

HARDY GRÜNE

Tour d'Afrique

12000 KILOMETER
RADRENNEN
VON KAIRO
NACH KAPSTADT



DELIUS KLASING

HARDY GRÜNE

Tour d'Afrique

12 000 KILOMETER
RADRENNEN
VON KAIRO
NACH KAPSTADT

DELIUS KLASING VERLAG

Inhalt

Vorwort.....	9
Erster Abschnitt:	
Pharaoh's Delight, Kairo–Khartoum	13
Zweiter Abschnitt:	
The Gorge, Khartoum–Addis Abeba.....	57
Dritter Abschnitt:	
Meltdown Madness, Addis Abeba–Nairobi	103
Vierter Abschnitt:	
Massai-Steppe, Nairobi–Mbeya.....	171
Fünfter Abschnitt:	
Malawi Gin, Mbeya–Lilongwe	201
Sechster Abschnitt:	
Zambezi Zone, Lilongwe–Victoria Falls/Livingstone.....	217
Siebter Abschnitt:	
Victoria Falls–Windhuk.....	233
Achter Abschnitt:	
Windhuk–Kapstadt	253
Nachspiel	279

Vorwort

Mit Lebensträumen ist das so eine Sache. Die einen bleiben auf ewig unerfüllt, andere finden zumindest eine Teilverwirklichung. Und dann gibt es noch solche, die man nie geträumt hat, die aber klammheimlich in einem leben. Mit dem Fahrrad von Kairo nach Kapstadt zu fahren, zählte für mich jedenfalls nie zu den drängenden Wünschen, die einen bisweilen plagen und nicht mehr loslassen, ehe sie erfüllt sind. Und doch stand ich eines Tages vor den Pyramiden von Gizeh und brach auf zu einem viermonatigen Abenteuer, das sicherlich anstandslos als »Lebenstraum« durchgeht: der Tour d’Afrique, dem mit 12 000 Kilometern längsten Radrennen der Welt.

Manchmal sucht man eben nicht die Träume, sondern wird von ihnen gefunden.

Die Tour d’Afrique ist keine gewöhnliche Abenteuerreise. Nicht das bereiste Objekt steht im Fokus und Interesse des Reisenden, sondern das eigene Wohlbefinden und der Erhalt der körperlichen Fitness. Man begegnet Afrika nicht als entspannter Tourist, sondern als mehr oder weniger ambitionierter Sportler, dessen Tagesablauf von der Stoppuhr diktiert wird. Das führt zu einem Dauerkonflikt zwischen Ehrgeiz und Abenteuerlust, zwischen seelischer wie körperlicher Belastung und Empathie, der bisweilen anklagend absurd schiefe Bilder entstehen lässt. Das gilt auch für meine Erzählung, denn anders als bei früheren Begegnungen mit Afrika, war die Tour d’Afrique in erster Linie eine intensive Konfrontation mit dem sensiblen Körper und der zickigen Psyche.

Zugleich ist keine Reiseform besser für eine direkte Begegnung mit der bereisten Region geeignet als das Fahrrad. Das Tempo ist ideal, um Distanzen zu überbrücken, und die fehlende »Knautschzone« ermöglicht den ständigen Kontakt mit Menschen und Natur. Topografie, Klima, Gerüche, Geräusche, Bodenbeschaffenheit, ethnische und kulturelle Unterschiede –

all das erlebt man im Bus oder Auto nur gefiltert. Wir aber spürten den Kontinent hautnah und buchstäblich mit allen Fasern. Erfreuten uns an den fröhlichen Kindern, die wir mit unseren bunten Lycraklamotten und aufgemotzten Rädern in freudige Aufregung versetzten. Staunten über die Intensität, mit denen die Menschen ihr Leben fernab der von Touristen besuchten Gegenden bewältigen. Genossen diesen schier unerschöpflichen und so ansteckenden Optimismus, der trotz aller Horrorgeschichten von Afrika ausgeht. Kämpften mit dem gnadenlosen afrikanischen Straßenverkehr, der schlicht nach dem Prinzip der Einschüchterung funktioniert, und bei dem Radfahrer verdammt schlechte Karten haben.

