate ging es ein Stück bergab, ehe es noch einmal über Hügel in Richtung Stadt ging. Da das Stück nach Boulmane keinen interessanten Eindruck auf der Karte machte, steuerten wir gleich den Busbahnhof an, wo wir unkompliziert im bald abfahrenden Bus einen Platz für uns und die Räder bekamen. Es gibt also noch uralte Klapperkisten in Marokko, die CTM-Busse sehen hingegen immer sehr ordentlich aus, wurden von uns jedoch nicht benutzt. Bevor der Bus losfahren konnte, mussten erst einmal alle Verkäufer, Bettler und Koranverkäufer durch, was die Abfahrt um 15 Minuten verzögerte. Nicht jedem Fahrgast bekam die Busfahrt, so dass auch noch etwas Sauce auf dem Boden daherkam, Taschen hoch! In Boulmane war dann Zeit für

ein einfaches Mittagessen und sogar eine 100 Dh-Karte fand sich. Hier ist schon mehr los und man wird für Touren in die Dades-Schlucht angesprochen. Das hatte den Nebeneffekt, dass wir uns nach der Passierbarkeit der Strassen weiter hinten erkundigen konnten, diese schien kein Problem zu sein, so dass wir eine Runde in Verbindung mit der Todra-Schlucht anvisieren konnten. Auffahrt zum Tizi-n-Tichka hinter Telouet, einziger kurzer Abschnitt ohne Teer Dades/Todra und Djebel Sarholm vorderen Dades-Tal ist wieder viel los, lauter Herbergen und Dörfer. Ein Mann, der zu Fuss nach Boulmane unterwegs war, kam mit uns ins Gespräch, aber letztlich wollte er doch nur, dass wir bei seiner Herberge übernachten. Als wir daran vorbeifuhren, versuchte uns sein Kollege noch unbedingt zum Anhalten zu bewegen, doch war der Sonnenuntergang noch etwas weg. Das Tal ist vorne bereits, Dank einiger Felsformationen und Schluchtabschnitten, spektakulär und der Nachmittag verging wie im Fluge. Kurz vor den berühmten Kehren suchten wir ein Örtchen, bei einem Souvenirstand werden wir fündig, eine schmale Treppe führt eine Felswand hinauf, wo das WC ist, interessanter Ort. Die Kehren fahren sich locker, ein Schild aus den 30er-Jahren macht auf die Verdienste der Erbauer aufmerksam, die Franzosen hatten es schon drauf damals. Die eigentliche Schlucht ist dann gar nicht so spektakulär, es ist einfach der Ort, an dem die Felswände am nächsten zusammenkommen und die Strasse direkt neben dem Bach unten geführt ist, bei Hochwasser muss dieses auch auf die Strasse ausweichen, weshalb diese massiv betoniert ist. Eigentlich denken wir, dass es einsamer wird, da die Touristenattraktion vorbei sei, doch überholen uns noch ein paar Mietwagen. Nach 1-2 Stunden kommen diese jedoch zurück, die Teerstrasse scheint nicht durchzugehen. Als es auf den Abend zugeht, hoffen wir bald auf eine Herberge zu stossen, doch scheinen diese sich vor allem weiter vorne im Tal zu konzentrieren. Zu allem Überfluss kommt in der Dämmerung noch einmal ein Dorf und eine lange Steigung. Da bieten sich kaum geeignete Plätze an. Als es bereits dunkel ist, finden wir doch noch eine Sackgasse aus der Bauzeit der Asphaltstrasse, welche zu einer halbwegs geschützten Mulde führt, zwar nah an der Strasse, aber nicht einsichtig. Verkehr ist hier nun sowieso nicht mehr viel unterwegs. Ein bisschen suchen müssen wir noch für etwas Brennbares für unseren Hobo-Kocher, doch letztlich braucht der immer viel weniger als man denkt. Nach dem Essen wird das Abo aktiviert und nachdem da ein paar Freiminuten dabei sind, können wir noch unverhofft daheim anrufen. Vom Zeltplatz aus sieht man schon deutlich mehr Schnee auf den Bergen, deren Nordhänge wir vor allem sehen. Wir sind uns daher nicht sicher ob die Strasse bis Agoudal frei sein wird, die alternative noch direktere Strecke über einen 2800er Pass scheint uns genauso fraglich. Der Morgen ist sehr kühl, unser Schlafplatz lag über 2000 m, das Wasser in den Flaschen war zwar nicht gefroren, gefriert nun auf der Abfahrt nach Msemrir aber ziemlich schnell. Dort ist eigentlich nur wegen der Schüler etwas los, die alle zur Schule strömen, zwei offene Läden finden wir trotzdem. Die Pässe scheinen alle offen zu sein, so dass wir uns für die Abkürzung entscheiden, zumal hier nur ein Pass zu fahren ist. Hinter Msemrir geht es doch auf Teer weiter, doch müssen wir ja gleich ab. Wie im Ort erkundigt, hat es vor der Brücke noch einen Brunnen, an dem wir unsere Vorräte auffrischen. Natürlich geraten wir gleich auf den alten, nicht mehr wirklich benutzten Weg, eigentlich fährt man noch über die Brücke und furtet dann wieder den Fluss. Doch OSM gibt uns Bescheid, dass wir schon noch auf die Hauptstrecke kommen. Die Regenfälle haben hier ihre Spuren hinterlassen und die alte Piste teils nur noch einspurig belassen. Auf der Hauptpiste angekommen, hat es schon einige Fahrspuren, doch gehen diese zum Grossteil bei einem Steinbruch ab und nur noch Autospuren und ein paar Mopedspuren verbleiben. Die Piste führt nun in das Bachbett und folgt diesem einige Kilometer. Hier ist nicht mehr viel von einer geschobenen Piste übrig, doch zunächst können wir den Autospuren folgen, wenngleich im tiefen Kies manchmal Schieben angesagt ist. Das Flussbett ist ordentlich umgestaltet, in der Gegend hatten die Unwetter auch gewütet, wie wir auf einem youtube-Video für die Todra-Schlucht vorher schon feststellen konnten, man erzählte uns auch von einem verschwundenen Geländewagen dort. Entsprechend hören die Autospuren bald auf, wegen der vielen Blöcke im Weg war es wohl zu mühsam. Wenigstens die Mopeds sind weiter gefahren. Da wir immer mehr schieben müssen, sind wir froh, als das Tal sich wieder weitet. Immer wieder sieht man intakte alte Pistenstücke, welche sich an der Talflanke gehalten haben. Im aufgeweiteten Tal kann wieder vermehrt gefahren werden, bis die Piste einem kleinen Tal Richtung Pass folgend etwas stärker ansteigt. Nach dem Mittagessen ist es nicht mehr allzu weit auf den Pass, an dem sich noch ein paar Schneereste vorfinden. Die Abfahrt ist deutlich besser, als uns der mühsame Anstieg vermuten liess, auf dieser