

Tipps und Tricks zum Fahren ohne StVO

Kleine Tipps und Tricks fürs Fahren auf der Straße und im Gelände in Afrika

Die Regeln im tunesischen, marokkanischen, senegalesischen und malischen Straßenverkehr richten sich weitgehend, mit einigen Besonderheiten wie in allen südlichen Ländern, nach den europäischen Richtlinien. Die Motorisierung entwickelt sich wie in allen Schwellenländern exponential, die Unfallraten sind erschreckend hoch. Defensives Fahren ist in jeder Hinsicht erforderlich!!!!!!



Stadt/Überlandfahrten auf dem Asphalt

Tunesien und Marokko verfügt über ein sehr gut ausgebautes Straßennetz. Problematisch ist die



Teilnahme von Fußgängern, Rad- und Mopedfahrern und Eselskarren im Verkehr. Hier ist äußerste Vorsicht insbesondere bei Nacht geboten. Generell sollte man Nachtfahrten vermeiden. Die



langen Anfahrten in den Süden ermüden. Abstand halten und häufig Pausen einlegen.



Stadtdurchfahrten zeichnen sich durch eine erhebliche Verkehrsdichte aus.

Lieber eine Übernachtung mehr einplanen.

Weitere Gefahren treten durch überladene Pickups



und Lastwagen auf. Unfallstellen auf freier Strecke sind zumeist

nicht gesichert. Gefahr besonders in der Nacht. Hier ein Unfall in der Dämmerung.



Weitere Gefahren lauern bei mangelnder Sicht durch Sandstürme.



Aber auch Tiere kreuzen unvermittelt die Straße. Auf einer scheinbar freien geraden Landstraße überquerte plötzlich ein Rind die Straße. Das Tier ist mit ein paar Schrammen davongekommen und außer einen Blechschaden an meinem Fahrzeug ist nichts passiert.



Was diesen LKW-Fahrer zum Verhängnis wird ist diese Auswaschung nach einem starken Regenfall, der diesen Straßenabschnitt regelrecht weg geschwämmt hat und der LKW in das Loch stürzt. Das ausgewaschene Loch ist kaum zu erkennen.



Also auf alles gefasst sein und vorsichtig fahren.

Die Serpentin erklären sich von selbst.



Auf der Piste

Im Süden und außerhalb der Infrastruktur der großen Städte gehen die Hauptverkehrsverbindungen



überwiegend in Pisten über. Diese bestehen aus mehr oder weniger festgefahretem Sand. Auch hier ist der Verkehr hoch und dementsprechend auch die Unfallgefahr.

Tückisch ist die sogenannte Wellblechpiste. Hier sollte man seine Geschwindigkeit dem persönlichen Wohlbefinden anpassen. **Achtung!** Das Rütteln und Rappeln beansprucht Euer

Fahrzeug auf das Höchste. Alles was noch nicht ganz ab ist, fällt spätestens hier ab. Gönnst dem Fahrwerk ausreichend Pause. Die Stoßdämpfer können überhitzen. Eigene Erfahrung zeige ich hier auf den Bildern.



Auch hier heißt es aufgrund der Staubentwicklung Abstand zu halten. Schnelles fahren erscheint zwar angenehmer, aber das Fahrzeug hat dabei kaum noch Bodenkontakt. Auch



hier wird der Fahrkomfort durch Herablassen des Luftdrucks der Reifen verbessert.

Bei Ortsdurchfahrten auf der Piste Schrittempo fahren, die Staubbahnen hinter den Autos führen nicht zu Begeisterungstürmen bei der Bevölkerung. Wenn Kinder dann mit Steinen schmeissen ist das verständlich.....

Im Gelände

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten von Teer und Piste abzuweichen und ins Gelände zu gehen.

Im Bergland/Hochebenen:

Tückisch sind oft erst die im letzten Moment erkennbaren Geländebrüche, die durch die Regenfälle des Winters entstehen. Diese reichen vom Graben in der Fahrbahn bis zum breiten Wadi.

Vorsicht in der Regenzeit in Wadis: Diese können sich sehr schnell mit Wasser füllen, das bedeutet höchste Gefahr für alle Mitfahrer.



Achtung! Steilpaß

In den Tiefebene:

Vor allem im Süden an den Berghängen sind oftmals sehr karge Anpflanzungen, die für das europäische Auge kaum als solche erkennbar sind. Auf jeden Fall umgehen.

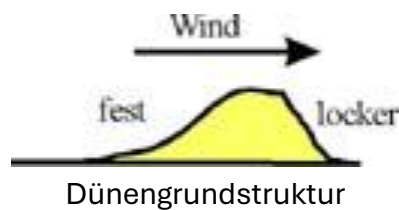


Wadieinfahrten nicht unterschätzen!

