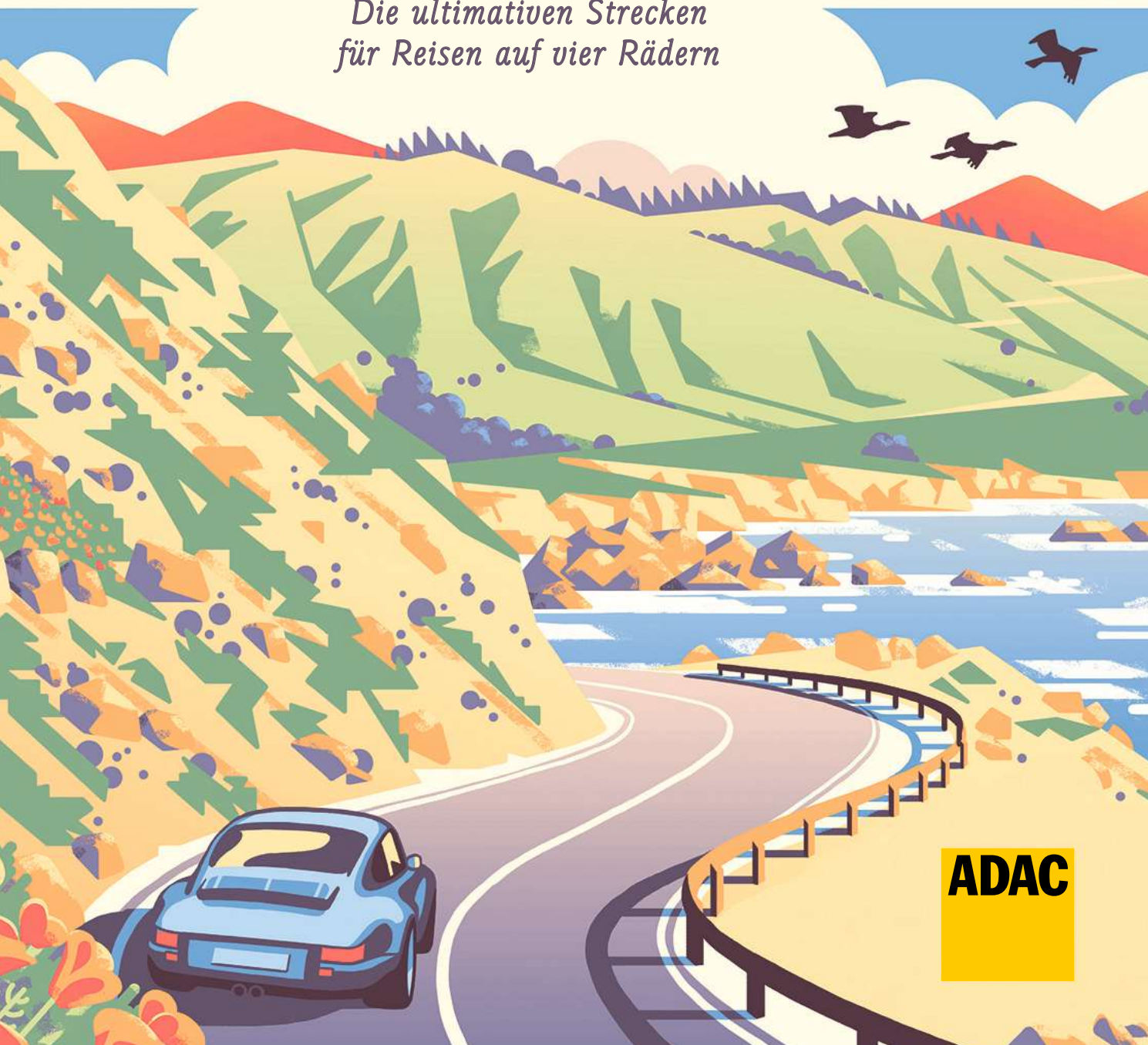




LEGENDÄRE ROADTRIPS

*Die ultimativen Strecken
für Reisen auf vier Rädern*



ADAC



EINLEITUNG

Nach großen Roadtrips hat man viele Geschichten zu erzählen. Eine steht sogar am Anfang von Lonely Planet: Als Tony und Maureen Wheeler sich 1972 von England auf den Weg nach Afghanistan und weiter bis nach Australien machten, hätten sie nicht gedacht, dass ihre Erlebnisse und Erkenntnisse die Grundlagen für die ersten Lonely-Planet-Reiseführer werden würden.

Wir haben unser weltweites Netzwerk von Reisejournalisten um Vorschläge gebeten und 24 der besten Autorouten ausgewählt. Ihre Geschichten umspannen fast die ganze Welt. Es gibt klassische Routen wie die Ringstraße auf Island, die Route 66 in den USA und die Great Ocean Road in Australien. Unsere Autoren entdecken magische Küsten wie die Norwegens und Irlands. Abenteuerlustige werden sich über die Tourenvorschläge in Vietnam, Bhutan und Nepal freuen und wir durchqueren sogar die Kalahari. Aber natürlich gibt es auch weniger abenteuerliche Ausflüge, z. B. rund um die schottische Isle of Skye, die genauso schön und beeindruckend sind.

Die meisten Routen, die es ins Buch geschafft haben, sind echte Panoramastraßen – wie der Wild Atlantic Way in Irland – gut beschildert, sodass man sich kaum verfahren kann. Ein paar, vor allem in entlegeneren Regionen von Australien, Asien und Südamerika, erfordern etwas logistische Planung, eine Prise Mecha-

niker-Erfahrung (denken Sie wenigstens daran, einen Ersatzreifen samt Wagenheber mitzunehmen!) und etwas Mut. Angesichts der großartigen Kartenapps, die es heute gibt, haben wir auf detaillierte Streckenbeschreibungen verzichtet. All diese Erzählungen von der Straße sollen Sie vor allem dazu inspirieren, eine Reisetasche zu packen, ins Auto zu steigen und etwas Neues zu entdecken.

Roadtrips können mehrere Höhepunkte miteinander verbinden, oder man kreuzt einfach durch wunderschöne Landschaften und hält an, wo es einem gefällt. Wollen Sie einen kleinen Umweg machen (und wir schlagen da ein paar Schmuckstücke vor) oder einen Tag länger bleiben? Nur zu. Es geht nur um die Reise. Und wenn Sie regelmäßig anhalten, erkunden, Einheimische treffen und deren Kultur erleben, wird sie eine bereichernde Erfahrung werden.

Jedes Kapitel beginnt mit einem persönlichen Bericht über eine der fantastischen Autorouten. Dazu kommen Informationen, um die Reise zu planen: Wann ist die beste Reisezeit, wie kommt man hin, wo kann man übernachten. Aber darüber hinaus möchten diese Geschichten zu weiteren Ideen anregen. Die Autotouren haben Farbcodes, je nach Schwierigkeitsgrad, der sich nicht nur danach bemisst, wie lang, entlegen und herausfordernd sie sind, sondern auch die Logistik und örtliche Bedingungen einbezieht. Im Register sind unterschiedliche Routen für eine ganze Reihe von Interessen versammelt.





INHALT

EINLEITUNG

01

AFRIKA & NAHER OSTEN

-  Trip durch die Kalahari (Botswana)
-  Eines Königs würdig: Jebel Hafeet (VAE)
-  Auf der Panoramaroute (Südafrika)

04
06
10
14

AMERIKA

-  Der Highway nach Hana auf Hawaii (USA)
-  Just for Kicks: Route 66 (USA)
-  Cool Runnings: Icefields Parkway (Kanada)

18
20
24
28



An der brasilianischen Costa Verde

32



Auf der Carretera Austral (Chile)

36



Der Pacific Coast Highway (USA)

40



Von Havana nach Viñales (Kuba)

44

ASIEN



Von Thimphu nach Gangtey (Bhutan)

48



Auf den Spuren Ho Chi Minhs (Vietnam)

50



Die Kathmandu-Schleife (Nepal)

54

58



 Leicht
  Mittel
  Legendar

EUROPA

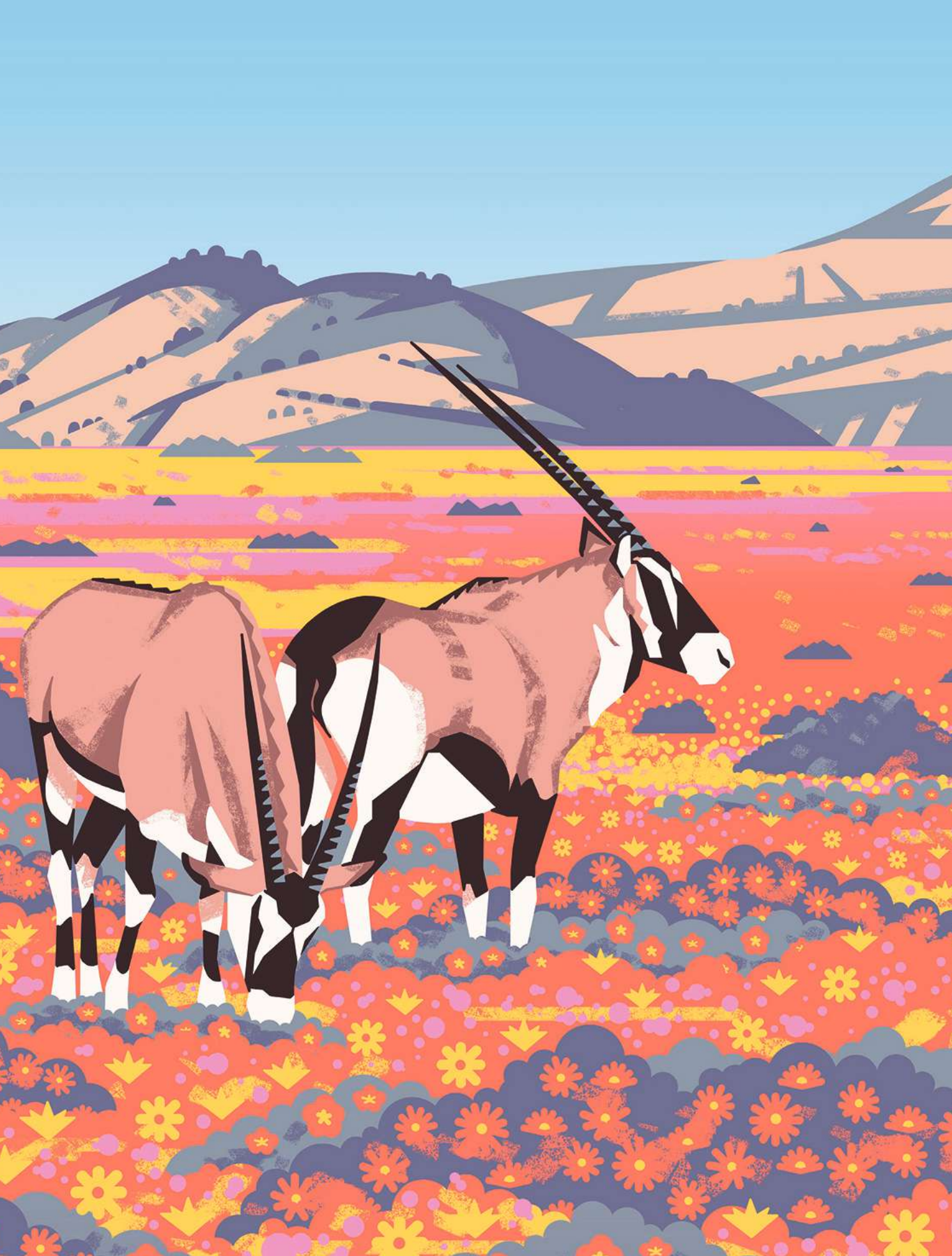
	Der windige, wilde Weg am Atlantik (Irland)	62
	Der Zauberring (Island)	64
	Die drei Corniches an der Cote d'Azur (Frankreich)	68
	Durchs Baltikum: Von Estland nach Litauen	72
	Sepentinenfahrt an der Westküste Norwegens	76
	Durch die Picos de Europa (Spanien)	80
	Die Isle of Skye (Schottland)	84
	Die wilden Abruzzes (Italien)	88
		92

OZEANIEN

	Entdeckertouren in den Alpen des Südens (Neuseeland)	96
	Die Great Ocean Road (Australien)	98
	Auf dem Captain Cook Highway (Australien)	102
		106

REGISTER

110







TRIP DURCH DIE KALAHARI VON BOTSWANA

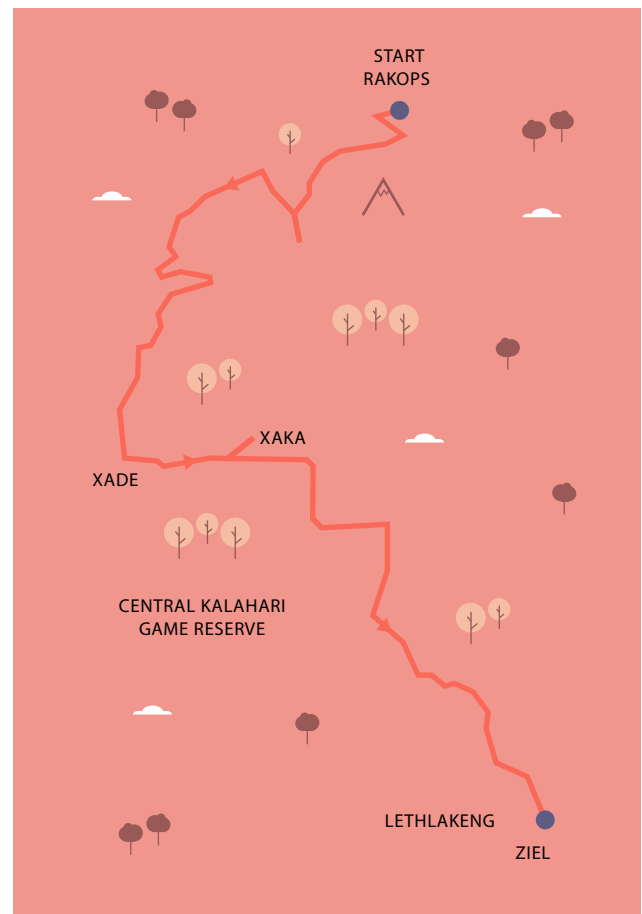
Mit dem Central Kalahari Game Reserve durchquert man eine der abgelegensten und stillsten Gegenden der Erde, wo Schwarzmähnen-Löwen über uralte Flusstäler herrschen.

In Afrikas große Naturschutzgebiete hineinzufahren fühlt sich an, als würde man die Schwelle zu einer völlig anderen Welt überschreiten. So erging es auch mir, als ich die befestigte Straße hinter mir ließ und mich auf die Sandpisten des Botswana's Central Kalahari Game Reserve begab. Alice im Wunderland muss ähnlich empfunden haben.

Die Kalahari ist das größte durchgehende Sandgebiet der Erde, die Naturschutzzone umfasst nur einen Bruchteil von ihr. Seit ich vor Jahren erstmals in die Kalahari kam, träumte ich von dieser Reise, der Durchquerung von Nord nach Süd, und zwar weniger, um eine der größten Wüsten Afrikas zu erobern, als auf der Suche nach der Stille der Wüste, der Wildnis ihrer entlegenen Bereiche und aus dem Wunsch, eingetretene Pfade zu verlassen.

Vor mir lag eine Woche Offroad-Fahren, Zeltlager in freier Wildbahn und Tage, an denen ich keine Menschenseele sehen würde. Dafür aber eine Puffotter. Auf den sandigen Pisten von Rakops verspernte mir eine der langsamsten, aber auch furchterregendsten Schlangen Afrikas den Weg. Da ich zu schnell fuhr (ich war noch dabei, mein Tempo dem geduldrigen Rhythmus der Wüste anzupassen), kam ich bei dem notwendigen Ausweichmanöver ins Schlingern. Ich wendete, um sie näher in Augenschein zu nehmen. Wütend schnellte ihr Kopf in meine Richtung. Mit einem respektvollen Kopfnicken setzte ich meinen Weg fort.

Bald darauf erreichte ich Deception Valley, eines dieser Täler, die ausgetrocknete Flussbetten sind und die Zentralkalahari prägen. Es ist schon eine Ironie, dass diese trockene Gegend ihre Beschaffenheit eigentlich dem Wasser verdankt. Als die Sonne sich dem Horizont näherte, wehte die kühle Nachmittagsbrise durchs goldene Gras, Spießböcke – mehrfarbige Oryxantilopen – und





*„Bei Tagesanbruch nahm ich
all meinen Mut zusammen
und folgte einem Schwarz-
mähnen-Löwen, der majes-
tätisch das Tal durchschritt.“*



Springböcke hoben argwöhnisch die Köpfe, um nach Eindringen und nächtlichen Räubern Ausschau zu halten. An anderer Stelle Grüppchen von Akazien, wie Mark und Delia Owens es einst im Klassiker *Der Ruf der Kalahari* beschrieben; im weicher werdenden Licht boten auch die Salzpflanzen einen schönen Anblick. Die Kalahari, die auf dem Höhepunkt des Tages die Härte einer überbelichteten Fotografie ausstrahlt, verbreitete nun im allmählichen Übergang in die Dunkelheit einen ganz eigenen Zauber. Von meinem Lagerplatz hoch oben auf einer Düne sah ich, wie die Sterne am Nachthimmel aufleuchteten, weit entfernt vom lästigen Lärm und den Lichtern der Stadt.

Löwen brüllten in der Nacht. Bei Tagesanbruch nahm ich all meinen Mut zusammen und folgte einem Schwarzmähnen-Löwen, der majestätisch das Tal durchschritt. Auch an einem weiteren Tag unterwegs in einem anderen urzeitlichen Tal, dem Passarge, sah ich kein einziges Mitglied meiner Spezies; stattdessen befand ich mich in Gesellschaft von Geparden und Honigdachsen, von Löffelhunden, des schwersten fliegenden Vogels der Welt – der Koritrapppe –, von Giraffen und Straußen, während die Schakale gerade eben außer Reichweite auf der Lauer lagen und auf eine günstige Gelegenheit warteten.

Fahrzeuge waren ein seltener Anblick und sie wurden noch rarer, je weiter ich nach Süden kam. Jenseits des Eingangstors von Xade, tief im ehemaligen Homeland der indigenen San, war niemand mehr zu sehen und der Sand wurde tiefer. Still und abgeschieden lagen die vereinzelt Campsites da, wenn man vom nächtlichen Brüllen der Löwen in der Nähe des Wasserlochs von Xaka absieht. Als ich nach einem Aufstieg aus dem trockenen Flusslauf des Quo-xo am Bape Campsite ankam, wunderte ich mich, in was für ein seltsames, stilles Land ich hier geraten war, so geräuschlos waren Nachmittag und Abend und so stark das Gefühl, die Welt hinter mir zurückgelassen zu haben.

Und dann näherte sich in Mothomelo – immer noch ein gutes Stück nördlich des südlichen Wendekreises – auf einer Lichtung inmitten wohlthuenden Baumgrüns eine Gruppe San meinem Fahrzeug. Die Menschen von Mothomelo, die als eine der letzten Volksgruppen der San im Central Kalahari Game Reserve leben, sind viele andere Wüstenbewohner recht zurückhaltend. Wir lächelten viel, und da unsere einzige Verständigung in gegenseitigem guten Willen bestand, gingen wir bald wieder getrennter Wege.

Viel zu früh tauchten wieder Anzeichen der modernen Welt auf – Fahrzeugspuren im Sand und Sendemasten. Südlich von Gaugama fuhr ich ins Khutse Game Reserve hinüber, das Anhängsel der Zentralkalahari im Süden. Und damit begann ich langsam, mich wieder auf meine Rückkehr in die Welt einzustimmen. Als ich schließlich den Wendekreis des Steinbocks passierte, hatte jegliches Bedauern wegen des nahen Endes der Reise der Freude darüber Platz gemacht, ein echtes Abenteuer erlebt zu haben. Zugleich wusste ich aber auch, dass es nicht lange dauern würde, bis ich Sehnsucht nach dem Ruf der Löwen und den stillen Nächten der Kalahari bekommen würde. **AH**



DIE SAN

Ursprünglich wurde das Central Kalahari Game Reserve zum Schutz der San eingerichtet, dennoch wurden sie 1997 von Botswanas Regierung gezwungen, es zu verlassen – vorgeblich zum Schutz der Wildtiere und um eine bessere Versorgung der San gewährleisten zu können. Kritiker argwöhnten, der Grund seien die Diamantenfunde im Schutzgebiet. Nach einer gerichtlichen Prüfung erhielten die San 2006 die Erlaubnis zurückzukehren.

Links oben: Die San sind die indigenen Einwohner der Kalahari. Rechts oben: Stets wachsame Spießböcke. Unten: Einstimmung aufs Nachtlager. S. 7: Mit dem Allradfahrzeug auf in die Savannenlandschaft der Kalahari.



WEGWEISER

Start // Rakops

Ziel // Lethlakeng

Länge // 1200 Kilometer

Anreise // Vom Flughafen Maun (210 km nordwestlich von Rakops) gibt es Flugverbindungen nach Johannesburg sowie Inlandsflüge nach Gabarone und Kasane.

Unterkunft // Es gibt im Naturschutzgebiet zwei Luxus-Lodges – Kalahari Plains Camp und Tau Pan Camp –, aber die meiste Zeit werden Sie campen.

Was man braucht // Einen Allrad-Geländewagen mit Campingausrüstung. Die nächstgelegenen Tankstellen sind in Rakops und Lethlakeng. Nehmen sie also drei Ersatzkanister Treibstoff mit – auf Sandpisten ist der Verbrauch hoch.

Weitere Infos // Mietwagen, Camping-Buchungen und Satellitentelefon arrangiert www.drivebotswana.com.



EINES KÖNIGS WÜRDIG: JEBEL HAFEET

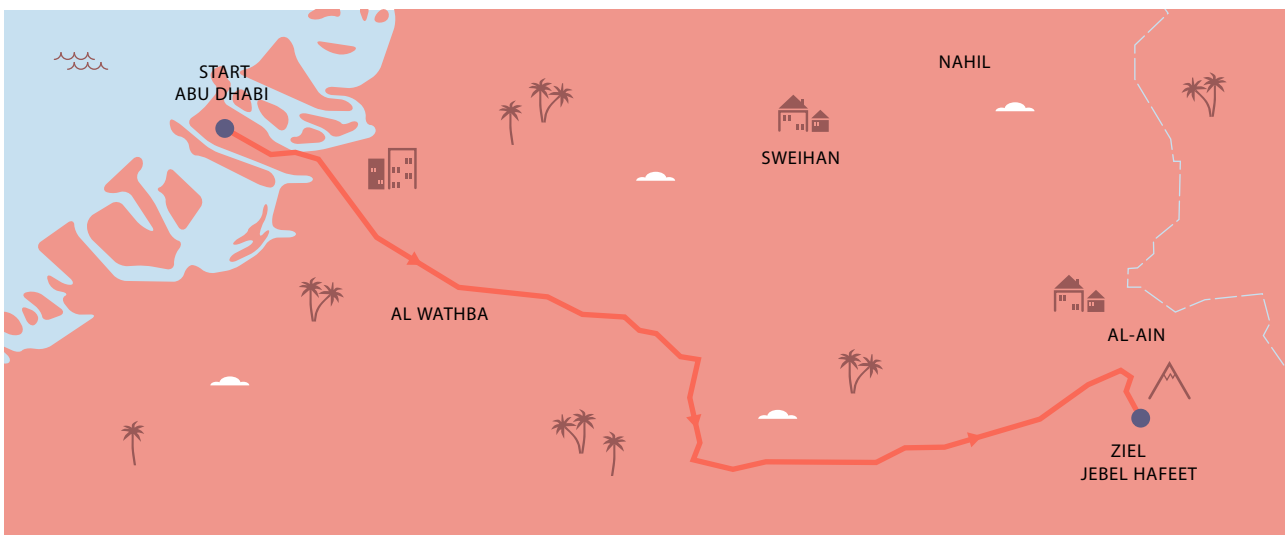
Eine der weltbesten Straßen, und das nicht zufällig: Sie wurde für einen Emir gebaut, der für den Weg zu seinem Palast den größtmöglichen Fahrspaß wollte.

Beim nächtlichen Flug nach Abu Dhabi hatte ich den Eindruck, das Flugzeug würde durch die scheinbar endlosen gelben Lichtpunkte geleitet, die die Dunkelheit der Wüste unter uns durchzogen. Doch nein, diese Linien waren bloß Straßen – Straßen, die über Hunderte von Kilometern durchs Nichts beleuchtet wurden. Ein schöner Nebeneffekt, wenn man wie hier in den Vereinigten Arabischen Emiraten dank der Öl- und Gasvorkommen keinerlei Probleme mit der Energieversorgung hat.

Am nächsten Morgen befinde ich mich auf einer dieser Straßen auf dem Weg zur Grenzstadt al-Ain, aus der die Herrscherfamilie

Abu Dhabis stammt. Scheich Zayid hat dort immer noch einen Palast, vielleicht sogar mehr als einen. Einer jedenfalls befindet sich auf dem Berg unmittelbar außerhalb der Stadt, und dorthin bin ich unterwegs. Oder zumindest befinde ich mich auf der Straße, die dorthin führt.

Man bekommt nicht oft die Gelegenheit, auf einer Straße zu fahren, die als beste Kraftfahrzeugstraße der Welt gilt, und ich bin vor Aufregung ein wenig atemlos, was teils aber auch an der Außentemperatur von 40 °C liegen mag. Ein bisschen durcheinander bin ich auch, und deshalb lande ich versehentlich wieder am Flughafen statt auf der Straße nach al-Ain. Doch das ist wirklich







mein Fehler; die arabisch-englische Beschilderung ist ziemlich gut. Also wende ich die schwere BMW K 1300 S und finde die richtige Abzweigung.

