



lonely planet

# 50 LEGENDÄRE RADWANDER TOUREN

*weltweit*



+ KUNTH +



# INHALT

<b>EINLEITUNG</b>	04	<b>EUROPA</b>	164
<b>AFRIKA</b>	06	 Bayerische Braukunst (Deutschland)	166
 Die Tour d'Afrique	08	 An der schönen blauen Donau (Österreich)	172
 Durch das Rif (Marokko)	14	 Monte Amiata (Italien)	178
<b>AMERIKA</b>	20	 Das Bryan Chapman Memorial (Wales)	184
 Kubanische Achterbahn	22	 Bergfahrten in den Picos de Europa (Spanien)	190
 Bis zur Spitze Patagoniens (Argentinien)	28	 Den Mont Ventoux bezwingen (Frankreich)	196
 Der Natchez Trace Parkway (USA)	36	 Birkebeinerrittet – alle für einen (Norwegen)	202
 Rund um San Juan Island (USA)	42	 West-Corks wilde Küste (Irland)	208
 Mit Familie und Fahrrad durch Ecuador	48	 Korsika – Berge und mehr (Frankreich)	214
 Bierfahrt in Colorado (USA)	56	 Ritt um den Bodensee (CH/D/Ö)	220
 Die Pazifikküste der Vereinigten Staaten (USA)	62	 Überquerung der Sierra Nevada (Spanien)	226
 Mountainbiken in der Moab-Wüste (USA)	68	 Der South Downs Way (England)	232
 Unterwegs auf den Whitehorse Trails (Kanada)	74	 Kopenhagen – Kurs auf Kunst (Dänemark)	238
 Auf den Spuren von Paul Revere (USA)	82	 Die Île de Ré umrunden (Frankreich)	244
 Mit dem Fahrrad durch Buenos Aires (Argentinien)	88	 Die Flandernrundfahrt (Belgien)	250
 Die überdachten Brücken von Vermont (USA)	94	 Von Küste zu Küste (England)	256
 Vancouver und Whistler (Kanada)	100	 „Das Rennen“ in den Cevennen (Frankreich)	262
 Einmal um Manhattan (USA)	106	 Die Äußeren Hebriden (Schottland)	268
<b>ASIEN</b>	112	 Genussradeln an der Loire (Frankreich)	274
 Hügel und Ebenen um Mai Chau (Vietnam)	114	<b>OZEANIEN</b>	280
 Radnomaden in der Mongolei	120	 Strände und Räder in Adelaide (Australien)	282
 Mit dem Rad um die Seto-Inlandsee (Japan)	128	 Die Old Ghost Road (Neuseeland)	288
 Hoch im Himalaya (Indien)	134	 Die Atherton Tablelands in Australien	294
 Drachenritt in Bhutan	140	 Der Acheron Way (Australien)	300
 Durch Mae Hong Son (Thailand)	146	 Der Munda Biddi Trail (Australien)	306
 Sehenswürdigkeiten auf Sri Lanka	152	 Von den Alpen zum Ozean (Neuseeland)	312
 Chinas Wilder Westen	158	 Tasmaniens wilder Westen (Australien)	318
		<b>REGISTER</b>	324

# EINLEITUNG

**A**uf die Frage nach ihren erinnerungsträchtigen Fahrten, bekommt man in diesem Buch von einem Dutzend Journalisten, die über Fahrradfahren schreiben, deutlich mehr als ein Dutzend Antworten. Für einige ist das Fahren nur die Flucht aus dem Alltag, für die man nicht mehr tut, als ein paar Brote einzupacken und loszufahren. Der eine oder andere geht deutlich darüber hinaus und wagt sich mit dem GPS-Gerät bis nach Patagonien oder in den Himalaya, angetrieben von dem Wunsch, auch noch zu sehen, was hinter der nächsten Ecke liegt.

Die Autoren mit Familien empfehlen leicht zu erreichende und ebene Rundstrecken auf Inseln ohne Autoverkehr oder an Flüssen entlang. Einige Beiträge berichten von Touren in voller Rennmontur, die als Pilgerfahrten zu den Stätten klassischer Fahrradrennen führten. Die Mountainbiker schrieben über adrenalingeschwängerte Trails auf allen fünf Kontinenten.