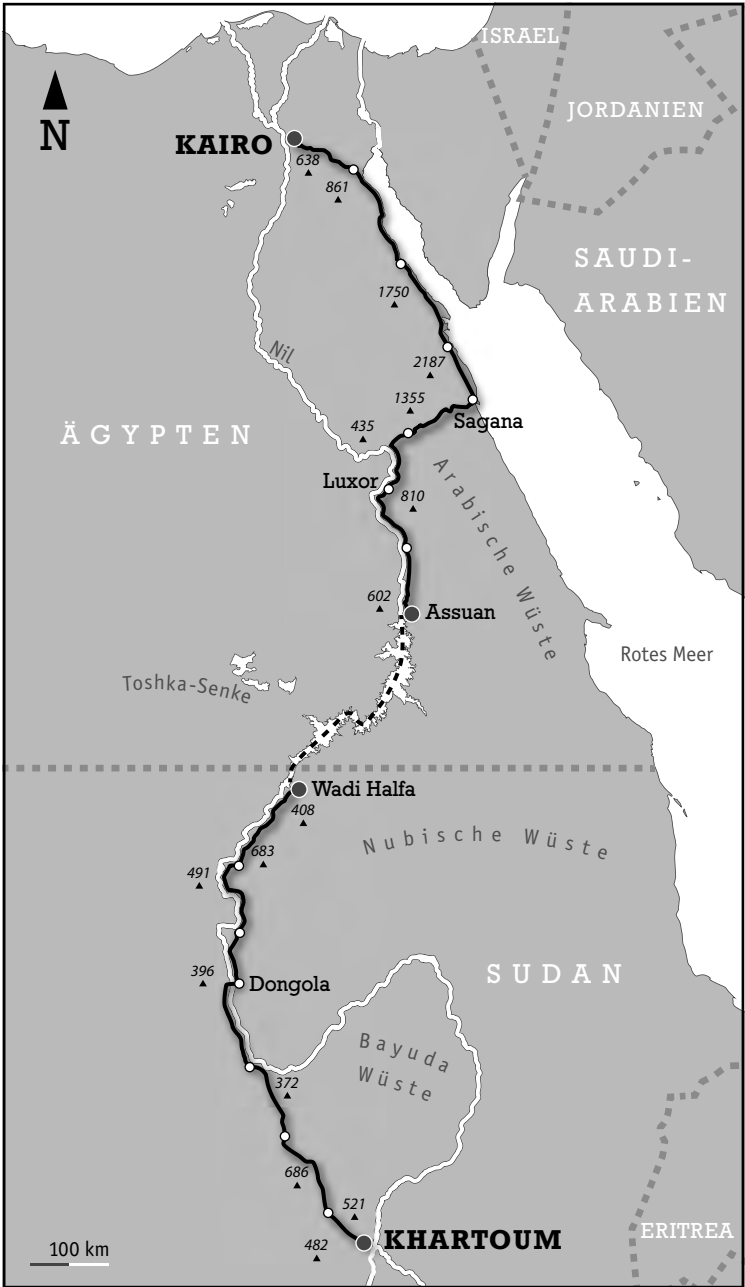
Bevor ich nun den Startschuss gebe, bleibt noch die angenehme Pflicht der Danksagung. Los geht es mit Stephan und seinem Team von Fahrrad Beckmann für eine intensive Kurzausbildung in Fahrradmechanik; der Visumszentrale Berlin für Zauberei in Sachen Sudan-Visum; Hardy, Ruben und Gisi für wichtige Erlebnisberichte und Tipps von der Tour 2010; allen meinen Mitfahrern (vor allem Horst, Dennis, Werner, Sam, Amand und Patrick) für Freundschaft, Wärme und Fröhlichkeit während der Tour 2011; Axel für den aufregenden »letzten« Lift zum Bahnhof; Gaby, Sanne und Sauer für einen emotionalen Abschied; Laura für eine bewegende Begegnung nach dem mutigsten Moment meines Lebens (»Up the Gas«!), und den Lesern meines Blogs (<http://hardygruene.wordpress.com/>), die sich so intensiv an meinem Abenteuer beteiligten und mir damit immer wieder Schwung gaben und mich stolz machten. Wolf Maahn verehere ich für seine Power, die mich in schwierigen Momenten regelmäßig mein Lächeln und meine Leichtigkeit wiederfinden ließ, Johnny Cash für einen gewaltigen Steam, der mich die Berge hochtrieb.

Dem RSV Göttingen 05 und all seinen Anhängern danke ich für eine unvergessene Welcome-back-Party an meiner geliebten Benzstraße (»solo 05 e basta!«), meinen Medienpartnern Augsburgener Allgemeine, Göttinger Tageblatt, Rheinpfalz, FAZ, Sportal, Südkurier und Neue Zürcher Zeitung für Vertrauen und

Mut, Steve für Arbeitsfreiraum in »seinem« Truck, Cristiano für viele fröhliche Momente, Mathias für bereichernde Gespräche und Megan für den Mut, mir mitten im äthiopischen Hinterland ihre Ersatzschaltung zu überlassen. Last but not least ein dickes »Thank you« all den Menschen entlang der Strecke, vor allem den Betreibern der häufig so sehnsüchtig angesteuerten Coke-Stops und natürlich diesen sagenhaften Kindern Afrikas.