Laut Verkehrsschild gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h, aber der Typ vom Verleih, der mir am Morgen das Motorrad übergab, sagte, dass es bei der Radarüberwachung 20 km/h Karenz gebe. Und in Anbetracht der Tatsache, dass die Fahrzeugvermietung sämtliche Bußgelder wegen zu hoher Geschwindigkeit übernehmen würde, bin ich bereit, das zu glauben.

Worüber man sich auf dieser sechsspurigen Autobahn keine Sorgen zu machen braucht, sind Lastwagen – sie haben ihre eigene Fernstraße Richtung Norden. Wegen der hiesigen Fahrer hingegen schon, denn sie zischen mit 200 km/h an einem vorbei, steigen aber plötzlich voll in die Eisen, sobald eine Radarkamera zu sehen ist.

Ich halte, um zu tanken, und einer der Fahrer, der gerade seinen Geländewagen betankt hat, schlendert herüber und fragt: „Was machen Sie denn hier?“ Es stellt sich heraus, dass er Abonnent des Magazins ist, für das ich arbeite, des *Australian Motorcyclist*, und außerdem zu den 92 % der Bevölkerung Abu Dhabis gehört, die keine Einheimischen sind. Er grinst. „Sie haben Mut! Mein Bike steht sicher zu Hause in Adelaide, mir ist der Verkehr hier ein bisschen zu aggressiv. Ganz zu schweigen von den Kamelen“, fügt er hinzu. „Zäune haben keine Bedeutung für diese Mistvieher.“

So vorgewarnt setze ich die Fahrt bei etwa 200 km/h fort, nur wenn ich einen Blitzer sehe halte ich es wie die Einheimischen mit ihren durchgeknallten Bremsmanövern. Es macht mir jetzt schon

„Die deutsche Firma, die diese fabelhafte Straße baute, hat großartige Arbeit geleistet: Die Oberfläche ist nahezu perfekt“

Spaß. Al-Ain kommt in Sicht und ich biege ab zur Oase Green Mubazzarah am Fuß des Berges. Parallel beginnt die Jebel-Ha-feet-Route. „Nichts“ als 11,7 km herrlich gestalteter, außerordentlich flacher und glatter Asphalt. Je nachdem, wem man Glauben schenkt, hat sie zwischen 21 und 60 Kurven, und ich muss schon schlucken, bevor ich Gas gebe und die Kupplung kommen lasse, um den 173 Pferdestärken der großen BMW freien Lauf zu lassen. Ups, der Hinterreifen hat einen schwarzen Streifen auf der Straße hinterlassen, über solch luxuriöse Extras wie eine Antriebssteuerung verfügt das Bike nicht. Weg bin ich.

Ich lege den zweiten Gang ein, dann den dritten. Die BMW-Getriebe stehen bisweilen in der Kritik, aber dieses hier macht wacker mit, wenn man es fordert. Das Vorhaben, die Kurven zu zählen, vergesse ich, sobald die erste in Sicht kommt. Die deutsche Firma, die diese fabelhafte Straße baute, hat großartige Arbeit geleistet: Die Kurven sind gelegentlich eng, aber ihr Radius ist gleichbleibend und die Oberfläche nahezu perfekt.

Von einer Seite zur anderen zu schwingen ist einfach beglückend, und ich ziehe die Maschine höher und höher; ich habe



volles Vertrauen in das Motorrad, mein Herzschlag bleibt dabei ruhig und regelmäßig. Bis mir ein Transporter auf meiner Spur in der Kurve entgegenkommt. Es ist das erste Fahrzeug, das ich auf dem Berg zu sehen bekomme, und sein plötzliches Auftauchen in meiner Kurvenlinie erhöht meinen Puls deutlich. Er tut mir nicht den Gefallen, die Spur zu wechseln und Bremsen ist zwecklos, daher nutze ich die gute Haftung meiner Reifen, weiche ihm aus und kehre dann auf meine Spur zurück. Ein nervöses Auflachen, und alles ist wieder gut.

Ich fahre an der Ausfahrt zum Hotel vorbei und bald darauf rolle ich auf einen großen Parkplatz in der Nähe des Gipfels. Der Palast ist ein bisschen größer als er aus der Ferne wirkt, und ich nehme an, dass merkwürdige Australier auf Motorrädern normalerweise nicht zu seinen Gästen gehören. Und wenn schon. Ich rolle die Straße zum Hotel wieder hinab und checke ein. Mein Zimmer hat einen tollen Ausblick auf die Weite der Wüste, und als es schließlich dunkel ist, sitze ich mit einem Gin Tonic vor dem Panoramafenster und bewundere diese gelb gepunkteten Linien, die bis zum Horizont reichen. Aber im Augenblick interessiert mich nichts anderes, als wieder auf diese Straße zurückzukehren.

Immer wieder fahre ich die Straße zum Jebel Hafeet hinauf und hinunter. Ich stoppe meine Zeit, aber die werde ich hier nicht preisgeben, denn ich bin nicht gerade eine Kanone. Aber ich fühle mich so! Ob es die beste Motorradstrecke der Welt ist? Was soll's! Im Augenblick ist sie es jedenfalls. **PT**



ABSEITS DER STRASSE

Denken Sie daran, dass Sie sich im Herzen der muslimischen Welt befinden. Man kann Mohammeds Alkoholverbot umgehen – solange man sich in einem westlich geführten Hotel aufhält. Aber vielleicht sollten Sie auf dem Basar von al-Ain nach angemessen gesitteter Badekleidung Ausschau halten, weitgeschnittenen Boardshorts etwa, die in Kombination mit einem T-Shirt der strengen Kleiderordnung für den Pool genügen.

Ganz links: Unterwegs auf der kurvenreichen Strecke der Straße nach al-Ain.

Links: Das Viertel al-Wahda in Abu Dhabi.

S. 11: Die Remah-Wüste bei al-Ain.



WEGWEISER

Start/Ziel // Abu Dhabi

Länge // 175 km bis Green Mubazzarah, knapp 12 km bis zum Gipfel des Jebel Hafeet

Anreise // Flug bis Abu Dhabi oder Dubai

Beste Reisezeit // Heiß ist es immer. Aber fahren Sie möglichst im Winter. Da liegen die Temperaturen wahrscheinlich unter 30 °C und die Regenwahrscheinlichkeit beträgt nur 10 %.

Unterkunft // Das Mercure Grand auf dem Ber

Was man braucht // Motorradkleidung für heißes Wetter, z. B. BMWs Anzug Venting aus abriebfestem Netzgewebe

Formalitäten // Visa sind online zu bekommen.

Fahrzeugverleih // Man kann Autos und Motorräder in Dubai und Abu Dhabi mieten, aber in Dubai ist es einfacher.

Abstecher // Ein Abstecher ist es streng genommen nicht: die Strecke von Dubai herunter ist nur etwa 150 km lang.



AUF DER PANORAMAROUTE

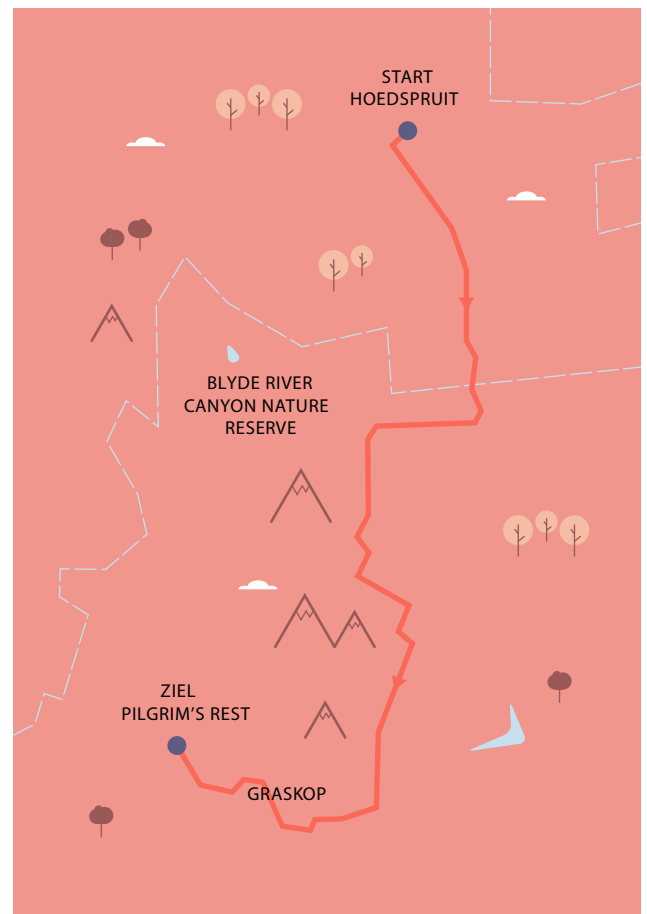
Die Reise über den südafrikanischen Gebirgszug des Drakensberg Escarpment ist voller erdgeschichtlicher Wunderwerke und historischer Goldgräberorte.

Zu Beginn ist der Eindruck, den die Panoramamaroute vermittelt, eher kläglich. Was man vor der Nase beziehungsweise dem Kühlergrill hat, sobald die Häuser von Hoedspruit im Heckfenster außer Sicht geraten, ist wenig reizvoll. Eine konturlose, flache Landschaft unter tief hängenden Wolken. Doch das ändert sich rasch. Orangen-, Mango- und Avocadofelder huschen vorbei, die Wolken lichten sich und der Ausblick motiviert mich: Über der Ebene Mpulamunga tauchen die dunklen Bergspitzen des Drakensberg Escarpment auf. Ab hier wird die Panoramamaroute allmählich interessant. Die Straße führt im Zickzack zwischen Felsen bergauf, das schlammig braune Wasser des Olifants River strudelt abwärts. In den Ohren knackt es, als ich mich dem Gipfel nähere.

Über den Abel Erasmus Pass erreiche ich ein Plateau, das genauso flach ist wie die Ebene. Esel und Longhorn-Rinder knabbern an der Grasnarbe herum, vorbeifahrende Fahrzeuge beachten sie nicht weiter. Paviane mit furchteinflößend langen Zähnen beäugen die Schmuck-, Keramik- und Obststände am Wegesrand, als würden sie einen Raubüberfall in Erwägung ziehen.

Ab Three Rondavels wird die Panoramamaroute ihrem Namen gerecht. Hier beginnt ein 26 km langer und 400 m breiter Canyon, der drittgrößte der Welt. Bei meiner Ankunft verhängen Nebelschwaden die Sicht. Offenbar braucht man Geduld für diese Route. Doch bald schon wird das erste Panorama enthüllt. Die Felspitzen der Three Rondavels erheben sich aus dem Tal, die dunkelgrünen Schlingen des Blyde River winden sich um sie herum.

Ich setze meine Tour über das Plateau auf einer Straße fort, die dem Verlauf des Canyons folgt, durchfähre tiefhängende Wolken – der Blick auf die Klippenwand und in die Tiefe des Tals linker Hand ist immer mal wieder verschattet – und tauche schließlich in





*„An richtig klaren Tagen
kann man von God's
Window aus die Strände
im 150 km entfernten
Mosambik sehen.“*



Flecken aus Sonnenlicht und das Blütenmeer der Jacarandabäume ein, deren Rosa in der Nachmittagssonne geradezu blendend intensiv ist. Alle paar Kilometer muss man anhalten, weil es wieder etwas zu bewundern gibt. Bourke's Luck Potholes etwa, Bourkes Glück-Strudellöcher, eine Reihe kleiner Wasserfälle, die über glatten, orangefarbenen Fels stürzen. Benannt sind sie nach einem Thomas Bourke, dessen Goldsuche hier grandios scheiterte.

Die Wasserfälle überschlagen sich in Superlativen, je weiter ich nach Süden komme: Am Fuß der Berlin Falls (4 m) und der Lisbon Falls (9 m) bilden sich Regenbogen, während das Wasser bei Pinnacle Rock von der Klippenwand herab in die Bäume darunter spritzt und dabei eine Säule aus Quarzit umspielt, die 30 m aus dem Canyon emporragt.

Von God's Window aus ist der Blick passenderweise am spektakulärsten. Die Wände des Canyons, dicht bewachsen mit Farn und Aloe Vera, fallen steil ab zum waldigen Grund, Dunst hängt über den Baumkronen. Zwischen den Bäumen lugen Klippspringer, Busch Babys und Kudus hervor, vielleicht auch ein oder zwei Leoparden. An richtig klaren Tagen kann man von God's Window aus die Strände im 150 km entfernten Mosambik sehen.

Hinter Graskop, wo die meisten Fahrer ihre Autos und Motorräder abstellen, um sich mit Pancakes, Biltong (getrocknetem Rindfleisch) und Kühlschranksmagneten als Andenken zu versorgen, bekommen die Sehenswürdigkeiten der Panorama Route einen eher kulturellen Einschlag. Einen letzten Wasserfall gibt es noch, die Mac Mac Falls, benannt nach den schottischen Goldsuchern, die in die Gegend strömten, nachdem das Edelmetall dort in den 1850ern gefunden worden war. Gut anderthalb Kilometer flussabwärts staut sich das Wasser zu natürlichen Badebecken.

Von hier aus schlängelt sich die Straße über niedrige Hügel, durch Pinien- und Eukalyptuswälder und führt schließlich zu einem Ort, der die Geschehnisse der Region, ja ganz Südafrikas, für immer veränderte. Eines Tages im Jahr 1873 stieß Alec 'Wheelbarrow' Patterson am Lone Peach Tree Creek auf Gold – und löste einen Goldrausch aus. Bald schufteten 1500 Glückssritter in der Gegend. Um 1876 entstand die zugehörige Infrastruktur: blechgedeckte Saloons, Banken, Postämter und Schnapsläden. Auch wenn es die Minen heute größtenteils nicht mehr gibt, sieht die Stadt noch fast genauso aus wie damals, ein Freilichtmuseum der Zeit, als die kleine Siedlung in der Provinz von Mpumalanga das Zentrum Südafrikas war. Es gibt die alte Werkstatt noch, die Fahrzeuge bediente, die auf dem Weg von Johannesburg in den Süden waren, Handelsvertretungen, Läden, die Katzensgold, Landkarten und alte Flaschen verkaufen. Südliche Grünmeerkatzen treiben sich in den Straßen herum und der Schrei des Hagedasch erfüllt die Luft.

Von Pilgrim's Rest führt die Straße durch die Hügel Richtung Süden nach Robber's Pass, wo die Goldsucher auf dem Weg nach Johannesburg oft um ihre Reichtümer erleichtert wurden. Hier beende ich meinen Trip mit einem Bier in der alten Bar des Royal Hotels, wo mir Bilder von Glückssuchern und Goldräubern gleichermaßen Gesellschaft leisten. **AC**



KRÜGERS WILDPARK

Eine Fahrtstunde östlich von Pilgrim's Rest liegt eines der weltgrößten Wildschutzgebiete, der Krüger-Nationalpark. Die Chancen stehen gut, auf den 7000 km² einem der Big Five (Büffel, Löwe, Leopard, Elefant, Nashorn) sowie Geparden, Nilpferden und Wildhunden zu begegnen. Günstige Unterkünfte innerhalb des Nationalparks sind ein weiterer Grund, die Panoramaroute für einen Abstecher zu verlassen. (www.sanparks.org)

Links oben: Ein Laden in Pilgrim's Rest. Rechts oben: Eine südliche Grünmeerkatze mit Jungem in Pilgrim's Rest. Unten: Die Panoramaroute macht ihrem Namen alle Ehre. S. 15: Wolken bedecken den Himmel über dem Blyde River Canyon.



WEGWEISER

Start // Hoedspruit, Provinz Limpopo

Ziel // Pilgrim's Rest, Provinz Mpumalanga

Länge // 209 Kilometer

Anreise // Von East Gate Airport, direkt bei Hoedspruit, gibt es Linienflüge nach Johannesburg und Kapstadt.

Mietwagen // Avis hat eine Vertretung direkt im Flughafen East Gate; in Hoedspruit gibt es weitere Autovermietungen.

Unterkunft // Zum Auftakt der Tour das Forever Resort Blyde River Canyon (www.foreverblydecanyon.co.za) mit Blick bis tief hinein in den Canyon. Zum Abschluss bietet das Pilgrim's Rest Royal Hotel Goldrausch-Charme.

Essen gehen // Graskop bietet eine gute Auswahl, einschließlich spitzenmäßiger Pancakes im Harrie's. In Pilgrim's Rest gibt's Bobotie, Südafrikas Nationalgericht.

Weitere Infos // www.southafrica.net







DER HIGHWAY NACH HANA AUF HAWAII

Schnallen Sie sich an für eine belebende Spritztour durch den wilden, tropischen Garten Mauis, vorbei an Wasserfällen, verborgenen Teichen und Lavasteinstränden.

Auf der Rückseite des Haleakala, dem Hausvulkan von Ostmaui, spielt sich tagtäglich ein Kampf zwischen Natur und Zivilisation ab. Und die Natur hat die Nase vorn. Gewitter ziehen über Hänge voller tropischer Pflanzen. Wasserfälle stürzen aus himmlischen Höhen. Schlamm-lawinen drohen am Rande der Klippen. Und Wellen branden an raue, schwarze Lava. Die Straße nach Hana führt entlang der zerwühlten Küste, wie ein einsamer Asphaltstreifen, der sich bemüht zu beweisen, dass die Natur gezähmt wurde.

Vor 500 Jahren reichte die als Handelsweg gebaute Straße des großen Königs Pi'ilani einmal um die gesamte Insel. Heute sind an der Küste nur noch Bruchstücke davon zu sehen, der häufige Regen und die erbarmungslosen Sonnenstrahlen haben den von Menschen gebauten Strukturen zugesetzt. In der Gegend findet man immer noch Kirchen aus dem 19. Jh., gebaut mit Lavagestein und missionarischem Eifer, aber dünne Dächer und eine abnehmende Bevölkerungsdichte haben ihnen zugesetzt. Handyempfang? Hmm. Vielleicht hier. Vielleicht da. Aber meist gar nicht.

Es heißt, dass es 54 Brücken (meist einspurige) und über 600 Kurven auf der Straße nach Hana gibt, die die Surferstadt Haiku mit dem verschlafenen Dorf Hana verbindet. Jedes Mal, wenn ich sie befahre, fühlt es sich an, als schriebe ich eine neue Abenteuer-geschichte. Wer weiß, was vor einem liegt? Eine Schlamm-lawine,

die die Straße versperrt? Umgestürzte Bäume? Oder vielleicht gibt's heute nur Sonnenschein und Regenbögen – ein tropisches Paradies, das selbst für Postkarten zu unglaublich ist.

In den letzten Jahren wird die Straße stärker befahren, von gemieteten Jeeps und Mustang Cabrios, die um die Parkplätze nahe







den spektakulärsten Wasserfällen konkurrieren. Lassen Sie sich bloß nicht von der Sorge stressen, etwas zu verpassen, Wenn bei diesem Wasserfall alle Parkplätze belegt sind – auf zum nächsten. Es gibt wirklich genug. Oder aber Sie entspannen sich und genießen die Wartezeit. Denken Sie daran: Sie befinden sich auf der Straße nach Hana, Mann!

Wenn ich Lust auf einen Morgenspaziergang habe oder schwimmen will, fahre ich gern nach Twin Falls, wo mehrere umwerfende Wasserfälle in einen tollen Teich fallen. Ab hier, dem östlichsten Rand von Haiku, wird die Straße viel breiter, ein Bambuswald, bunte Eukalyptusbäume und dichtes Unterholz geben einen Vorgeschmack auf die wildere Szenerie, die vor mir liegt.

Hinter all dem Grün befinden sich hier und da Ökobauernhöfe. Das einzige, was auf ihre Existenz hindeutet, sind Obststände, an denen Kokosnüsse, Ananas, Mangos und Bananen verkauft werden. An vielen stehen Uniabsolventen und Abiturienten, die an Programmen von Worldwide Opportunities on Organic Farms (WWOOF) teilnehmen. Sie arbeiten gegen Kost und Logis auf den Feldern. Das klingt auf jeden Fall nach Abenteuer!

Auf dem Waikamoi Nature Trail herrscht eindeutig die Natur. Dieser 1,6 km lange Weg führt in einen dichten, tropischen Wald, an einem vermoosten Schild vorbei mit der Aufschrift: „Ruhe! Bäume bei der Arbeit.“ Jedes Mal gehe ich hier in der Hoffnung auf einen weiten Blick über Wald und Meer am höchsten Punkt los. Aber nein, der Blick ist immer zugewachsen und der Weg voller Matsch und glitschiger Wurzeln. Ich ruiniere mir jedes Mal die Schuhe.

„Der Weg führt in dichten Wald, an einem vermoosten Schild vorbei mit der Aufschrift: ‚Ruhe! Bäume bei der Arbeit‘.“

Ungefähr auf halbem Weg nach Hana schlagen Wellen an schwarze Lavafelder entlang der Ke‘anae Halbinsel, einem flachen Streifen fruchtbarer Erde, der ins Meer reicht. Die Szenerie ist dramatisch, manchmal unheilsschwanger. In der Ke‘anae Congregational Church habe ich mich immer wohler gefühlt. Nur wenige Schritte vom Strand entfernt wischt diese Kirche aus Lavagestein jeglichen Stress weg. Genau wie der frische Bananenkuchen von Aunt Sandy’s Snackstand, nur ein paar Autominuten entfernt.

Die Wasserfälle entlang des Highways sind kein bisschen schüchtern und zurückhaltend, oberhalb der meisten der 54 Brücken fallen fotogene Kaskaden. Upper Waikani Falls, auch bekannt als Three Bears Falls, ist ein dreifacher Wasserfall, der immer für ein Foto gut ist. Am Pua‘a Ka‘a Wasserfall konnte ich einen jungen Teufelskerl bestaunen, der von einer Klippe in einen der nahen Teiche sprang. Und kürzlich weckte ein Maler, der fröhlich die Szene von einem überdachten Picknicktisch aus einfing, während um ihn herum Regentropfen fielen, meine Bewunderung.

Am Pi‘ilanihale Heiau, einem 126 m langen Bau aus Lavasteinen, der heute als größter Heiau (Tempel) in ganz Polynesien gilt, werde ich immer nachdenklich. Diese mächtige Struktur, die düster



über dem Meer aufragt, hat etwas Feierliches und Geheimnisvolles. Archäologen schätzen, dass im 13. Jh. mit dem Bau begonnen wurde. Die perfekt gepflegten Kahanu Gärten umgeben das Fundament des mächtigen Heiau wie eine zarte tropische Leine, die Geschichten und Geheimnisse aus den Tagen der antiken Mauikönige zurückhält.

Die Zivilisation mag in den Kahanu Gärten gesiegt haben, vom Wai'anapanapa State Park, etwas weiter die Straße entlang, kann man das jedoch nicht behaupten. Bei meinem letzten Besuch dort versahen Bauarbeiter den Küstenweg mit einer neuen Pflasterung, legten neue Aussichtspunkte und neue Treppen an. Aber all dies wird den Ort nicht zähmen. Die Brandung am schwarzen Sandstrand neigt zu heftiger Strömung. Die Lavahöhlen sind von Felsstürzen bedroht. Und das launische Blowhole am Wegrand könnte einen Wanderer leicht gen Himmel befördern.

Am Ende dieser Regenbogen-Straße liegt Hana, wo die Alohas warmherzig sind. In diesem kleinen Ort, einem Überbleibsel des alten Hawaii, lohnt es, mit den Einheimischen über die Geschichte zu reden (also Schwätzchen zu halten), auf goldenem Sand zu entspannen und lokale Spezialitäten zu genießen. Hana ist so locker und ruhig, dass manche Flitterwöchner schon nach einer Nacht fliehen, weil ihnen all die Ruhe unheimlich ist. Aber wir anderen? Es lohnt sich, ein paar Tage zu bleiben. Herumzuspazieren. Über Geschichte zu reden. Sie werden schon sehen. In dieser wilden Gegend ist die Zivilisation etwas Wertvolles, ergreifen Sie sie, wenn Sie können. Morgen wartet ein anderes Abenteuer. **AB**



WANDERER: ABBIEGEN!

Wanderer sollten ein paar Stunden für den Pipiwai Trail im Haleakala National Park einplanen. Der 6,4 km lange Rundweg führt entlang des Oheo-Gulch-Flussbetts und des Makahiku Wasserfalls durch einen dichten Bambuswald. Am Ende warten die Waimoku Falls, eine dünne Kaskade, die 122 m an einer Granitwand hinunter rauscht.

Der Startpunkt des Wanderwegs liegt 16 km südlich von Hana auf dem Highway 360.

Links oben: Entlang der Küste auf dem Weg nach Hana. Links unten: Ein Obststand mit Mangos.

Mitte: Eukalyptusbäume am Wanderweg nach Twin Falls. Rechts Ein Maui Creek mündet in den Pazifik.

S. 21: Die Kurven vor Honomanu Bay



WEGWEISER

Start // Twin Falls

Ziel // Hana

Länge // 52 km, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h planen Sie besser ein paar Stunden ein.

Anreise // Hana liegt 84 km östlich des Kahului Airport, wo man einen Wagen mieten kann. Die Road to Hana beginnt als Highway 36, wird dann ab Meile 16 zum Highway 360.

Füllen Sie den Tank am Anfang in Kahului oder Paia.

Beste Reisezeit // Die Straße ist ganzjährig befahrbar. Fahren Sie um 8 Uhr morgens los, um den Massen aus dem Weg zu gehen. Wenn Sie Zeit haben, bleiben Sie über Nacht in Hana – auf dem Rückweg können Sie dann an den Wasserfällen halten, die Sie auf dem Hinweg verpasst haben.