Passseite ist die Piste noch gut erhalten und wohl länger befahren gewesen. Auf der anderen Seite war wohl bereits vor dem Hochwasser länger kein grosses Fahrzeug unterwegs. Es muss nun immer nur dort, wo ein Seitenfluss hineinkommt, das Rad über die Terrassenränder geschoben/tragen werden. Und als wir endlich bei der fetten Signatur der OSM-Karte sind, wird die Strasse noch einmal deutlich besser, fast zweispurig und teils mit Betonverbauungen. Das wirkt hier etwas surreal, da kein Ort und auch keine Mine zu sehen sind, für die die Strasse gebaut worden sein könnte. Dafür sehen wir zum ersten Mal Nomaden, die ihre Zelte leicht abseits des Weges aufgeschlagen haben. Wir versuchen zügig vorbeizufahren, da von den Zelten meist jemand lauthals schreiend zu laufen kommt, sobald wir bemerkt werden. Man will etwas verkaufen oder sonst ein Cadeau haben. Da wir diese Begehren nicht immer gut einordnen können, vermeiden wir es lieber damit konfrontiert zu werden. Aus Berichten anderer Reisender hört man immer wieder von diesen Begegnungen, die oft unangenehm sind, letztlich haben wir nur wenige davon im Urlaub und eigentlich nur auf ziemlichen Nebenstrecken. Aber ganz so einsam ist es doch nicht, wenig später kommen uns zwei Radfahrer entgegen, ein Engländer und ein Franzose, die auf langer Tour sind. Sie würden gerne noch auf den Pass fahren, doch haben sie den mühsamsten und steigungsreichsten Teil noch vor sich. So geben wir noch einen Tip für Trinkwasser und bemitleiden den Franzosen für seine schmalen Reifen, aber schiebend wird es ja gehen. schluchtiger Beginn das Tal öffnet sich am Paß zwischen Msemrir und Tamtattouche Als wir in Tamtattouche sind, ist es gerade 17:00 und da es so viele Herbergen hat und wir ja auf die Todra-Schlucht zurollen, fahren wir noch etwas in den Abend. Das war mal wieder ein Fehlentscheid. Die Schlucht fängt hier eigentlich gleich an und so rollen wir diesen elendlangen aber wunderschönen Schlauch entlang in der Hoffnung noch einen geeigneten Schlafplatz zu finden. Erst als es schon sehr dämrig ist treffen wir auf eine Herberge, bei der wir wegen zelten fragen. Doch wird der Wunsch abschlägig beschieden (wir hätten natürlich gezahlt) und so haben wir keine Lust wegen Zimmern zu fragen. Gegenüber geht ein kleiner Weg ab, der ab er sofort unschiebbar für das Rad endet. Dennoch schlagen wir, in Sichtweite der Strasse das Zelt auf, in der Nacht sieht man uns

hier eh nicht. Nur aus der Herberge schallt es noch etwas länger nach, die Leute gönnen uns wohl keine ruhige Nacht, aber nach einer halben Stunde hat sich das Geplärr der Angestellten oder Eigentümer gelegt. Es gibt nur eine einfache Harira zum Abendessen. In der Früh sind wir natürlich die Ersten am Schluchteingang, der auch die Hauptsehenswürdigkeit ist. Hier folgen nun unzählige Herbergen, die wir gestern Abend so herbeigesehnt hatten. Vor Tinerhir bemerkt Christian noch eine Unwucht im Hinterrad, bei genauerer Betrachtung entpuppt sie sich als aufreissender Mantel. 5 Minuten später ist ein Ersatz gekauft, in einem Trödeladen hing ein MTB-Reifen draussen. Am Markt kaufen wir noch ein, freuen uns aber auch auf einen Supermarkt, der ein bisschen mehr Auswahl hat (Frühstücksflocken) und bei dem manche Lebensmittel auch günstiger als sonst sind. Vor dem Laden wird noch der Mantel getauscht (XR von vorne nach hinten und vorne der Ersatzreifen drauf). Als wir uns auf die Restaurantsuche machen wollen und die Räder vom Gehsteig schieben, knallt plötzlich Christians eine Tasche auf den Boden, Die Vernähung ist an zwei Stellen durch und somit keine Aufhängung mehr da. Zum Glück hat es Ösen an welchen die beiden Taschen miteinander verbunden werden können. Nun geht es zum Essen und im Anschluss wird auch der Mantel noch bei einer Reparaturwerkstatt geflickt. Das nächste Ziel ist der Jebel Sahrho, für den wir im alten Chris Scott (99) eine Pistenquerung gefunden haben, auch OSM zeigt sie, so dass die Routenfindung kein Problem sein sollte. Hinter Tinerhir gibt es allerdings einige Neubauten, die für leichte Abweichung in der Pistenführung sorgen. Es folgt noch ein grösserer Ort, der über anderem Wege von Tinerhir per Asphaltstrasse erreicht wird. Hinter dem Ort zweigt eine massiv ausgebaute Stichstrasse zu ein paar Handymasten auf einem Berg ab. Wir bleiben gerade auf der Strasse, die nun etwas mehr Richtung Berge zielt. Sie fädelt nach einiger Zeit und einer Streusiedlung mit Feldern in ein Tal ein, dem wir nun einige Zeit folgen und das ordentlich ansteigt. Die nackten Felsformationen und die wenige frische Vegetation bieten ausreichend Abwechslung für einen kurzweiligen Anstieg. Ein paar wenige Autos sind auf der Piste unterwegs, u.a. ein vollgepackter Mercedes-Bus, uralter Typ, gerade die ältesten Autos sind meistens auf den abgelegeneren Nebenstrecken unterwegs. Nach einem kleinen Vorpas geht es wieder zu einem Dorf hinunter, dessen Ziehbrunnen wir zum auffrischen der Wasservorräte nutzen. Wir sind immer erstaunt, wie warm das Wasser der Ziehbrunnen ist, auch am Morgen. Erstaunt sind wir auch, dass es hier immer noch einige Felder gibt, die momentan allerdings kaum Vegetation zeigen. Die Steigung geht nach dem Dorf weiter, an einer Abzweigung verlassen wir die Hauptpiste, da OSM uns eine Abkürzung anzeigt, es geht nun wieder flach auf einer Lehmpiste dahin. Immer wieder ist sie durch sandige Abschnitte unterbrochen, dort wo sich bei Regen ein Wasserlauf bildet. Diese muss man mit genügend Geschwindigkeit angehen und dann in ausreichend hohem Gang durchstrampeln, das Vorderrad muss immer genau geradeaus zeigen, sonst wird das Rad abgebremst und ein kurzes Schieben kann vorkommen. Die Strecke ist nun ganz einsam, passend für einen guten Schlafplatz, den wir bei ein paar Mauerresten finden. Nachdem es nicht so kalt ist verbringen wir noch gemütliche Zeit vor dem Hobo und bestaunen den Sternenhimmel, der