



ist. Trotzdem ist die Navigation nicht einfach: Das Gelände ist leicht wellig, und die Fahrspuren teilen sich manchmal vor einem Hügel. Wie es dahinter weitergeht, erfährt man erst, wenn man dort ist. Manchmal treffen sich die Spuren hinter dem Hügel wieder, manchmal zweigt aber auch eine Spur nach rechts oder links ab. Auf dem GPS-Gerät ist das im Voraus nicht zu erkennen.

Die Strecke ist relativ stark befahren und zwar von allem, was Räder hat. Angefangen von Tanklastzügen, die zusätzlich zwei lebendige Schafe auf dem Dach des Führerhauses festgebunden haben, bis zu ganz normalen Kleinwagen ohne jegliche Bodenfreiheit. Egal: Solange sich ein Fahrzeug vorwärts bewegt, wird es bedenkenlos über die Piste gescheucht. Entsprechend oft fahren wir an liegen gebliebenen Autos vorbei. Bei denen ist dann manchmal nicht nur ein Rad ab, sondern gleich die ganze Achse. Wer sich hier nicht zu helfen weiß und nicht improvisieren kann, ist aufgeschmissen. Kein anderer hält an oder schleppt ab.

Die teilweise tiefen Spurrillen machen mir echt zu schaffen. Ich muss mich voll aufs Fahren konzentrieren. Ein verträumter Blick in die grandiose Landschaft wird sofort mit einem Schlag ans Vorderrad oder einem Schlenker bestraft. Wenn man im Stehen fährt, kommt man wenigstens nicht so schnell in Versuchung, sich mit einem Fuß auf der Erde abzustützen. Bis zu den Alukoffern ist es nämlich nur ein kurzes Stück, und schon bekommt man einen Schlag in die Wade.

Ständig halten wir Ausschau nach dem bestmöglichen Untergrund. An manchen Stellen ist die Baustellenstrasse für Motorräder gut zu befahren. Wir können Kilometer machen. Damit die Autos nicht das Gleiche tun, hat man in kurzen Abständen immer wieder mal eine Fahre Erde und Geröll auf die Fahrbahn gekippt. Wir bleiben so lange wie möglich auf der „Straße“. Wenn die aufgeschütteten Hügel zu hoch sind, müssen aber auch wir die Trasse

verlassen und mit den zahllosen Spuren der Piste vorliebnehmen.

Ab und zu sieht man in der Ferne ein Ger-Camp liegen. Ein Ger-Camp ist eine touristische Einrichtung, vergleichbar mit einer Ferienhaussiedlung. Der Reisende kann sich dort für die Übernachtung ein Ger mieten. Ähnlich wie auf einem Campingplatz gibt es zusätzliche Gebäude mit Duschen, Waschgelegenheiten und WCs. Auch für Verpflegung und Getränke ist meistens gesorgt. Es gebe inzwischen schon viel zu viele Ger-Camps, sagte Harald. Leider seien einfach zu wenig Touristen oder Durchreisende da, die die Anlagen auslasten könnten. Ganz zu schweigen von den nicht vorhandenen Straßen, um die Camps überhaupt zu erreichen.

Die Stunden vergehen. Es ist später Nachmittag. Der Tageskilometerzähler zeigt gerade mal 70 Kilometer. Soeben sind wir an einem verrosteten Schild mit einem Pferdekopf vorbeigefahren. Werner wartet an einer Kreuzung, an der auch eine Stromleitung nach links in die Berge führt. „Die Stelle könnte zu Haralds Beschreibung passen, oder?“ Unser erstes Ziel sollte der Nationalpark mit den Wildpferden sein. Nach einer kurzen Beratung und einem Blick auf die Uhr folgen wir der Spur in die Berge.