Verkehrsregeln // Fahren Sie möglichst rechts ran, um Anwohner vorbei zu lassen.



JUST FOR KICKS: ROUTE 66

Diese Mutter aller Straßen kennt Amerika am Besten: Die Route 66 ist über 1500 km lang, durchquert acht Bundesstaaten und fast ein Jahrhundert voller rot-weiß-blauer Momente.

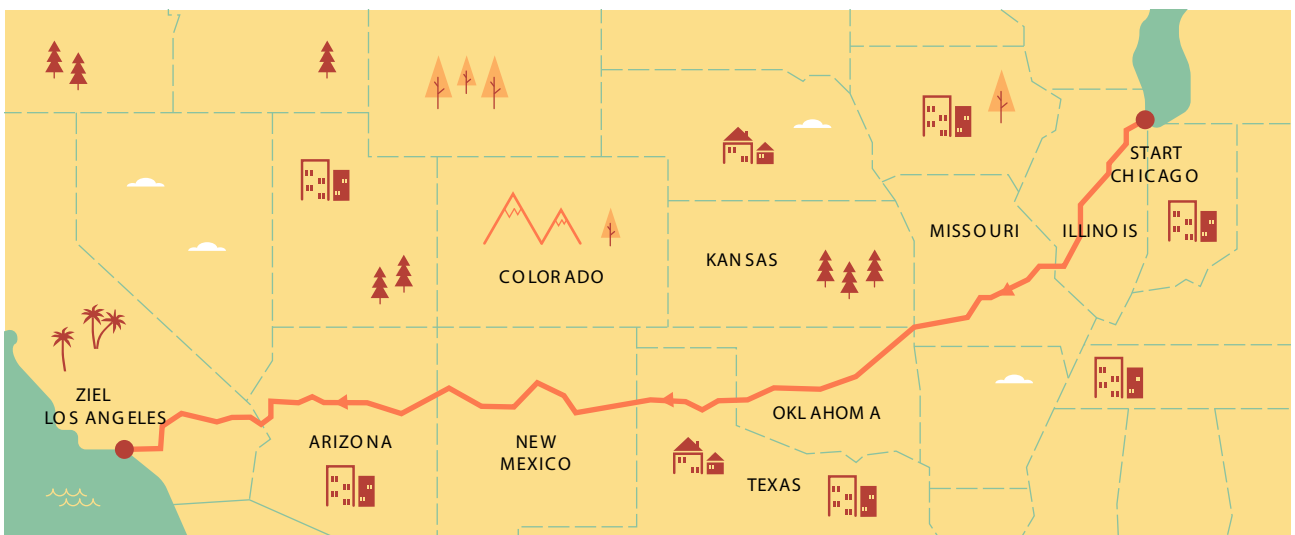
Ich beende die 3940 km, bevor ich überhaupt begonnen habe. „End“ steht auf dem Straßenschild der Route 66 auf dem Jackson Boulevard in Chicago. Ich fahre einmal um den Block, auf der Suche nach einem schlichten, braunen Rechteck und einem Pfeil, der nach Westen zeigt. „Begin“ verkündet ein Schild auf der Adams Street. Ich folge ihm.

Route 66, der legendäre Highway, der Chicago mit Los Angeles verbindet, stammt von 1926, doch heute existieren nur noch 80 % der Originalstraße – daher die Verwirrung zu Anfang. Außerdem wurde ihr Verlauf mehrfach geändert bis sie dann 1985 ausgemustert und durch fünf unterschiedliche Interstate-Fernstraßen ersetzt

wurde. Weil sie solch ein Flickenteppich ist, wechsele ich immer wieder zwischen alten und neuen Teilen, zwischen eben und holprig. Und wegen der vielen Sehenswürdigkeiten – monumental und kitschig – falle ich jämmerlich hinter meinen Zeitplan zurück.

„Auf der Route 66 vergeht die Zeit langsamer“, meint Jerry McClanahan, ein Kartograf und Künstler, in seiner Galerie in Chandler, Oklahoma. „Wenn’s schnell geht, sind Sie nicht auf der Route 66.“

Über Jahrzehnte hat die Straße amerikanische Träumer angezogen. Im frühen 20. Jh. bestiegen sie massenweise Klapperkisten, um der Dust Bowl der Großen Ebenen zu entkommen und während





der Weltwirtschaftskrise Arbeit zu suchen. Während des Zweiten Weltkriegs waren es dann Soldaten, die über die Straße reisten, in der Jahrhundertmitte freiheitsliebende Fahrer, die sich für Autokultur und später auch für die Gegenkultur interessierten. Heutzutage sind es Nostalgiker wie ich, die sich auf der Route 66 in die Vergangenheit begeben; Museen wie das Route 66 Association Hall of Fame & Museum in Pontiac, Illinois, helfen dabei.

In Adrian, Texas, der Mitte der Route 66, hätte ich fast das Schild geküsst, das verkündet, das Chicago und LA gleich weit entfernt sind, nämlich je 1833 km. Ich überquere die leere Straße zum Midpoint Café und frage die Tochter des Besitzers, ob das Restaurant diese exakte Mittellage auch ehrt. „Essen Sie ein Stück Ugly Pie“, antwortet sie.

Ihr Vater gesellt sich an der Theke zu mir. Er nimmt ein paar alte Postkarten aus einem Ständer, um mir zu zeigen, dass Adrian früher eine solide Eisenbahnerstadt war. Im Ort gab es mal fünf Cafés, die täglich rund um die Uhr geöffnet hatten. Heute schließt das letzte, das überlebt hat, um 16 Uhr.

„Die Route 66 war die Lebensader der Stadt“, sagt ein anderer Gast, Finis Brown, der Bürgermeister. „Das ist sie immer noch.“ Er erläutert, dass Adrian einen leichten Aufschwung erlebt, die Bevölkerung stieg von 159 im Jahr 2000 auf 166 im Jahr 2010.

Zu den spannendsten Teilen der Route gehören die 256 km ununterbrochener Straße in West Arizona. Ich bremsen nur für wilde Frettchen und Angel Delgadillo. Angels Ruf reicht mehr als 2736 km weit. Er gilt als „Pate der Route 66“ und hat eine Menge Fans. Der Friseur, der 1927 geboren wurde, ist mit seinen mexikanischen



WILLIAMS' NEUES LEBEN

Williams war der letzte Ort, der durch die Interstate umfahren wurde, aber der Außenposten in Arizona hat nicht aufgegeben, sondern sich als Tor zum Grand Canyon neu erfunden. Die Stadt spielt auch mit ihrem Wild-West-Charme und bietet Schießshows. Wenn Sie dem Verkehr ganz aus dem Weg gehen wollen, dann steigen Sie in eins der fliegenden Autos der Route 66 Seilbahn, die bis zu 48 km/h schnell werden.



Oben: Auf der Route nach Kalifornien. Oben rechts: Das Strandwächterhäuschen am Santa Monica Pier, an dem die Reise endet. Unten: In Winslow, Arizona, ist man zweifellos auf der Route 66. S. 25: In Seligman, Arizona, an der Route 66.





Eltern und acht Geschwistern in einem bescheidenen Zuhause an der Route 66 in Seligman, Arizona aufgewachsen.

„Die Menschen in den Autos sahen so erschöpft und erledigt aus“, sagt er über die Auswanderer aus der Dust Bowl. „Wir sagten immer: ‚Da kommt ein armer Mann aus Oklahoma. Er hat nur eine Matratze. Und da kommen reiche. Sie haben zwei Matratzen.‘“

Das Datum, das Angel noch heute das Grauen einjagt, ist der 22. September 1978, als die Interstate südlich der Stadt eröffnet wurde und dem Ort den Garaus bereitete.

„Sie haben die Laternen auf der Main Street ausgeschaltet“, beschwert er sich. Im Februar 1987 organisierte Angel ein Treffen von Mitstreitern und dem Ziel, die 143 km Straße von Seligman nach Kingman als historische Strecke ausweisen zu lassen. Angels Engagement zahlte sich aus, und sein Erfolg inspirierte andere Orte, sich dieser Sache anzuschließen.

„Seligman ist die Stadt, an der die Route 66 neu geboren wurde“, sagt er. „Wir haben dabei geholfen, ein kleines Stück Amerika zu retten.“

Ursprünglich endete die Route 66 mitten in LA an Broadway und Seventh Street. Zwei Wochen nachdem ich Chicago verlassen habe, fahre ich auf die Kreuzung, parkte und hüpfte aufgeregt auf dem Bürgersteig vor Clifton's Cafeteria auf und ab. Ich frage einen Passanten, ob es ein Hinweisschild gibt, das ich abklatschen kann. Der Restaurantbesitzer zeigt auf eine kleine, blaue Markierung: „Original terminus of Route 66 (1926–1939).“

Während ich mich anstelle, um ein Foto des „End of the Trail“-Schildes zu schießen, kommt ein Paar aus Dakota mit der gleichen Absicht. Wir vergleichen unsere Notizen und amüsieren uns darüber, dass wir in Chicago gleich falsch gestartet sind. Unsere Fotos aber zeigen uns lächelnd und wissend, die Route 66 richtig gefahren zu sein. **AS**

„Auf der Route 66 vergeht die Zeit langsamer“, meint Jerry McClanahan, „Wenn's schnell geht, sind Sie nicht darauf.“



WEGWEISER

Start // Chicago

Ziel // Los Angeles

Länge // 3940 km durch acht Bundesstaaten

Anreise // Mieten Sie in Chicago am O'Hare oder Midway Flughafen einen Wagen, oder wenn Sie von Westen nach Osten fahren, am Los Angeles International Airport.

Beste Reisezeit // Später Frühling, Sommer und früher Herbst sind am besten geeignet. Im Sommer sollten Sie Ihre Übernachtung im Voraus buchen. Selbst in der Hochsaison schließen einige Sehenswürdigkeiten und Geschäfte früh.

Karten // Die meisten GPS-Geräte und Navigationsapps ignorieren die Route 66 und schicken Sie auf die Interstates oder großen Highways. Jerry McClanahans *EZ66 Guide for Travelers* bietet für jede Kurve Tipps für Sehenswürdigkeiten, Restaurants, historische Anekdoten und mehr.

Tipp // Halten Sie nach einer Tankstelle Ausschau, sobald der Tank halbleer ist – besonders im Südwesten!



COOL RUNNINGS: ICEFIELDS PARKWAY IN KANADA

Schneebedeckte Gipfel, glitzernde Gletscher, azurblaue Seen und zahllose Wildtiere – die Straße von Lake Louise nach Jasper ist, was die landschaftliche Pracht angeht, kaum zu übertreffen.



Ich bin erst seit einer halben Stunde in den kanadischen Rockies unterwegs, als ich bereits mit quietschenden Reifen halten muss. Ein Elch steht auf dem Asphalt. Das Geweih voller Tautropfen, kaut er seelenruhig mitten auf dem Highway etwas Gras und genießt die Aussicht. Ich warte 10 Minuten. Noch immer hat er sich keinen Millimeter bewegt.

Ich hupe. Das scheint den Elch nicht zu stören. Ich versuche es mit Gas geben. Der Elch kaut einfach weiter. Ich strecke meinen Kopf aus dem Fenster und rufe ihm zu, er solle die Hufe schwingen. Nichts. Ich grübele darüber nach, wie klug es wäre, ihn aus dem Weg zu schieben, aber der Elch wiegt gut 300 kg mehr als ich, und sein Geweih sieht aus, als könne er mich damit zu Rippchen verarbeiten. Also gut: Wenn Mr Moose Lust hat, ein bisschen auf der Straße rumzustehen ... nun, dann müssen wir eben warten.

Glücklicherweise ist der Icefields Parkway wahrscheinlich der beste Ort auf dem Planeten, um im Stau zu stehen, sei der nun durch einen Elch ausgelöst oder nicht. Nicht, dass hier viel Verkehr



*„Manchmal fühlt sich
der Highway wie ein
Safaripark an. Bloß dass
die Wildtiere hier genau
das sind – wild.“*



herrscht. Auf den 230 km zwischen Lake Louise und Jasper ist diese wilde Straße durch die Berge eine der schönsten Autostrecken der Welt. Von weiten Eisfeldern über tiefe Täler, Gletscherseen bis zu gezackten Gipfeln bietet sie mehr Landschaftsbilder als jede andere Straße, die ich kenne.

„Haben Sie Probleme, Sir?“, fragt mich ein Parkranger mit Schnurrbart, der mit seinem Geländewagen neben meinem Auto anhält. Er manövriert seinen Jeep langsam vor, an die Flanke des Elchs. Das Tier trottet widerwillig ins Gras und gibt den Highway frei. „Manchmal muss man sie einfach nur überreden. Gute Fahrt!“ Der Ranger fährt lächelnd davon. Es ist der erste von vielen unvergesslichen Kontakten mit den Wildtieren am Icefields Parkway. Nahe Bow Lake beobachte ich ein Adlerpaar, das über mir nach Beute Ausschau hält, während ich im alten Wirtshaus Num-Ti-Jah Lodge einen Kaffee trinke. Weiter nördlich, auf dem Wanderweg am Parker Ridge, entdecke ich eine Bergziegenfamilie, die an den Canyonwänden klettert. Und einmal, am Athabasca Wasserfall, ungefähr 32 km südlich von Jasper, sehe ich eine Schwarzbärenmutter mit zwei Jungen, die auf den Wildblumenwiesen nach Beeren suchen. Manchmal fühlt sich der Highway wie ein Safaripark an. Bloß dass die Wildtiere hier genau das sind – wild.

So faszinierend die Tiere auch sind, es ist die Landschaft, die den Parkway zu etwas ganz Besonderem macht. Die Straße, die einer alten, von Indianern und Pelzhändlern eingerichteten Route folgt, wurde 1940 fertiggestellt, um die Nationalparks von Banff und Jasper zu verbinden. Sie ist ein hauchdünner Faden der Zivilisation, der von ausufernder Wildnis umgeben ist. Felsige Gipfel beherrschen den Blick nach Osten und Westen, dahinter liegt wildes Hinterland, das sich kaum verändert hat seit den Tagen, als die Stämme der Stoney, Kootenay und Blackfeet dieses Land ihre Heimat nannten. Wasserfälle donnern Felswände hinab. Seen glitzern stahlblau. Dann sind da die Gletscher, die der Straße ihren Namen geben: über 100, die wie Juwelen im Berg glitzern.

Leider bedroht der Klimawandel diese eisigen Wunder. Selbst die mächtigsten haben in den letzten Jahrzehnten dramatisch an Größe verloren. Am Athabasca Gletscher, auf halbem Weg den Parkway entlang, halte ich am Icefield Centre und mache auf einer Pistenwalze einen 90-Minuten-Trip in den Gletscher selbst. Es ist ein aufregender Ausflug, das Fahrzeug holpert und rumpelt über das Eis, kämpft sich auf das 325 km² große Columbia Icefield. Oben erwartet mich ein grenzenloser Eissee: Zu Eis erstarrte Wellen, von Rissen durchzogen, glitzern wie Glas und schillern wie ein Regenbogen eisiger Farben.

Aber jetzt gibt es noch mehr Naturwunder zu entdecken: Eine Wanderung entlang der zerklüfteten Schlucht des Sunwapta Canyon, ein Umweg, um den donnernden Wasserfall von Athabasca Falls zu sehen, ein nachmittägliches Picknick mit Blick auf den pyramidenförmigen Mount Fryatt. Es ist schon lange dunkel, als ich endlich in Jasper ankomme, dabei bin ich nur 230 km gefahren.

„Morgen“, denke ich beim Einschlafen, „hüpfte ich wieder in den Wagen und fahre die Strecke noch einmal.“ **OB**



BÄRENSUCHE

Bären sind schwer zu entdecken. Die beste Zeit dafür sind die Monate Juni bis August. Suchen Sie in buschigen Wiesen, Lawinenkorridoren und in der Nähe von Eisenbahngleisen nach ihnen. Grizzlys sind größer und an ihrem runden Gesicht sowie an ihrem Buckel im Nacken zu erkennen. Schwarzbären können, trotz ihres Namens, braun, rot und rostbraun sein. Wenn Sie einen Bären sehen, halten Sie respektvoll Abstand und bleiben Sie im Auto.

Links oben: Die Snowcoaches bringen Besucher auf die Eisfelder. Rechts oben: Achtung! Grizzly kreuzt. Unten: Die atemberaubende Landschaft der kanadischen Rockies. S. 29: Der sich langsam zurückziehende Athabasca Gletscher.



WEGWEISER

Start // Lake Louise

Ziel // Jasper Town

Länge // 230 Kilometer

Anreise // Vom Calgary International Airport fährt man zwei Stunden bis zum Lake Louise. Jasper am nächsten liegt, vier Fahrstunden entfernt, der Flughafen Edmonton.

Beste Reisezeit // Spätherbst

Was man braucht // Ein Fernglas, um Wildtiere zu beobachten, Wanderschuhe, Essen und Trinken für Picknicks.

Unterkunft // Simpson's Num-Ti-Jah Lodge (www.sntj.ca); The Crossing Resort (www.thecrossingresort.com)

Weitere Informationen // www.icefieldsparkway.com; www.travelalberta.com

Mietwagen // In Banff und Jasper gibt es große Mietwagenfirmen.



AN DER BRASILIANISCHEN COSTA VERDE

Üppige Regenwälder, einsame Strände, Kolonialzeit-Dörfer und tropische Inseln – an der Costa Verde, dem malerischsten Teil der brasilianischen Küstenstraße, erstreckt sich ein Paradies.

Den letzten Vorort von Rio de Janeiro endlich im Rückspiegel taucht auf der berühmten, 4800 km langen BR-101 kurz hinter Itaguai die grandiose Küste mit bergigen Regenwäldern auf, die bis an den Sandstrand und das Meer reichen. Das ist Brasiliens Costa Verde, die man am besten von der BR-101 aus erkundet – der längsten Fernstraße des Landes – von Rio de Janeiro nach Santos, dem Haupthafen der Metropole São Paulo, 83 km im Landesinneren. Und auch wenn dieser Abschnitt der BR-101 mit 555 km nur gut 10 Prozent ihrer Gesamtlänge ausmacht – er ist so voller tropischer Wunder, dass man von diesem Paradies ganz berauscht ist.

Links von meinem gemieteten Fiat Pali das klare, himmelblaue Wasser des Atlantiks; rechts das Gebirge Serra do Mar, das die zerklüftete Küste beherrscht, bedeckt mit einem tropischen Grün, das in wundervollem Kontrast zum strahlend blauen Meer steht. Hinter jeder Kurve tauchen Strände auf, die Brazilianer nicht weiter beachten, die aber in weniger gesegneten Ländern Traumziele wären. Moment mal, was steht eigentlich auf diesen Schildern alle paar Kilometer: „Fiscalização Eletrônica de Velocidade“? Egal! Auf nach Paraty!

Ich rausche durch Angra dos Reis, einen 129 km langen Küstenstreifen, zwei Stunden nördlich von Paraty. Angra wird vor allem







als Absprung zur Ilha Grande genutzt, einer großen Paradiesinsel, die sowohl ein Himmel auf Erden für Backpacker ist als auch ein Spielplatz für die Reichen und Berühmten (die auf ihren Yachten Partys feiern). Leider ist der Ort auch für zerstörerische Schlamm-lawinen berüchtigt, man sollte ihn also in den Regenmonaten von Januar bis April meiden.

Nach etwa 240 km ist das Dorf Paraty, ein UNESCO-Weltkulturerbe, der perfekte Boxenstopp. Ich verlasse die BR-101 und parke – das historische Stadtzentrum ist autofrei. Paraty ist ein lebendes Museum voller portugiesischer Kolonialbauten mit bunten Farben und Gitterfenstern. Vor steilen Urwaldbergen stehen jahrhundertalte Kirchen, es ist ein pittoresker Ort, den man am besten zu Fuß erkundet. Eine echte Märchenstadt mit einem Zentrum, in dem die koloniale Geschichte Brasiliens mit am besten erhalten ist.

Paraty ist auch einer von zwei Orten Brasiliens, die für die Herstellung von Cachaça bekannt sind, des typischen Zuckerrohrschnapses und der Hauptzutat des Nationalcocktails Brasiliens, des *Caipirinhas*. Ich muss nicht mehr fahren – also her damit!

Während die Straße sich am nächsten Morgen aus Paraty windet, steht mir der Mund offen angesichts der Strände vor mir, gleichzeitig spritzt die Gischt eines Wasserfalls von den Felswänden auf die Beifahrerfenster. 100 km weit führt die Strecke nun entlang der *Litoral Paulista* (Paulistaküste) bis nach Ubatuba, das als Surfhauptstadt von São Paulo gilt und wo es 84 Naturstrände gibt. Unterwegs überquere ich die Grenze zum Staat São Paulo.

In mein Navi gebe ich das Fischerdorf Picinguaba ein, kaum mehr als ein paar marode Strandhütten, in denen die Fischer seit Jahrhunderten leben, an einem Hügel, neben einem 3 km breiten Strand samt idyllischer Bucht. Aber hier befindet sich das *Pousada Picinguaba*, eines der charmantesten Gasthäuser Brasiliens, ein wahr gewordener Strandtraum ohne Fernsehen, Internet und Klimaanlage. Meine größte Sorge hier? Was ich zum Abendessen nehmen soll und welchen tropischen Drink dazu.

Von Picinguaba sind es noch 117 km bis nach São Sebastião, dem Tor zu einer weiteren, großartigen Insel: Ilhabela. São Sebastião ist einer der wenigen Orte an der Paulistaküste, in dem noch ein Teil des kolonialen Zentrums erhalten ist, und lohnt den Besuch.

Maresias, Juqueí und Guarujá, Sommerbadeorte für die Reichen und Schönen von São Paulo, folgen aufeinander, bis die Straße Santos erreicht, eine hübsche Hafenstadt, die vor allem wegen Pelé bekannt ist, der während seiner besten Jahre für den FC Santos gespielt hat. Ich gebe den Wagen ab und nehme ein Taxi zum Museu Pelé, dem Museum ihm zu Ehren. Während das Taxi durch die Stadt rast, fällt mir wieder mal dieses Schild auf, „Fiscalização Eletrônica de Velocidade“, stets gefolgt vom abrupten Bremsen des Taxichauffeurs. Mir dämmert: Das Schild kündigt eine Radarfalle an ...

Mir wird klar, dass ich auf dem Weg von Rio bis hierher in Dutzende gefahren sein muss. Wie viele Strafzettel wird die Mietwagenfirma wohl an mich weiterleiten? Jetzt brauche ich unbedingt noch einen *Caipirinha*! **KR**



VERSCHNAUF- PAUSE

Wenn Sie die Fahrt gern an einem autofreien Ort unterbrechen möchten, dann auf der Ilha Grande, einer der unberührtesten tropischen Inseln Brasiliens. Sie liegt 21 km vor der Costa Verde, eine Fähre fährt von Angra dos Reis oder Mangaratiba hin. In diesem 193 km² großen Paradies gibt es einen streng geschützten atlantischen Regenwald, über 150 km Wanderwege und den Bilderbuchstrand von Lopes Mendes.

Links: Das hübsche Dorf Paraty ist UNESCO-Weltkulturerbe.

S. 33: Die Strecke nahe Ubatuba auf der Straße von Rio nach Santos



WEGWEISER

Start // Rio de Janeiro

Ziel // Santos

Länge // 555 Kilometer

Anreise // Flug nach São Paulo oder Rio de Janeiro

Unterkunft // Pousada da Ouro (www.pousadadoouro.com.br) ist ein kleiner Gasthof in Paraty mit kolonialem Charme, Garten und Pool. Die Pousada Picinguaba (www.picinguaba.com) hat 10 Zimmer mit streng kuratierter Kunst, rustikale Möbel und einen Pool mit Blick über die Bucht.

Essen gehen // Im Banana da Terra (www.restaurantebanadatterra.com.br) in Paraty sind die flambierten Shrimps auf schwarzem Reis und der gegrillte Fisch mit Palmherzen und Püree aus Arakacha herausragend. Cantinho da Lagoa am Prumirim Strand nahe Ubatuba ist eine aufgemotzte Strandbude, die sehr gute brasilianische Strandküche bietet.



AUF DER CARRETERA AUSTRAL

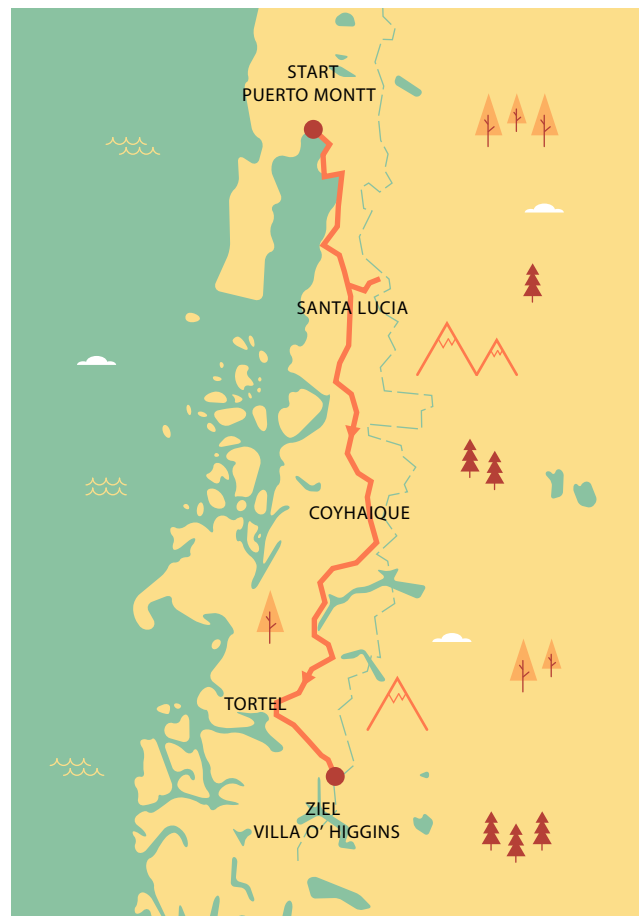
Die Straße im Süden Chiles führt über 1240 km durch abgelegene Berge, vorbei an Seen, Wäldern, Fjorden und winzigen Siedlungen.