Mond hat erst begonnen wieder anzuwachsen und sorgt erst gegen Ende der Tour für helle Nächte. Dina kümmert sich noch um die kaputten Taschen und näht die Träger mit vielen Stichen wieder an. Am nächsten Morgen geht es durch erstaunlich besiedeltes Gelände zum Hauptort Iknouin, wohin sogar eine Teerstrasse ab Boulmane führt. Das bewässerte Tal ist interessant zu betrachten, da mehr los und grün ist, als bisher. Hinter Iknouin profitieren wir kurze Zeit von der Teerstrasse, ehe es nach links Richtung Tizi'n Tazerart auf weiterhin guter Piste abgeht. Unterwegs treffen wir hinter dem letzten Ort noch auf einige Einheimische, einem älteren Mann, der wohl auch nach Nekob geht, einem Moped-fahrenden Jungen, der von der Auberge am Pass kommt. An einem kleinen Bächlein waschen wir einen Teil unserer Kleidung aus, ehe es zur langen Schlussteigung weitergeht. Kurz vor dem Pass überholt uns ein belgisches Pärchen in einem Jeep mit Fahrer, der meint, dass wir hier ja noch ein relativ ursprüngliches Gebiet bereisen. Allerdings hat es auf dem Pass schon eine Herberge und natürlich ein paar Verkäufer. Dafür ist der Blick vom Pass aus nach Süden gigantisch. Die Strecke von Norden kommt ja über einige Hochebenen nach oben, nach Süden hingegen fällt das Gebirge direkt in tief eingeschnittene Täler ab. Wir sind schon gespannt auf die Abfahrt, die sich dann auch deutlich ruppiger präsentiert. Als wir gerade Mittag machen kommt ein Einheimischer mit Motorrad entgegen und verweilt ein bisschen, so dass wir ihm einen Happen anbieten. Letztlich packt aber auch er aus seinen Taschen ein paar Steine aus und will sie uns andrehen. Daraufhin brechen wir zügig zur weiteren Abfahrt auf. Wenig später sehen wir unten drei Jeeps mit komischen Aufsätzen, beim näher kommen stellt sich heraus, dass eine geführte Gruppe von wohl an die 20 Radfahrern am Anstieg ist, alle nur mit einem kleinen Activity-Rucksack ausgestattet schwitzen zum Teil recht ordentlich den Berg hinauf. Als wir einer Teilnehmerin den Tip geben, dass ihr Sattel viel zu tief ist, ernten wir einen bösen Blick. Auch die längste Abfahrt hat mal ein Ende und dort treffen wir wieder auf das belgische Pärchen, deren Guide einen schönen Mittagsplatz unter Palmen im Köcher hatte. Es geht nun flach zu einem Tal weiter, welches aus dem Bergland herausführt und dessen Gärten einen schönen Kontrast bieten. Hier reisst auch bei Dina ein Träger der Taschen ab, so dass wir hier auch über die Ösen flicken. Es macht richtig Spass die Piste im besiedelten Tal entlang zu fahren, bis diese in einer langen Steigung herausführt und es weiter flach abfallend auf Nekob zugeht, das wir gegen 16 Uhr erreichen. Da wir uns die zwei Tage nach Rissani sparen wollen, erkundigen wir uns gleich nach Transportmöglichkeiten, doch wird nicht klar, ob und wann ein Bus geht, der LP gibt nur zwei oder drei Busse in der Woche an. So nehmen wir doch noch ein Taxi welches in den nächsten Ort (Tazzarine) fährt. Die Räder werden problemlos auf die hier bei jedem Taxi vorhandenen Dachgepäckträger geschnallt. Sonst ist die Taxifahrt so eng wie noch vor 15 Jahren, auch das Taxi ein alter Peugeot ist hier sicher seit dannzumal im Einsatz. Die Landschaft die vorbeizieht hätte man auch gut vom Rad aus geniessen können, aber wir haben am Schluss lieber Reserve, als dann gezwungen zu sein einen Transport zu nehmen. In Tazzarine soll es einen Camping geben, den wir gleich ansteuern, leider unser negativstes Erlebnis in Marokko was Übernachtung anbelangt. Es ist eine grössere Hotelanlage, bei der auch Camping angeschrieben ist, der aber wohl vor allem für Womos ist. Das Zelt hätten wir auf einen Parkplatz aufstellen können, für 110 Dh, ohne Dusche. Letztlich nehmen wir entnervt ein überteuertes Zimmer, zu dem uns eine warme Dusche versprochen wird. Die Sanitäranlagen sind ein Witz, in der Dusche kommt das Wasser ohne Kopf direkt aus dem Rohr, zudem funktioniert das Licht nicht. Erst als wir nach dem Abendessen (Tajine) noch ein paar Mal darauf bestehen wird das in Ordnung gebracht, wider erwarten ist das Wasser dann aber doch warm. Morgen am Djebel Saghro Paßhöhe Tizi-n-

Tazzazert Abfahrt In der Randwüste (Merzouga-Tagounite und Mhamid-Foum Zguid) Am nächsten Morgen erkundigen wir uns nach dem Bus, es stehen sogar zwei davon im Ort und werden geputzt. Dort kommt die Information, dass er um 10 Uhr nach Rissani fährt. So setzen wir uns in ein Café und warten darauf. Zum Glück erkundigen wir uns noch bei ein paar Passanten, dass wir ob der Zeit sicher sein können. Nachdem doch mehrere von ihnen sagen, der Bus führe um 14 Uhr entschliessen wir uns beim seit 7 Uhr wartenden Taxi nachzufragen, welchem genau 2 Leute zum Losfahren fehlen und nachdem der Preis uns zusagt werden die Räder wieder aufs Dach geschnallt und es geht nach Alnif weiter, wo wir das Glück haben gerade rechtzeitig für den Kleinbus nach Rissani anzukommen. In Rissani wird zunächst die Altstadt für ein Mittagessen besucht. Es ist gerade Schule aus und ein riesiger Strom an radfahrenden Schülern zieht durch die Stadt. Insgesamt ist es hier wieder deutlich touristischer, so dass wir auch gleich für ein Essen angesprochen werden. Die Tajine mündet und im Anschluss schieben wir die Räder noch durch den Basar, wo wir für Dina einen Schal erstehen. Den versprochenen Kamelmarkt finden wir nicht, hingegen den Schaf- und Ziegenmarkt. Nun folgt noch das kurze Asphaltstück nach Merzouga, unsere Radstrecke für heute. Ausgangs Rissani stehen zwei Busse mit Radträgern geparkt und daneben wohl an die 25 Räder einer geführten Reisegruppe. Wenig aufregend aber gut geteert geht es nach Merzouga weiter, einige Tourbusse, Geländewagen und Mietwagen überholen uns oder kommen entgegen. An der Tankstelle kurz vor dem Ort hat es noch einmal einen Supermarkt, wir haben in Rissani nicht alles für die nächsten paar Tage gefunden, insbesondere kein