Kurz vor einer Bergkuppe wird der Weg noch einmal richtig steil und serpentinenreich. Dieter hält vorsichtshalber mehr Abstand. Die Stollenreifen meiner GS schleudern immer wieder Steine nach hinten. Werner wartet oben an einem Owoo (= magischer Steinhaufen) auf uns. Die Aussicht ist traumhaft. Wir blicken zurück auf eine einzelne Fahrspur, die sich durch eine grasbewachsene, hügelige Landschaft zu uns heraufzieht. Sonst sieht man nichts, was an Zivilisation erinnert.

Doch halt - wie war das noch mit einem Owoo? Zumindest einen Stein oder etwas Persönliches sollte man dazulegen. Und da ist sie wieder, die Zivilisation. Hier allerdings in Form von leeren Wodkaflaschen. Bloß keine Scherbe

in den Reifen fahren! Einen Platten können wir jetzt absolut nicht gebrauchen. Das dreimalige Umrunden des Owoo ersparen wir uns. Ein Fehler. Denn genau das werden uns die Berggeister heute Abend übel nehmen.

Ein abenteuerlicher Feldweg mit vielen Furchen, die ich gleich näher kennen lernen werde, führt am Hang ins Tal hinunter. Es verlangt eine Portion fahrerisches Können, 350 Kilogramm auf zwei Rädern in der Spur zu halten. Werner führt die Gruppe an, ich folge vor Dieter. Plötzlich sehe ich, wie Werner von der Piste abkommt, weil er einer Spalte ausweichen muss, die quer über den Weg führt. Doch neben der Piste läuft ein breiter, tiefer Graben. Erst knapp vor dem Graben kann Werner die Honda abfangen und wieder auf Kurs bringen. Zwei Sekunden später geht es mir genauso. Mir rutscht das Herz in die Hose - ich bin zu dicht aufgefahren und gerate in den gleichen Schlamm. Zum Glück komme auch ich glimpflich davon.

Nach 25 Kilometern stehen wir am Anfang eines riesigen traumhaften Tals, der miese Feldweg ist vergessen. Laut Haralds Beschreibung sollten wir auf der rechten Seite mehrere Felsformationen vorfinden. Die nähere Umgebung würde sich gut für ein Nachtlager eignen. Hmmm ... Felsen sind hier keine zu sehen. Auch können wir keine Gebäude entdecken, die auf Pferdehaltung schließen lassen.

Sollten wir in ein falsches Tal abgelenkt sein? Navigationsfehler dieser Art können die Reichweitenplanung einer Tankfüllung schnell über den Haufen werfen. Zehn Liter Reserve sind zwar ein beruhigendes Gefühl, aber auch ein gewichtiges.

Geschätzte 2.000 Quadratkilometer unbebaute Fläche breiten sich um uns herum aus. Einen geeigneten Zeltplatz zu finden, ist trotzdem schwieriger als erwartet. Wenn man nicht ständig einheimischen Besuch haben möchte, sollte sich der Lagerplatz nicht in Sichtweite der Straße befinden. Aber das Tal ist topfeben, und man kann jeden sehen, der nächste Wo-

che zu Besuch kommt. Wir fahren querfeldein zu den Hügeln. Die Gegend ist leicht wellig. Verdammst, in irgendeiner Senke muss doch Platz für zwei Zelte sein! Ausgetrocknete Bachbetten sollte man besser meiden. Nach einem Regenschauer in den Bergen könnte einem das Wasser sonst schnell bis zum Hals stehen.

Es bleibt schwierig. Flächen, die aus der Ferne brauchbar erscheinen, entpuppen sich bei näherer Betrachtung als zu schräg, zu steinig oder mit stacheligem Buschwerk bewachsen. Dieter treibt seine GS immer weiter einen Hügel hinauf. Als er auf der Kuppe angekommen ist, stellt er den Motor ab und winkt uns zu.

Von oben aus hat man einen herrlichen Blick in das riesige grüne Tal. Etwa 30 Kilometer beträgt die Sichtweite. Die Bergkuppe ist nur von kleinen Grasbüscheln bewachsen, breit genug für Zelte und Maschinen, und sie fällt nach beiden Seiten hin sanft ab. Das ist unser Lagerplatz! Sofort beginnen wir mit dem Aufbau der Zelte.