Deutlich war aber auf jeden Fall, dass jedermann seine eigene Auslegung des Begriffs „legendär“ hat. Man kann ein legendäres Abenteuer vor der eigenen Haustür erleben und noch rechtzeitig zum Abendbrot zurück sein. Oder den Reifenspuren von Alastair Humphreys folgen und in vier Jahren um die Welt fahren und dabei 60 Länder durchqueren.

Dieses Buch ist bemüht, die Diversität und das unterschiedliche Engagement dieser Einstellungen widerzuspiegeln. Nicht jedermann kann sich lange Zeit aus den Alltagsverpflichtungen lösen, um Fahrrad zu fahren. Deshalb sind hier einige der unterhaltsamsten Erlebnisse zusammengestellt, die auf einem Fahrrad zu haben sind, ob man nun Gelegenheitsfahrer oder ein Pedalero ist, der über einen ganzen Stall von Carbonfaser-Rennern gebietet. Der Hintergrund dieser Erlebnisse reicht von einigen der entlegensten Landschaften der Erde – der Mongolei, Bhutan und den Äuße-

ren Hebriden – bis hin zu den angesagtesten Großstädten und verträumtesten Inseln. Manche der Fahrten lassen sich in wenigen Stunden bewältigen, für manche braucht man ein oder zwei Tage, für andere eine Woche oder mehr als einen Monat. Meist wird nicht die Zeit, sondern nur die Entfernung angegeben, da jeder Fahrer anders ist. Stattdessen werden grundsätzliche Hinweise darauf gegeben, ob eine Strecke in Bezug auf Terrain, Entfernung, Wegequalität oder Klima eher leicht oder eher schwierig ist. Zweck der Berichte ist es aber vor allem, Appetit zu machen, das Fahrrad hervorzuholen, es abzustauben (falls nötig) und loszufahren.

Das Fahrrad ist das perfekte Verkehrsmittel für den Reiseliebhaber: Man legt größere Entfernungen zurück als zu Fuß, ist aber nicht so eingeschränkt wie im Auto. Man taucht in seine Umgebung ein, ist unabhängig und stets der Frage ausgesetzt, was wohl hinter der nächsten Wegbiegung liegen mag. Man kann jeder Laune folgen, bis an seine Grenzen gehen oder es gemächlich angehen lassen. Es steht zu hoffen, dass dieses Buch den Beweis antreten kann, dass man ein Land, seine Leute und seine Kultur nicht besser als auf dem Rad kennenlernt.

## ZUM GEBRAUCH

Die Hauptberichte jedes Kapitels schildern legendäre Fahrradtouren durch den betreffenden Kontinent. Sie enthalten einen „Werkzeugkasten“ mit Informationen für die Planung der Fahrt – beste Reisezeit, Anreise, Unterkünfte. Darüber hinaus sollten die Berichte aber vor allem Anregungen bieten. Deshalb schließen die Kapitel mit einem Abschnitt „Ähnliche Touren“, die verwandte Motive bieten, aber nicht immer auf dem gleichen Kontinent angesiedelt sind. Viele der Touren führen über bekannte Fahrradrouten. Das Register erschließt die Vorschläge auch thematisch.