Müsli, aber das gibt es hier leider auch nicht, so wird es bei Reis bleiben. Kaum rollen wir in den Ort ein, werden wir schon von allen Seiten bedrängt, Übernachtungsplatz und Kameltour sind die gängigsten Angebote, doch wir halten erst einmal Kurs auf die Dünen, da es hier sowieso vor Campingplätzen nur wimmelt. Direkt vor der grossen Düne findet sich ein guter Platz, die hier alle 50 Dh fürs Zelt kosten. Erstaunlicher Weise hat es sonst nur noch zwei italienische Moped-Fahrer und ein französisches Dauerwohnmobil. Ehe die Sonne untergeht spazieren wir noch kurz näher an die Dünen heran, auf die grosse Düne müssen wir nicht unbedingt, dort sieht man im Fernglas noch einige Touristen hochgehen, ihr Grat ist richtiggehen breitgetrampelt. Auch sonst sieht man von Merzouga aus allerhand Leute in den Dünen verteilt, teils mit Kamelen, manche sogar mit Geländewagen. Zwei Mal kreuzt eine Touristengruppe auf Dromedaren unseren Weg. Als wir uns an einem vermeintlich ruhigen Platz hinsetzen um den Sonnenuntergang zu verfolgen, kreuzt noch ein Einheimischer auf und will uns Sandrosen andrehen. Er bleibt aber relativ gesittet im Hintergrund. Am Abend gibt es wieder Tajine im Zentrum von Merzouga, wir sind erstaunt, dass relativ wenige Touristen da sind, wohl alle in den Dünencamps. Als wir am Abend noch zwei Kleinigkeiten kaufen wollen, sind gerade fast alle Läden zu, da Gebetszeit ist, so wird der Einkauf auf Taouz verschoben. Dorthin brechen wir morgens früh auf. Bis kurz vor Taouz taucht kein Auto auf, auf der Teerstrasse rollt es sich weiter super. In Taouz fahren wir noch ins Zentrum um einen Laden zu suchen für Brot und ein paar Früchte. Dort werden wir gleich auf unser Reiseziel angesprochen, die meisten gehen von Zagora aus, so dass wir diesen Ortsnamen behalten und weiterverwenden. Einheimische meinen jedoch schon hier, dass die Fahrt nicht unproblematisch wäre, wegen der vielen Regenfälle und dass bei Rheris die übliche Ouedquerung unmöglich wäre und wir doch gleich eine Route nördlich nehmen sollen. Wir hören die Ratschläge an, als wir noch bei der Route bleiben kommen daraufhin die Guesthouse-Empfehlungen bei Ouzina. Führer aus Taouz heraus auf die richtige Piste wimmeln wir mit Verweis auf das GPS ab, es ist nun wirklich ein gut ausgefahrener Track vorhanden, der leicht sandig im Ort beginnt. Nach einem Baustellenplatz ist erst einmal weniger Verkehr, doch kommen uns später noch zahlreiche LKW entgegen, die hier wohl in eine Rohstoffabbaukette einbezogen sind. Die Piste führt nun ein Oued entlang. Im alten Scott war für diesen Teil der Strecke angegeben, dass aufsteigendes Grundwasser den Untergrund sehr klebrig machen könnte, daher befürchteten wir aufgrund der Regenfälle im Vorfeld eine schlecht fahrbare Piste. Doch bis zum Oued Rheris haben wir in dieser Hinsicht keine Probleme. Mit dem GPS ist zudem die Wegfindung an Verzweigungen kein Problem, die OSM-Karte hat einige Pisten drauf. Was wir jedoch nicht in der OSM-Karte sehen, wäre eine Piste die nördlich hinter dem Hügelzug entlang führen würde, die uns aber von Einheimischen angepriesen wird. Auf der Strecke treffen wir ein paar Mal auf Touristen, neben zwei Töff-Fahrern werden wir einmal von einer Gruppe Jeeps überholt, zudem kommt uns eine Touristen mit drei einheimischen Begleitern reitend entgegen, kurz vor Remlia sehen wir zudem eine Gruppe wandernder Touristen. Es bräuchte aber eigentlich noch viel mehr davon, damit all die Herbergen am Wegesrand auch Gäste finden können. Mittags ist es fast nicht möglich ausser Sichtweite einer Herberge Pause zu machen, jeden Kilometer ist wieder so ein Hof, in der Gegend von Ouzina. Kein Wunder, dass wir genau dort noch auf eine Gruppe von Quad-fahrenden Touris treffen. Vor Remlia können wir den Moped-Weg nehmen, dieser ist meist deutlich besser für Radfahrer ausgefahren, als die eigentliche Piste. Im Ort gibt es sauteures Wasser, die 1.5 l-Flasche für 10 Dirham, verhandeln ist zwecklos. Entgegen aller Beteuerungen auf dem Weg hierher, scheint die Querung des Oued Rheris nicht unmöglich zu sein, zwar soll sie "une aventure" sein, aber zu Fuss wohl machbar. Wir peilen wählen trotzdem eine leicht nördliche Variante, wie wir im GPS finden, die Scott-Route scheint direkt West zu gehen und führt nicht das Tal entlang, das wir im Anschluss nehmen. Als wir auf ONO einschwenken, sind wir gespannt, wie sich das Oued präsentiert, zunächst folgen wir aber einfach den sich um Büsche und Sandanwehungen umschlängelnden Spurenbündeln. Diese führen, oft fahrbar bis zum eigentlichen Oued, welches noch leicht feucht aussieht und viele Strömungsrippeln aufweist, eine Jeepspur ist nach den Niederschlägen dazugekommen, dazu eine handvoll Mopedspuren, wir folgen der Jeepspur schiebend, die Oberfläche ist leicht feucht, aber zum Glück setzen unsere Räder nicht zu stark zu, die grösste Schwierigkeit besteht eigentlich nur darin über die vom Wasser erodierten Steilkanten zu kommen. Als wir auf der anderen Uferseite ein Zvieri machen, kommt gerade ein einheimischer Mopedfahrer durch, schnell ist anders, aber er findet seinen Weg. Für uns dauert es nun, bis wir wieder auf eine Hauptpiste finden, doch befindet sich jenseits des Oueds bald eine Mine, von der einige LKW-Spuren dem Tal folgen. Da es nun schon später ist, sind wir auf Schlafplatzsuche. Wegen der Minenaktivitäten ist es jedoch schwierig einen halbwegs einsamen und geschützten Platz zu finden. Ein kleines Seitentälchen vermittelt zumindest etwas Schutz. Als wir jedoch schlafen wollen, rollt nur wenig entfernt LKW um LKW an uns vorbei. Am nächsten Tag geht es erst einmal auf Tafraoute zu, vorbei geht es an saftigen Ruculafeldern, ja richtig, hier wird der Wüstenboden gepflügt und es sieht nach Feldern aus, ob dann wirklich planmässig etwas angebaut wird ist die andere Frage, aber jetzt nach dem