Mein Tour-Buddy Dennis war mir ein wichtiger Berater bei der Entstehung dieses Buches, während Andrea als weltneugierige Touristin half, mein vom Radrennen beherrschtes Denken besser zu justieren. Warmherzige Grüße gehen an Bürte, die mir den Weg auf den Radsattel wies und damit mein Leben auf den Kopf stellte. Danke! Und ein teuflermagisches Lächeln voller Zuversicht fliegt zu Claudia: »Nimm mich mit zur Venus!«

Hardy Grüne



Erster Abschnitt: Pharaoh's Delight, Kairo–Khartoum

1. Tag, 1. Etappe, 15. Januar: Kairo–Desert Camp.
135 Kilometer

Der Wind pfeift eiskalt über das Plateau. Alles an Kleidung, was ich in meinem Rucksack hatte, trage ich inzwischen am Körper. Und friere trotzdem wie ein Schneider. Wärme mich notdürftig am lauwarmen Kaffee und stopfe kleine Küchlein in mich rein. Während vorn irgendjemand langatmig von der »Faszination Afrika« und dem »größten Abenteuer des Lebens« faselt. Im Hintergrund die Pyramiden von Giseh. Viel kleiner, als ich gedacht habe, und irgendwie surreal.

Und mir sowieso egal. Ich friere, und das Warten nervt. Soll das etwa Afrika sein? Keine 10 °C in Kairo! Der grau melierte Himmel droht mit Regen. Nicht auch das noch! Bibbernd rutsche ich auf meinem Plastikschemel umher und hoffe, dass dieser offizielle Kram bald vorbei ist und es endlich losgeht. Das »größte Abenteuer des Lebens«. Die Tour d'Afrique, das längste Radrennen der Welt. Fast 12 000 Kilometer von Kairo bis nach Kapstadt. Durch zehn Länder und auf 94 Tagesetappen mit durchschnittlich 123 Kilometern. Ein viermonatiger Dauerkampf gegen die Uhr.

Endlich findet der Monolog ein Ende, rotten wir uns unter einer großen Fahne zum offiziellen Gruppenfoto zusammen. 63 Radjunkies aus allen Winkeln der Welt. 13 Frauen, 50 Männer. Der Jüngste ist kaum 20, der Älteste 65. Alle sind voller Erwartung und Respekt. Niemand hat auch nur eine Ahnung davon, was auf uns zukommen wird. Auf den Einzelnen, auf die Gruppe. Vier Monate lang werden wir als Gemeinschaft ums Durchkommen kämpfen und uns als Konkurrenten um Platzierungen duellieren. »Dies ist nicht nur ein großes Abenteuer

und eine lange Radfahrt, sondern vor allem ein Sozialexperiment«, haben uns die Veranstalter gestern Abend gewarnt. »Ihr braucht euch untereinander. Also versteht euch!«

Flankiert von einer Polizeieskorte geht es schließlich los. Ein letztes Tschüss an die Sphinx, und schon tauchen wir ein in den Moloch Kairo, der für die Tour d’Afrique keinen Moment den Atem anhält. Über die rappende Stadtautobahn schaufeln wir uns in mäßigem Tempo und als geschlossenes Peloton zur Ausfallstraße in Richtung Rotes Meer. Immer wieder kommt unser Tross zum Stillstand, müssen wir wegen einer Reifenpanne warten oder Nachzügler aufschließen lassen. Nach gut anderthalb Stunden ist Kairos Stadtgrenze erreicht, kommt das erlösende Zeichen. Der Konvoi ist aufgelöst, jeder darf nach seiner Fassung losradeln.

Sofort wird es hektisch, jagen die ersten Fahrer in einem Affenzahn davon. Auch meine deutschen Mitstreiter Dennis und Horst hat es erwischt. Eigentlich hatten wir uns geeinigt, es an den ersten Tagen langsam angehen zu lassen und gemeinsam im Grundlagenbereich zu kurbeln. Nun gucken sie mich mit Feuer in den Augen an, glühen vor Jagdfieber. »Los, komm, hinterher«, feixt Horst, während Dennis schon auf und davon ist. »Fahrt los«, entgegne ich. »Ich suche erst mal mein Tempo und komm dann hinterher.« Ich habe vier Monate Zeit. Da muss ich mich nicht schon am ersten Tag hetzen.