# DIE TOUR D'AFRIQUE

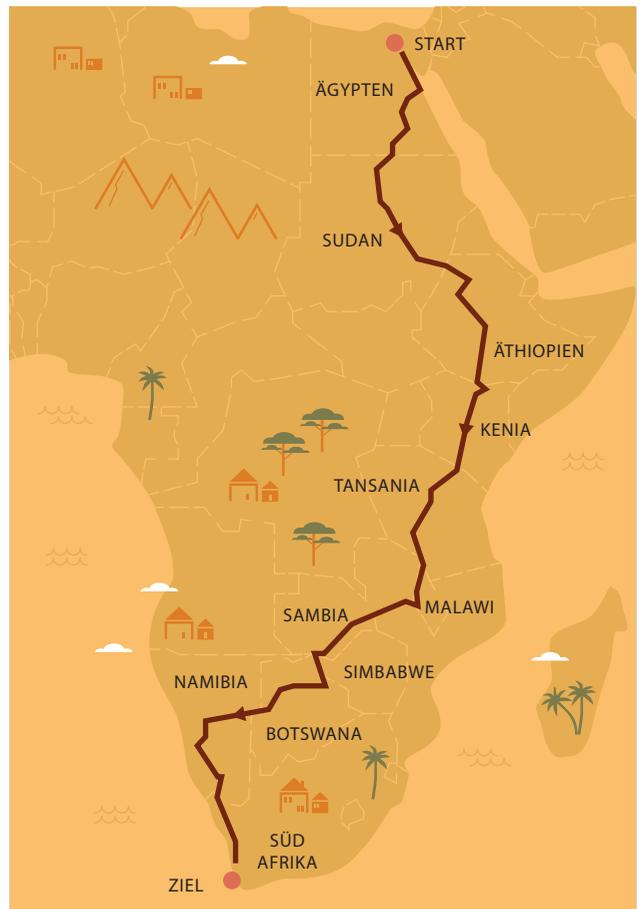
*Tour d'Afrique ist ein passender Name: Die Strecke führt durch den ganzen Kontinent. Eine Strapaze für das Rad wie für den eigenen Körper.*

**D**er Schweiß brennt mir in den Augen, als ich hochblicke und vor mir die Straße sehe, die als schmales graues Band zwischen zwei endlosen Sandflächen liegt. Wir sind 80 km gefahren und haben noch einmal die gleiche Strecke vor uns. Die Sonne ist ebenso unerbittlich wie der Wüstenwind. Es ist, als ob man in den Luftstrom eines elektrischen Haartrockners hineinführe. Mit Staub darin. Verrückt, hier Fahrrad zu fahren.

Es war mein erster Tag auf der Tour d'Afrique, einem Langstreckenrennen, das von Kairo nach Kapstadt führt. Die etwa 12 000 km sind in acht Etappen von jeweils 14 Tagen unterteilt, sodass es vier Monate dauert, um den Kontinent von Norden nach Süden zu durchqueren. Wenn man nicht die Gesamtstrecke auf sich nehmen möchte, kann man sich auch auf eine Etappe beschränken – auch das ist schon eine beachtliche Leistung. Es gibt auch eine Staffeldvariante, an der ich 2009 mit einem anderen Fahrer für Lonely Planet teilnahm.

Die Tour d'Afrique beginnt bei den Pyramiden von Gizeh am Stadtrand von Kairo. Nach den obligatorischen Fotos vor den riesigen Grabmälern machte sich das Peloton auf den Weg nach Süden auf. Die Streckenführung variiert von Jahr zu Jahr etwas, wenn neue Straßen gebaut wurden, Grenzen schließen oder die Sicherheit in einem Land nicht mehr gewährleistet ist. Insgesamt ist der Routenverlauf jedoch immer ähnlich. Von der ägyptischen Hauptstadt führt er ans Rote Meer und folgt der Küste, bis es durch Palmenhaine und Felder ins Landesinnere zum Niltal geht – eine Landschaft, die sich seit den Pharaonen kaum verändert hat.

Eine Fähre bringt die Fahrer über den Nassersee in den Sudan, wo sie einige anstrengende Tage auf sandigen Straßen durch





die Nubische Wüste erwarten. In diesem östlichen Ausläufer der Sahara ist schon normale Reisen abenteuerlich, ein Radrennen ist umso aufregender und anstrengender.

In Khartum begann für mich die Tour. Mit dem anderen Fahrer von Lonely Planet machte ich mich auf den Weg durch die endlose Wüstenlandschaft. Die Städte liegen weit auseinander, wir machten deshalb häufig an kleinen, einfachen Raststätten inmitten des Sandes halt, um aus kleinen Gläsern süßen schwarzen Tee zu trinken. Eine unerwartete Zugabe waren die Glukosetabletten, die man kaufen konnte. Zusammen mit dem Tee lieferten sie genug Energie für eine weitere Fahrt von ein oder zwei Stunden.