Regen wächst an vielen Stellen eine Pflanze die wie unser Rucula aussieht und auch kräftig so riecht. Leider nehmen wir nicht davon und stellen erst zu Hause fest, dass es tatsächlich Wüstenrucula gibt, der sogar noch aromatischer sein soll. Die Piste führt an einem Brunnen vorbei, aus dem wir zum Waschen noch etwas Wasser schöpfen, nun geht es auf der Radspur weiter, die interessant zu fahren ist, da sie sich als Singletrail durch die Gegend schlängelt. Bald fängt das bewohnte Gebiet an, hier befindet sich ja die Stadt Tafraoute, bzw. eine Aneinanderreihung von Dörfern, Benzin und Cola in 4 km heisst es. Der erste Laden auf den wir treffen ist in der Tat gut sortiert, sogar allerhand Radersatzteile könnte man hier kaufen, wir beschränken uns auf einen Schuss Öl und ein bisschen Essen. Der auf dem Taschenrechner gezeigte Preis ist unverschämt, aber gut. Wie später auch müssen wir jedoch feststellen, dass nur genau die Hälfte vom Preis gezahlt wird, es wird also immer doppelt so hoch eingetippt. Im Hauptort finden wir noch Brot und ein paar Lecker Schoko-Nuss-Pralinen. Wasser wird an einem Brunnen mit Wasserhahn gewonnen. Nun folgt das einsamere Wüstenstück bis nach Zguilma. Zunächst müssen wir einer Wasserfläche ausweichen, bei Tafraoute hat es eine Tonebene, welche nach den Niederschlägen teils unter Wasser stand. Nun wird wieder Kurs auf ein hofartiges Gebäude gehalten, es hat noch einmal ein paar einsame Herbergen, ehe es nach Südwest abgeht. Hier ist es etwas sandiger, doch meist gut fahrbar. Der Charakter der Piste und Landschaft ändert sich mit dem Kurswechsel deutlich, wir fahren nun in einer weiten Serirebene, in der die Spuren sich aufteilen und die flache Landschaft weniger spannend ist, der Serir (Kieswüste) beinhaltet zudem immer auch Sandanteile, so dass das Fahren weniger flott ist, zu allem übel ist der Gegenwind nicht so schwach. Nach dem Mittagessen kommen wir daher nicht so schnell voran. Immer bei kleinen Wadis wird es zudem richtig sandig, so dass immer kurz geschoben werden muss. Schon zu Mittag bemerken wir das kleine Fort von Tamassint, aber die Entfernungen sind hier grösser als man denkt, es war 8 km weg, da leicht abseits der Piste liegend, fahren wir bei den Soldaten nicht direkt vorbei. Gegen spätem Nachmittag wird die Landschaft wieder interessanter und wir fahren in leicht hügeligem und wieder grünerem Gelände. Zeit für die Schlafplatzfindung. Neben ein paar Akazien ist ein guter Platz gefunden, um 17:15 steht unser Zelt schon. Als wir gerade mit Kochen beginnen wollen, kommt ein Jeep daher, auf dem Serir hatten wir sonst nur zwei Motorradfahrer mit Begleitjeep und ein Militärfahrzeug gesehen. Das Fahrzeug zweigt zu unserem Schlafplatz hin ab, es sind zwei Andalusier aus Granada, die hier nun auch übernachten wollen. Kein Problem, ihr Dachzelt steht schnell. Kulinarisch sind sie nicht viel besser ausgestattet als wir, Ihre wichtigste Essensbox mit Käse, Schinken etc. ist ihnen am ersten Tag hinter Melilla aus dem Kofferraum gefallen ohne dass sie es bemerkt hätten. Endlich kann mal wieder das allzu verstaubte Spanisch ausgepackt werden und wir sprechen noch viel über Land und Leute, von Andalusien haben die beiden einen kurzen Weg nach Marokko und der Ältere war dementsprechend schon 20 Mal im Lande u.a. auch per Velo auf dieser Strecke. Sie wollen im Anschluss noch auf den Toubkal, Steigeisen etc. hätten sie dabei, da ja einiges an Schnee zu erwarten ist. Die Abende sind kalt, dementsprechend früh geht es auch bei den Jeepfahrern ins Dachzelt. Kopfsteinpflaster nahe Fouganiim Oued Rheris Taouz - Tagounite: einsame Serirstrecke Am nächsten Morgen stehen sie fast gleichzeitig mit uns auf, doch kommen wir deutlich früher los, so dass sie uns erst nach einer Stunde überholen. Die Landschaft ist nicht mehr so Eintönig wie der Serir von gestern aber auch nicht so abwechslungsreich, wie das Tal hinter Taouz bis Tafraoute. Und so sind wir froh, als wir endlich das Fort Zguilma sehen, welches sich recht lange versteckt hielt. Der Gegenwind von gestern war uns geblieben, blies in der Früh aber noch nicht so stark, so dass vorne im mittleren Kettenblatt gefahren werden konnte. Am Fort werden noch unsere Passdaten aufgenommen und die Soldaten erzählen uns, dass wir genau die richtige Jahreszeit gewählt hätten, jetzt sei ja immer Windstille, wenn man aber im März oder April käme würde es so richtig winden. Die Einschätzung Windstille können wir zwar nicht teilen, jedoch könnte es durchaus schlimmer sein. Gerade als wir weiterfahren wollen, taucht noch ein Horde französischer Jeeps auf, deren Personalien nun auch aufgenommen werden, wahrscheinlich haben sie aber Fiches, welche uns die Soldaten für die Zukunft auch nahe legen, da es weniger Arbeit für sie ist. Unterhalb vom Fort im Wadi hat es einen sauberen betonierten Brunnen, von dem wir noch etwas Wasser nehmen. Etwas sandiger geht es nun weiter, da wir ein relativ flaches und breites Tal queren. Allerdings gesellen sich schon bald wieder Steine dazu und die Piste wird zur Qual. Diese losen meist faustgrossen Steine machen das Fahren sehr mühsam, mit dem Rad eiern wir nun ziemlich herum und kommen kaum vorwärts. Zeit für eine Mittagspause, nach der wir für ein kurzes Stück einen Moped-Singletrail nehmen, bis die Piste in einem kleinen Tal aus der Ebene hinausführt, es fängt nun die Steigung zum Krater von Tafenna an und die Landschaft wird wieder abwechslungsreicher, insbesondere blüht es an allen Orten, die Regenfälle vor 4 Wochen hatten also auch ihr Gutes. Die Abfahrt in den Krater ist grandios, etwas weiter unterhalb hat man den Blick über den gesamten Krater. Wir sind nun schon auf den Brunnen gespannt, der im Krater sein soll. Er befindet sich jedoch eher auf der anderen Seite, anbei ein verfallendes Gebäude. Christian nutzt den Brunnen um sich zu waschen, verliert aber unser kleines Fläschchen mit der abbaubaren Seife. Mit dem Fernrohr