Und dann bin ich allein. Irgendwo in Nordägypten. 100 Kilometer von unserem Tagesziel entfernt. Das Abenteuer hat begonnen.

Meine Anmeldung zur Tour d’Afrique war sechs Monate zuvor rausgegangen. Mit aufgeregtem, aber auch gespaltenem Herzen. Eigentlich hatte ich im Herbst 2011 am Radrennen Paris–Dakar teilnehmen wollen. Der Plan war perfekt gewesen. Anfang November sollten wir nach 70 Radtagen in Dakar eintreffen, von wo aus ich alleine entlang der afrikanischen Westküste bis nach Gabun weiterradeln wollte. Dort begann im Januar 2012 die Afrikameisterschaft im Fußball. Das war mein Ziel.

Doch im Mai 2010 wurde ich brutal aus allen Träumen gerissen. Wegen der unsicheren Situation in Mauretanien war Paris–Dakar abgesagt worden. Früh genug zwar für den Veranstalter, doch zu spät für mich, denn ich war längst im Abenteuermodus. Hatte alles verschlungen, was es über Paris–Dakar zu verschlingen gibt. Hatte stundenlang über den Landkarten Westafrikas gebrütet und meine Strecke nach Gabun ausgefüllt. Konnte es kaum abwarten, endlich zu starten. Und war zugleich erleichtert, dass es noch über ein Jahr hin war. Genügend Zeit, meinen Körper auf das Abenteuer vorzubereiten und daheim die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen.

Nach der Absage kam die Leere. Stundenlang wühlte ich mich durchs Internet, auf der Suche nach einer Alternative. Amerika-Umrandung? Nicht dasselbe. Südamerika-Vuelta? Ohne jegliche Spanisch-Kenntnisse sicherlich kein Spaß. Von Dakar nach Timbuktu? Klang ganz gut, aber räumlich irgendwie zu übersichtlich. Und dann stieß ich auf die Tour d’Afrique. Ein Megaabenteuer. Die Videos auf YouTube zeigten völlig verdrehte Mountainbiker, die sich über rutschige Pisten quälten und vor Erschöpfung kaum noch sprechen konnten. Und deren Augen dennoch vor Glück strahlten. Ich bin kein Mountainbiker. Ich liebe das Gefühl, mit dünnen 23er-Slicks über glatten Asphalt zu schweben. So, wie wir es bei Paris–Dakar gehabt hätten. Die Tour d’Afrique war anders. Die Tour d’Afrique brauchte keine Schönwetterfahrer wie mich. Sie brauchte Abenteurer.

Sie war nichts für mich.

Doch sie ließ mich nicht los. Je häufiger ich die Videos sah, desto mehr gefiel sie mir. Das war wirklich ein Abenteuer! Auf schmalen Trails durch den Busch. Wortwörtlich. Und dann war da ja noch dieses Glück in den Augen der Fahrer. Die aus vollem Hals loslachten, wenn sie in den Dreck fielen. Die ihr Abenteuer wirklich genossen. Die ich um ihre Erfahrung beneidete.

Zwei Drittel der 12 000 Kilometer seien asphaltiert, ein Drittel würde »offroad« gehen, informierte mich die Website des Veranstalters. 4000 Kilometer offroad – das klang plötzlich über-

schaubar. Irgendwann schnürte ich einen fetten Noppenreifen auf mein Crossrad, das zumeist eher stiefmütterlich behandelt neben meinem Straßenrenner auf seine seltenen Einsätze wartete, und suchte in der südniedersächsischen Schichtstufendlandschaft das Abenteuer. Trieb mich dürre Waldpfade hoch, raste über ausgelutschte Feldwege wieder hinunter. Kam mit hochrotem Kopf und völlig verdreht nach Hause. Und war glücklich.

Ende Juni war ich so weit. Hatte alle Bedenken über Bord geworfen und wollte mich dem Abenteuer stellen. Der Zufall und das Glück waren mir zu Hilfe gekommen. Ein unerwartet hereinflatternder Scheck hatte exakt jene Summe getragen, die für die Anmeldung zur Tour d’Afrique 2011 notwendig war. Damit war das größte Problem aus der Welt geräumt und ich konnte in den Abenteuermodus zurückkehren. Nun allerdings unter deutlich mehr Zeitdruck, denn es waren nur noch sechs Monate bis zum Start in Kairo.