Aus dem Sudan ging es nach Äthiopien. Fast unmittelbar nach der Grenze erhob sich aus der Wüstenebene eine fruchtbare grüne Hügellandschaft, und die schnurgraden Straßen machten kurvenreichen Steigungen Platz, auf denen wir in das Hochland von Abessinien gelangten, ein Hochgebirge, das manchmal auch als „Dach Afrikas“ bezeichnet wird. Vom Fahrrad aus konnten wir das Alltagsleben der Äthiopier beobachten: Einheimische bei der Feldarbeit und Kinder auf dem Schulweg. Eine Gruppe äthiopischer Radfahrer schloss sich uns an – es war einer der Höhepunkte meiner Tour, neben ihnen durch die dramatische Landschaft zu fahren und sich mit ihnen über das Leben in ihrer Heimat zu unterhalten. Von Äthiopien führt die Tour d’Afrique nach Kenia. Jetzt verlässt man zwar die Berge, aber das Fahren wird noch anstrengender, da die Etappe durch die Dida-Galgalu-Wüste führt. Als 2009 das Lonely-Planet-Team hier unterwegs war, verwandelte ein Sturm die Wüstenstraßen in Schlammrinnen. Einer der Fahrer sagte später: „Das war nicht mehr Fahrradfahren, da ging es ums Überleben.“ Der Aufstieg in die sattgrünen Ausläufer des Mount Kenya ist eine willkommene Erholung. Hier quert die



### **KAIRO BIS KAPSTADT: REKORDE**

Die erste Tour d’Afrique stellte 2003 einen neuen Maßstab für Langstrecken-Fahrradrennen und einen neuen Weltrekord auf: Neun Fahrer fuhren in 120 Tagen von Kairo nach Kapstadt. Seitdem wurde die Zeit mehrmals von Einzelfahrern unterboten. 2015 brach der Brite Mark Beaumont den Rekord, als er etwa 10 812 km in 41 Tagen, 10 Stunden und 22 Minuten bewältigte.



*Im Uhrzeigersinn von oben: der Kilimandscharo in Tansania; das Fahrrad als Lastentaxi; Felukken auf dem Nil; blühende Landschaften. Vorhergehene Seite: ein Dscheladapawian im Hochland von Äthiopien*





Strecke auch den Äquator, um dann nach Nairobi und durch die klassischen afrikanischen Savannenlandschaften mit breitkronigen Akazien weiter nach Tansania zu führen. Auf dem Fahrrad bekommt man öfter Affen, Giraffen, Zebras und andere Wildtiere zu sehen, als das vom Auto aus vielleicht der Fall wäre. Im Hintergrund erhebt sich der schneebedeckte Gipfel des Kilimandscharo.

Als Nächstes geht es nach Malawi – ein armes Land, in dem man überall Fahrräder sieht. Es sind die Lastentaxis der Bewohner, auf denen riesige Brennholzbündel, Ziegelstapel, Benzinkanister, Wellblechrollen und sogar ganze Betten transportiert werden. Als Tour-d’Afrique-Fahrer hat man das gleiche Fahrzeug, und so ergeben sich schnell eine Begrüßung oder ein freundliches Winken.

In Sambia durchschneiden lange, gerade Straßen das leere Land bis zu einer weiteren klassischen Sehenswürdigkeit Afrikas: An den Viktoriafällen stürzen die Wasser des Sambesi in eine tiefe Schlucht und schicken riesige Gischtwolken gen Himmel, die noch aus weiter Entfernung zu sehen sind. Nach einem harten Tag im Sattel ein mehr als willkommener Anblick.

Jenseits des Sambesi warten die relativ entwickelten Länder Botswana und Namibia, in denen aber die einfacheren Bedingungen durch die Länge der Etappen aufgewogen werden, darunter auch die mehr als 200 km lange „Königsetappe“ auf dem Trans-Kalahari-Highway. Falls das nicht schweißtreibend genug sein sollte, trifft man vielleicht auf der Straße einen Elefanten – das erhöht den Puls dann bestimmt.