Die Fähre tuckert durch den Fjord, die grünen Hügel rechts und links hinter einem Vorhang aus Dunst und Nieselregen verborgen. Im Morgengrauen bin ich in Puerto Montt, der geschäftigen Hafenstadt der chilenischen Region de los Lagos, losgefahren, habe auf der frisch asphaltierten Straße Gas gegeben, und schließlich – drei Fährfahrten inklusive – den eigentlichen Startpunkt meiner langen Reise nach Süden erreicht.

Die dritte Fähre legte in Caleta Gonzalo an, dem Tor zur südlichen Hälfte des Parque Pumalín, einer riesigen Schutzzone. Beidseitig der Schotterstraße biegen gut gepflegte Wanderwege ab und ich beschließe, mir die Beine auf einem kurzen Trail zu vertreten, der durch ein Wäldchen mit Patagonischen Zypressen führt, die mehrere tausend Jahre alt sind. Neben diesen Giganten und dem enormen Mammutblatt, das wie ein Riesen-Rhabarber aus der tropfenden Vegetation aufragt, fühle ich mich wie ein Zwerg.

Im halb verfallenen Dorf Chaitén besuche ich meinen Freund Nicolas, einen der wenigen hartgesottenen Bewohner, die sich 2008 weigerten zu gehen, als der Vulkan Chaitén ausbrach und die halbe Stadt unter Schlamm und Asche begrub. Die Grundinfrastruktur ist schon lange wiederhergestellt, aber diese verlassenen, verfallenen Häuser sind ein großer Kontrast zu der sonnigen, kleinen Rodeostadt, die ich ein Jahr vor dem Ausbruch das erste Mal besucht hatte. „Wir überleben“, sagt Nicolas.

Eine wunderbar asphaltierte Straße führt südöstlich durch das Tal, durch das Dorf El Amarillo, den Ausgangspunkt für die südlichsten Wanderwege des Parque Pumalín, darunter, vom wahrscheinlich schönsten Campingplatz der Welt, ein umwerfender Weg zum Fuß eines Gletschers. Ich fahre weiter bis zu dem





Punkt, an dem die Carretera Austral sich im Dorf Villa Santa Lucia verzweigt und mache einen Abstecher in Richtung der argentinischen Grenze, entlang des Gletschersees Yelcho und des Flusses Futaleufú bis zum gleichnamigen Bilderbuchdorf.

Es folgt eine ruhige Fahrt zurück zur Carretera und weiter nach Süden, vorbei an La Junta, einer früheren Ranch, aus der jetzt ein Marktflecken geworden ist. Die Carretera Austral wurde in den 1970ern gebaut, als Teil von Pinochets Plan, die südliche Wildnis Chiles zu zähmen und zu besiedeln. Als ich mich Puyuhuapi näherte, einem Dorf am Fjord, muss ich in einer Schlange von einem Dutzend Autos waren. Der Regen der vergangenen Nacht hat wie erwartet zu einem Erdbeben geführt, und die Straße wird gerade geräumt. Das mit der Zähmung scheint noch nicht abgeschlossen.

Am frühen Abend erreiche ich Casa Ludwig, ein Gästehaus, geführt vom Nachfahren eines der deutschen Gründer Puyuhuapis, der in den 1930ern hier Textilfabriken baute. Ein Thermalbad mit Blick auf die ruhigen Wasser des Ventisquero Sund, gefolgt von einem einfachen Abendessen in einem Familienrestaurant am Wasser, dann lege ich die Beine am prasselnden Feuer in der Casa Ludwig hoch, dazu die Gesellschaft und Erzählungen anderer Reisender – das perfekte Gegengift zu den Aufregungen des Tages.

Der anstrengendste Teil kommt erst noch. Am nächsten Tag fahre ich eine schmale, holprige Straße am Rand des Fjords entlang, ehe ich ins Landesinnere zum Queulat Pass steuere. Die engen Serpentina der Straße liegen voller Felsen, flache Bäche fließen darüber, dazu kommen enorme Schlaglöcher. Trotz allem gehört dieser Teil zum schönsten der Carretera Austral: Die schmale



PATAGONIA PARK

18 km nördlich von Cochrane führt ein Umweg zum wunderschönen Patagonia Park – eine frühere Farm, die nun Guanacos, Pumas, Flamingos und Südandenhirsche beherbergt. Das 690 km² große Tal wurde 2004 von der Organisation Conservacion Patagonica gekauft, die Flora und Fauna schützt. Mit Campingmöglichkeiten, Wanderwegen und einem Restaurant soll diese neue Wildnis Teil des zukünftigen, 2400 km² großen Patagonia Nationalpark werden.



Links oben: Ein Stopp, um den dichten chilenischen Wald zu erforschen.

Rechts oben: Hängender Gletscher im Queulat Nationalpark. Unten: Ein Fluss durchschneidet die Landschaft.

S. 37: Ein holpriger, aber pittoresker Schotterteil der Carretera Austral





Straße wird von unbändiger Vegetation eingerahmt, und vor mir zeichnen sich Berge voller Gletscher und glitzernder Wasserfälle ab. Aus den Schlaglöchern wird Asphalt, und ich atme erleichtert auf. Das Land wirkt nun zugänglicher, sanftes Farmland hat die felsigen Gipfel abgelöst, und schließlich taucht die Metropolis der Carretera auf: Coyhaique, wo mich ein bequemes Bett und eine Mahlzeit erwarten.

Südlich von Coyhaique durchquert eine gute Schotterstraße breite Täler, an deren Rand schneebedeckte Berge stehen. Hier finden sich kaum menschliche Behausungen. Ich komme durch winzige Siedlungen, das hier ist Land für Pioniere, ab und an sehe ich Huasos, Schafhirten zu Pferde. Südlich des Lago General Carrera – Chiles großem Binnensee – passiere ich die Abbiegung zum Patagonia Park, dem neuesten Naturschutzgebiet der Region, bevor ich in die frühere Ranchstadt Cochran einfahre – die letzte Chance, vollzutanken, ein gutes Steak zu essen und gut zu schlafen, vor dem letzten, langen, einsamen Teilstück bis zum Ende der Straße.

Am nächsten Tag führt mich ein kleiner Umweg entlang des Río Cochran nach Westen, nach Tortel. Dieses Fischerdorf liegt zwischen zwei Eisfeldern. Es gibt keine Straßen, nur Häuser aus Zypressenholz, die am Hügel kleben und mit Bohlenwegen verbunden sind, der Duft von frisch geschlagenem Holz liegt in der Luft.

Wieder zurück auf der Carretera Austral erwartet mich bei Puerto Yungay eine letzte Fähre. Die Straße ist ab jetzt ein holpriges Waschbrett mit schmalen Haarnadelkurven und einem tiefen Abgrund an einer Seite. Sie scheint jedem Fahrer, der nicht ständig aufmerksam ist, mit einem frühen Ableben zu drohen.

Dann wird es flacher, und ich erreiche mein Ziel: Ein hübsches Gewimmel von Straßen, die sich an hohe Berge kuscheln – der Außenposten Villa O'Higgins. Meine Belohnung? *Cordero al palo* – leckeres patagonisches Lamm, gegrillt über offenem Holzfeuer. **AK**

„Die schmale Straße wird von unbändiger Vegetation eingerahmt, und vor mir zeichnen sich Berge voller Gletscher ab.“



WEGWEISER

Start // Puerto Montt

Ziel // Villa O'Higgins

Länge // 1240km

Anreise // Sie können in Puerto Montt einen Wagen mieten, bis ganz nach Süden fahren und dann wieder zurück, oder zum Flughafen Balmaceda in Coyhaique fliegen, dort ein Auto mieten und die Stadt als Ausgangspunkt für Fahrten nach Norden und Süden nutzen.

Beste Reisezeit // Zwischen Oktober und April. Planen Sie viel Zeit ein, da es oft zu Erdbeben kommt.

Fahrzeugwahl // Ein Geländewagen ist nicht nötig, aber große Bodenfreiheit ist entscheidend.

Was man braucht // Tankstellen gibt es in den meisten Städten, aber nehmen Sie einen Ersatzreifen, einen Wagenheber, einen Schlafsack, Lebensmittel und Wasser für den Fall einer Panne mit.

Tipp // Buchen Sie in der Hochsaison die Fähren im Voraus!





DER PACIFIC COAST HIGHWAY

Folgen Sie der Route entlang der amerikanischen Westküste von Seattle nach San Francisco, um freigeistige Städte, pazifische Ausblicke und epische Wälder zu entdecken.

Der US Highway 101, eröffnet 1926, folgt der letzten Grenze der Ersten Welt: 2464 km von uralten Wäldern und wildem Wasser, die die pazifische Küste von Seattle bis San Francisco verbindet. Es ist eine Route und eine Region, die schon immer Abenteurer und Rebellen angezogen hat; trotz aller Wohnmobile und Besucherzentren hat sie ihre Aura von Wildheit und Chancenreichtum behalten.

Seattle ist ein guter Startpunkt: Die Metropole im Nordwesten ist die jüngste und am schnellsten wachsende Stadt der USA, voller Nerds und Freaks, Heimat von Jimi Hendrix, Kurt Cobain, Microsoft und Amazon. Seattle ist trendy, radikal – und stolz darauf.

Um Seattle zu verlassen, muss man auf eine Fähre und über die weltgrößte schwimmende Brücke – das reicht, um einem den Kopf freizumachen. Sofort nimmt der Verkehr ab und die Bäume werden zahlreicher, und nach ungefähr einer Stunde (unter Einhaltung des streng kontrollierten Tempolimits) ist man im tiefsten, dunkelsten Washington State: der Olympic-Halbinsel, einer unberührten Gegend von Wäldern und Bergen, die erst im letzten Jahrhundert vollständig kartografiert wurde.

Nach ein paar hundert Kilometern werden Sie verstehen, warum auf den Autokennzeichen von Washington *Evergreen State* steht. Nach Forks, der *Twilight*-Stadt, und einem möglichen Ausflug in die Hoh Rainforest's Hall of Mosses – wo von jedem Ast mit gruseligen Spinnweben bedeckte Hängepflanzen wehen – schwingt der Highway 101 nach Südwesten und trifft schon bald auf die Küste, die Sie über das längste Teilstück begleitet: 1600 km Steilküste mit einer Parade von Leuchttürmen und Brandungspfeylern.

Das heftige Wetter, das diese Küste geformt hat, zeigt sich am Waikiki Beach, kurz außerhalb von Waco. Drücken Sie die Autotür







trotz des brüllenden Windes auf, klettern Sie auf Haufen von ausgebleichtem Treibholz und betrachten Sie einen Ozean, der nur dem Namen nach friedlich ist. Waikiki Beach wurde nach einem Seemann aus Hawaii benannt, dessen Leiche nach einem Schiffsunglück 1811 an den Strand gespült wurde – eines der unzähligen Opfer einer der immer noch gefährlichsten Meeresstraßen.

Weiter geht's Richtung Oregon, und Sie sind nicht mehr allein auf der Straße: Wohnmobile und Fahrradfahrer gesellen sich zu den glänzenden Holzlastern, aufgrund deren Ladung der Straßenrand voller roter Rinde liegt. Auf Hafenstädte mit Fischfabriken folgen Badeorte und die Fauna wird immer weniger scheu. Eine Herde Grauwale prustet Wasserfontänen in den aufklarenden Himmel, und unten in der Gischt – nicht weit von einem Panoramaparkplatz – lungern und bellen dicke, glatte Seelöwen in einer wilden Bucht. Dass sie so wohlgenährt sind, liegt am nahrungsreichen Meer. Fish and Chips sind eine regionale Spezialität, für die man hier sogar hochwertigen Lachs und Heilbutt verwendet.

Port Orford liegt auf einer grasigen Landzunge zwischen zwei herausragenden Nationalparks, es ist ein kleiner Fischerort und die westlichste Stadt in den unteren 48 Staaten. Sie ist stolz auf ihre Künstler, die alterslose Hauptstraße ist voller Glasbläser und Kunstgalerien. Es gibt sogar ein Restaurant, in dem geschmorter Grünkohl und Buttersalat die ansonsten unausweichliche Muschelsuppe von der Speisekarte gefegt haben.

Jetzt macht man problemlos Kilometer, und die 101 kommt ganz zu sich selbst, als sie sich Kalifornien nähert – breit, glatt und

„Die 101 kommt ganz zu sich selbst, als sie sich Kalifornien nähert – perfekt gebaut wirkt der kurvenreiche Asphalt wie zufällig an die Küste geworfen.“

perfekt gebaut wirkt der kurvenreiche Asphalt wie zufällig an die zerklüftete, wilde Küste geworfen. Unter dem weiten blauen Himmel hat die Straße noch nie so offen gewirkt, bis sie ziemlich abrupt eingeeengt und von immensen ockerfarbenen Stämmen umschlossen wird.

Das ist das Mammutbaumrevier, der Prairie Creek Redwoods State Park, der 1923 gegründet wurde, als hier der Naturschutzgedanke Einzug hielt. Weniger als 5 % der alten Mammutbäume überlebten den Angriff der Holzindustrie, die meisten wurden bereits vor dem Kettensägen-Zeitalter geschlagen, als mehrere Waldarbeiter einen Monat brauchten, um einen zu fällen und zu zerlegen.

In diesem Wald stehen sowohl der höchste Baum der Welt, 115 m, als auch der älteste, 500 Jahre älter als das Römische Reich, deren genaue Standorte zu ihrem Schutz geheim gehalten werden. Es gibt natürlich keine kleinen, alten Mammutbäume, und ein Spaziergang zwischen ihnen fühlt sich an, als würde man durch eine erdrückende Kunstinstallation gehen. Es herrscht Grabesstille. Die meisten Tiere leben oben in den entfernten Baumkronen. Am Boden überlebt nichts, ohne dass die Mammutbäume es zulassen:



Hier und da klammert sich eine dürre Schierlingstanne dankbar an, Schwertfarn ernährt sich vom Mulch eines herabgefallenen Baumstücks, das Jahrhunderte brauchen wird, um komplett zu verrotten.

Auf dem Weg nach Südwesten, zurück ans Meer, schlägt die Straße wie eine sterbende Schlange um sich, windet sich durch eine Abschiedsarmee von Mammutbäumen und Touristenfallen einer weniger aufgeklärten Zeit: Bäume, durch die man hindurchfahren kann, Big Foot Statuen, die mit der Kettensäge geschnitzt wurden und Mammutbaumsetzlinge für 5 \$.

Dann verschwinden die Bäume und ein ganz anderes Kalifornien taucht auf, eines, das trockener, brauner und kahler ist, wo in der dünnen Küstenvegetation auffallendes Pampasgras steht. Bald gibt es immer mehr Küstenorte, ihre Namen erinnern daran, dass das hier bis Mitte des 19. Jh. spanisch-mexikanisches Gebiet war. Benannt nach einem König von Neuspanien war die kleine Stadt Mendocino einer der ersten Außenposten Kaliforniens. Hier steht eine der ältesten Kirchen im Staat und blickt auf eine hübsche Hauptstraße, die mit ihren grandiosen Holzhäusern und auffallenden alten Wassertürmen eigentlich an Neuengland erinnert.

Ein paar Stunden weiter südlich wird der Verkehr dichter und schneller, die 101 verwandelt sich vom gemütlichen Reisebegleiter in einen gesichtslosen Freeway. Die Golden Gate Bridge markiert das große Finale einer legendären Fahrt, und den großen Schritt für die Menschheit, der Amerika ins Autozeitalter gebracht hat. Nach 1600 beeindruckenden Kilometern ist es aber jetzt vielleicht doch Zeit für das eine oder andere lokale Bier. **TM**



TWILIGHT UND VAMPIRE

Bis 2005 war die Stadt Forks kaum mehr als ein Fleck auf der Karte von Washington State – dann erschien Stephenie Meyers *Twilight*-Saga, und plötzlich pilgerten jedes Jahr mehrere Tausend Fans hierher.

Es gibt ein Festival rund um Bellas Geburtstag, *Twilight*-Touren, Unterkünfte zum Thema und in der örtlichen Pizzeria das Menü „Liebe auf den ersten Biss“, *Twilight*-Fans fühlen sich von Forks angezogen wie ... nun ja, Vampire von Blut.

Links oben: Die 101 umrundet Cape Sebastian in Oregon. Links unten: Surfer und Wildtiere sieht man häufig entlang der Route. Mitte: Der Strand in Mendocino. Rechts: Die berühmte Golden Gate markiert das Ende der Reise. S. 41: Gigantische Mammutbäume lassen alles auf dem Pacific Coast Highway zwergenhaft wirken.



WEGWEISER

Start // Seattle

Ziel // San Francisco

Länge // 1690 Kilometer

Anreise // Seattle und San Francisco werden von vielen Fluggesellschaften angeflogen.

Beste Reisezeit // Der Winter kann trist sein, mag aber Sturmbeobachtern gefallen; Grauwale ziehen von März bis Juni nach Norden und von Nov. bis Feb. nach Süden. Von Juli bis Sept. ist es trocken und sonnig, aber auch voller.

Unterkunft // Wildspring Guest Habitat (www.wildspring.com) in Port Orford für rustikale Gemütlichkeit

Restaurant // Bowpicker (www.bowpicker.com), ein Trawler, der zum Imbiss umgebaut wurde, hat super Fish and Chips.

Tipp // Für ein echtes Neon-and-Jukebox Roadhouse halten Sie am San Fran's It's Tops (www.itstopscoffeeshop.com).





VON HAVANNA NACH VIÑALES

Fahren Sie von Havanna aus in einem Oldtimer nach Westen zu den Tabakplantagen und den unglaublichen Kalkfelsen in Kubas Valle de Viñales.

Der Malecón erwacht bei Sonnenuntergang. Dieses breite Zementband schmiegt sich an Havannas Küste, und wenn die Sonne untergeht, wird der Himmel rosa und die Straße in kupfergoldenes Licht getaucht. Angler sitzen nebeneinander auf dem Damm, plaudern, während sie ihre Leinen auswerfen, und hoffen, einen Bonito oder Red Snapper zu fangen. Pärchen sitzen lachend und schmusend da, während die Meeresbrise die Musik eines Jazztrios heranweht, das gerade in der Nähe losgelegt hat.

Diese Strecke gilt als klassische Straße von Havanna, sie reicht über 7 km entlang der Küste vom kolonialen Zentrum der Altstadt bis zum Geschäftsviertel Vedado, vorbei an einer Reihe stattlicher, leicht heruntergekommenen Häuser aus dem 19. Jh. und hässlicher, russisch inspirierter Architektur.

Hier trifft die Stadt auf den wogenden Ozean. Wenn eine starke Kaltfront auf diese Küste trifft, wie es oft geschieht, schlagen die Wellen gegen den Damm und darüber, Gischt spritzt meterhoch und überschwemmt die Straße, aber heute ist das Meer ruhig und plätschert harmlos an die dunklen Felsen am Ufer.

Anders als bei den meisten berühmten Straßen, bei denen die großartige Landschaft jenseits des Fensters der Höhepunkt ist,

findet man die tollsten Aussichten auf der Malecón selbst. Amerikanische Oldtimer aus den 1950er-Jahren – aller Art und in allen Farben – fahren auf und ab. Da taucht ein rundnasiger Buick in Taubenblau auf und dort ein Chevrolet Bel Air Cabrio in leuchtendem, mit Silber abgesetztem Rot, gefolgt von einem königlich purpurnen Cadillac. Es gibt so viele, und sie sehen so perfekt aus, man könnte glauben, es handele sich um eine stadtweite Oldtimerrallye.

Tatsächlich ist es aber so, dass diese Oldtimer sich nicht immer traumhaft fahren. Während ich hinterm Lenkrad eines 1955er Chevy – rot und golden – das Ufer entlangfahre, sind die Gänge ziemlich launisch, hängen und springen manchmal raus, das Lenkrad hat so viel Spiel, dass jede Bewegung kaum mehr ist als ein sanfter Vorschlag. Aber aus irgendeinem Grund macht es Spaß, so einen Wagen zu fahren, und das liegt nicht nur am warmen, muffigen Geruch, der deutlich macht, dass das alte Mädchen schon seit Jahrzehnten auf der Straße ist, und an den weichen Sitzbänken aus Leder, so breit und gemütlich, als fahre man ein Sofa.

Ich fahre über den Malecón und schließlich auf das Kopfsteinpflaster von Habana Vieja, Havannas Altstadt. Nach der Revolution von 1959 hat sich kaum etwas geändert, sodass Havanna eine





Zeitkapsel ist, seine früher pompösen Gebäude zerfallen und verfallen sind durch Vernachlässigung. Die Altstadt geht zurück bis ins 16. Jh. und zeigt noch Spuren ihrer früheren Pracht. Herrschaftliche palmenbestandene Höfe umgeben von eindrucksvollen Kirchen, Häuser in fröhlichen Pastellfarben und winzige Kioske, die frisches Fleisch oder von der Sonne gewärmtes Obst verkaufen.

Über uns rufen sich die Nachbarn etwas zu, während sie bunte Wäsche an Balkonen aufhängen, andere versammeln sich auf der Türschwelle, um zu plaudern, oft mit dicken, kubanischen Zigarren zwischen den Fingern. Ich schlängle mich durch die Altstadt, umfahre vorsichtig Straßenhändler mit ihren Handkarren voller Erdnüsse, Blumen oder Brot und klopfe im Rhythmus der Salsamusik, die durch die Fenster dringt, auf das Lenkrad.

Von hier aus geht's nach Westen, in Havannas ruhigere Vororte mit breiteren Straßen und hübschen, freistehenden Häusern aus den 1930ern, dann auf die offene Straße. Mein Ziel ist Viñales, Kubas Hauptackerbaugesbiet, ungefähr 180 km von der Stadt entfernt.

Havanna verschwindet im Rückspiegel und der Straßenrand wird grüner und offener, bis die Landschaft bis zum Horizont von breiten Feldern und wogenden Palmenhainen beherrscht wird. So wie sich die Landschaft verändert, verändern sich die Autos. In Havanna sind viele Wagen wunderbar in Schuss, oft sind es Cabrios, poliert, gepflegt und bereit, Besucher durch die sonnenbeschiedenen Straßen der Altstadt zu kutschieren. Hier draußen findet man die echten Oldtimer Kubas, viele alte Mühlen, die ganze Familien transportieren oder schwer beladene Anhänger ziehen.

An der Abbiegung nach Viñales wird aus der glatt asphaltierten Straße plötzlich ein besserer Feldweg mit becken großen Schlaglöchern, durch die man schlingert und holpert. Draußen finden sich immer wieder hübsche Bauernhöfe, vor vielen bewachten Truppen kratzender, neugieriger Hennen die Vorgärten.

Auch das Hauptverkehrsmittel ändert sich. Zwischen all den Oldtimern, wackelnden Fahrrädern und Karren voller Tomaten und Auberginen tauchen Pferde auf. Manche mit einem Reiter, andere ziehen Holzkarren, die schon vor hundert Jahren im Gebrauch gewesen sein könnten, die Guarijos (die örtlichen Bauern) tragen alle Cowboyhüte aus trockenen Palmblättern mit breiten Krempe.

Viñales liegt in der Region Pinar del Rio, dem westlichen Landwirtschaftszentrum Kubas, wo viel frisches Obst und Gemüse auf dem fruchtbaren Boden angebaut wird. Neben der Straße wechseln sich Kaffeeplantagen mit Yuccafeldern und Süßkartoffeln ab, schließlich stehen dort Reihen um Reihen junger, grüner Tabakpflanzen, deren Blätter schon bald getrocknet und zu den besten Zigarren der Welt gerollt werden.

Ich halte an einem Aussichtspunkt über das Valle de Viñales. Rote Erde und wogende Felder breiten sich vor mir aus, eingerahmt von Palmen und Kalkfelsen mit grünen Rändern. In der Mitte führt ein Bauer seinen Ochsen über ein Feld, er pflügt den eisenhaltigen Boden, eine Szene, die drei Stunden Fahrt und hundert Jahre vom modernen Gewimmel Havannas entfernt ist. **CL**



CAYO LEVISA

Diese Insel ist in 35 Min. mit dem Schiff von Palma Rubia aus zu erreichen. Sie lohnt den Ausflug: Schneeweißer Sand und smaragdgrünes Wasser machen Cayo Levisa zum besten Strand von Pinar del Rio. Ernest Hemingway hat die Gegend Anfang der 1940er-Jahre „entdeckt“. Heute zieht Levisa bis zu 100 Besucher täglich an. Sie werden sich hier nicht wie Robinson Crusoe verloren fühlen, aber sicher Zeit (und Platz) für Ruhe und Entspannung finden.

Links oben: Autodekoration.

Rechts oben: Straßengeführten.

Unten: Die Kalkfelsen im Valle de Viñales überragen die Tabakplantagen.

