Onlinemotor

Magirus Deutz FA 170D11
Köln - Zagora

Seit Anfang der 90ziger Jahre bin ich unheilbar infiziert. Nach monatelanger Auswahl und vergleichenden Suchen habe ich 1984 meinen ersten Range Rover in gebrauchtem Zustand erworben. Mein Bazillus wurde durch die Teilnahme an regelmäßigen Treffen und Veranstaltungen Gleichgesinnter gefördert.
Die ersten mehrwöchigen Auslands-ReHa teilweise mit nicht unerheblichen Fangopackungen ließen nicht lange auf sich warten.
Anhand meiner zutreffenden Eigendiagnose war es mal wieder soweit.
Marokko, abseits der Touristenströme mit leichtem Gepäck dafür abgezählte „1001“ Sterne unter dem Firmament.

Fahrzeuge

Die technische Auswahl der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge fiel auf den „Maggie“ weil sich Theo mein Mitfahrer den Spass der Mitnahme einer Suzuki DR400Z gönnen wollte.
Unser treuer Weggenosse: Magirus FA170D11



FA = Allradantrieb
Permanenter Allradantrieb
Gepaart mit einem 2-stufigen Untersetzungsgetriebe
Längssperre im Untersetzungsgetriebe
Quersperre in der Hinterachse

Radvorgelege Hinterachse (besonders belastbar)

170=Leistung in PS
Lt. Kfz.-Schein 176PS
11=technisches Maximalgesamtgewicht
abgelastet auf führerscheinfreundliche 7,49Tonnen

Dieser „kleine“ Exkurs in die sich nicht jedem erschließende Modellbezeichnung bot damit die dankbare Basis für einen Ausflug der besonderen Art.

Zugegeben kann und will diese Fahrzeugbasis mit Erstzulassung aus dem Jahre 1980, die die ersten 28.000km dem Technischen Hilfswerk treu diente, nicht im Geringsten mit den bekannten Rallye-Boliden konkurrieren.
Aber zwischen der Tanke in Luxemburg und unserer Zwischenbasis kurz vor Almeria hat unser GPS einen Schnitt inklusiv Pausen und



Fahrerwechsel von über „78km/h“ angezeigt.
Ich wollte es fasst selbst nicht glauben, aber

Magirus Deutz FA 170D11
Köln - Zagora

unsere des schweren Kofferaufbaus beraubte Basis für die nächsten drei Wochen fiel auch auf langen Autobahnsteigungen geschwindigkeitsmäßig nur marginal ab.

Technisch vertraute ich auf die bewährte Serie, die kleinen Serienräder wurden allerdings durch eine größere Singlebereifung ersetzt. Die in die Jahre gekommene Federung der Vorderachse wurde durch Spezialisten auf den Auslieferungszustand gebracht. Die Doppelkabine wurde so eingerichtet, dass ich sehr bequem darin übernachten konnte. Theo richtete sich des Nächtens in einem Zelt ein. Wir hatte eine mobile Küche dabei und mein Part war es für eine ausgewogene Ernährung zu sorgen. Ha Ha Ha…



Orientierung

Eine grobe Fahrstreckenfestlegung haben wir vor dem Start festgelegt. Zur Feinabstimmung der Streckenführung vor Ort waren beide Fahrzeuge mit bewährten Navigationsgeräten ausgestattet, hatten wir Reiseführer mit GPS-Koordinaten dabei und haben uns zusätzlich an Karten im Maßstab 1:200.000 orientiert. Nach einer möglichst schnellen Anfahrt und der Fähre Almeria-Nador sollte die grobe Streckenführung über Guercif in die Überquerung des Atlas einsteigen und dann der „Revival“-Route eines älteren Roadbooks folgen. Ich war sehr froh, dass Theo mit der wendigen Suzuki mir ein hervorragender Scout war, der mir bis auf wenige Male Rückwärtsorgien auf schmalen Gebirgspfaden mit dem Maggie ersparte.