Die letzte Etappe durch Südafrika bietet mit dem Namaqualand und den Zederbergen wieder atemberaubende Landschaften.

Die Tour d’Afrique endet so, wie sie anfang: an einem afrikanischen Wahrzeichen. Die müden, aber euphorischen Fahrer erreichen am Tafelberg vorbei Kapstadt. **DE**

*„Vom Fahrrad aus sieht man eher Affen, Zebras, Giraffen oder andere Tiere, die dem Autofahrer vielleicht entgehen.“*



### WERKZEUG

**Start** // Kairo, Ägypten

**Ziel** // Kapstadt, Südafrika

**Entfernung** // Etwa 12 000 km. Die Strecke verläuft unterschiedlich, aber meist durch den Sudan, Äthiopien, Tansania, Malawi, Sambia, Botswana und Namibia. Man kann sie als Rennen fahren (mit Wertungen an den meisten Tagen) oder einfach als „Expedition“ abfahren.

**Dauer** // Für die gesamte Strecke benötigt man etwa 120 Tage, an 90 wird gefahren, 30 dienen der Erholung.

**Reisezeit** // Die Tour d’Afrique findet alljährlich statt, meist Mitte Januar bis Mitte Mai. Veranstalter: TDA Global Cycling ([www.tdaglobalcycling.com/tour-dafrique](http://www.tdaglobalcycling.com/tour-dafrique)).

**Weitere Informationen** // Vorräte und Campingausrüstung werden von LKW transportiert, die man auch nutzen kann, um die mit dem Fahrrad zu fahrende Strecke zu verringern.

Gegenüber: Haarnadelkurven am  
Sanipass in Lesotho

# ÄHNLICHE TOUREN AFRIKANISCHE FAHRTEN

## RUND UM DEN KILIMANDSCHARO (TANSANIA)

Falls man nach der Tour d'Afrique noch Zeit hat, ist eine Rundfahrt um den bekanntesten Berg Afrikas, den Kilimandscharo, eine schöne Herausforderung. Die 235 km lange Strecke kann man zum Beispiel in Moshi beginnen, einem beliebten Treffpunkt für Wanderer und Bergsteiger. Von dort aus geht es über Sanyaa Juu nach Tarakea. Hierher verirren sich nur selten Touristen, man benötigt also ein Zelt. Die Straßen bieten von perfektem Asphalt bis hin zu Dreckpisten alle denkbaren Bedingungen, und die vielen Flüsse bedeuten, dass man immer wieder Täler durchqueren muss. Insgesamt also nichts für Zaghaftige.

**Start/Ziel // Moshi**

**Entfernung // 235 km**

## SANIPASS, VON SÜDAFRIKA NACH LESOTHO

Die Drakensberge ziehen sich als Halbbogen schroffer Gipfel und tiefer Täler durch den Osten Südafrikas. Oben in den Bergen liegt Lesotho, das wegen seiner Höhenlage auch als „Königreich des Himmels“ bezeichnet wird. Dort hinauf führt der Sanipass, über den eine Schotterpiste die beiden Länder verbindet. Die Strecke beginnt in der Kleinstadt Himeville und führt dann mit leichten Steigungen bis zum südafrikanischen Grenzposten. Danach geht es über reine Schotterwege zunehmend steiler bergauf, bis man nach immer enger werdenden Haarnadelkurven schließlich den Grenzposten von Lesotho auf der Passhöhe erreicht hat. Die Luft kann kochend heiß oder eisig kalt sein, aber seinen Durst kann man so oder so in der nahe gelegenen Sani Mountain Lodge in der angeblich höchstes Bar Afrikas löschen.