wird es tief unten im Brunnen ausgemacht, mit ein bisschen Probieren schaffen wir es mit dem Schöpfsack das Fläschchen wieder heraufzuholen, es wäre aber sowieso zu gewesen. Gerade als Dina sich die Haare wäscht kommen zwei Einheimische mit Moped vorbei, so dass wir unterbrechen müssen und wieder aufbrechen. Der Anstieg aus dem Krater ist nicht ganz so lange wie die erste Steigung, der Tag neigt sich jedoch wieder einmal dem Ende zu, so dass wir nach der Abfahrt den erstbesten Zeltplatz nehmen, zumal wir in etwas Entfernung ein belebtes Gebäude sehen, der Checkpoint, wie wir am andern morgen feststellen. Taouz - Tagounite: sandiges Oued Blühende Wüste bei Tafenna Nachtlager kurz vor dem letzten Posten Dort kündigt man uns früher als erwartet Asphalt an, auf dem wir nach Tagounite rollen, nur die Draaquerung ist dann nicht mehr geteert. In Tagounite wird gross eingekauft, u.a. ein Kilo Kekse aus der Bäckerei für die nächste Querung nach Fom Zguid. Zunächst soll es aber erst einmal die 30 km nach Mhamid gehen, zum Ende der Teerstrasse. Doch ist diese bereits kurz hinter Tagounite zu Ende, da an einer neuen Strecke gebaut wird und daher umgeleitet wird, das kurze Stück alte Teerstrasse ist in der Tat recht eng, zwei Autos kommen gerade so vorbei, so dass der Neubau Sinn macht. Als wir auf einer Anhöhe Mittag machen, kommt ein einheimischer Jeep zu unserem Platz und wir werden gleich gefragt, ob wir einen Übernachtungsplatz oder ein Kameltrekking wollen. Beim nächsten Jeep sind zum Glück schon Touristen drinnen, die nur zum Photospot gefahren werden, auf dem wir wohl sitzen. Auf der Abfahrt wechseln wir wieder auf die alte gesperrte

Strasse, deren Teer aber noch gut ist. Leider verpassen wir dabei die einzige Gelegenheit auf unserer Tour, an der Kamelmilch am Strassenrand angeboten wird. Kurz vor Mhamid werden die Hemden gewaschen und wir wollen auch unsere Schläuche voll machen, da hält uns ein Einheimischer ab, das Wasser sei nur zum Händewaschen geeignet, da zu salzig. So wird erst in Mhamid vollgetankt, wo wir noch sehr verspätet ein weiteres Mittagessen nehmen. In der Marktgasse des alten Ortes kommen zudem noch Datteln dazu, da der Händler keine halben Packungen abgibt, nehmen wir die Ganze, wohl an die 3 kg schwer. So beladen geht es aus dem Ort hinaus in Richtung der in verschiedenen Streckenbeschreibung angekündigten Dünen. Es ist viel los, einige Jeeps und auch ein deutscher VW-Bus, welcher kurz hinter dem Ort, wie wir, von Einheimischen in ein Gespräch verwickelt wird, mit dem Hintergedanken die Nacht bei ihnen zu campen. Zwei Stunden wollen wir aber noch radeln und so geht es in diese erste längere Sandpassage. Wider Erwarten müssen wir nur selten schieben, der Sand ist oft gut ausgefahren und ins schlingern kommen wir oft erst beim Hinabfahren der kleinen Sandwellen. Wir scheinen somit in der richtigen Richtung unterwegs zu sein. Dieses Stück ist zudem durchsetzt von vielen Bäumchen, die hier an das wohl recht hohe Trinkwasser reichen, der Draa ist nah und wir bekommen ihn sogar noch einmal zu Gesicht. Es ist der längste Fluss Marokkos, wenn er denn einmal Wasser bis ans Meer führt, das kommt wohl nur alle paar Jahre vor, im November war es mal wieder so weit. Nach ein paar Kilometern werden die Sandhaufen niedriger und die Vegetation spärlicher und wir machen uns langsam auf Ausschau nach einem Schlafplatz. Es hat hier viele parallele Pisten, so dass man aufpassen muss in der Nacht nicht über den Haufen gefahren zu werden. Unsere erste Wahl ist ein voller Misserfolg, im hohen Gras haben sich zahlreiche Mücken versteckt, die gleich über uns herfallen, so dass wir schnell reissaus nehmen. In fast vegetationslosem Gelände aber nicht super versteckt, schlagen wir schliesslich das Zelt auf. Am Abend kommt immer mal wieder ein Fahrzeug die Piste dahergefahren, vor allem ist aber ein Jeep eines nicht weit entfernten Nomadenzeltes immer wieder im Einsatz. Der Folgetag bringt erst eine normal kiesig-sandige Piste, die sich allerdings vor der Source Sacré wieder in ein steiniges Murrellager verwandelt. Ein entgegenkommender Jeepfahrer macht uns jedoch wenig Hoffnung auf baldige Besserung, hinter der Source sollte es noch 14 km so weiter gehen. Ganz so schlimm wurde es dann nicht und ein anderer einheimischer Jeep empfahl uns die Route über den Iriki, statt entlang des Bergfusses. An der Nomadenschule nehmen wir noch etwas Wasser und machen uns in Richtung Iriki auf, zunächst ist der Seegrund aber immer noch etwas sandig. Auf einmal ist sehr viel Verkehr unterwegs, eine Gruppe von über 20 portugiesischen Jeeps mit ein paar Motorradfahrern braust vorbei und macht wenig vor uns Halt. Wir vermuten schon, dass es eine Rallye ist und vor uns ein Wertungsziel liegt. Weit gefehlt, dort steht ein Cafe und die Einheimischen, die uns den Tip mit dem Iriki gegeben haben, betreiben es. So gibt es noch einen Tee, der sich als stärkster grüner Tee der Tour entpuppt. Christian hat danach richtig Probleme sich zu konzentrieren und muss noch einiges an Wasser nachschütten. Es kommen noch drei weitere Cafés in der Tonebene, die aber alle nicht bewartet sind. Mit etwas Rückenwind sausen wir nun recht schnell dahin und müssen aufpassen den richtigen Abzweig runter vom See nicht zu verpassen. Bis zu einem verlassenem Fort geht die Piste nun eindeutig weiter, beim Fort schlagen wir jedoch den falschen, kürzeren Weg ein. Die alte scott-Beschreibung weist jedoch in eine andere Richtung, die wir mit ein bisschen Querfeldein schieben erwischen. Wenig später ist schon wieder Zeit für den Schlafplatz, der sich neben ein paar Akazien findet. Wir bekommen noch kurz Besuch von zwei einheimischen Mopedfahrern, die aber noch weiter zum Ort Zaouia wollen. Mhamid - Fom Zguid portugiesische Fahrzeuge düsen vorbei Fahrradweg vor Fom Zguid Am nächsten Tag ist der Asphalt in Fom Zguid das Ziel, den wollen