S. 44: Auf Havannas Malecón.



WEGWEISER

Start // Havanna

Ziel // Viñales

Länge // 180 Kilometer

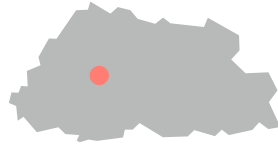
Anreise // Havanna wird von mehreren Flughäfen Europas, Kanadas, Lateinamerikas und aktuell auch von mehreren US-Städten, darunter Miami, direkt angefliegen.

Autovermietung // In Kuba einen Wagen zu mieten ist heikel. Es gibt staatliche Autovermietungen am Flughafen, aber diese Autos muss man lange im Voraus buchen, zudem sind sie teuer und schlecht gepflegt. Aktuelle Informationen bietet der Lonely-Planet-Reiseführer für Kuba. Man kann in Havanna auch einen Privatwagen samt Chauffeur mieten.

Beste Reisezeit // Hauptsaison ist Weihnachten, Ostern, Juli und August – dann ist es sehr heiß. Ideal sind die Monate Januar bis Mai, dann ist es warm, aber nicht so voll.







VON THIMPHU NACH GANGTEY

Eine Fahrt durch einen wenig besuchten Teil des Himalajas, der die wilde Natur eines fast mystischen Landes enthüllt: Bhutan.

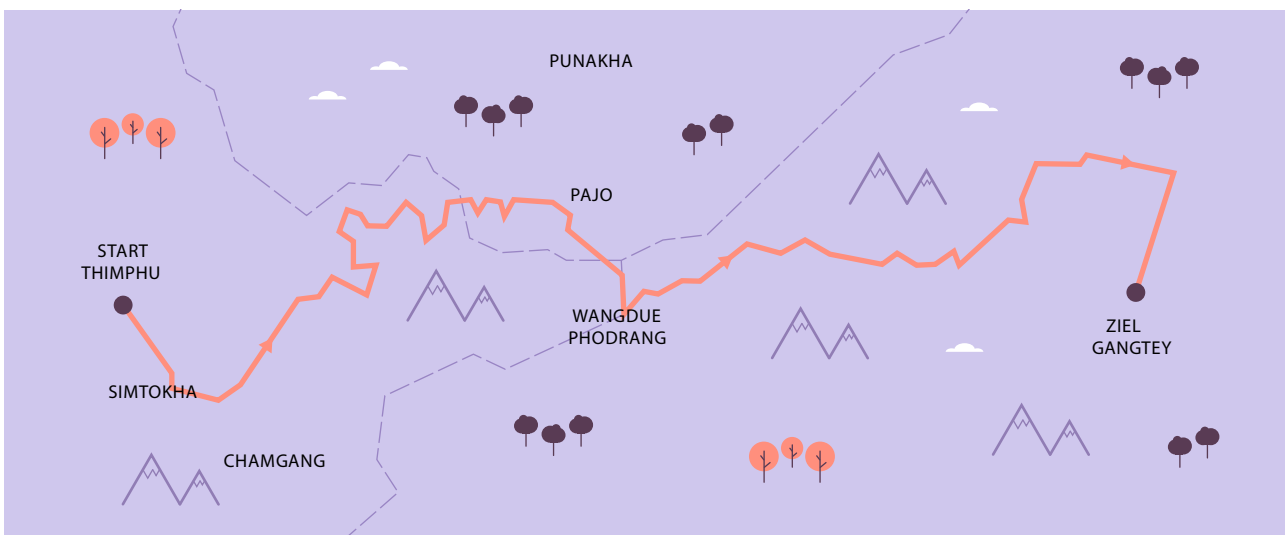
Immer wieder mal liest man, Bhutan sei ein „buddhistisches Disneyland“, was das zynische Bild eines Landes zeichnet, das so vom Glück besessen ist, dass es banal geworden ist – ein Land voller aufgemalter Lächeln. Aber in unserem Wagen, auf der Fernstraße nach Gangtey, lächelt niemand.

Monsunregen prasselte wochenlang auf die Hänge des Himalajas, und ein Erdbeben versperrt die Straße. Eine Stunde lang warten wir, während Räumfahrzeuge die Gesteinsbrocken entfernen. Ich sitze auf einem Felsen am steilen Rand der Straße und schaue, wie die Welt unter mir in einer so tiefen und grünen Schlucht versinkt, dass ich den Fluss nicht mehr sehen kann. Die

Gipfel des Himalajas kratzen in unscharfer Ferne an den Wolken. Befinde ich mich gerade im malerischsten Stau der Welt?

Auf den ersten Blick scheint der Trip von Bhutans Hauptstadt Thimphu ins Dorf Gangtey einfach – 130 km auf der wichtigsten Fernstraße des Landes. Laut Google Maps eine Fahrt von vier, glaubt man den Einheimischen, eher fünf bis sechs Stunden. Aber bis wir schließlich von der Fernstraße nach Gangtey abbiegen, wird es fast acht Stunden her sein, dass wir Thimphu verlassen haben. So launisch ist eine Fernstraße in Bhutan.

Thimphu ist ein guter Startpunkt für jede Reise: Klein und freundlich kuschelt es sich in die Berge, es ist vielleicht die einzige





Hauptstadt der Welt ohne eine Ampel. Als wir losfahren, späht ein 51 m hoher goldener Buddha von den Hängen über uns auf uns herab. Er sieht wie ein gütiger Beschützer aus, der jeden segnet, der die Stadt verlässt. Den Segen können wir offenbar brauchen.

„Die Fahrt wird wie eine Automassage sein“, sagt mein Fahrer grinsend, als wir aus Thimphu hinaus und bergauf fahren. Es ist ein abrupter und spektakulärer Beginn unserer Reise, da die Fernstraße sich biegt und windet und 900 m auf den Dochula Pass klettert, der zwischen düsteren Monsunwolken zu hängen scheint.

Ich habe die letzten Tage in Thimphu auf über 2000 m verbracht, aber ich finde trotzdem, dass die Luft deutlich dünner ist, als ich auf dem Pass Dochula aus dem Wagen steige. Mit 3200 m über dem Meeresspiegel ist es der höchste Punkt der Fahrt.

Der Pass ist von einem Tempel und 108 Chörten (Schreinen) gekrönt, die zu Ehren der Soldaten errichtet wurden, die 2003 in einer Schlacht gegen Rebellen aus dem benachbarten Sikkim gefallen sind. Heute geben sie eine finstere Szenerie ab, die zum grauen Nebel passt, der den Blick einschränkt. Es heißt, dass man an einem klaren Tag über Bhutan hinweg all die Gipfel des Himalaja sehen kann. Aber heute nicht. Wir fahren weiter, kreisen im Uhrzeigersinn um die Chörten, ganz wie es buddhistischer Brauch ist, bevor wir nach unten, nach Punakha fahren.

Auf dieser Seite des Passes verändert sich die Landschaft sogar noch mehr. Punakha, die frühere Hauptstadt, in der sich das beeindruckendste Dzong (Festung) Bhutans befindet, liegt fast 2000 m unterhalb von Dochula. Die Täler sind tief und grün und das Klima ändert sich innerhalb von Minuten von alpin zu schwül subtropisch.

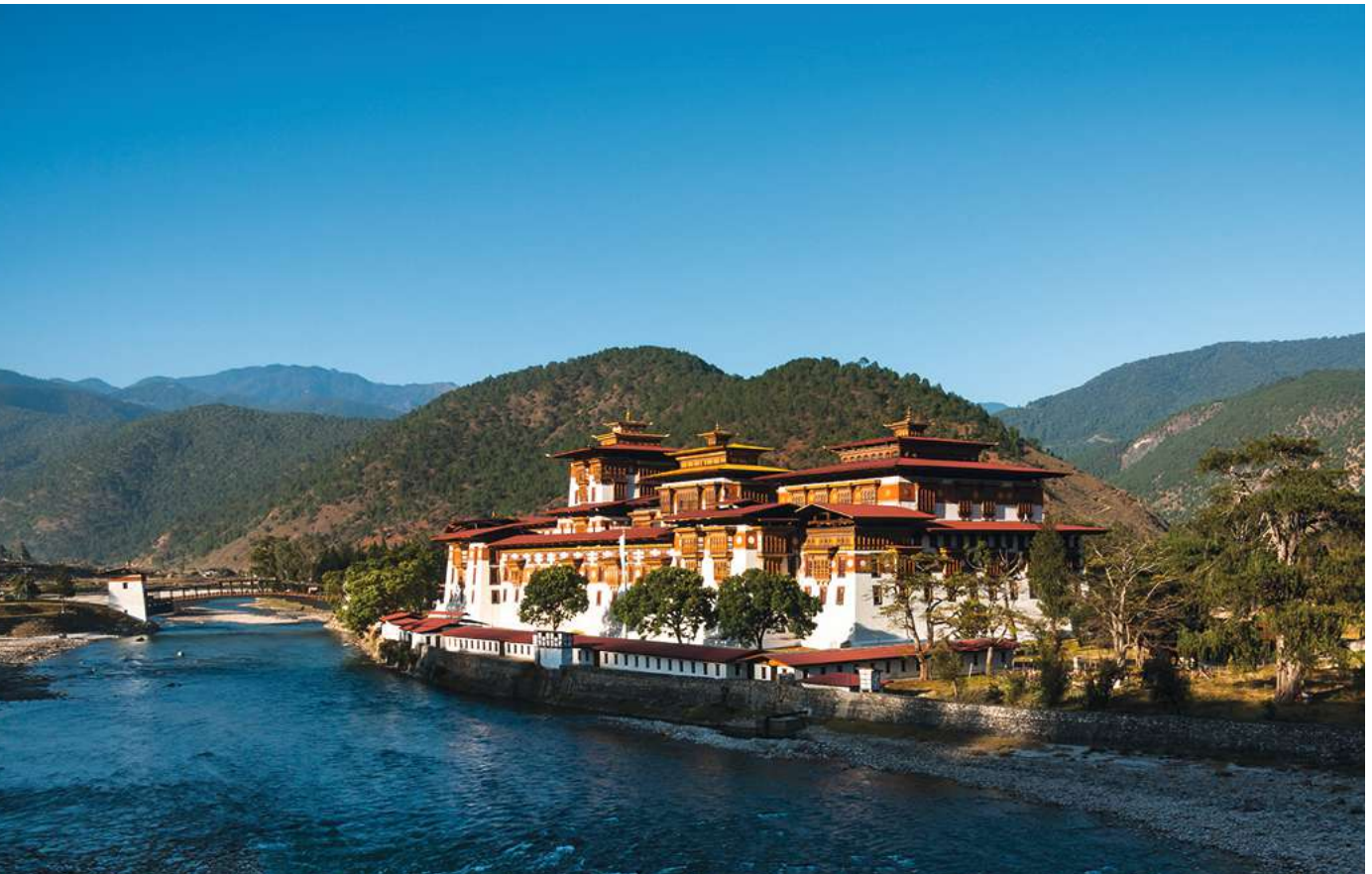


DIE KRANICHE VON GANGTEY

Auf einem Bergkamm zwischen zwei Klöstern späht das Dorf Gangtey nach unten ins feuchte Tal Phobjikha, ein Naturschutzgebiet. Das breite, von Gletschern geformte Tal wirkt hier fast fehl am Platz, aber im Winter wird es zur Heimat von mehreren Hundert Schwarzhalskranichen, die im Oktober aus Tibet hierher ziehen und in Februar oder März wieder zurückfliegen. Im November gibt es im Kloster Gangtey ein Schwarzhalskranichfestival.



*Links oben: Junge Mönche in Bhutan.
Rechts oben: Die Fernstraße von
Thimphu nahe Dochula.
Unten: Punakha Dzong liegt an den
Mündungen zweier Flüsse.
S. 51: Reisterrassen im Punakha-Tal.*





Der Wald lichtet sich, üppig grüne Reisfelder bedecken die Hänge. Es ist, als wären wir in einem Typisch-Asien-Film: Felder wie in Vietnam oder China, Gipfel wie in Nepal. Im Tal machen wir eine Pause, spazieren durch die Reisfelder zum Chimi Lhakhang, einem der ungewöhnlichsten Tempel Bhutans. Der Fruchtbarkeitstempel wurde zu Ehren von Lama Drugpa Künleg gebaut, dem „heiligen Narren“ von Bhutan. Der Heilige aus dem 16. Jh. hatte einen recht unheiligen Sextrieb und nannte seinen Penis ganz bescheiden „flammender Blitz der Weisheit“. Lama Drugpa Künleg wird in Bhutan durch den Phallus dargestellt. Im Dorf Sopsokha neben dem Tempel sind die Läden voller Phallusse – wie heilige Sexshops – und während wir höher in die Berge fahren, scheint es, als wäre auf jedes Haus ein spritzender Penis gemalt.

Hinter Chimi Lhakhang wird die Fernstraße wirklich schlechter und zu einer dieser legendären, wahnwitzigen Straßen im Himalaja. Die Hänge über und unter uns tragen frische Spuren von Erdbeben, am Straßenrand wächst wildes Marihuana und Autos bewegen sich gefährlich nah am Abgrund. Es ist eine langsame, aber wunderschöne Reise ins höchste Gebirge der Welt.

Als wir das unauffällige Dorf Nobding erreichen, dämmert es bereits. Wir halten neben einer Wellblechhütte, in der Frauen auf einer Betonplatte sitzen und Obst und Momos (Teigtaschen) verkaufen. Ich nehme ein paar Momos und laufe herum, um mir die Beine zu vertreten. Drei kleine Jungen folgen mir. Als ich über einer Schlucht stehenbleibe und in einen dichten Busch spähe, tritt einer der Jungen vor und zeigt auf die Bäume. „Da unten sitzt eine riesige Schlange“, sagt er. „Anakonda.“ Und dann prusten alle los. Ehe ich mich versehe, habe ich auf meinem Weg zurück ins Dorf einen Jungen an der Hand, der mir Gruselgeschichten über eine Schlange erzählt, die erschreckender sei als die Fernstraße. Es fällt schwer, nicht zu lächeln. **AB**

„Es ist, als wären wir in einem Typisch-Asien-Film: Felder wie in Vietnam oder China, Gipfel wie in Nepal.“



WEGWEISER

Start // Thimphu

Ziel // Gangtey

Länge // 130 Kilometer

Anreise // Bhutans internationaler Flughafen liegt in Paro, 50 km westlich von Thimphu. Bhutans Visasystem weist jedem Besucher einen Fahrer und einen Reiseführer zu (dazu kommt eine tägliche Abgabe), was das Reisen vereinfacht.

Unterkunft // Verwöhnen Sie sich am Ende der Fahrt mit einer oder zwei Nächten in der Gangtey Lodge (www.gangteylodge.com), die einen Panoramablick auf das Phobjikha-Tal bietet. Die 12 Suiten verfügen über raumhohe Fenster, das Restaurant ist ausgezeichnet und, vielleicht das Allerbeste nach dieser Fahrt, man wird mit einer fünfminütigen Nackenmassage (gratis!) begrüßt, um eventuelle Verspannungen wegzukneten.

Weitere Infos // www.tourism.gov.bt



AUF DEN SPUREN HO CHI MINH

*Die wenig befahrene Ho-Chi-Minh-Straße zwischen Ho-Chi-Minh-Stadt und Hanoi
ist eine wilde Mischung aus Krieg und Frieden.*

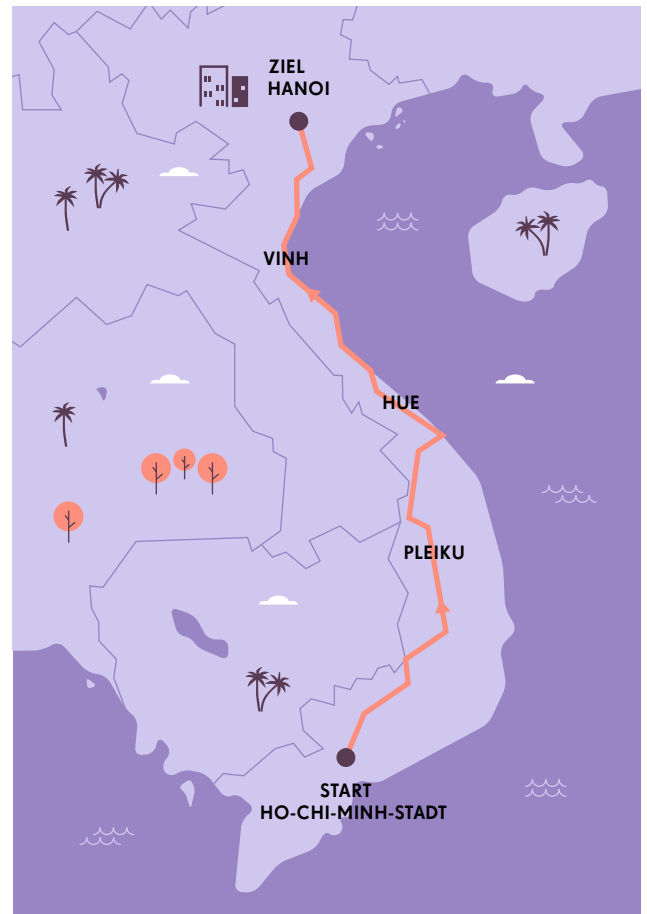
Der Streit begann kaum fünf Minuten nachdem wir unsere Motorräder gestartet und Ho-Chi-Minh-Stadt verlassen hatten. Zwei von uns Fünfen verließen sich nur auf ihre Navis, zwei waren neutral und einer, ich, vertraute nur seiner 1:1 250 000 Papierkarte.

Eine Woche später, als wir die Höhlenstadt Phong Nha hinter uns ließen, spitzte es sich zu. Wir erreichten die Fernstraße und konnten dort nach links oder rechts fahren. Die Satellitennavigation sagte rechts, die Karte sagte links. Schließlich ergab ich mich der Mehrheit und folgte den anderen über 40 km, bis wir entdeckten, dass uns die moderne Technologie quer durchs Land zum Highway One lotste, wohl der direkteste Weg nach Hanoi, aber nicht der, der unserem Plan entsprach: Die Pracht der Ho-Chi-Minh-Straße. Die Karte übernahm die Kontrolle.

Wir alle Fünf gehören zu der Generation, deren Leben vom Vietnamkrieg (oder dem „Amerikanischen Krieg“, wie die Vietnamesen ihn verständlicherweise nennen) beeinflusst wurde. Die Ho-Chi-Minh-Straße zu befahren sollte uns helfen, besser zu begreifen, was geschehen war.

Der Ho-Chi-Minh-Pfad ist ein Symbol des Amerikanischen Krieges. Er war ein Netzwerk aus Wegen von Nordvietnam nach Süden, über das Soldaten und Nachschub kamen, um dem Vietkong bei der Wiedervereinigung des Landes zu helfen. Das Netzwerk war 17 000 km lang und erschloss das Gelände, das wir jetzt auf einer Fahrt von 1700 km Länge durchqueren. Heute ist der Pfad vor allem Mythos und Legende, große Teile liegen in Laos und Kambodscha, sind vom Dschungel überwuchert oder wurden zu Ackerland.

Der Geist des Pfades lebt auf der Ho-Chi-Minh-Straße weiter, die entlang der Gebirgskette Truong Son im Westen des schmalen







Landes verläuft, und zwar über weite Teile über den Originalpfad, besonders im Norden. Der Bau begann 2000, nicht als Kriegsdenkmal, sondern um die wirtschaftliche Entwicklung der entlegensten Regionen Vietnams anzukurbeln. Trotzdem trifft man überall auf Erinnerungen an den Amerikanischen Krieg. Wir sind von Süden nach Norden gefahren, da der Weg in diese Richtung immer spektakulärer wird, mit dem Höhepunkt an der westlichen Western Ho-Chi-Minh-Straße, wo es einem wegen der Isolation und dem alles beherrschenden Dschungel schwerfällt zu glauben, dass man sich in einem Land mit 90 Mio. Einwohnern befindet.

Es erschien logisch, das Motorrad als Transportmittel zu wählen: Über 80 % der angemeldeten Fahrzeuge in Vietnam sind Zweiräder, und so wird man Mitglied des größten Motorradclubs der Welt. Das hilft jedoch nur wenig bei dem Nahtodgefühl, das sich bei dem Versuch einstellt, aus dem Industriegebiet von Ho-Chi-Minh-Stadt in die frische Luft zu gelangen, und die Ho-Chi-Minh-Straße beginnt erst richtig in Dong Xoai. Von hier ab ist zwar immer noch viel Verkehr, aber es wird nach Norden hin immer ländlicher.

An manchen Stellen scheint es, als könne man von der Straße aus einen Golfball nach Kambodscha schlagen, und in Gegenden wie Dak Mil kreuzen sich der Originalpfad und die Straße häufig und es sind noch Zeichen schweren Bombardements zu erkennen. Hier kann man auch Teile des Originalpfades erkunden.

Im Truong-Son-Gebirge kam es zu unseren ersten Treffen mit den ethnischen Minderheiten der Berge, die „Bergvölker“ genannt



„Sobald man uns als Reisende erkennt, winkt und jubelt man uns zu wie Rockstars. Touristen sind auf der Ho-Chi-Minh-Straße immer noch selten.“

werden. Über 50 verschiedene Gruppen sind bekannt, entlang der Route finden sich ihre kleinen Orte. Sobald man uns als Reisende erkennt (schwere Mietmotorräder und Integralhelme verraten uns), winkt und jubelt man uns zu wie Rockstars. Touristen sind auf der Ho-Chi-Minh-Straße immer noch selten. Kaffeepausen enden meist in stockenden Unterhaltungen mit Studenten, die ihr Englisch üben möchten, und dem Gefühl, dass die jüngere Generation in Vietnam grundsätzlich glücklich ist. Das ist ein gutes Zeichen für ein Land, das sich sehr schnell entwickelt.

Das Gebirge wird immer wilder, je weiter nach Norden man kommt. Auf den 80 km von Prao nach A Luoi an der Grenze zu Laos folgt ein Gebirgspass dem anderen, dabei kommt der Dschungel der Straße immer näher.

Die Provinz Quang Tri wurde während des Krieges am heftigsten bombardiert. Große Teile des Ackerlandes stecken immer noch voller Minen. Die Ho-Chi-Minh-Straße passiert den Hamburger Hill, an dem eine der unerklärlichsten Schlachten des Krieges geschlagen wurde. Die US-Armee hat diesen Ort ohne jegliche erkennba-



re strategische Bedeutung angegriffen und 442 Tote und Verletzte erlitten. Sie hat den Hügel erobert, nur um ihn weniger als einen Monat später stillschweigend wieder aufzugeben. Der riesige US-Stützpunkt am Khe Sanh wird schon lange nicht mehr genutzt, aber es gibt dort ein kleines Museum mit einigen Kriegsbildern und Ausstellungsstücken. Es gibt dort auch den berührenden Friedhof in Khe Sanh mit überraschend vielen namenlosen Gräbern. Das Bombardement war so stark, dass immer noch 300 000 Vietnamesen als vermisst gelten.

An der Dakrong Brücke kann man nach rechts über die östliche Ho-Chi-Minh-Straße nach Hanoi fahren oder links auf den westlichen Teil abbiegen. Die östliche Strecke ist interessant, aber der westliche Teil ist der Höhepunkt der gesamten Reise. Von hier bis zum Cuc Phong Nationalpark geht es wirklich durch das Epizentrum der Magie. Die Straße aus Betonplatten ist zu kurvig und steil für Lastwagen, immer wieder taucht man in den Dschungel ein und daraus wieder auf, fährt über hohe Pässe – und hat dabei die Straße fast ganz für sich. Falls Sie glauben, dass Tiger immer noch frei in asiatischen Wäldern spazieren, hier in Cuc Phong werden Sie welche finden. Das Reiseerlebnis ist so intensiv, dass es fast eine Erleichterung ist, auf dem Weg ins chaotische Hanoi die industriellen Vororte zu erreichen.

Die Ho-Chi-Minh-Straße wird nicht ewig so bleiben. Vorläufig erwarten Sie dort viele Erfahrungen und viel Vergnügen. Ach, und nehmen Sie unbedingt eine richtige gedruckte Papierkarte mit ... **GR**



BAHNBRECHEND

Die schiere Felsmasse des Truong Son Gebirges war manchmal sogar für die einfallsreichen Erbauer des Ho-Chi-Minh-Pfads zu viel. Man erzählt sich, wenn eine Strecke als zu schwierig zum Bauen galt, errichtete man ein falsches Lager und beleuchtete es hell. Die Bauarbeiter verschwanden dann in sichere Entfernung, und die Amerikaner bombten verlässlich diesen Ort, wodurch sie die Felsen zerstörten, sodass die Bauarbeiten weitergehen konnten.

Links: Straßenverkäufer in der Altstadt von Hanoi. Rechts: Auf dem Weg zur Huong Pagode in Hanoi.

S. 55: Über die Long-Bien-Brücke in Hanoi.



WEGWEISER

Start // Ho Chi Minh Stadt (früher Saigon)

Ziel // Hanoi

Länge // 1887 km

Anreise // Flug nach Ho-Chi-Minh-Stadt

Beste Reisezeit // März bis September

Unterkunft // In den Städten und den meisten Dörfern entlang der Ho-Chi-Minh-Straße gibt es saubere, gemütliche Hotels (aber oft harte Betten!).

Was man braucht // Helm und Motorradkleidung, Regenkleidung (das Truong Son Gebirge hat ein eigenes Mikroklima), Reisekarte von Vietnam (www.mapvietnam.vn).

Motorradvermietung // Für den einfachen Weg von Ho-Chi-Minh-Stadt nach Hanoi: Flamingo Travel (www.flamingotravel.com.vn). Für Motorräder in Hanoi und Ausflüge nach Norden: Offroad Vietnam Adventures (www.offroadvietnam.com).