Schon die ersten Ansätze eines Vorbereitungsplans ließen eine Herkulesaufgabe erahnen. Zunächst musste ich körperlich fit werden, was angesichts des Starttermins am 15. Januar nicht ganz einfach war. Wie sollte ich im anbrechenden Winter Grundlage trainieren? Die Frage, mit welchem Rad ich fahren würde, war hingegen rasch geklärt. Abgesehen vom schmalen Geldbeutel, der die Anschaffung eines Mountainbikes ohnehin verhindert hätte, setzte sich der Roadbiker in mir durch und entschied sich für den Crosser, der ja praktischerweise reisefertig in der Garage stand. Was die Ausrüstung betraf, war ich gelassen. Als leidenschaftlicher Camper bin ich es gewohnt, mit kleinem Gepäck zu reisen und Ausrüstungsgegenstände auf ihre multiple Verwendungsfähigkeit zu prüfen.

Fortan saß ich bei jeder Gelegenheit im Sattel und pedalierte Grundlagenkilometer ab. Normalerweise komme ich auf kaum 6000 Jahreskilometer, bewege mich im Bereich des Genussradelns und schaffe es höchstens drei- bis viermal im Jahr, über 100 Kilometer am Stück zu fahren. Angesichts von durchschnittlich 123 Kilometern, die mir in Afrika täglich bevor-

standen, war also Langstrecke angesagt. Nicht so einfach im normalen Alltag. Mein erster Großausflug ging nach Hamburg und führte mich schon am ersten Tag an die Grenze meines Leistungsvermögens. 166 Kilometer zeigte der Bordcomputer, als ich irgendwo kurz hinter Celle todmüde vom Rad fiel, mit letzter Kraft mein Zelt aufbaute und mich mit einem lauwar-men Bier in der Hand fragte, wie ich jemals Afrika durchqueren sollte. Das sollte der längste Ausflug bis zum Tourstart bleiben.

Den September verbrachte ich in den französischen Alpen, wo gezieltes Bergtraining anstand. Und ich eine weitere in mir schlummernde und bis dahin ungeahnte Passion entdeckte: Pässe fahren. Vor allem die langen Anstiege von 15 und mehr Kilometern gefielen mir und ließen mich in einen fast meditati-ven Zustand gleiten. Dass ich dabei immer wieder andere Rennradler überholte und vergleichsweise frisch auf den Gip-feln ankam, gab mir Zuversicht, zumindest die bergigen Ab-schnitte der Tour d’Afrique halbwegs überstehen zu können.

Blieb das Problem der langen Distanzen. Ein Problem, das ich nicht lösen sollte. Tagesetappen über 70 Kilometer blieben die Ausnahme, und nachdem sich der Dezember als ungemüt-lich schneereich entpuppte, war es selbst mit den Kurztrips vorbei. Das letzte Mal auf dem Rad saß ich am 21. November, als 52 Kilometer meine Jahresleistung auf exakt 6217 Kilome-ter schraubten. Das war ein neuer persönlicher Rekord und doch nur etwas mehr als die Hälfte der Gesamtstrecke der Tour d’Afrique.

Na, die Kondition würde schon kommen. Nun zum Beispiel, während ich das erste Mal seit sieben Wochen wieder im Sat-tel sitze und durch die ägyptische Wüste pedalriere. Ich meine trägen Muskeln spüre, die nur langsam warm werden im kühlen Wind. Mich in den leichten Gegenwind stemme und bedenklich keuche angesichts einer Steigung von kaum zwei Prozent, mit der sich das autobahnartige Asphaltband auf den Kamm einer drögen Wüstenlandschaft windet. Mehr als anderthalb Stunden brauche ich bis zum Lunchstopp irgendwo im Niemandsland. Freudlos stopfe ich mir ein Käsebrötchen

rein, sauge missmutig an einer Orange, versuche, die Müdigkeit abzuschütteln. 67 Kilometer liegen noch vor mir. Wenn ich in diesem Tempo weiterfahre, sind das gute drei Stunden.

Kaum bin ich zurück auf der Straße, läuft es besser. Der Anstieg scheint überwunden, und auf dem Weg zum Roten Meer geht es spürbar bergab. Das Kurbeln fällt deutlich leichter, und auf dem Tacho flackern plötzlich Zahlen jenseits der 50-km/h-Marke auf. Als am Horizont ein größeres Peloton auftaucht, fahre ich das Loch zu und hänge mich hinten rein. Doch bald sind mir die Kollegen zu langsam und ich ziehe vorbei. Nach ungefähr 100 Kilometern erwischt mich noch ein kleiner Durchhänger, als ein Anstieg, auf dem zudem der Wind steht, sich als bissig erweist, dann reiße ich die Faust hoch und passiere stolz den Zielstrich.