wir danach auch nicht mehr verlassen, zumal das Stück bis Zguid wieder recht steinig wird. Zum Glück finden wir eine Mopedspur, welche als genialer Singletrail teils einen Kilometer von der Piste entfernt auf Zguid führt. So verpassen wir den einzigen Radfahrer seit Rissani, der sich auf der Hauptpiste dem Gegenwind in Richtung Mhamid stellt. In Zguid lassen wir uns in ein Tourilokal lotsen, dafür gibt es Pommes. Zudem gesellt sich noch ein englisches Radlerpärchen zu uns, die vom Westen her kommen und einen neuen Scott-Führer dabei haben. Dort findet Christian die Beschreibung zur ursprünglich von hier geplanten Google-Earth-Route, die er mangels Asphalt nun nicht weiter verfolgen wollte. Doch der Führer spricht von einigem Asphalt, so dass weniger als 50 km Piste übrig wären. Mit diesen neuen Informationen beschliessen wir, bzw. Dina widerspricht nicht, dass der ursprüngliche Plan doch beibehalten werden kann. Über Issil und den Tizi-n-Test nach Marrakech. Hinter Zguid fahren wir auf perfektem Asphalt dem flachen Tal entlang, flankiert von ganzen Hängen voller violetter Blumen. Auch beim Abzweig nach Westen bleiben wir auf Asphalt und machen sogar zwei Radfahrer vor uns aus. Doch nachdem Christian einen Platten hat, müssen wir sie ziehen lassen. Sehr schnell sind die beiden Franzosen jedoch nicht, so dass wir noch gemeinsam in den Abend radeln und einen Zeltplatz finden. Auch sie kochen mit einem Hobokoher, allerdings einer tschechischen Kopie eines uns unbekanntes Vorbildes. Sie sind erst drei Tage im Land und waren auch über den Tichka hergekommen. Solange es noch nicht ganz kalt ist, verbringen wir noch draussen, da einer von ihnen Hufschmid ist, geht es auch um Pferde, zu denen wir nach unseren kurzen Touren im Wakhan und in Kirgistan natürlich noch ein paar Fragen haben. Zwar später als normal aber nicht allzu spät geht es ins Zelt, dass heute Sylvester ist, kratzt eigentlich keinen. Am Abend bekommen wir noch eine Dromedarherde mit. Einige von den Dromedaren geben ganz witzige Laute von sich, ein Brummen gefolgt von einem sehr komischen Gluckern. Neujahr ändert nicht viel, wie fast jeden Tag ist um 5:45 Weckzeit und um 7:30 sind wir auf der Strasse, die wir bald nach rechts verlassen, die Piste Richtung Amtazguine beginnt. Sie ist wohl kürzlich neu gemacht worden, ist sie doch zweispurig geführt. Das Tal ist gesäumt von Palmen, wir passieren einige Orte, doch ist noch nicht viel los. Das ist um die Jahreszeit wohl üblich, ausser den Schulkindern schlafen alle aus (heute sowieso, da Feiertag). Im Bach hat es noch ein bisschen Wasser, so dass noch einmal Wäsche gemacht wird, seit Merzouga haben wir nun keine Übernachtung mehr in einer Herberge oder auf einem Camping gehabt, langsam sehnen wir uns nach einer Dusche oder einem gut eingerichteten Waschplatz. Durch das teils enge Tal schlängelt sich die Strasse weiter zur nächsten Talaufweitung, hinter der das Tal bald verlassen wird und eine steile Passtrasse auf uns wartet. Die alte Piste wäre aber noch steiler gewesen. Bis Amtazguine kommen wir gut vorwärts, doch wir ahnen es schon, ab dort ist die Piste nur noch einspurig geführt und kaum befahren. Entsprechend treffen wir wieder auf unseren Marokko-Lieblingsbelag, grobe lose Steine, die selbst in der Abfahrt keinen Spass machen und teils zum

Schieben zwingen. Dafür war die Passage durch das Wadi in Amtazguine noch eindrücklich, sehr schattig in dem hochgewachsenen Palmenhain. Es folgt das "erstaunlich glatt gesäuberte Feld" aus dem Führer, wohl eine google-earth-Interpretation, vor Ort erweist es sich als Fussballfeld. Der weitere Verlauf der Piste sieht reichlich spektakulär aus, sie schraubt sich die Talflanke hoch und ist dann weit über dem Tal geführt. Als wir wieder etwas besseren Belag vorfinden hören wir von unterhalb zwei Jeeps kommen, diese sind nur wenig schneller als wir, eine französische Grossfamilie hat sie gemietet. Dem Benehmen nach sind sie wohl aus Paris. Wir treffen weiter oben wieder auf sie, wo sie ihre Jeeps auf der Piste stehen lassen und mit Stühlen und Tisch auf der Piste Mittag machen. Mit den Rädern können wir uns gerade so durchzwängen und hätten gelacht, wenn doch noch ein Fahrzeug gekommen wäre. Dafür haben wir den Aussichtspunkt der nach der nächsten Kurve kommt für uns und machen auch Mittag. Leider müssen wir etwas Höhe einbüßen und fahren wieder ins Tal hinab. Dort befindet sich noch eine kleine Knacknuss für Autofahrer, ein tief ausgespülter Graben, der wohl etwas verfüllt werden muss. Wenig später findet sich ein sehr ärmliches Dorf, in dieser Höhe wächst auch nicht mehr allzuviel. Die Anbindung über die schlechte Piste sorgt wohl für ihr übriges, von beiden Seiten ist es mühsam bis hierher zu gelangen. Nach dem Dorf geht die Schlussteigung los, wir müssen noch 300 Höhenmeter zum Pass überwinden, der sich schon mit einer Antenne von weitem ankündigt. Erst kurz vor dem Pass holen uns die Franzosen wieder ein, sie haben am ausgespülten Graben etwas arbeiten müssen. Ab dem Pass ist die Piste wieder deutlich besser zu fahren, auf der Abfahrt holen wir fast noch die Jeeps ein, das vor uns liegende Tal weitet sich und in der Ferne liegt noch ein weiteres Dorf, das in der Routenbeschreibung mit einem Minarett erwähnt ist. Ein letzter Pass wartet auf uns vor der Issil-Ebene. Ein weiterer Handymast weist jedoch in die Irre, die Piste folgt zunächst noch weiter dem Fluss. Wir werden noch einmal von ein paar Kindern verfolgt, die jedoch vor der Schlussteigung umkehren. Langsam wird es wieder Zeit für einen Schlafplatz. Der Schlussanstieg, obwohl nicht mehr sehr steil, kostet noch die letzten Körner und wir müssen teils schieben, da die Piste heute physisch doch einiges abverlangt hat. Der Pass entlohnt mit einem atemberaubenden Blick über die Issil-Ebene. Nach einem Tag lang entlang der engen Täler ist der Blick auf diese weite Ebene