**Start // Himeville, Südafrika**

**Ziel // Grenze von Lesotho**

**Entfernung // 37 km**

## VON MASSAWA NACH ASMARA (ERITREA)

Eritrea hat wegen seiner Vergangenheit als italienische Kolonie eine traditionelle Verbindung zum Radfahren, heute ist es sogar der Nationalsport, zu dessen gut bestücktem Rennkalender auch die Tour of Eritrea gehört. Man kann eine Vorstellung davon gewinnen, indem man den fantastischen Aufstieg von der Hafenstadt Massawa bis zur Hauptstadt Asmara angeht. Die Strecke wird manchmal als „Eritreas Mortirolo“ bezeichnet, weil die Steigungen und scharfen Kurven an den berühmten Alpenpass erinnern. Die ersten 42 km sind relativ eben (aber dafür sehr heiß), auf den folgenden 66 km muss man dann den Großteil des Höhenunterschieds von mehr als 2000 m überwinden. Die Regierung von Eritrea gilt zur Zeit als eine der repressivsten der Welt, vielleicht sollte man deshalb jetzt nicht dorthin reisen. Aber falls sich die Umstände ändern, sollte man die Strecke Massawa–Asmara vormerken.

**Start // Massawa**

**Ziel // Asmara**

**Entfernung // 108 km**





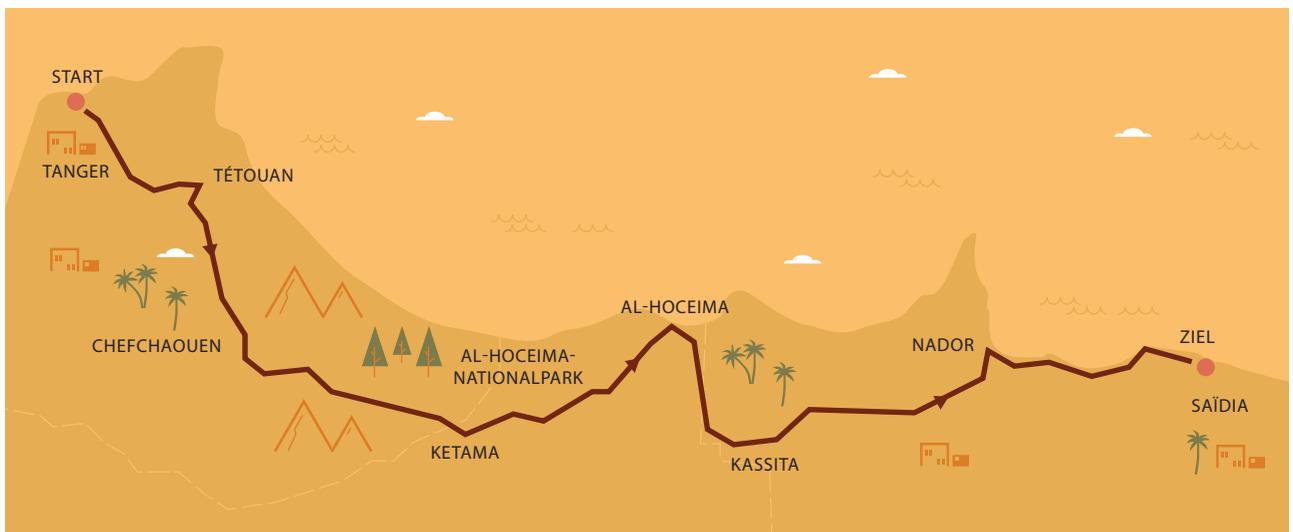
# DURCH DAS RIF

*Eine Fahrt durch das Rifgebirge stellt körperlich wie kulturell hohe Anforderungen. Aber Außergewöhnliches erlebt man halt nicht auf dem Sofa.*

**M**ich verbindet eine Hassliebe mit Bergen. Ich liebe die radsporthliche Herausforderung (vor allem im Prinzip), und ich liebe auch das Erfolgserlebnis (vor allem in der Praxis). Bei langen Aufstiegen verliere ich jedoch schnell die Lust und neige dazu, die goldene Regel des Radfahrens zu missachten und doch anzuhalten. Ich mag mich zwar über die zusätzliche Last der Gepäcktaschen beschweren – die doch auf mehrtägigen Fahrten in den Bergen ohne Einkehr-, Reparatur- und Waschmöglichkeiten unabdingbar sind –, aber ich brauche diese Zusatzlast auch als Ausrede, um langsamer zu fahren oder sogar eine Rast einzulegen.