Nur noch 11 864 Kilometer bis Kapstadt. Ich werde es schaffen!

Das nächste Abenteuer wartet schon, denn wir campieren mitten im Wüstensand neben der Autobahn. Ein runtergekommener Rastplatz dient als Parkfläche für die Trucks, die unser Gepäck transportieren. Ein nie fertiggestellter Toilettenblock versinkt erbärmlich stinkend unter einem Müllberg. Und die nächste Dusche werden wir frühestens in fünf Tagen sehen.

Etwa 20 Fahrer sind bereits im Ziel und haben ihre Zelte aufgebaut. Bunte Flecken im hellbraunen Niemandsland der Wüste. Ich finde ein Plätzchen zwischen den Behausungen von Horst und Dennis, die mir grinsend mitteilen, dass sie bis zum Schluss in der Spitzengruppe mitgemischt haben und schon vor einer guten Stunde angekommen sind. Bei einer wärmenden Suppe schwärmen sie vom Peloton aus starken Fahrern, das sich gebildet hatte. »Wir waren die ganze Zeit mit 40 km/h unterwegs«, gockelt Horst: »Komm, das schaffst du auch. Morgen fährst du mit uns.« Doch für mich spielen diese Jungs in einer anderen Liga.

2. Tag, 2. Etappe, 16. Januar: Desert Camp–Desert Camp.
167 Kilometer

Fünf Uhr. Es ist stockduster. Dennis flucht, weil er irgendetwas nicht findet. Gelächter von der anderen Seite. Irgendwo singt jemand. Mir ist kalt. Meine Nasenspitze friert, das Zelt ist mit Raureif bedeckt. Mürrisch stapfe ich zum Küchen-Lkw, gieße mir einen Kaffee ein. Igitt! Instantbrühe! Und dann auch noch mit gechlortem Wasser! Mühsam würge ich das Gebräu hinunter. Dann Klamotten einpacken, Zelt abbauen, alles zum Lkw wuchten, Frühstücksmüsli runterschlingen.

Und mich der nächsten Herausforderung stellen. In der Ferne sehe ich Radler in bunten Klamotten und mit einem Spaten über ihren Schultern in die aufgehende Sonne marschieren. Ein surreales Bild. Die Wüste ist flach und bietet keinen Schutz. Privatsphäre? Gibt es nicht. Mit Klopapier bewaffnet mache auch ich mich auf den Weg. Finde eine kleine Bodensenke, buddele ein Loch, hocke mich hin und starre in den dämmrigen Himmel, während mein Darm erwacht. »Bitte verbrennt das Klopapier hinterher, denn das dauert Ewigkeiten, bis das in der Wüste verrottet«, haben uns die Veranstalter eingetrichtert. Doch mein Feuerzeug ist im Rucksack. Also buddele ich den Haufen einfach zu und kehre als entleerter Umweltfrevler zurück.

Auf unserem Vorbereitungstreffen hatten uns die Organisatoren noch ein paar weitere Verhaltensregeln mitgegeben. Wir erfuhren, wie wir eines der Begleitfahrzeuge stoppen können, wenn wir ein Problem haben (Daumen senken), erhielten ein ganzes Bündel Telefonnummern für Notfälle und gingen den Tagesablauf durch: 6.00 Uhr Wecken, 6.30 Uhr Frühstück, ab 7.00 Uhr Losfahren. Ungefähr auf der Hälfte der Tagesetappe wartet der Lunchtruck mit dem Mittagessen. Abzweigungen werden mit orangem Flatterband markiert, und jedem steht frei, nach eigenem Gutdünken Pausen zu machen oder sich in Cafés entlang der Route zu vergnügen. Bis zum Sonnenuntergang muss allerdings das Ziel erreicht sein, sonst kommt der

Besenwagen. Im Camp hat sich jeder selbst um den Aufbau seines Zeltes zu kümmern. Nachmittags wird eine Suppe gereicht, und vor dem Abendessen besprechen wir beim »Riders Meeting« die Etappe des nächsten Tages. Zum Abschluss nahmen wir feierlich unsere Startnummern entgegen, die am Fahrrad angebracht werden müssten. Ich bin mit der Nummer 121 unterwegs.