DIE KATHMANDU-SCHLEIFE

Eine Fahrt durchs Gebirge mit dem Charme der Ebene: Diese staubige Rundtour von Kathmandu durch die Tiefebene des Terai bietet uralte Dörfer, Nashörner, Himalajapanoramen ...

Straßensperren, Staus, wütende Massen, die gegen dieses und jenes demonstrieren und ein Spießbrutenlaufen um heilige Kühe, Straßenhunde und selbstmörderische Hühner. Kathmandu zu verlassen ist sowohl eine Prüfung der Fahrkünste als auch der Geduld. Angesichts der riesigen Aufgaben geben viele Fahrer auf und kehren zurück nach Thamel, um sich mit einem guten Buch und einem Falafelwrap niederzulassen.

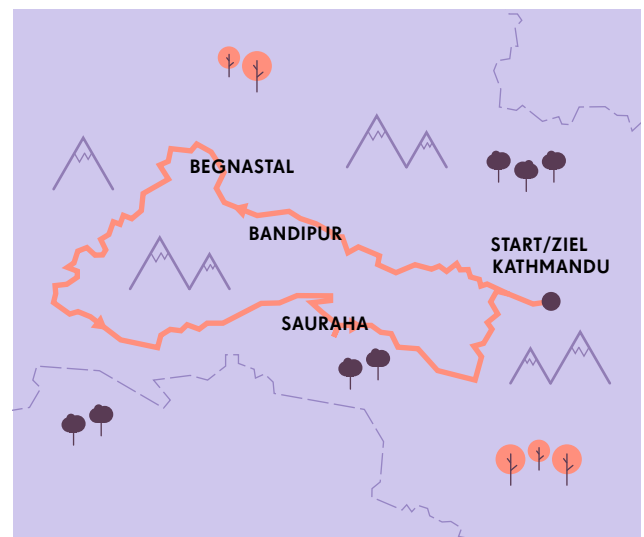
Diejenigen, die sich trauen, werden jedoch üppig belohnt. Man muss nicht weit über die Kathmandu Ring Road hinausfahren und ist schon von der makellosen Gebirgslandschaft umgeben, die die ersten Reisenden nach Nepal zog. Die Lage der nepalesischen Hauptstadt ist Fluch und Segen zugleich: Ein Segen wegen der Landschaft, aber ein Fluch, weil es fast unmöglich ist, irgendwohin zu fahren. Der Großteil des Verkehrs kämpft sich immer noch über die völlig überfüllte Prithvi Fernstraße, die an einem Wald aus Ziegelbrennereien vorbei nach Osten in Richtung Pokhara führt und dann in die Tiefebene abbiegt.

Obwohl ich im Morgengrauen losgefahren war, dauerte es Stunden, an den Polizeikontrollen vorbeizukommen und dem endlosen Gewirr aus Bussen, Jeeps und Lastern zu entfliehen, bevor ich im gewundenen Tal des Trisuli endlich aufatmen konnte. Das ist vielleicht die am stärksten befahrene Straße Nepals und angeblich die fünfgefährlichste der Welt, aber sie führt durch eine Fantasielandschaft aus Reisterrassen und einsamen Bauernhäusern, die sich ganz unfassbar an kahle Berghänge klammern.

Ich ließ den starken Verkehr hinter mir und genoss, was nach nepalesischen Standards wohl als friedliche Fahrt gilt, trotz der engen Begegnungen mit entgegenkommenden Bussen. Nach dem Smog von Kathmandu erfreute ich mich an der sauberen Luft und hielt immer wieder an, um Fotos von besonders malerischen Ba-

nyanbäumen und Hängebrücken zu machen und in staubigen Imbissen am Straßenrand Chiva (Tee) zu trinken. Auf dem Weg nach Pokhara gibt es viel zu sehen – die Seilbahn in Manakamana, den Palast und Geburtsort von Prithvi Narayan Shah in Gorkha –, aber mein Ziel lag abseits der Hauptstraße in Bandipur, dem gefährlich balancierenden Newari Dorf, das sich seit den Tagen, als Yak-Karawanen das Haupttransportmittel im Kathmandu-Tal waren, nur oberflächlich verändert hat.

Bandipur ist ein Ort zum Herumschlendern, an der Hauptstraße Balabazar bewundert man wacklige Tempel und große Stadthäuser aus Holz und Lehm, mehrere wurden zu Hotels umgebaut. Nach einer wunderbaren Nacht in der kühlen Luft machte ich mich auf







zum ruhigen See im Begnastal, in dem sich der zackige Kamm des Annapurna-Massivs im Norden spiegelt.

Für die meisten Touristen wäre der nächste, logische Schritt Pokhara, Ausgangspunkt vieler Treckingwege nach Annapurna und Mustang, aber ich wollte nach Tansen, noch einem historischen Bergort im Süden. Nach der Verzweigung in Pokhara windet sich die Siddhartha Fernstraße wie eine Schlange mit Verdauungsproblemen durch eine Reihe enger Schluchten. Was noch besser ist: Der raue Untergrund hält viel vierrädrigen Verkehr ab, was die Fahrt hier zu einem Vergnügen macht.

Früher einmal die Hauptstadt des mächtigen Königreichs Magar ist Tansen ein hübsches Durcheinander historischer Relikte und traditioneller Läden. Ich parkte und wanderte ziellos herum, grüßte Unmengen von neugierigen Kindern und fröhlichen alten Männern mit Topis (nepalesische Hüte), die nachdenklich an Bidi-Zigaretten zogen. Das Tollste an Tansen war jedoch ein Ausflug nördlich der Stadt zu den Ufern des Kali Gandaki. Hier erinnern die zerfallenden Überreste des barocken Rani Mahal an das einsame Exil von Khadga Shamsher Rana, der wegen einer Verschwörung gegen die Monarchie aus Kathmandu vertrieben wurde.

„Die Luft war frisch und klar als ich durch die Gebirgsausläufer fuhr und der gesamte nepalesische Himalaya vor mir ausgebreitet lag.“

Die Siddhartha Fernstraße trifft in Butwal auf die Terai-Tiefebene. Der Ort ist ein hektischer Basar, der sich anfühlt, als wäre er direkt aus Indien hergebeamt worden, inklusive der Stände mit Glasarmbändern und Bergen von blutrotem Tilakapuder. Das nächste Teilstück der Strecke ist vielleicht die größte Herausforderung, nicht wegen des Kurvenreichtums der Bergstraße, sondern wegen des Verkehrs der Tiefebene. Die Fahrer nutzen die flache Mahendra Fernstraße – die Hauptverkehrsader durch Terai – für viele todesverachtende Überholmanöver. Als ich in Sauraha, dem Tor zum Chitwan Nationalpark ankam, war mein Gesicht wegen der vielen Beinahe-Unfälle zu einer Grimasse erstarrt.

Die dritte Spitze des touristischen Dreizacks von Nepal, nach Kathmandu und dem Himalaja, ist Chitwan, eines der letzten Rückzugsgebiete des Panzernashorns und des bengalischen Königstigers. Bei geführten Wanderungen durch den Dschungel stehen die Chancen gut, eine oder beide Arten zu sehen. Bei meiner letzten Reise habe ich einen Touristen getroffen, der von einem Tiger angegriffen wurde und nur durch kunstvolle Stockarbeit seines Führers davonkam, ich war daher nicht allzu enttäuscht, bloß Nashörner zu sehen, die nachdenklich durch das hohe Ravennagras zockelten.

Von Chitwan aus geht es nach Süden zur indischen Grenze oder nach Norden nach Kathmandu, auf der verstopften Fernstraße nach Mugling, aber weise Fahrer umgehen diese und wählen stattdessen die Tribhuvan Rajpath, die sich durch den hohen Gebirgskamm südwestlich von Kathmandu schlängelt. Am unauffälligen Terai-Ort Hetauda biegt man von der Mahendra-Fernstraße ab, auf ein weiteres Fahrvergnügen mit wenig Verkehr, das sich in engen Serpentinien durch hübsche Kiefern, Salbäume und Rhododendren nach Daman, am Gipfel des Kamms windet.

Die Luft war frisch und klar als ich durch die Gebirgsausläufer fuhr und Daman erreichte, wo der gesamte nepalesische Himalaja vor mir ausgebreitet lag wie auf einer der Postkarten, auf denen jeder Gipfel mit Namen und Höhe beschriftet ist. So eine Postkarte hätte ich in diesem Moment gut gebrauchen können um herauszufinden, welcher Himal welcher war, aber ich erkannte den Everest und das Annapurna-Massiv.

Die Begeisterung blieb mir bis zur Kathmandu Ring Road erhalten, wo sie dann verschwand, während ich in das Autogewirr eintauchte, um wiedererweckt zu werden, als ich im freundlichen, bekannten Thamel ankam. Später nippte ich an einem eiskalten Mango-Daiquiri und grübelte über die Liebesgeschichte der Reisenden mit Kathmandu: Großartig zu besuchen, aber schwierig zu verlassen – sowohl emotional als auch ganz praktisch. Vielleicht ist der wahre Grund, warum die Hippies hier blieben, ja schlicht die Logistik. **JB**



EHRE, WEM EHRE GEBÜHRT

Die Namen von Nepals Fernstraßen haben viele Geschichtsbezüge. Nach Prithvi Narayan Shah, dem König, der Nepal im 18. Jh. vereinigte, ist die Prithvi Fernstraße benannt, die Siddhartha Fernstraße ehrt den im nahen Lubini geborenen historischen Buddha, Gautama Siddhartha. König Mahendra, der Nepal zur Welt öffnete, gab einer Fernstraße den Namen, ebenso wie sein Vater, König Tribhuvan, der 1951 die Macht übernahm.

Links: Das Dorf Bandipur.

S. 59: Ein wildes Panzernashorn im Chitwan Nationalpark.



WEGWEISER

Start/Ziel // Kathmandu, Nepal

Länge // ca. 700 Kilometer – oder 4 Tage im Auto

Anreise // Der internationale Flughafen von Tribhuvan ist nur 20 Autominuten vom Zentrum Kathmandus entfernt.

Beste Reisezeit // Oktober bis November und März bis April

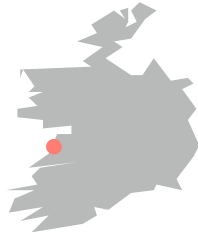
Unterkunft // Übernachten Sie in den Dorfhôtels in Bandipur und Tansen. In Sauraha gibt es Safarihotels.

Restaurants // Essen Sie in rustikalen Dhabas (Gaststätten am Straßenrand) in Dörfern am Weg.

Logistik // Entlang der Route gibt es Tankstellen und Werkstätten, die platte Reifen reparieren.







DER WINDIGE, WILDE WEG AM ATLANTIK

Ungezähmt und absolut göttlich: Irlands Westküste ist eine dramatische Abfolge von einsamen Stränden und hoch aufragenden Klippen, dazu alte Burgen und Volksmusik.

Eine „wilde Schönheit“ nannte Oscar Wilde sie, und das ist sicherlich wahr. Irlands Westküste wird von atlantischen Brechern getroffen, ist voller zerklüfteter Klippen, breiter Strände und sandiger Buchten. Dort ducken sich dunkle Seen zwischen Berge, kräftige Steinmauern klettern über Hügel und Bäume sind oft vom Wind verbogen. Die Straßen sind hier eng und kurvig, häufig wächst Gras auf einem Buckel in der Mitte und eine Schafherde wirft alle Zeitpläne über den Haufen.

Es ist der Teil Irlands, den ich am meisten liebe. Ich bin nur eine Stunde von der Küste entfernt aufgewachsen, aber jetzt, da ich im Ausland lebe, bin ich nur noch selten hier. Besuche zu Hause werden zu turbulenten Familientreffen, und trotz bester Absichten schaffe ich es nie an die Küste. Doch dann bekamen die verschlungenen Nebenstraßen, verlassen Strände und türkisfarbenen Buchten meiner Kindheit plötzlich einen neuen Namen: Wild Atlantic Way. Eine 2600 km lange Route, die allen Kurven, Kehren und Windungen der felsigen irischen Westküste folgt. Und ich bin ihr komplett verfallen.

Warum einen Tagesausflug machen, wenn ich stattdessen jede kleine Nebenstraße und Sackgasse erforschen könnte, für die ich nie Zeit hatte? Ich könnte ziellos über eine festgelegte Route fahren und die unglaubliche Landschaft auf mich wirken lassen.

Die Strecke beginnt auf der Halbinsel Inishowen in Donegal, ein entfernter und rauer Ort, der nördlichste Punkt Irlands und eine Gegend voller reetgedeckter Cottages, alter Ruinen und mit unfassbar vielen Vögeln. Donegal ist wild und bergig, und ich starte meine Reise, indem ich vorbei an großartigen einsamen Stränden der gewundenen Küstenstraße folge. Ich besteige die dicken Mauern von Grianán of Aileach, eines 2000 Jahre alten Steinforts auf







einem kahlen, 244 m hohen Hügel, lasse meinen Blick vom Mount Errigal gebannt über die Landschaft schweifen und bestaune die Slieve League Cliffs, die 600 m über dem Meer aufragen.

Auf dem Weg nach Süden taucht schon bald der bekannte flache Tafelberg Ben Bulbin auf, genauso schön wie in meiner Erinnerung. Der Blick vom Streedagh Beach ist umwerfend, weiter geht's nach Süden, nach Slieve League, zu Berggipfeln voller prähistorischer Gräber. Ich bin versucht, den Steinhügel hinauf zu Queen Maeves Grab zu erklimmen, mache mich stattdessen aber auf den Weg nach Enniscrone und entspanne mich in einem

heißen, glitschigen Edwardianischen Algenbad. Ich fahre weiter, es ist noch weit und wenig Zeit für Pausen. Ich passiere Céide Fields, das größte neolithische Feldsystem der Welt, brülle am Strand von Belmullet mit dem Wind und spüre in den während der Hungersnot verlassenen Dörfern Achills der traurigen Vergangenheit nach.

Stürmisches Wetter und verschlungene Straßen erinnern mich daran, dass es ein harter Ort zum Leben ist, aber bei guter Laune und mitreißender traditioneller Musik in Georgian Westport ist das vergessen. Ich erklimme Croagh Patrick, den heiligsten Berg Irlands, und werde mit einem klaren Blick auf die Inseln im Clew

Bay belohnt. Ich stoppe für eine Schüssel voller dampfender Killary Harbour Muscheln am stimmungsvollen Meeresarm, sehe wie am Kai von Ballyconneely Lachs geräuchert wird und beobachte den Sonnenuntergang über türkisfarbenem Wasser vom idyllischen weißen Sand der Dog's Bay.

Das dynamische, unkonventionelle Galway macht Platz für die Karstlandschaft von Burren, die steilen Cliffs of Moher und die Reels und Jigs, die zu den Pubs Doolins gehören. Das Fahren ist einfach, die Herausforderung ist, sich nicht ablenken zu lassen.

Ich gelange an Orte, deren Namen ich bisher nur vom Seewetterbericht kenne. Während eines Platzregens rufe ich mir ins Gedächtnis, warum ich all das tue, an solche Orte wie diesen fahre, die ich ansonsten niemals besucht hätte, wo Sackgassen meine Entschlossenheit auf die Probe stellen, mich aber mit unglaublichen Ausblicken belohnen.

Ich nehme die Fähre über den Shannon Estuary und komme ins „Königreich“ Kerry. Ich fahre um Slea Head und um zerfurchte Landzungen, wo sich großartige Strände vor felsigen Klippen zeigen. Die Blasket Islands sehen verführerisch aus, es fällt mir also schwer, damit die dort spielenden Geschichten unerträglicher Härten des Inselautors Peig Sayers zu verbinden, die fest zum Lehrplan irischer Schulen gehören. Ich schwelge in Dingle in den typischen Pub-samt-Eisenwarenhandlungen und lasse mich dann auf dem weiten Inch Beach durchpusten.

Dann geht es auf den Ring of Kerry, rund um die höchsten Gipfel Irlands, Macgillicuddy's Reeks und vorbei an der zerklüfteten Insel Skellig, auf der ein Kloster aus dem 6. Jh. in *Star Wars Das Erwachen der Macht* Luke Skywalkers Geheimversteck darstellt. Während ich von Kenmare nach Süden fahre, lässt die Verkehrsdichte nach, ich erreiche die wunderbar entlegene Beara Peninsula. Bunt bemalte Fischerdörfer und Bauernhäuser finden sich auf den Hügeln, überall spazieren Schafe, manche werden sogar mit der Seilbahn auf ihre Heimatinsel transportiert.

Die Landschaft wird ruhiger, als ich durch das wohlhabende West Cork fahre. Ich genieße die Sonne in der einsamen Barleycove, bevor ich das letzte Stück meiner Tour durch pittoreske Dörfer mit kuriosen Namen fahre, vorbei an schwankenden Jachten, trendigen Läden und Biobauernmärkten bis in die engen, gewundenen Straßen von Kinsale, wo Gourmetrestaurants mich locken, dort das Ende dieser großen Reise zu feiern.

Mir ist aber gar nicht nach Feiern zumute. Statt ein Bedürfnis zu stillen hat diese belebende Reise nur noch viel mehr Sehnsüchte geweckt. Ich will zurück, all das tun, was ich dieses Mal verpasst habe: mit Fähren zu abgelegenen Inseln fahren, im Kajak um Landzungen paddeln, Berge besteigen, über Burgruinen kraxeln, Austernbänke besuchen und Surfen lernen, wie lange es auch dauert.

Ja, der Regen fiel und der Wind zerrte manchmal an mir, aber erst wenn man den Glauben daran, dass es jemals aufhört zu regnen, aufgegeben hat, weiß man den Zauber zu schätzen, wenn die Wolken aufbrechen und die Sonne die Hügel anstrahlt. Und man merkt, dass es nirgendwo sonst so schön ist. **EOC**



MEERESFRÜCHTE

Großartige Meeresfrüchte gehören zu den Freuden der Fahrt auf dem Wild Atlantic Way, ob in schicken Restaurants gemütlichen Pubs oder an Imbisswagen, die Hummer, Austern, Muscheln und Lachs frisch aus dem Meer servieren. Sie können mit einem Guide nach Meeresfrüchten suchen, Räuchereien, Muschelfarmen und Austernbänke besuchen oder auf einem Festival erfahren, wie Landschaft und Bräuche heute die Produktion der Lebensmittel beeinflussen.

*Links: Das ruhige Wasser des Derryclare Lough in Connemara
S. 65: Fanad Head Leuchtturm, bei Inishowen*



WEGWEISER

Start // Inishowen

Ziel // Kinsale

Länge // 2600 Kilometer

Anreise // Direkt bei Inishowen liegt der kleine Flughafen von Derry, aber Belfast, 150 km entfernt, ist größer. Kinsale ist 20 km vom Cork Airport entfernt.

Beste Reisezeit // April bis Oktober, wenn Regen ein winziges bisschen weniger wahrscheinlich ist.

Was man braucht // Regenjacken, Gummistiefel, Wanderstiefel, Schirme, Taucheranzüge, eine Arche: Was auch immer nötig ist, um dem wechselhaften Wetter zu trotzen.

Autovermietung // An den Flughäfen Derry und Belfast in Nordirland; wenn man den Wagen am Flughafen Cork zurückgibt, muss man jedoch eine heftige Gebühr zahlen.

Weitere Infos // www.thewildatlanticway.com

- LEGENDÄRE ROADTRIPS -



DER ZAUBERRING

Entdecken Sie unvergessliche Lavafelder, raue Küsten, mächtige Wasserfälle und majestätische Gletscher auf einem Trip zu den Urgewalten der isländischen Ringstraße.



Es ist mitten am Vormittag an der isländischen Ostküste, aber es könnte genauso gut Mitternacht sein. Nebel verhüllt die Straße, mixt Land, Meer und Himmel zu einem spektralen Grau. Ab und an tauchen schwarze Gipfel aus der Suppe auf und Risse in der Wolkendecke lassen plötzlich einen Blick auf die Küste erhaschen: felsige Klippen, grasbewachsene Dünen, wilde Strände mit schwarzem Sand. Möwen schweben im Wind.

Mit schlechtem Wetter muss man auf Islands Ringstraße, einem Wunderwerk der Technik und nationalen Symbol, rechnen. Auf Straßenkarten wird die Strecke, die auf 1336 km Länge rund um die Insel führt, als Nationalstraße 1 bezeichnet. Alle Entfernungen werden natürlich von Islands Hauptstadt Reykjavik aus gemessen.

Selbst hier, zwischen all den Kunstgalerien und Kneipen, finden sich schnell Zeichen der wilderen Seite Island. Wenn man über die Bucht Faxaflói nach Norden blickt, dehnt sich eine zerfurchte Landzunge am Horizont und endet im schneebedeckten Gipfel des Snæfellsjökull, dem Schauplatz von Jules Vernes Abenteuerklassi-





ker *Die Reise zum Mittelpunkt der Erde*. Verne war nicht der erste Schriftsteller, der von den Fjorden und Tälern im Westen Islands inspiriert wurde. Für Isländer steht diese Gegend für die Sagas, Geschichten, die den Grundpfeiler der isländischen Kultur bilden. Seit dem 12. Jh. schriftlich festgehalten gehen diese Erzählungen von Familienfehden, Helden, Kriegerkönigen und tragischen Romanzen auf eine viel ältere mündliche Überlieferung zurück, sind teils Genealogie, teils Geschichte und teils Drama.

Auf dem Weg ins Landesinnere über die buckligen Hügel nordwestlich von Borgarnes passiert die Ringstraße viele Schauplätze der Sagas: Ein Bauernhaus, das in *Egils saga* vorkommt, eine heiße Quelle, in welcher der Held der Saga von Grettir dem Starken seine kampfes müden Knochen entspannt. Die meisten Geschichten haben einen wahren Kern, vielen ist aber auch ein fantastischer Charakter eigen, der aus Islands Pantheon von Mythen und Legenden stammt: merkwürdige Erzählungen von Trolle, Riesen und Drachen sowie von Islands Huldufólk (das unsichtbare Volk) aus Gnomen, Zwergen, Feen und Elfen. Man kann sich leicht vorstellen, wie die unwirkliche Landschaft Islands solche Erzählungen inspiriert hat. Von Jahrtausenden geologischer Aktivität geformt und vernarbt wirkt sie oft, als sei sie nicht von dieser Welt.

Nirgendwo ist das wahrer als rund um den See Mývatn und die Krafla, in der vulkanisch aktivsten Region Islands. Hier führt die Ringstraße vom Hochland hinab, vorbei am Godafoss (Götterwasserfall), einer ohrenbetäubenden Masse weiß schäumenden Wassers, das aus einem zerklüfteten Riss in der Erdkruste zu

„Für Isländer steht diese Gegend für die Sagas: Geschichten von Fehden, Helden, Königen und tragischen Romanzen.“

dringen scheint. Der Wasserfall ist das Vorspiel zu einer noch seltsameren Landschaft. Wenn sich die Ringstraße dem Ufer des Sees Mývatn nähert, liegen zerbrochene Felsen und vulkanische Säulen zu beiden Seiten, die geologischen Überreste von Ausbrüchen in Urzeiten. Geysire spritzen und Schlammhöhlen blubbern, Dampf steigt aus Erdspalten auf, alles Beweise, dass dieser Teil Islands genau auf dem Mittelatlantischen Rücken sitzt, dem instabilen Treffpunkt der Eurasischen und der Nordamerikanischen Erdplatte.

An der Ostküste wird die Landschaft wilder und leerer. Isolierte Dörfer ducken sich an den Ufern eiskalter Fjorde. Aufgegebene Schäferhütten stehen am Straßenrand. Wasserfälle rauschen herab und graben Schluchten in den Felsen, darunter der Mahlstrom des Dettifoss, mächtigster Wasserfall Europas.

Die Ostküste war schon immer isoliert, aufgrund von Geografie und Entfernung. Vor dem Bau der Ringstraße waren viele Dörfer nur über Bergpässe erreichbar, die oft schneebedeckt waren, sodass sie über den Luft- oder den Seeweg versorgt werden mussten. Zu diesen Dörfern zu gelangen stellte für die Ingenieure der Ringstraße eine große Herausforderung dar, es brauchte Tunnel, Dämme und Brücken, um die Topografie zu beherrschen.



Die gewaltigste Szenerie Islands, der Gletscher Vatnajökull, bedeckt 7770 km² im Südosten des Landes, die größte Eismasse in Europa. Wenn man von Höfn, einem kleinen Hafen in einem der südöstlichen Fjorde Islands, nach Westen fährt, sieht man den Gletscher am Horizont – wie eine gefrorene, weiße See vor dem Hintergrund zahnähnlicher Gipfel.

Lässt man Vatnajökull hinter sich und fährt nach Westen, kommt man in das flache Weideland von Pingvallavatn und passiert zwei spektakuläre Wasserfälle – Skógafoss, mit 60 m einer der höchsten auf Island, und Seljalandsfoss. Nach und nach wird die Landschaft zivilisierter. Städte und Dörfer werden häufiger, Gewächshäuser tauchen am Straßenrand auf. Das hier ist Pferdeland, das Zuhause vieler Höfe, die Islandponys züchten.

Weiter westlich und nur einen kurzen Abstecher von der Ringstraße entfernt liegt der Nationalpark Pingvellir. Ein Ort wilder Schönheit, hier haben die Wikinger 930 erstmals das Althing abgehalten, das älteste bestehende Parlament der Welt, das für die Isländer eine tiefe historische und symbolische Bedeutung hat.