Das ging mir so durch den Kopf, als ich die ersten Tage im Rif unterwegs war. Das Gebirge verläuft in Nordmarokko parallel zur Mittelmeerküste und hielt einige deftige Aufstiege für mich bereit. Ich dachte darüber nach, wieso das Rif bei Fahrradfahrern nicht so beliebt ist – eigentlich für keine Form des normalen Tourismus –, aber da ich gerade eine auf neun Monate angelegte Umrundung des Mittelmeers entgegen dem Uhrzeigersinn begonnen hatte, war mir meine Strecke von der Geografie vorgegeben.

Außerdem beschäftigte mich das wichtigste Exportprodukt des Gebietes: Haschisch. Im Rif gibt es große Hanfplantagen, und Cannabis ist seit Jahrzehnten ein Touristenmagnet, sorgt aber auch







immer wieder für Probleme, da das Rauchen von Hanf im Land verboten ist. Leider nehmen die Einheimischen von jedem Besucher an, er wolle Haschisch kaufen. Die Verkäufer können bis an die Grenze der Aggressivität aufdringlich sein. Der Drogenhandel zieht auch andere Formen der Kriminalität nach sich, vor allem Schmuggel, sodass Polizeikontrollen an den Straßen häufig sind.

Das sind wichtige Gesichtspunkte, die man bedenken sollte, wenn man mit dem Gedanken spielt, in diesem Gebiet Fahrrad zu fahren. Es mag zwar zunächst nicht sehr verlockend erscheinen, aber tatsächlich bieten die wunderbarer Gebirgslandschaft, die herausfordernde Streckenführung auf relativ gut ausgebauten und nicht sehr befahrenen Straßen und die Einblicke in das Alltagsleben der Marokkaner abseits der Touristenstädte eine echte und sehr ansprechende Alternative zu anderen Urlaubsformen. Das Rif ist eine Reise wert, wenn man körperlich in Form und in der Lage ist, als Selbstversorger unterwegs zu sein. Unterkünfte und Verpflegung sind oft eher einfach, man sollte also auch ein gewisses Maß an Unbequemlichkeit ertragen können.

Unsere Strecke führte von Tanger im Westen über Tétouan und Chefchaouen mit seinen blauen Häusern und den Gemeinden Al-Hoceima und Nador mit schönen Stränden bis zur entspannten Küstenstadt Saïdia an der Grenze zu Algerien. In all diesen Städten gibt es Gaststätten und andere touristische Infrastruktur, aber auf den langen Strecken zwischen ihnen und in den Dörfern sieht es damit eher dürrig aus. Außerhalb der Städte kann man sich auf zwei Dinge verlassen, die wir bald sehr zu schätzen

*„Wir glitten auf meist guten Straßen durch Täler mit Zedern, schwitzten uns Hänge hinauf und rauschten wieder hinab.“*

lernten: die Landschaft und die Qualität der Straßen. Die guten Straßen sind ein nicht zu unterschätzender Vorteil, weil die Strecke selten eben verläuft, nicht einmal zwischen Nador und Saïdia, wo sie immer in Sichtweite des Meeres durch das heiße und trockene Hügelland zu Füßen der Beni-Snassen-Berge führt. Außer Straßenbauarbeiten, niedrigen Wolken über den Passstraßen, der Mittagshitze im Flachland und den Polizeikontrollen gab es kaum Widrigkeiten. Wir glitten auf meist guten Straßen durch Täler mit Zedern, schwitzten uns an entwaldeten Hängen entlang, quälten uns steile Passagen hinauf, um dann wieder hinabzurasen, und kämpften gegen den Gegenwind an der Küste, ohne je den Blick von den herrlichen Ausblicken zu wenden.