Im Sand:

Einiges zu den Grundstrukturen der Sahara:

Sand bestimmt nur einige Teile der Sahara, die sogenannten Ergs. Durch den Wind, der diese grossen Massen ständig in irgendeiner Weise bewegt,



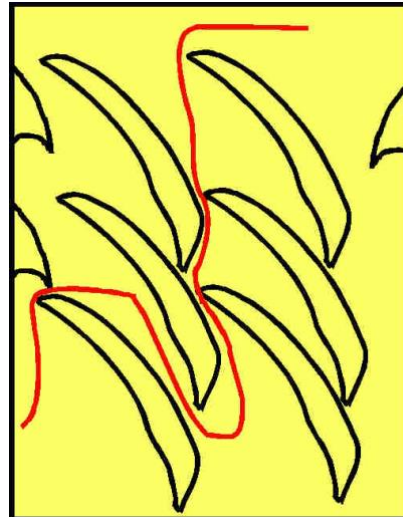
kommt es zu zwei Phänomenen:
Feinkörnigkeit und Dünenbildung

Diese Feinkörnigkeit des Sandes lässt den Sand fast wie Staub erscheinen. Dadurch ist er relativ leicht aber auch nicht tragfähig. (Fesch-fesch: Beduinenbegriff für Staubsand).

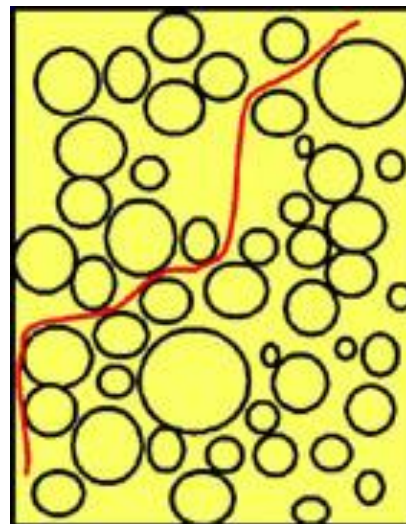
Diese Feinkörnigkeit wird durch die Luftfeuchtigkeit in Abhängigkeit von der Temperatur gemildert. Nachts und am frühen Morgen, im Winter besser als im Sommer, steigt die Tragfähigkeit des Sandes. Besonders gut ist es nach nachhaltigen Niederschlägen, dann bildet sich eine Schicht von mehreren Zentimetern, die fast wie ein brüchiger Putz wirkt.

Die Dünenbildung geschieht entweder in Form von mehr oder weniger großen Sicheldünen oder in Kegeldünenfeldern.

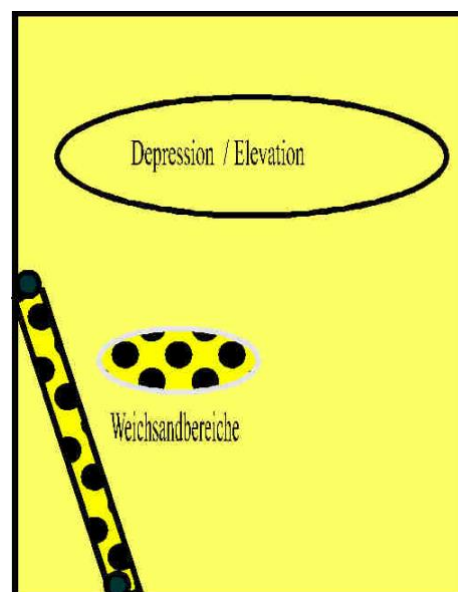
Sicheldünen verschieben sich abhängig von der Lage zur Hauptwindrichtung und beginnen spitz, schmal und klein, türmen sich auf, laufen wieder aus oder gehen in andere Dünen über. Besonders bei großen Sicheldünen bestimmt die Hauptwindrichtung die Tragfähigkeit des Sandes. Da, wo der Wind den Sand an die Düne drückt, ist er fest und die Auffahrt relativ flach. Dort wo er über die Kante geblasen wird, ist er locker und die Abfahrt steil. Oft bilden sich an den Kuppen richtige Treppen,



Kleinere Sicheldünen und Fahrtrichtung



Kegeldünenfeld und Fahrtrichtung



Tenne

d.h. die Düne fällt sogar mehrere Meter steil ab.

In den Randzonen der Ergs findet man die Kegeldünenfelder. Hier bilden sich um Buschwerk herum Sandhaufen, die immer mehr zunehmen. Dazwischen sind oft mehr oder weniger große freie Flächen.

Auf Satellitenbildern erkennt man nur große Sicheldünen, kleinere Sicheldünen und Kegeldünenfelder nicht.

Merke hier also schon mal:
Windrichtung = Fahrtrichtung
Nachts/kalt/naß besser als tags/heiß/trocken

In Kegeldünenfeldern lassen sich die Windrichtungsregeln nicht so richtig anwenden.