Die Reise auf der Ringstraße nähert sich nun ihrem Ende. Sie schlängelt sich über die Magmafelder des Naturschutzgebiets Reykjanesfólkvangur und führt dann in Reykjavíks Vororte, deren Straßenlaternen nach einer Woche mit klarem Himmel und Sternenlicht fremd erscheinen. Weit vorn, hinter der Bucht von Faxaflói, leuchtet die Eiskappe auf dem Snæfellsnes in der Abendsonne und die Ringstraße strebt wieder gen Norden – ein endloser Faden, der sich unter einem silbrigen Himmel abspult. **OB**



TOLKIENS ISLAND

Islands Legenden waren eine wichtige Inspirationsquelle für J.R.R. Tolkien, der Alt-nordisch und die Sagas erforschte. Viele Tolkienfans glauben, dass die Torfhöfe Islands – Holzkonstruktionen mit Grassoden-Dach – ihm die Idee für Bilbo Beutlins unterirdisches Zuhause Beutelsend im *Hobbit* gab. Sie erinnern auf jeden Fall an Hobbit Häuser, waren aber eigentlich ein pragmatischer Lösungsansatz für ein Dauerproblem Islands – zu wenig Holz.

Oben links: Reinrassige Islandponys. Darunter links: Eine typische Kirche mit rotem Dach. Darunter rechts: Das jährliche Zusammentreiben der Schafe. Mitte: Wasserfall Seljalandsfoss. Rechts: Die Statue des Entdeckers Leif Eriksson vor der Hallgrímskirkja in Reykjavík. S. 68/69: Nationalpark Pingvellir.



WEGWEISER

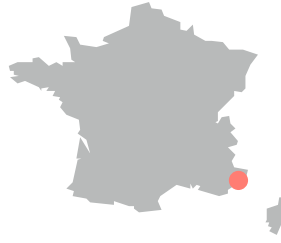
Start/Ziel // Reykjavík

Länge // 1336 Kilometer

Anreise // Island ist per Flugzeug leicht zu erreichen. Wenn Sie gern Ihren eigenen Wagen mitnehmen möchten, können Sie auch eine Fähre (von Norddänemark) nehmen.

Beste Reisezeit // Juni bis August ist Hochsaison, mit höheren Preisen, man muss auch lange im Voraus buchen. Im Sommer ist es zudem lange hell, was viele Veranstaltungen und Festivals ausnutzen. Mai und September sind optimal, wenn Ihnen weniger Menschen und niedrigere Preise wichtiger sind als wolkenlose Tage.

Tipp // Keine Eile – planen Sie 10 bis 14 Tage für die Ringstraße ein, mindestens. Wenn Sie nur eine Woche auf Island bleiben, konzentrieren Sie sich lieber auf eine oder zwei Regionen.



DIE DREI CORNICHES AN DER CÔTE D'AZUR

Runter mit dem Verdeck, Sonnenbrille aufsetzen und die filmischste Strecke Frankreichs genießen, vom Nizza der Belle Époque bis zur italienischen Grenze – und wieder zurück.

Es ist früh am Morgen auf den Klippen der Côte d'Azur, und heute entspricht die Küste vollkommen den Erwartungen. Ich stehe an einem Aussichtspunkt auf der Grande Corniche, den Blick aufs Meer gerichtet, und versuche zu erkennen, wo das Meer endet und der Himmel beginnt.

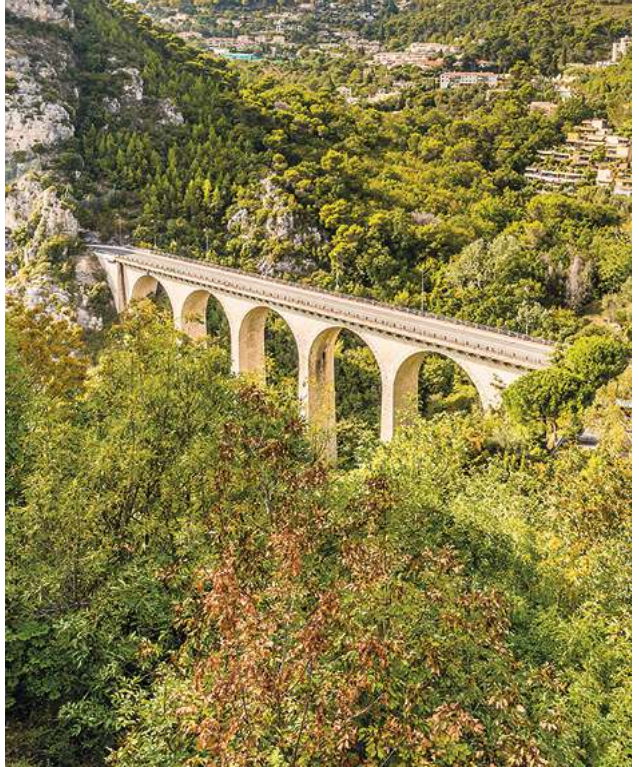
Der Horizont ist ein blauer Regenbogen. Vom blassen Taubeneiblau über strahlendes Türkis bis zum dunklen Aquamarin, eine blaue Symphonie, eine Meditation über Blau. Ich denke an all die Künstler, die von dieser Küste inspiriert wurden – von Henri Matisse über Pablo Picasso bis zu Yves Klein, der 1960 sogar seine eigene Farbe patentieren ließ – International Klein Blue.

Ich stehe eine Weile da, atme die typischen Düfte der Provence ein: Süßer Lavendel, Kiefernharz, salzige Seeluft. Dann steige ich wieder in mein Auto und fahre weiter über die Küstenstraße, höher in die roten Hügel, während über mir Seevögel schweben und unter mir das Mittelmeer schimmert.

Ich bin in die Provence gekommen, um mir das berühmteste Trio französischer Straßen vorzunehmen: die drei Corniches, die sich zwischen Nizza und Menton die Côte d'Azur entlang schlängeln. Sie heißen Basse, Moyenne und Grande (Tiefe, Mittlere und Große) nach ihrer Höhe, jede Straße hat ihren eigenen Charakter. Die Basse Corniche ist für Hedonisten und Vergnügungssüchtige,







sie windet sich durch mehrere glamouröse Städte und Urlaubsorte an der Riviera, wo die Autos im Sommer Stoßstange an Stoßstange stehen und das Leben sich in Cafés, Clubs und Casinos abspielt.

Die Moyenne Corniche ist da schon ruhiger, sie schlängelt sich durch verschlafene, sonnige *Villages perchés* (Bergdörfer), wo alte Männer in Straßencafés ihren Pastis trinken und jeden Abend auf dem Dorfplatz Pétanque gespielt wird. Die höchste und wildeste der drei ist die Grande Corniche, die bis auf schwindelerregende 500 m über dem Meer hinaufklettert. Sie wurde, zum Teil der römischen Via Julia Augusta aus dem 1. Jh. v. Chr. folgend, Ende des 18. Jh. von Napoleon gebaut, um während seines Italienfeldzugs 1796 den Transport von Truppen und Nachschub zu vereinfachen, und war die berühmte Kulisse in Alfred Hitchcocks Rivierakrimi *Über den Dächern von Nizza* (1955), mit Cary Grant und Grace Kelly. Die Abhänge sind schwindelerregend, die Haarnadelkurven nervenaufreibend und die Serpentina haarsträubend – was Spannung angeht kann keine andere französische Straße mit der Grande Corniche mithalten.

Ich fahre früh in Nizza los, über die ruhigen Boulevards, vorbei an Straßencafés und Boulangerieschaufenstern voller frischer Croissants und Baguettes. Ich passiere die Vorstädte Nizzas und erreiche die Grande Corniche, die im Zickzack die sonnenverbrannten Hügel hinaufführt. Die weiße Kuppel des Observatoriums von Nizza zieht vorbei. Die Zeichen der Zivilisation werden immer weniger, und die Grande Corniche beginnt so richtig.

Sie ist mehr eine Achterbahn als eine Straße. Sie schlängelt und

„Was Spannung angeht, kann keine andere französische Straße mit der Grande Corniche mithalten.“

mäandert entlang der Klippen, windet sich durch wilde Wälder, umgeben von dichter Macchia, nach wildem Rosmarin und Thymian duftend. Die Haarnadelkurven verlangen stetige Aufmerksamkeit, aber ab und zu muss ich einfach zum Wasser schauen, wo das Mittelmeer wie ein Spiegel im Morgensonnelicht glitzert.

Im kleinen Bergdorf La Turbie mache ich eine Pause und spaziere unter dem großen römischen Bogen La Trophée des Alpes durch. Im Jahr 6 v. Chr. von Kaiser Augustus anlässlich seines Sieges über die Gallier erbaut, erinnert er daran, dass die Grande Corniche nicht nur ehrfurchtgebietend ist, sondern auch uralte.

Von La Turbie geht es weiter nach Osten, ich folge der Grande Corniche, die sich die Hügel hinab windet und in die Basse Corniche mündet, die sich unten an der Küste entlangschlängelt. Aus wilder Natur wird Zivilisation. Elegante Villen und Belle-Époque-Häuser tauchen auf, wie Dominosteine am Ufer aufgereiht. Nahe der italienischen Grenze esse ich Meeresfrüchte im Hafenstädtchen Menton, dann kehre ich um, fahre nach Westen zur hübschen Landspitze Cap Martin, einem Lieblingsort von Schriftstellern wie F. Scott Fitzgerald und Ernest Hemingway. Als Nächstes taucht das Straßengewirr von Monaco auf, berühmt



für seinen hedonistischen Lebensstil und das historische Casino – dass es hier mehr Millionäre pro Quadratkilometer gibt als irgendwo sonst, lassen wir mal außen vor. Jedes Jahr kommt der Formel-Eins-Zirkus für den glamourösen Grand Prix in die Straßen von Monaco, das restliche Jahr herrscht dort Verkehrschaos. Es ist eine Erleichterung, die Hochhäuser hinter mir zu lassen und wieder hoch in die ruhigen, felsigen Hügel zu fahren.

Ich nehme die Moyenne Corniche, die zurück aufs wilde, karge Land führt. Ich fahre stetig bergan, kurve über die Schlangen der Straße. Die Abendsonne sinkt gen Horizont und es beginnt zu dämmern. Um mich herum wird die Landschaft immer malerischer, wie von einer Palette blitzen Orange, Ocker, Rostrot und Braun auf. Dunst steigt vom Meer auf, und plötzlich habe ich das Gefühl, eher zu fliegen als zu fahren, als schwebte ich auf einem Meer aus silbernen Wolken.

Als ich im Bergdorf Èze den Endpunkt der Route erreiche, ist die Sonne fast verschwunden. Ich gehe auf einen Cocktail in die Bar des Château Eza Hotel, und ein schick gekleideter Kellner bringt mir einen Martini, während ich zusehe, wie die Sonne in einem Feuerwerk aus Terrakotta, Scharlachrot, Mauve und Rosa untergeht.

„Als mir bewusst wurde, dass ich dieses Licht jeden Morgen wiedersehen würde“, schrieb 1917 der Maler Henri Matisse, „konnte ich mein Glück gar nicht fassen.“

Während ich an meinem Martini nippe und der Brise in den Pinien lausche, weiß ich genau, was er gemeint hat. **OB**



DAS MONACORÄTSEL

Mit nur 2,02 km² ist Monaco klein, aber viel gewichtiger als das. Mit 38 000 Einwohnern ist es das zweitkleinste Land und das am dichtesten besiedelte der Welt. Es ist ein souveräner Staat, über den seit 1297 die Familie Grimaldi herrscht, mit eigener Flagge, Hymne und Briefmarken – und mit seinen ganz speziellen Steuergesetzen. Das Casino – beliebt bei James Bond – liegt im Hafenviertel von Monte Carlo.

Links oben: Èze, ein verschlafenes Village perché über der Côte d'Azur. Links unten: Lavendel aus einem Geschäft am Straßenrand. Mitte: Ein Viadukt auf der Moyenne Corniche. Rechts: Offenes Verdeck in Beaulieu-sur-Mer. S. 73: Hoch über dem Strand von Villefranche-sur-Mer.



WEGWEISER

Start // Nizza

Ziel // Èze

Länge // 72– 80 Kilometer, je nach Route

Anreise // Der Flughafen Nizza wird regelmäßig von internationalen Fluglinien angeflogen.

Beste Reisezeit // Im Sommer kann der Verkehr stressig sein; Mai, Juni und September sind ruhiger.

Was man braucht // Sonnencreme, Badesachen und eine schicke Sonnenbrille

Unterkunft // Hôtel Windsor (www.hotelwindsornice.com), Hostellerie Jérôme (www.hostelleriejerome.com), Château Eza (www.chateaeza.com), Napoléon Menton (www.napoleon-menton.com)

Weitere Infos // www.frenchriviera-tourism.com



DURCHS BALTIKUM: VON ESTLAND NACH LITAUEN

Durchqueren Sie mehrere alte europäische Zentren: Die baltischen Staaten pflegen ihre ganz eigene Version der nördlichen Kultur mit einer jahrtausendealten Geschichte.

Vor über zehn Jahren schob ich bei einem Abendessen in Riga ein Stück graues Schweinefleisch samt Salzkartoffel auf dem Teller hin und her und erfuhr, dass es auf Lettisch kein Wort für Berg gibt. Der Ausdruck Kalns, also Hügel, muss reichen, da es in der gesamten Region keine echten Berge gibt, es wurde auch kein Fremdwort eingeführt, weil man wirklich keines braucht: Vom Kopfsteinpflaster Tallinns bis zu den abgelegenen Ecken der Kurischen Nehrung ist das gesamte Baltikum von wogenden Kiefernwäldern bedeckt.

Egal wie oft ich herkomme, der grüne Teppich wirkt Jahr für Jahr gleichförmig. Aber man muss nur einmal auf eine einsame Nebenstraße abbiegen und trifft auf Tausende Jahre faszinierender Weltgeschichte. Sicher, Tallinn, Riga und Vilnius, das Trio der baltischen Hauptstädte, bieten ihre jeweils ganz eigene Mischung aus Alt und Neu, aber es ist das Land – die Schlachtfelder von alten wie neuen Reichen –, das eine nuanciertere Geschichte von Unterwerfung und Ruhm erzählt.

Lettlands größter Nationalpark, Gauja, folgt dem Fluss, nach dem er benannt wurde, in seinem kurvigen Verlauf zwischen uralten Schlachtfeldern und mittelalterlichen Burgruinen, und ich tue das auch. Leichte Bodenwellen markieren Festungen der Völker, die sich hier vor über 2000 Jahren bekriegten – Archäologen haben Steine aus ganz anderen Weltgegenden gefunden, was vermuten lässt, dass diese Region ein Epizentrum weltweiten Handels war.

Die reiche mittelalterliche Geschichte wird am rosaroten Turm der Burg Turaida und den grauen Turmspitzen der Burg Cesis lebendig. In Sigulda entdeckte ich das erste sowjetische Überbleibsel – eine Reihe Mietshäuser und ein seltsames Betonband. In den Städten wirkt die strenge Architektur wie ein anspruchsloser Flicker





im urbanen Patchwork, aber im Wald, umgeben von tiefem Grün, schockiert die Härte der Gebäude.

In Sigulda trainierte das sowjetische Bobteam für internationale Wettkämpfe wie die Olympischen Spiele. Nach dem Zerfall der UdSSR wurde die Anlage aufgegeben, und heute bieten örtliche Unternehmen Schnupperfahrten an. Nach einer auf den Magen schlagenden Fahrt durch die Betonrinne treffe ich den Freund eines Freundes, der mich in seine Pirts (Sauna) eingeladen hat.

Die Esten und Letten haben eine ausgefeilte Saunakultur. Nach einem kräftigen Händedruck zieht sich der Freund eines Freundes aus und legt sich auf den Rücken und auf die dünnen Birkenbretter seiner Sauna neben einem Teich. Ich folge ihm und sofort betritt eine ältere Frau, die Saunameisterin, den Raum mit einem Holzeimer voller Zweige und Blumen. Nun folgt eine Art Tanz: Sie schwingt die Zweige durch die Luft, um die Feuchtigkeit zu erhöhen, und peitscht uns dann damit, um unsere Poren zu öffnen. Das dauert ungefähr 15 Minuten, dann werde ich am Arm gepackt und in den eiskalten Teich vor der Tür geworfen. Einseifen, abwaschen, ein Schuss Vodka und etwas gepökeltes Fleisch, und das Ganze von vorn. Am Ende des Nachmittags habe ich das Gefühl, vollständig in den baltischen Lebensstil eingeweiht zu sein, und bin bereit, meine Fahrt fortzusetzen.

Die Bäume marschieren mir weiter wie edle Krieger entgegen, hier und da wird ihre Reihe von einer Lichtung unterbrochen, die einen kühlen, dunklen See in der Nähe anzeigt, bis plötzlich die Brandung der eisigen Ostsee ihren Marsch beendet. Der Küstenort Jurmala mildert den Übergang zwischen den Welten mit seiner



BUNKER IN LITGATNE

In den lettischen Kiefernwäldern findet man einen der spannendsten Überreste der Sowjetära, der deren diktatorischen Charakter verdeutlicht: Anfang dieses Jahrhunderts entdeckte man im Keller einer Heilanstalt einen Nuklearbunker, der den höchsten Beamten des Landes Schutz bieten sollte.

Seit den 1980ern wurde nichts verändert: An den Wänden Propaganda, Regler im Kontrollraum und ein einziges Bett – für den Befehlshaber.



*Oben: Die bunten Fassaden in Tallinn.
Rechts: Blauer Himmel über einem
baltischen Strand. Unten: Die Skyline
von Tallinn vom Domberg aus.
S. 77: Die Burg Turaida über der
Gauja.*





Bäderarchitektur im Jugendstil. Im Sommer sind die Strände voller Tagesausflügler aus Riga, aber abseits der Hauptsaison verblasst der Lack des Ferienorts und die sogenannten Sanatorien liegen wie gestrandete Kreuzfahrtschiffe verlassen an der Küste.

Lettlands Küste schwingt sich bis zu einem Punkt bei Kolka hoch, wo die Ostsee auf die Rigaer Bucht trifft. Von einem Aussichtspunkt sieht man, wie das klarere Wasser der Bucht auf das violette Meereswasser trifft. Die Region war während der Sowjetzeit für Zivilisten strikt gesperrt, daher wirkt sie wie eine Zeitkapsel, abgesehen von einzelnen Betonwachtürmen aus Kriegszeiten am Ufer. Das Kap Kolka ist die Heimat der Liven, eines der alten Völker, die ihr Land mit der legendären Grausamkeit der Wikinger verteidigten. Heute leben nur noch eine Handvoll ethnische Liven, ihre meeresblauen Augen ziehen die Aufmerksamkeit auf sich, wenn sie sich um ihre kleinen Häuser und Fischräuchergestelle an der Küste kümmern.

In den Küstenorten verabschiedet sich die Einsamkeit des Kaps in einem Crescendo der Aktivitäten. Im entspannten Pavilosta tragen die Einheimischen Neopren und kämpfen auf ihren Kiteboards gegen die Wellen der Ostsee. Etwas weiter bietet das schmutzige Liepaja einen interessanten Kontrast, mit seinen wilden Nachtclubs in alten Lagerhäusern im Hafen.

Dann endet die Straße an der lettischen Seite der Grenze, und plötzlich sind die typisch baltischen Kiefern verschwunden – stattdessen herrscht eine Landschaft, die so streng ist, dass sie sich fast sowjetisch anfühlt: eine Wüste. Kleine Feriendörfer mit netten Hütten sind dort entstanden, wo der Sand aufs Meer trifft, aber die große Dünenlandschaft, die wirkt wie aus der tiefsten Sahara entrissen, lässt mich immer grübeln, was überraschender ist: Dass die baltischen Sprachen kein Wort für „Berg“ haben oder dass es hier sieben Wörter für „Wüste“ gibt? **BP**

„Die Region bei Kolka war während der Sowjetzeit für Zivilisten strikt gesperrt, daher wirkt sie wie eine Zeitkapsel.“



WEGWEISER

Start // Tallinn, Estonia

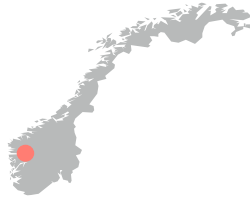
Ziel // Nida, Litauen

Länge // 948 Kilometer

Beste Reisezeit // Juni ist der beste Reisemonat, wenn die drei baltischen Nationen ihre heidnischen Wurzeln anlässlich der Sonnenwende feiern; in Juli, August und September ist an der Küste immer noch angenehm viel los.

Restaurants // Tallinn bietet viele Hipstertreffs: Beginnen Sie mit Must Puudel (der Schwarze Pudel); versuchen Sie in Riga das noble Vincents, das frische Bioprodukte verwendet und Lettland auf der kulinarischen Weltkarte auftauchen ließ.

Was man braucht // Viel Land zwischen den Städten ist reine Natur, wo man wunderbar zelten kann – packen Sie alles für sommerliche Campingabenteuer ein.



SERPENTINENFAHRT AN DER WESTKÜSTE NORWEGENS

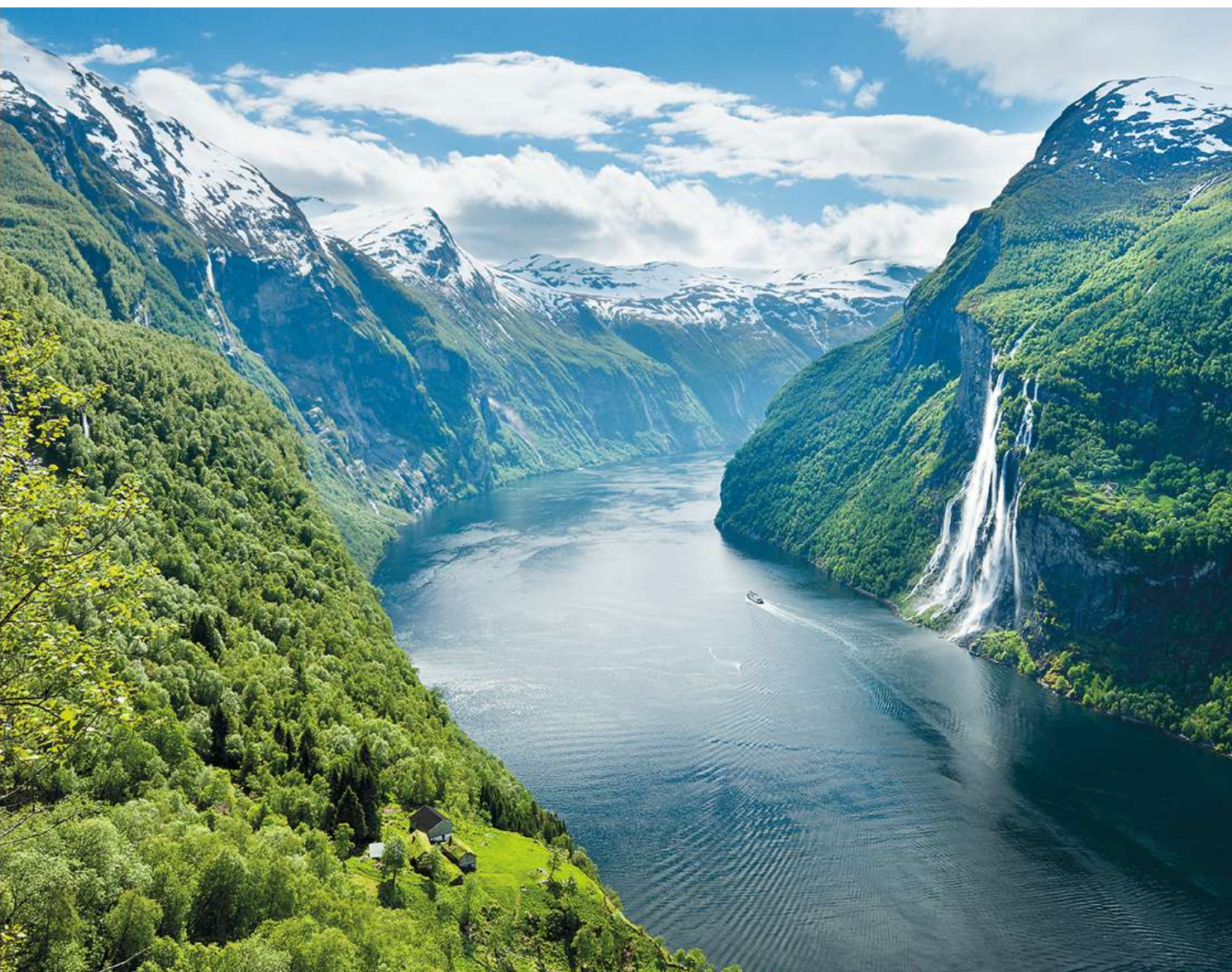
Norwegen ist bestimmt nicht gerade das billigste Land für eine Autotour, aber das Gute hier ist, dass man die majestätische Schönheit und die ausgezeichneten Straßen für sich allein hat.



Norwegen ist bekannt für die mächtigen Fjorde an seiner Westküste. Als ich von Bergen aus nach Norden fahre kann ich allerdings zunächst nichts besonders Faszinierendes entdecken. Der Weg führt durch ein Gewerbegebiet mit kleinen Fabriken der Öl- und Gasindustrie, der die Stadt ihren aktuellen Reichtum verdankt. Die hübschen Gebäude rund um den Hafen erinnern daran, dass Bergen jahrhundertlang eine wichtige Handelsstadt war, bis zurück in die Hansezeit.

Ich fahre in den wundervollen, leicht verwaschenen Sonnenschein, der typisch für Norwegen ist, und folge dem Fjord erst nach Osten, dann nach Norden, bevor ich wieder ins Landesinnere, nach Voss fahre. Die felsige, oft vertikale Landschaft beginnt auf meine Stimmung zu wirken – Wikinger und launische Götter kommen mir in den Sinn.