Die Organisationscrew wird angeführt von der erst 27-jährigen Südafrikanerin Sharita, die den Eindruck einer militärisch straffen Leitung vermittelt. Ihr zur Seite stehen Adele, ein quietschfideler Rotschopf aus Kanada, und Elvis, ein schweigsamer Tansanier. Bekocht werden wir von James und Kim, als Fahrradmechaniker reisen der US-Amerikaner Gabriel sowie Martin aus Kenia mit. Nick fungiert als Renndirektor, Mathias aus der Schweiz und Claire aus Australien als medizinisches Begleitpersonal. Pressesprecher Cristiano kümmert sich um den Tour-Blog im Internet.

167 Kilometer stehen auf dem Programm. Und damit exakt einer mehr als auf der längsten Strecke, die ich jemals geradelt bin. Damals, auf dem Weg nach Hamburg, als ich todmüde ins Zelt gesunken bin. Und damals hatte ich keine 134 Kilometer vom Vortag in den Beinen. Im Camp herrscht Hektik. Jeder muss sich erst einmal organisieren, und alle haben großen Respekt vor der Megaetappe. Kaum ist die Sonne aufgegangen, krabbeln die ersten auf ihre Räder und machen sich auf den langen Weg gen Süden.

Es gibt es zwei Sorten von Teilnehmern: Rennfahrer (Racer) und Touristen. Das entspricht dem Charakter der Tour, die sich selbst als »Rennen« und »Expedition« versteht. Wer keine Lust hat, gegen die Uhr durch Afrika zu rasen, kann ohne Zeitdruck als »Tourist« teilnehmen. Touristen fahren zwar dieselbe Strecke und Distanz, haben aber Zeit bis zum Sonnenuntergang, um im abendlichen Lager anzukommen. 28 der 63 Teilnehmer sind als Racer angetreten – darunter ich. Zwar ohne Ambitionen oder Illusionen auf eine etwaige Platzierung im vorderen Drittel, gefällt mir die Vorstellung eines viermonatigen Ren-

nens durch ganz Afrika. Und dann ist da natürlich noch das männliche Ego, das nach Kräftemessen schreit.

Die deutsche Delegation besteht neben mir aus fünf weiteren Personen. Darunter mit Beate eine von nur 13 teilnehmenden Frauen. Die 45-jährige Architektin sucht nach drei Arbeitsjahren in den Vereinigten Arabischen Emiraten eine »Herausforderung und Belohnung«. Im Gegensatz zu ihr und mir sind Horst, Dennis und Jörg ambitionierte Amateurradsportler, die reichlich Rennerfahrung auf ihren Buckeln haben. Horst ist ein drahtiger 48-Jähriger, der von der Teilnahme am Race Across America träumt, dem mit 4800 Kilometern längsten Nonstop-Rennen der Welt. »Ich habe Spaß an körperlicher Herausforderung«, sagt er und fragt sich, ob »ich es schaffe, ohne den Luxus zu leben, an den ich mich gewöhnt habe«. Dennis ist mit 39 der Jüngste in unserer Riege. Immer vergnügt, hat der gebürtige Duisburger nicht nur ein eindrucksvolles Arsenal technischer Gerätschaften dabei, sondern fungiert zudem als eine der Stimmungskanonen im Fahrerfeld. Dass er das gute Leben liebt, verrät sein leicht über dem Bauch spannendes Trikot. »Wenn es erst mal in die Berge geht, falle ich zurück«, vermutet er angesichts seines »nicht idealen Kampfgewichtes«. Jörg hat sich für die Tour d’Afrique angemeldet, weil er Afrika »aus der Perspektive des Radfahrers und nicht des Autofahrers« kennenlernen wollte. Der 45-jährige Entwicklungsökonom aus Hamburg hat viele Jahre auf dem Kontinent gearbeitet und war dabei stets motorisiert unterwegs. Das Rennen völlig egal ist Michael. Der 54-jährige Pfälzer will vor allem »Land und Leute« kennenlernen. Er fährt folglich als Tourist. »Alleine würde ich nie durch Afrika radeln«, bekennt er.

Heute ist Mandatory-Tag. Ein Pflichttag für alle Racer. Am Ende werden jedem Racer die fünf schlechtesten Tagesetappen von der Gesamtwertung abgezogen. Die sogenannten »Grace-Days«. So kann man sich auch mal einen schlechten Tag erlauben. Oder im Truck mitfahren, wenn es gesundheitlich nicht so läuft, was normalerweise zu einer Strafzeit von zwölf Stunden führt. Ausnahme: Mando-Days. Die werden immer gewertet.