Stellenweise war der Pistenverlauf durch vorausgegangene Starkregenabflüsse oder Erdrutsche so in Mitleidenschaft gezogen, dass eine Passage mit dem 235cm breiten Maggie unmöglich war. Eine Trittstufe auf der Beifahrerseite habe ich mir nach Kontakt mit der aufragenden Felswand 5 cm nach hinten verschoben obwohl der Reifen unter meinem Sitz mal gerade zur Hälfte auf der Piste war, bevor diese sich mehrere Meter nach unten verflüchtigte.



©. Onlinemotor - PCS Stüsser Herrenstrunden 9 51465 Bergisch Gladbach
02202-458578 stuesser@t-online.de

Ko. 5406541763 Blz. 50010517 ING-DiBa
St. Nr. 204/5356/1854
DE 273566034

Onlinemotor

Magirus Deutz FA 170D11
Köln - Zagora

Unser Streckenverlauf orientierte sich im Weiteren entlang der algerischen Grenze auf einer eher einsamen Piste.

Phänomenal und das hätte ich dem Maggie vor der Tour nicht zugetraut war die mögliche Achsverschränkung auf den winkligen Pisten, die durch den verwindungsweichen Rahmen ermöglicht wurde.
Neben Geröll- und Steinpisten zog es uns magisch in die weiter südlich gelegenen Ausläufer der sandigen Saharazonen von Merzouga, Erg Chebbi und Erfoud.
Unsere weitesten Streckenabschnitte ohne Versorgung lagen bei gut 400KM Pistenstrecke.



Wo es die Hard-Core Suzuki mit Power nimmt, benötigt der LKW Schwung um lange Sandpassagen zu passieren. Hatte ich mich festgefahren konnte ich den Luftdruck meiner schlauchlosen Reifen auf unter 1 Bar reduzieren. Den Serienluftpresser des Maggie habe ich in weiser Voraussicht mit beidseitig angebrachten Anschlüssen für einen Luftschlauch vorbereitet.



Die Umrundung des Gebietes „Erg Chebbi“ war das einzige Pflichtprogramm welches touristisch nicht als ganz abgeschieden gilt. Aber das haben wir uns gegönnt.



Versorgung

Unsere kulinarischen Höhepunkte habe ich in einer thermisch isolierten Kiste aus NVA

Magirus Deutz FA 170D11
Köln - Zagora

Beständen aufbewahrt. Nach tagelanger Rüttelpiste musste irgendwann auf der Reise das gemischte Gesamtprodukt aus Hartweizen, Kaffeepulver, Nuss-Nugat-Creme dessen Behältnisse sich in Restmüll verwandelt haben, ersetzt werden. Die Grundversorgung war auch in den zahlreichen Dörfern kein großes Problem, wenn man von den eingeschränkten Öffnungszeiten im „Ramadan“ absieht.



Auch Abseits von Touristenströmen und Hotel bzw. Herbergen gönnten wir uns den Luxus einer „Minimalhygiene“ immer dann wenn



uns ein Gewässer einlud. Und gab es in regelmäßigen Abständen, da Marokko aufgrund der geographischen Lage und des Atlas Gebirges für afrikanische Verhältnisse noch wasserreich ist.
Die erhöhte Dieselkapazität beim Maggie von nahezu 600ltr. war dafür problemlos geeignet. Reserven fürs Mopett, wurden vom Maggie der Suzuki hinterher transportiert. Da haben sich die höchst unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte gut ergänzt.



Auf unserer Reise gab es auch in weniger dicht besiedelten Gegenden regelmäßigen Kontakt mit der örtlichen Bevölkerung. Ein paar freundliche Worte auf „Schulfranzösisch“ ließen erst gar keine Distanzen aufkommen. Als Gegenleistung für die eine oder andere Möglichkeit zur Mitfahrt gab es Dattel und Tee für uns.

Nach drei Wochen haben wir die letzten Dinar kurz vor dem Fährhafen in Diesel getauscht und sind von Nador zurück ins europäische Algeciras.

Mal sehen, wenn der „gefährliche“ Fernwehvirus wieder ausbricht?

©. Onlinemotor - PCS Stüsser Herrenstrunden 9 51465 Bergisch Gladbach
02202-458578 stuesser@t-online.de

Ko. 5406541763 Blz. 50010517 ING-DiBa
St. Nr. 204/5356/1854
DE 273566034