Das soll nicht heißen, dass die Straßen leer waren. Kraftfahrzeuge waren zwar nicht sehr häufig, aber es gab sie doch. Und es gab fast immer einen Mann in Dschellaba in Sichtweite (Frauen waren so gut wie nicht zu sehen), sogar auf halber Strecke zwischen neun Haarnadelkurven 10 km vor dem Pass, der nach Kassita führt. Diese rätselhaften Fußgänger trafen wir auch auf dem steilen Anstieg zwischen Tétouan und Chefchaouen an, auf den beiden quälenden Steigungen zwischen Chefchaouen und Ketama und



an den zwei legendären Abfahrten zum Meer hinab, die von Ketama nach Al-Hoceima und von Kassita nach Nador jeweils einen Tag in Anspruch nahmen. Das Erste, was man von diesen Männern am Straßenrand hörte, war bezeichnenderweise nicht eine Begrüßung (auf Arabisch oder in der Sprache der Berber), sondern „Haschisch?“. Ein junger Mann trabte mehrere Kilometer neben uns her eine heftige Steigung hinauf, weil er die Hoffnung nicht aufgeben wollte, uns etwas zu verkaufen. Ein anderer bot uns eine Kugel klebriges Haschischöl in der Größe einer Grapefruit an, und ein Mercedes folgte uns sogar langsam eine Weile, um dann wieder abzudrehen. Aber solche Augenblicke waren sehr viel seltener als jene, in denen uns die Einheimischen in einer Mischung von Gastfreundschaft und Neugier entgegentraten. An den Straßenständen, wo wir uns mit kalter Orangenlimonade oder heißem Pfefferminztee erfrischten, rief unser Vorhaben, das Mittelmeer auf dem Rad zu umrunden, ungläubiges Staunen hervor. Auch bei den Übernachtungen nahm sich meist jemand unserer an und sorgte dafür, dass wir uns willkommen fühlten. In Ketama war es ein Student namens Bayloul Mohamed, der in unserem Hotel jobbte, mit uns in ein einfaches Restaurant Tajine essen ging und uns viel über Land und Leute erzählte.

Das Radfahren hat mich immer in andere Zustände versetzt – physisch, psychisch und vor allem kulturell. Im Rif erlebte ich viele Hochs und Tiefs, auch ohne Haschisch. Es gab viele Herausforderungen, aber es war eine Strecke und ein Erlebnis, das viele andere übertrifft, die ich hinter mir habe. **EG**



## ESSEN IN MAROKKO

In den Touristenstädten gibt es feinste marokkanische Kost: Couscous, Tajine, *Méchoui* (gegrilltes Lamm), frittierte Sardinen, *Harira* (Suppe) und Salate wie *Zaalouk* oder *Shakshouka*. Tajine und Couscous werden oft nur in Privathäusern bei besonderen Gelegenheiten gekocht, man ist also auf Einladungen angewiesen. An Straßenständen zu empfehlen: *Ksra* (Fladenbrot mit Anis) oder *Sfenj* (frittierte Teigbälle).

*Von links nach rechts: Chefchaouen; eine Berberfamilie; die Straße von Gibraltar; in der Medina von Tétouan. Vorhergehende Seite: die blaue Stadt Chefchaouen*



## WERKZEUG

**Start** // Tanger

**Ziel** // Saïdia

**Entfernung** // Etwa 600 km

**Anreise** // Tangier Ibn Battouta Airport, etwa 12 km südwestlich von Tanger, wird von Royal Air Maroc, easyJet, Ryanair, Air Nostrum und anderen angefliegen.

**Übernachtung** // In den größeren Städten wie Tanger, Tétouan, Chefchaouen, Al-Hoceima, Nador und Saïdia gibt es Unterkünfte aller Kategorien. Bei den kleineren Dörfern dazwischen sollte man sich immer vorher informieren.

**Reisezeit** // April bis Ende Juni. September und Oktober sind auch gut, aber die Haschischernte hält die Einheimischen zu dieser Zeit in Trab.

**Ausrüstung** // Alles, was man braucht, einschließlich Werkzeug, Ersatzteilen, Verpflegung und wetterfesten Kleidung.