so überraschend und grossartig, fast so wie am Krater von Tafena, nur dass der Krater hier noch viel grösser ist. Als wir bemerken, dass es direkt vom Pass weg eine Felsterrasse hat, suchen wir einen geeigneten Platz zum Zelt aufstellen. Heringe gehen zwar kaum rein, doch mit Hilfe von Steinen ist das Nallo bald gut aufgestellt und wir können den Sonnenuntergang geniessen. Zwei Fahrzeuge kommen noch auf der Piste daher, der Geschwindigkeit nach bleibt sie in der Ebene noch etwas ruppig. In den zahlreichen Ortschaften geht allmählich das Licht an, nur Issil selbst scheint einen Stromausfall zu haben. mühsamer Weg bei Amtazguine Issil Plateauspektakuläre Wegführung Die Nacht wir nochmal recht kühl, bzw. der Morgen, erst auf dem Rad spürt man die Kälte, zumal die Kaltluft sich wohl unten in der Ebene gesammelt hat. Laut Scott soll aber gleich Asphalt kommen. Wahrscheinlich wurde die Routenbeschreibung aber doch mittels google earth erstellt, die Teerstrasse fängt erst zwei Ortschaften weiter an. Was für ein Belag, wir rollen zügig auf die Hauptstrasse zu. Doch erst am nächsten Ort hat es auch Läden, bei denen Cola und Bananen gekauft werden, für Dina gibt es Chips. Dabei verpassen wir es am gerade haltenden Bus zu fragen, ob wir mit können. Sind wir doch nicht sicher, ob die Zeit bis Marrakesch reichen wird. Doch mit Rückenwind und dem Höhenvorteil (es geht nur noch ein bisschen auf den Pass rauf) wird das ein guter Tag, wir rollen durchs Safran-Land nach Taliouine. Da es dort noch nicht Abend ist, geht es weiter bis Aoulouz, wo wir Probleme haben eine Unterkunft zu finden. Der Betreiber eines Internet-Cafés gibt uns aber einen Tipp für einen Camping-Platz. Der entpuppt sich jedoch als gut eingerichtetes Gästehaus. Da uns jedoch ein ziemlich günstiger Zeltplatz versprochen wurde, sind wir erst einmal verstimmt und wollen eigentlich nicht bleiben. Andreas, der Betreiber, kommt uns dann aber ziemlich entgegen und so bleiben wir die Nacht. Wir halten ihn eigentlich für einen Europäer, jedoch ist er ein konvertierter Berber. Nach dem langen Tag sind wir froh, als wir nach dem Abendessen und einigen interessanten Diskussionen mit ihm, es geht natürlich um Religion, endlich ins Bett kommen. Es wartet am nächsten Tag der letzte Höhepunkt, der Tizi-n-Test, der in Reiseführern vielleicht etwas zu reisserisch beschrieben ist, aber selbst die Michelin-Karte führt hier die Signatur "gefährliche Strasse". In aller Früh rollen wir daher noch auf der N10 zum Einstieg der Strasse, die eher eine Nebenstrasse zu sein scheint, es hat wenig Verkehr. Ein Schild mit Hinweisen zu Bauarbeiten und Sperrzeiten verunsichert uns etwas, doch stellt sich heraus, dass die Sperrungen vorbei sind, im unteren Teil wurde die Strasse in letzter Zeit verbreitert und neu geteert. Sie schlängelt sich eigentlich sehr geschickt hinauf, obwohl es die Südseite ist, sind einige Abschnitte in Schatthängen geführt. Auf Karten hatten wir mehrere Restaurants eingezeichnet gesehen, als wir uns Mittags nähern, hoffen wir auf eben ein Solches, doch vergebens. Da aber sonst auch kein Brotzeitplatz ins Auge sticht, lassen wir die Mägen noch knurren und nachdem die Strasse ums Eck geht taucht schon ein Ort auf, in dem wir in einem Laden Omlett bestellen können. Nach dem Essen tauchen natürlich viele weitere Strassencafés auf, hier beginnt die eigentliche Hauptsteigungsstrecke mit den Kehren. Der Verkehr besteht hauptsächlich aus Mietautos, besetzt mit Touristen, vom Pass aus fliegen zudem einige Paraglider zum Ort, an dem wir Mittag gemacht haben. Ein sehr schöner Platz befindet sich an einem Wasserlauf, mehrere Souvenirläden haben sich hier niedergelassen. Kurz darauf befindet sich der Abschnitt noch in Bau, die Kiesstrecke ist jedoch nur wenige 100 m lang, die Marokkaner gehen also richtig vernünftig beim Ausbau vor. Es dauert noch ein bisschen bis, die Ikone des Passes auftaucht, die Karosserie eines uralten Citroen-Lieferwagens, die hier wohl schon seit Jahrzehnten herumsteht. Am Pass selbst ist fast nichts los und es wird kalt, es ist ja schon kurz vor 16.00 und wir fahren in die Schattseite ein. Die Strasse enttäuscht uns etwas, wir dachten es ginge nun nur noch bergab, doch geht es erst einmal hangparallel mit ein paar Gegensteigungen. Erst dann geht es zügig bergab und wir halten Ausschau nach Übernachtungsplätzen, leider erfolglos, das Tal wird immer dichter besiedelt und an den verschiedensten Stellen hat es Ortschaften. So halten wir am erstbesten Hotel und erkundigen uns nach dem Preis, nicht ganz günstig, doch mit etwas Verhandlung passt es dann doch noch, das zugehörige opulente Menü entschädigt uns, es ist noch Nebensaison und wir daher die einzigen Gäste. kurz vorm Tizi-n-Test kühle Abfahrt am Test Am nächsten Tag geht es über Asni (vorher noch ein kleiner Pass) nach Marrakesch, leider ist Sonntag und entsprechend viel los, ab Tahanaoute. Am Nachmittag kommen wir in Marrakesch an, Dina schaut noch in einen Garten, in dem viel los ist, am meisten beeindruckt sie der Fischteich, in den am laufenden Band Brot geschmissen wird. In unserem Hotel bekommen

wir wieder einen Platz und fangen gleich mit der Radvorbereitung an, die Kartons sind noch da. Christian bekommt sein Pedal überhaupt nicht ab und muss noch bei einem Radgeschäft vorbeischaun, wo es auch nur mit besonders langem Hebel am Inbus klappt. Die Stadt hat sich gewandelt, es sind viel mehr Touristen als bei unserer Ankunft da, es fliegen wohl alle am Montag oder Dienstag heim. Entsprechend wird man nicht mehr so offensiv in die Essensstände gelotst. Unser Hotel ist auch recht voll und die ausländischen Gäste lärmen die ganze Nacht. Wir fahren dafür mit dem ersten Bus (ca. 6 Uhr) zum Flughafen. Im Gegensatz zu Genf wird man hier schnell abgefertigt und auch daheim klappt es wie am Schnürchen, kaum gelandet und Räder abgeholt fährt schon der nächste Zug.