Dann macht uns Mutter Natur klar, wer hier der Chef und wer nur Besucher ist. Von Osten ziehen dunkle Wolken auf. Schnell kommen sie über die benachbarten Hügel zu unserer Bergkuppe herüber. Keiner denkt zu diesem Zeitpunkt an etwas Böses. Ein Regenschauer kann ja nicht so schlimm werden ... Doch auf einmal schaltet das Wetter wie auf Knopfdruck von Wind auf Sturm um. Innerhalb einer Sekunde liegen beide Zelte flach am Boden, es gießt in Strömen. Wir wissen nicht, was wir zu-

erst festhalten sollen. Hastig greifen wir nach allen Kleidungsstücken, die noch lose auf oder neben dem Motorrad liegen. Wir werfen alles unter die Zeltplane und suchen dann selbst darunter Schutz. Wir können nichts weiter tun, als auszuharren, bis das Unwetter vorüber ist. Das Gestänge unseres Vorzeltes bricht. Der Sturm lässt die losen Zeltteile schlagen, wir bekommen Angst, sie könnten in Stücke gerissen werden.

Dieter und ich kauern in unserem Doppelzelt und hören Werner nebenan in den Resten seines Zeltes fluchen. Viele Nächte haben diese Zelte bereits hinter sich und dabei Wind und Wetter getrotzt. Aber nicht einmal die erste Nacht in der Mongolei überstehen sie heil. Wie wird es uns erst in den kommenden Nächten ergehen?

Dieter und mir wird schnell klar, dass das Zelt hier oben auf dem Hügel völlig fehl am Platz ist. Wir ziehen alle Heringe aus dem Boden und schleppen das Stoffbündel samt Inhalt 100 Meter den Abhang hinunter. Hier ist der Untergrund zwar schräg, der Platz aber windgeschützter.

Als der Sturm nachlässt, wird Bestandsaufnahme gemacht. Einige weggewehte Teile haben sich hügelabwärts in den dornigen Büschen verfangen und werden eingesammelt. Werner kann die gebrochene Stange seines Zeltes notdürftig mit den Resten der Stangen unseres Vorzeltes schienen. Immerhin: Der Schlaftteil unserer Behausung lässt sich aufrichten. Nur der Vorbau wird in Zukunft

ohne Gestänge etwas kleiner ausfallen. Zum Glück hat der Sturm die Motorräder nicht den Abhang hinuntergeblasen. Sie stehen unbeeindruckt ganz oben auf der Kuppe, wo der Sturm am schlimmsten war.

Das Unwetter zieht langsam weiter über das Tal. Heftige Blitze zucken durch die Luft. Schwarze Wolken hüllen den Horizont ein. Hinter uns wird es schon wieder heller. Kurz darauf lässt die Sonne das Tal in einem satten Grün leuchten. Gleich zwei Regenbogen ziehen sich von einer Talseite zur anderen. Ein faszinierendes Naturschauspiel mit unbeschreiblichen Farben spielt sich am mongolischen Himmel ab. Eine ganze Weile stehen wir da und lassen uns von diesem Anblick verzaubern. Keiner denkt in diesem Moment an die kaputten Zelte.

Es hat aufgehört zu regnen. Werners Benzinkocher liefert heißes Wasser für einen Becher Tee. Auf dem Deckel einer Alukiste stehen Brot und zwei Büchsen mit Fisch in Öl. Unsere Gesichter sind schwarz vom Staub des Tages, der sich mit dem Regen vermischt hat. Aber das Wichtigste: Die Gesichter strahlen. Vor ein paar Minuten wollten wir noch die ganze Welt verfluchen. Jetzt möchten wir mit keinem auf der Welt tauschen.

Die folgende Nacht ist nicht erholsam. In einem Zelt am Hang kann man nicht gut schlafen. Immer wieder rutschen wir in den Schlafsäcken auf der Unterlegmatte hinab Richtung Ausgang. Alle losen Teile des Zeltes flattern im Wind. ◀