Und Mando-Days sind die härtesten Tage der Tour. Das wissen wir zwar noch nicht, ahnen es aber bereits. Im Vorjahr hatten die Teilnehmer am zweiten Tag auf den gesamten 167 Kilometern heftigen Gegenwind. Viele kamen erst kurz vor Sonnenuntergang im Camp an. »Normalerweise kommt der Wind aber aus Norden«, hieß es beim gestrigen Fahrermeeting aufmunternd. »Normalerweise«.

167 Kilometer. Wahnsinn. Als ich das erste Mal auf den Tacho gucke, liegen grade mal achteinhalb hinter mir. Nur nicht drüber nachdenken. Die erste Stunde läuft es prima. 30 Kilometer sind es noch bis zum Roten Meer, und mit Rückenwind überhole ich auf der leicht abschüssigen Straße viele vor mir gestartete Radler. Plötzlich ein lautes Surren: Die Racer kommen! In einem Affenzahn kurbelt das bunte Peloton an mir vorbei. Vielleicht 15 Fahrer sind es, die das Rennen ernsthaft und mit höchster Konzentration angehen. Die vor allem ihre eigene Zeit im Kopf haben, und denen Afrika nicht so wichtig ist. Als Horst mir ein »Komm mit!« zuruft, hänge ich mich kurz entschlossen hinten dran und fliege ein paar Kilometer mit. Dann signalisiert mir mein jagender Puls, es doch besser wieder langsam angehen zu lassen.

Der Wind trifft mich wie ein Schlag. Leicht böig steht er auf der Straße, die südwärts nach Hurghada führt. War wohl nichts mit Rückenwind. Und mit der Ruhe ist es auch vorbei. Ein Lkw nach dem nächsten brüllt an mir vorbei. Die Nord-Süd-Route entlang des Roten Meeres gehört zu Ägyptens wichtigsten Verkehrsadern. Vor allem stinkende Öllaster sind unterwegs. Ich halte an, schlinge eine Banane runter und lasse meinen Herzschlag ruhiger werden. Dann stürze ich mich in den Kampf, ohne Knautschzone und Airbag, aber mit grimmiger Entschlossenheit, meine kleine Fahrspur gegen die Brutalo-Machos auf ihren Trucks zu verteidigen.

Fasziniert kurbele ich mich durch eine exotische Landschaft. Links glitzert das Rote Meer, dahinter kann ich die Sinaihalbinsel erkennen. Rechts türmen sich Berge auf. Dazwischen ein Asphaltband und jede Menge Baustellen. Ägypten rüstet sich



- 1 Vor dem Start in Gizeh. Die optisch eher unvorteilhaften Beinkleider waren der beißenden Kälte in Kairo zuzuschreiben.
- 2 Frühstückspause entlang der Strecke. In jedem Land wurden die typischen Früchte gereicht.
- 3 Auf geht's! Stilvoller Start für ein 12 000-Kilometer-Abenteuer.



- 4 Gelegentlich waren unkonventionelle Crosseinlagen notwendig – hier auf einer stillgelegten Bahnstrecke im Sudan.
- 5 Ein typischer Tagesplan in der Wüste des Sudan.
- 6 Sehr skurril: das »Dead Camel Camp« in der Nubischen Wüste.





7



8

7 Hitze, Staub und wenig Schatten – Entspannung ist in der Wüste nur schwer zu finden.

8 Die ersten Offroad-Passagen erwiesen sich als recht leicht zu bewältigende Herausforderung.

9



9 Nach dem Zeitfahren wurde ich vom sudanesischen Fernsehen interviewt.

10 Die Abfahrt in die Schlucht des Blauen Nils – ein Radfahrertraum.

10





11



12

- 11 Wo immer die Fahrzeuge der Tour d'Afrique auftauchten, bildete sich rasch eine Traube von Neugierigen.
- 12 Neben dem eigenen Körper brauchen auch die Fahrräder unter Tour d'Afrique-Bedingungen täglich liebevolle Pflege.

Nachspiel

Nach einer kurzen Nacht versorge ich zunächst die heimische Presse mit Jubelmeldungen, ehe die Demontage meines Crossers ansteht. Als er abflugfertig in der Box verstaut ist, ziehe ich um in eine kleine Lodge nahe des Stadtzentrums. Ich will noch ein paar Tage in Kapstadt bleiben. Das Abenteuer langsam ausklingen lassen, der Seele Zeit geben, »anzukommen«. Es war ja nicht nur eine Reise durch Afrika, sondern auch eine Reise durch mein inneres Ich.

Eine Woche später lande ich in Frankfurt. Es ist der 23. Mai. Der Sommer in Deutschland beginnt. Ich bin voller Eindrücke, voller Stolz, voller Tatendrang. Und in der Frühjahrsform meines Lebens!