Nicht in Tunesien, aber in anderen Teilen der Sahara finden sich sogenannte Tennen. Diese sind große Sandflächen, die auf Grund ihrer Lage nicht zur Dünenbildung gelangen. Hier gibt es jedoch folgende Gefahren:

- Fata Morganen, die sich auf den weiten Flächen bilden, sorgen im Zusammenwirken mit dem Durchfahren kleiner Vertiefungen (Depressionen) und Erhöhungen (Elevationen) zu Orientierungsschwierigkeiten. Ziele am weit entfernten Horizont verschwinden und mischen sich mit Luftspiegelungen. Hier hilft nur strikt nach GPS oder Kompass zu fahren.



Weichsandzonen, entweder im Zuge vermeintlich fester Pisten oder vollkommen überraschend im freien Gelände, lassen hilflos Fahrzeug und Besatzung im Sand versinken.

Allgemeine Fahrtipps im Sand

Grundsatz zum Fahren im Sand ist:

Allrad und Geländegang frühzeitig einlegen. Sobald man merkt, dass das Fahrzeug nur im Ansatz einsinkt oder an Vortrieb verliert, wie folgt vorgehen

Stufe 1: Runter mit dem Luftdruck. Deshalb auch immer Kompressor oder Pumpe dabei haben.

Stufe 2: Spur versetzen, was der Vordermann aufwühlt, kann nicht besser werden.

Stufe 3: Wenn das Fahrzeug hängt, nach vorne oder nach hinten am besten mit dem Bergegurt bergen.

Stufe 4: Sandbleche unter die Räder bringen. Und zwar richtig auf der ganzen Fläche.



Versetzt fahren, sonst geht es nicht weiter



Blechen will gelernt sein, am Strand mal üben!

In den Dünen

Gefahr 1: Abkippen des Fahrzeugs zur Seite.

Da hilft nur vorab Fußerkundung und das Vermeiden eines hohen Fahrzeugschwerpunktes (möglichst geringe Dachlast), im aktuellen Gefahrfall nicht bergwärts lenken, das verstärkt die Gefahr nur, sondern talwärts.

REGEL:

Nie quer zum Hang fahren!!!!



Seitenkipper
Foto: Karl Schaeffer

Gefahr 2: Dünensprung

Die Kuppe der Düne hat eine Treppe, das Fahrzeug fällt hinter der Kuppe herunter oder überschlägt sich. Hier hilft nur Fußerkundung vorab.

Andererseits sollte man sich auch nicht allzu vorsichtig der Dünenkuppel nähern. Auf die richtige Geschwindigkeit kommt es an.

Nach vorheriger Erkundung fährt man die Düne im unteretzten Geländegang hinauf. Der Fahrer sieht nur den Himmel und muss die Geschwindigkeit so wählen, dass er am Dünenkamm ausreichend Dynamik im Fahrzeug hat, dass der Wagen langsam über die Vorderachse kippt. Für den Fahrer ist der Kippunkt ein besonderer Moment. Er darf jetzt nicht bremsen, sieht aber immer noch nur den Himmel. Den Rücken der Düne kann er erst erkennen, wenn der Geländewagen vollständig über den Dünenkamm gefahren ist. Ein unglaubliches Gefühl. Dann gleitet man mit dem losen Sand die Düne herunter. Immer bedacht das Fahrzeug nicht in Querlage zu bringen.

REGEL:

Nur dorthin fahren, wohin man klar einsehen kann!



Kleiner Dünensprung



Mein Fahrfehler, zu früh vom Gas gegangen.



Dafür hat man dann einen schönen Ausblick von oben.



Der Rutsch am Dünenrücken

Noch ein wichtiger Hinweis:

Gerade im Gelände erweisen sich Fahrer und Beifahrer als Team: Der Fahrer fährt und bewertet das Gelände unmittelbar vor dem Fahrzeug, der Beifahrer orientiert weiter und gibt dem Fahrer grobe Richtungshinweise. In den Dünen die Beifahrer als Einweiser nutzen. Ggf. schwierige Passagen mit Fähnchen kennzeichnen.



Wasserdurchfahrt:

Manchmal kreuzt ein Wadi eine Piste oder in einer Senke hat sich eine Pfütze gebildet, besonders in der Regenzeit. Dann sollte man die Wassertiefe seines Fahrzeuges kennen. Die Wassertiefe hängt nicht nur von der Lage des Luftansaugstutzen des Motors ab. Denkt auch an die Lichtmaschine und die Entlüftungen der Getriebe und Achsen.



Der Ansaugschnorchel ist nicht nur für Wasserdurchfahrten geeignet, auch zum Staubfang in Verbindung mit dem Zyklonfilter.



Erst erkunden und dann Durchfahren

Generell gilt:

Eine gehörige Portion Gelassenheit, genügend Zeit einplanen und ein Gespür für Gefahren, dann wird die Abenteuerfahrt ein Erlebnis der besonderen Art.

Hier noch ein paar Bilder:



Schafft er es zur Tankstelle?



Die Balance halten



Wanderdünen überqueren die Straße



Lebende Tiere auf dem Dach

...und so weiter.