Die Straßen, Brücken und Tunnel Norwegens sind strahlende Beweise des Könnens und der Hartnäckigkeit ihrer Erbauer, aber sie wirken wie kleine Kratzer auf den kilometerhohen Klippen, wenn





man schnell mal aufsieht. Ups! Kurz nicht auf die Straße geachtet und schon muss ich einem Schlagloch ausweichen! Norwegens Hauptstraßen sind hervorragend, aber nicht alle Nebenstraßen überleben die strengen Winter unbeschadet.

Bei Voss biege ich nach Norden ab und dann auf die Stalheimskleiva; diese Straße zwischen zwei Wasserfällen hat 13 Serpentin und steigt 1,5 km mit 20 Prozent an, bis zum gleichnamigen Hotel. Der Blick vom Hotel auf Gudvangen ist spektakulär, mit fast senkrechten Klippen, die zum schmalen grünen Talgrund hin abfallen.

Kurz hinter Flam entscheide ich mich gegen den längsten Straßentunnel der Welt, ein 28 km langes Wunderwerk, und für die alte Route über den Berg. Hohe Schneeverwehungen säumen die 48 km lange, enge, steile und kurvige Straße, aber der Asphalt ist frei und weckt den Rennfahrer in mir.

Wieder auf Meeresspiegelniveau fahre ich entlang eines Arms des Sognefjord. Ich überquere ihn auf einer Fähre und weiter geht es entlang der Küste nach Westen, noch eine Fähre bringt mich nach Dragsvik und auf die Hauptstraße E39. Von hier ist es eine berauschende Fahrt immer entlang eines Fjords, durch Haarnadelkurven, lange Kehren und regelmäßige Tunnel. In Grotli geht es wieder nach Westen, und nachdem ich eine Weile der Küste gefolgt bin, wieder bergauf zum hohen eisigen Land, das die Fjorde unterbricht. Die Abfahrt zurück nach unten bei Geiranger ist ein großartiges Stück Straße. Genauso beeindruckend ist es, von Geiranger wieder bergauf zu fahren, auf Ørnevegen, der Adlerstraße. Ganz oben gibt es eine wunderbare Aussichtsplattform.

Das Hochtal vor dem Trollstigen ist für seine Erdbeeren berühmt und die Felder erstrecken sich soweit das Auge reicht. Nach einem schnellen Kaffee-Stopp (inklusive Erdbeerkuchen) erreiche ich die oberste Sprosse der Trollleiter. Ich parke und gehe zur Aussichtsplattform. „Die Touristen glauben, die Trolle würden sie mögen“, sagt ein Einheimischer. „Das tun sie aber nicht. Überhaupt gibt es gar keine Trolle.“ Da bin ich mir nicht so sicher. Vor der futuristischen Information steht nämlich einer, dessen merkwürdiges Aussehen humorvoll und zugleich irgendwie bedrohlich wirkt.

In der Broschüre über den Trollstigen werden nur elf Haarnadelkurven für die Abfahrt genannt. Das mag ganz streng genommen wahr sein, aber es fühlt sich nach sehr viel mehr an, während mein Motorrad mich über Brücken bringt, unter denen weiß schäumendes Wasser 762 m bis zum Talgrund fällt, und vorbei an kurzen Meeresenden mit tiefen Abgründen zu einer Seite und noch mehr kahlem Felsen zur anderen. Dann ist es noch ein kurzer Weg entlang des Romsdalsfjord und die Halbinsel hinauf, an deren Spitze das hübsche Ålesund liegt.

Noch ein technisches Meisterwerk gilt es zu befahren, die Atlantikstraße auf dem Weg nach Kristiansund. Sie ist nur 8 km lang, acht Brücken drängen sich auf ihr, darunter die gewundene Storseisundet Brücke, die Sie wahrscheinlich schon mal in einer Autowerbung gesehen haben. Die Fahrt macht Spaß, besonders bei Flut. Als ich den langen Tunnel erreiche, der mich nach Kristiansund bringt, kann ich ein Bier vertragen. **PT**



KENNE DEINE GRENZE!

Alkohol ist in Norwegen sehr teuer, es lohnt sich also, während der Anreise duty-free einzukaufen. Sie werden auf der Fähre nicht der Einzige mit einem Einkaufswagen voller Bier, Spirituosen, Wein usw. sein. Es gibt aber eine Einfuhrgrenze, vertrauen Sie lieber nicht darauf, dass niemand kontrollieren wird. Informieren Sie sich über die Reisefreimengen beim norwegischen Zoll (www.toll.no/en/languages/de/).

*Links oben: Ørnevegen
Aussichtspunkt über den
Geirangerfjord.*

*Links unten: Schaufenster in
Bergen. Rechts unten: Ålesund.
S. 80: Die Bergstraße
Trollstigen. S. 81:
Geirangerfjord und der Sieben
Schwestern Wasserfall.*



WEGWEISER

Start // Bergen

Ziel // Kristiansund

Länge // ca. 650 km, je nachdem, welche Route genau Sie wählen.

Anreise // Nehmen Sie eine Fähre nach Oslo oder Kristiansand, fahren Sie dann weiter. Alternativ können Sie ein Hurtigruten-Schiff nehmen. Die fahren oft die Küste entlang und transportieren Motorräder und Autos.

Beste Reisezeit // Juni bis August, wenn der Trollstigen geöffnet ist.

Unterkunft // Reservieren Sie Hotels oder Unterkünfte auf den vielen Campingplätzen.

Visa // EU-Bürger brauchen kein Visum.

Fahrzeugvermietung // Am besten bringt man sein eigenes Fahrzeug mit. Die Miete ist teuer.



DURCH DIE PICOS DE EUROPA

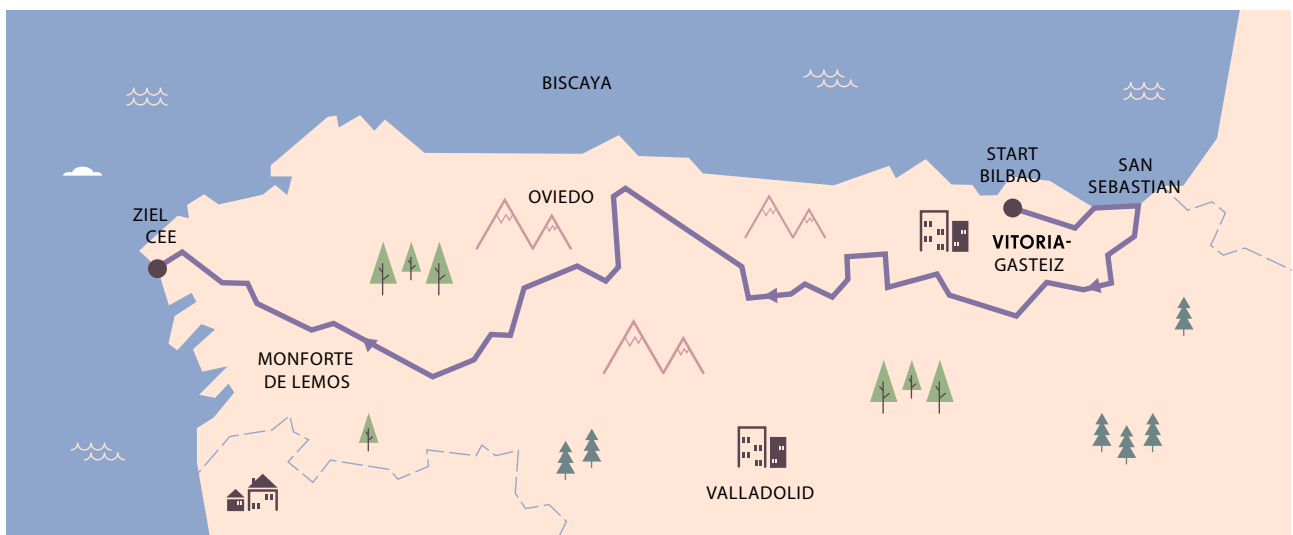
Auf dieser unbeschwerten Fahrt durch Nordspanien ist das Essen die Hauptattraktion. Nein, die Landschaft! Oder doch die Menschen? Ach, die Getränke! Nein, es ist das Essen. Glaube ich ...

Einen besseren Startpunkt für einen Ausflug als Frank Gehrys verschachteltes Guggenheim Museum in Bilbao gibt es wohl kaum. Lassen Sie sein futuristisches Äußeres auf sich wirken, genießen Sie in seinem Café einen Imbiss und ein Glas Sidra, Apfelwein, dann sind Sie bereit für neue Erfahrungen. Diese Tour ist voll davon. Von Bilbao aus geht es nach Norden und Osten, haben Sie Spaß auf der abenteuerlichen Küstenstraße nach San Sebastián, wo diese Tour erst so richtig beginnt.

San Sebastián in seiner geschwungenen Bucht ist eine Zwillingstadt. Die neue umarmt ganz rechteckig und formal den Strand, während die alte ein Gewirr von Nebenstraßen und Gassen

unter dem Monte Urgull ist. Ich habe einen langen Abend – der aber wie im Flug verging – damit verbracht, die extragroßen Tapas namens *pintxos* zu kosten, zusammen mit regionalem Wein und in immer fröhlicher werdender Gesellschaft.

Den größten Teil des nächsten Tages durchfuhr ich die fruchtbare Landschaft im Süden von San Sebastián, überquerte den Usateguieta Pass und erreichte schließlich Vitoria-Gasteiz. Die Hauptstadt des Baskenlandes ist eine offene, grüne und entspannte Stadt mit eigener Sidra-Tradition. Wenn Sie Glück haben, schenkt man Ihnen auf baskische Art ein – aus einer über den Kopf gehaltenen Flasche, in ein Glas auf Hüfthöhe!





Von nun an blieb ich im Hinterland, fuhr über gewundene Landstraßen, manche besser in Schuss als andere, nahm Kurs auf die Picos de Europa. Auf einer schmalen Straße mit engen Tunneln fuhr ich am Stausee Sobrón vorbei. Hier strömen Flüsse in tiefen Schluchten, deren leicht schräge Hänge voller Weinreben und anderer Feldfrüchte sind. Die 180 Grad „Paellakurven“, wie sie hier genannt werden, machten die Fahrt besonders Spaß. Hier gibt es fast keinen Verkehr, aber hin und wieder sieht man Pilger auf dem Weg nach Santiago de Compostela.

Die breiten Felssäulen der Picos ragen gen Himmel. Sie haben ihren Namen erhalten, weil sie aufgrund ihrer Höhe das Erste waren, das Schiffe, die aus der Neuen Welt zurückkehrten, sahen. Sie bieten wunderbare Fotomotive in unterschiedlichem Licht, und ich war versucht, zu bleiben, um sie am Abend zu sehen, aber die Straße rief, und ich fuhr weiter. Ein Einheimischer erzählte mir, dass die Autobahnen von der EU finanziert worden seien, aber die Nebenstraßen – manche gut, manche, nun ja ... nicht so gut – „gehören ganz uns“. Sie führen einen auf jeden Fall zu so großartigen Orten wie dem Tarna Pass (1492 m), mit der Grenze zu Asturien und zum Redes Nationalpark.

Oviedo ist eine Überraschung. Nicht bloß wegen der Statue von Woody Allen, sondern auch wegen der vielen anderen in den Straßen der Stadt.

Der Weg nach Westen und dann nach Süden führte mich durch die Berge und den Somiedo Nationalpark, eine wundervolle Fahrt über glatte, gewundene Straßen in die Berge und auf einen hohen Pass desselben Namens, der im Winter stets einer der ersten ist,



REGIONALE SPEZIALITÄTEN

Wer Nordspanien durchquert, kommt durch vier Provinzen mit je eigenen kulinarischen Traditionen. San Sebastian ist für seine *Pintxos* berühmt. Der *Cocido montañés* aus Kantabrien ist wegen der Vielzahl seiner Zutaten kein simpler Eintopf, und in Asturien bekommt man die *Fabada Asturiana*, auch ein herzhafter Bohneneintopf – mit Blutwurst. *Pulpo a la Gallega*, Tintenfisch mit Kartoffeln, ist ein typisches Gericht Galiciens.



Oben links: Leckere spanische Spezialitäten. Oben Mitte: Ein entspannter Einheimischer. Oben rechts: Die Kathedrale von Santiago de Compostela. Unten: Die kulinarische Hauptstadt San Sebastian. S. 85: Die Picos de Europa.





auf denen Schnee liegt. Schließlich führt die Straße hinab ins Tal Babia, wohin sich die Könige Léons gerne zurückzogen, um ihre Probleme zu vergessen. Der Ausdruck „estar en Babia“, der bedeutet, abgelenkt zu sein oder zu träumen, stammt daher. Genau wie das berühmte Pferd El Cids, Babieca.

Pozo de las Mujeres Muertas ist ein relativ unbekannter Pass und ein Kleinod Nordspaniens. Normalerweise reizt mich auf Reisen Neues, aber einen Teil dieses Passes bin ich drei Mal gefahren – hoch, runter und wieder hoch. Meine Ziele bei dieser Fahrt waren zwar Compostela und das Kap Finisterre, beide im Nordwesten, doch hatte ich von der spannenden Straße entlang des Flusses Sil im Süden gehört, also bog ich in diese Richtung ab und kam in den Genuss einer Landschaft, die wie von Riesen gemacht scheint – immense Abhänge, 500 m bis zum Fluss, voller Weinstöcke – und eine Straße, die jeder Kurve und jedem Bogen der gigantischen Hügel folgt. Hier gibt es keine Paellakurven; die Kehren sind sanfter, aber auch länger und noch vergnüglicher.

Schließlich ging es nach Norden, nach Santiago de Compostela. Als Ziel Tausender Pilger, die jedes Jahr den Jakobsweg gehen, ist Compostela ein beeindruckendes Beispiel klassischer Architektur und tiefen Glaubens. Aber meine Reise war noch nicht zu Ende, denn der Camino de Santiago endet nicht in Compostela. Es gilt noch ein Wegstück zu meistern, nach Finisterre – dem Ende der Welt.

An Windrädern vorbei fuhr ich durch Montes de Buxantes nach Cee, einem Fischerdorf kurz vor dem Kap Finisterre. Es ist zwar nicht wirklich der westlichste Ort Europas, aber man hielt ihn schon vor Urzeiten dafür. Pilger kamen hierher und verbrannten ihre Kleider als Zeichen für ein neues Leben. Man muss hier natürlich nicht gleich seine Kleider verbrennen, aber es ist immer eine gute Idee, sich Gedanken über seinen Lebensweg zu machen ... **PT**

„Auf Reisen reizt mich Neues, aber einen Teil dieses Passes bin ich drei Mal gefahren – hoch, runter und wieder hoch.“



WEGWEISER

Start // Bilbao/San Sebastián

Ziel // Finisterre

Länge // 1000 Kilometer

Anreise // Fliegen Sie nach Bilbao.

Beste Reisezeit // Sommer. Aufgrund der Meeresbrise wird es nicht allzu heiß.

Unterkunft // Einmaliges Flair bieten die Paradores: Burgen, Paläste und Klöster, die heute wunderschöne Hotels sind. Es gibt Führer im Internet und in Buchform (www.parador.es/de).

Was man braucht // Appetit und einen spanischen Sprachführer

Autovermietung // Am einfachsten kann man ein Auto oder ein Motorrad in Bilbao mieten.

Ausflüge // Möglichkeiten und Angebote gibt's überall. Ehrlich. Man kann nichts falsch machen.



DIE ISLE OF SKYE

Von Portree auf der Insel Skye zur Küstenstadt Applecross auf dem Festland ist es eine atemberaubende Reise um und durch die schottischen Highlands.

Portree und Applecross liegen nur 119 Straßenkilometer voneinander entfernt, aber die Strecke ist auf elementare Weise gigantisch. Wenn man in einem großen Bogen von einer Stadt zur anderen fährt, sieht man vom Beifahrerfenster aus praktisch ständig das offene, blaue Meer oder große Lochs, das Wasser oft aufgewühlt und schäumend. Die Landschaft ist geprägt von grünem Kiefernwald, rauen Mooren voller Findlinge und hohen Bergen. Zwischen den beiden Orten liegt der höchste und außergewöhnlichste Pass, den man auf den Britischen Inseln mit dem Auto befahren kann.

Im Sommer 2011 habe ich diese Strecke erstmals absolviert, in umgekehrter Richtung. Heute starte ich an einem kalten Wintermorgen in Portree, graue Wolken hängen tief über dem buckligen Gipfel von Ben Tianavaig, einem der zwei Hügel, die den Naturhafen des Ortes flankieren. Nach einem guten Kilometer bin ich mitten in der offenen Landschaft von Skye, hügeliges, felsiges, graubraunes Moor gesprenkelt mit Kiefernwaldchen. Neben der Straße fließt ein sprudelnder Fluss. Nebelschwaden wehen übers Wasser, hier ein typischer Anblick. Im 9. Jh. haben Wikinger der Insel den Namen Skuy gegeben, Altnordisch für „neblige Insel“.

Selbst diese marodierenden Nordmänner müssen von den Cuillins, den Zwillingsbergzügen, die die Insel in ihrer Mitte teilen, beeindruckt gewesen sein. Die A87 schlängelt sich direkt durch sie hindurch: Die Red Cuillins – dreieckige Gipfel wie von einer Kinderzeichnung oder dem Mars – ragen auf einer Seite von Glen Sligachan auf; auf der anderen die düsteren Black Cuillins, zerklüftet wie eine Reihe kaputter Zähne. Ich fahre auf und um die Cuillins, sie leisten mir Gesellschaft, bis die Straße das flachere Land von

Broadford Bay erreicht, von wo aus ich Skyes kleine Schwesterinsel Raasay erblicke, hoch und felsig.

Ich folge der geschwungenen Bucht zur Südspitze der Insel und der Skye Bridge. 1995 eröffnet überspannt sie den pittoresken Lochalsh Sound und ersetzt den Fährbetrieb, der seit dem 17. Jh. existierte. Von Anfang an war die Brücke umstritten. Das private Unternehmen, das von der Regierung den Auftrag zu ihrem Bau erhalten hatte, erhob eine exorbitante Mautgebühr, die die Einheimischen verweigerten. Über 100 wurden inhaftiert, aber die Leute von Skye taten, was sie schon seit Jahrhunderten tun, sie blieben





„Auf der Hochebene entfaltet sich eine Art fremder Unterwelt. Diese Wildnis besteht aus schwarzen Felsen, schwärzerem Himmel, Schnee und Eis auf dem Boden.“



stur, und 2004 wurde die Maut abgeschafft. Diese gesamte Region verlangt einem Härte ab. Das ist klar, als ich hinter dem Ort Kyle of Lochalsh auf die hoch aufragenden Berge des Glen Shiel zufahre, bedrohliche, schwarze Riesen am Horizont, dazu weht ein kalter Wind heulend vom Sund.

Ich biege links von der A87 ab und 5 km weiter, direkt hinter dem winzigen Dörfchen Auchtertyre, fahre ich auf die Küstenstraße Wester Ross. Das hier könnte ohne Weiteres Mitteleuropa sein. Die mäandrierende Straße steigt und fällt und steigt wieder an zwischen Kiefern und Silberbirken. Vor mir liegen die kahlen Gipfel der Torridon Hills, schneebedeckt und bedrohlich. Rechts sind die steilen Abhänge voller lila Erika; unten glitzert der riesige Loch Carron. Raben stolzieren über die Erde; ein Bussard hockt auf einem Straßenschild, reglos und aufmerksam. 32 km weit umgibt mich unverdorrene, ungezähmte Schönheit, doch das ist nur ein Vorspiel zum wilden Herz der Fahrt. Die Abbiegung zum Bealach na Bà – dem Viehpass – liegt 3 km nördlich von Kishorn. Vorher tauchen auf einem großen roten Schild Warnungen auf: „Nicht für Wohnmobile, Lkw oder Anfänger geeignet! Hohes Schneerisiko!“ Wie Frodo Beutlin bin ich auf dem Weg nach Mordor.

Insgesamt ist der Bealach na Bà 18 km lang, mit Steigungen von bis zu 20 % geht es bis auf 626 m, dann hinunter zur Applecross Bay. Zu Anfang wirkt er fast freundlich. Während ich den Wagen eine sanfte Steigung hinauf lenke, werde ich mit einem Blick aufs Meer und die Sonne, die durch die Wolken bricht, belohnt. Auf dem Hügel entdecke ich Hirsche, die Wache stehen und mich beobachten. Schon bald jedoch verengt sich die Straße zu einer einzigen Spur, und das Drama beginnt. Hier buckelt die Straße und der Motor heult aus Protest. Gleichzeitig werden die Kurven immer heftiger, bis die Straße bloß noch eine Reihe schwindelerregender Serpentin ist – auf der einen Seite trennt nur eine rostige Leitplanke die schmale Spur von einem mehrere hundert Meter tiefen Abgrund. Genug, um einem den Magen umzudrehen.

Auf der Hochebene entfaltet sich eine Art fremde Unterwelt. Diese Wildnis besteht aus schwarzen Felsen, schwärzerem Himmel, Schnee und Eis auf dem Boden, alles andere ist in der Düsternis nicht zu erkennen. Und dann, auf dem Höhepunkt der Abfahrt, zeigt sich unter den kohlegrauen Wolken blauer Himmel, und die Sonne küsst noch einmal das Land und das Meer, lässt sie in einem Chor aus Grün und Blau erstrahlen. Es geht immer weiter nach unten, nach Applecross. Auf Gälisch heißt es A'Chomraich, „der Zufluchtsort“, was absolut passend ist. Genau das ist es, der Ort besteht nur aus einer Reihe weißer Häuser, einem Laden und einem Inn am Ufer, mit Blick auf eine tiefe, breite Bucht. Es ist ruhig, friedlich und einladend.

Ich fahre hinter Applecross noch 5 km nach Westen, dann auf einen holprigen Parkplatz. Ein Weg führt von dort nach unten zu einem Strand mit goldenem Sand, ein Ufer ragt 21 m hoch bis zur Straße. Ich bin allein. Es ist Ebbe, und ich wate durch den nassen Sand bis an den Meeressaum. Von hier aus kann ich über das Wasser nach Raasay und Skye dahinter sehen. So nah, und so weit weg. **PR**



VIELFÄLTIGE TIERWELT

Die Westküste Schottlands ist die Heimat vieler Wildtiere. Seeadler und Königsadler sind am Himmel über Cuillins und Raasay oft zu sehen, große Tümmler und Schweinswale, ja sogar Minkwale kann man von der Küste der Insel aus sehen sowie Seehunde, Kegelrobben und Otter. Starten Sie von Portree, Elgol oder Shildaig zu einem Bootsausflug, dann könnten Sie auch noch seltener gesichtete Wale entdecken.

Links oben: Ein Seeadler. Rechts oben: Die Bealach na Bà Road. Unten: Sonnenuntergang in Portree. S. 89: Atemberaubende Landschaft auf der Isle of Skye.



WEGWEISER

Start // Portree

Ziel // Applecross Inn Parkplatz

Länge // 119 Kilometer

Anreise // Der nächste, größere Flughafen ist Inverness, 217 km entfernt, dort kann man Autos mieten. Durch die Skye Bridge ist die Insel über die Straße zu erreichen.

Resaurants // Mittag- oder Abendessen im Applecross Inn (www.applecross.uk.com/inn) ist ein Muss, besonders die göttlichen Fish and Chips und frischen Meeresfrüchte. Man kann dort auch übernachten (ab 65 £ pro Person), muss dann aber vorher reservieren.

Tipp // Schauen Sie auf travelscotland.org nach, ob die im Winter oft gesperrte Bealach-na-Bà-Route geöffnet ist.

Weitere Infos // In Portree und Applecross gibt es hilfreiche Touristeninformationen.



DIE WILDEN ABRUZZEN

Die Berglandschaft mit ihrem ländlichen Charme und den gewundenen Straßen bietet vergnügliche Autorouten und wilde Natur.

„Es lag so viel Schnee, dass die Wölfe auf der Suche nach Futter in den Ort kamen. Man konnte nachts nicht aus dem Haus.“
Wir sitzen am Ufer des idyllischen Lago di Scanno, umgeben von bewaldeten Berghängen der Abruzzo, ungefähr zwei Autostunden östlich von Rom. Das Wasser glitzert in der Mittagssonne, und ein Kioskbesitzer erzählt uns vom wahren Bergleben. Heftiger Schneefall hatte im Winter die Tiere gezwungen, aus dem Wald zu kommen, erklärte er: „Ich kam her, um nachzusehen, ob mein Kiosk der Schneelast standgehalten hatte, da sah ich hier einen Bären, mit einem Jungen.“

Luftlinie sind wir nur 110 km von Rom entfernt, aber die Abruzzo sind eine eigene Welt, weit von den Lichtern der italienischen Hauptstadt entfernt. Hier gibt es düstere Berge und uralte Wälder, weite Panoramen und entlegene Bergdörfer, wo sich seit Jahrhunderten nur wenig verändert zu haben scheint und uralte Traditionen noch lebendig sind. Es ist eine meiner Lieblingsregionen in Italien.

Sie bietet auch gigantische Autotouren, wie ich bei einem Sommer-Trip mit meiner Frau und unseren zwei kleinen Kindern feststellte. Unsere Route führte uns tief in den Nationalpark Abruzzo, Latium und Molise und hoch auf den mächtigen Gran Sasso. Unser Startpunkt war Sulmona, ein hübsches Provinzstädtchen, das für seine „Confetti“ berühmt ist (kandierte Mandeln in Blumenform), und wo wir zum ersten Mal die örtliche Gastfreundschaft erlebten. Als wir in der *Hostaria dell'Arco* zu Abend aßen, bestand der Chef darauf, den Kohlengrill extra für uns anzuzünden. Sonst schmeckten die Lammspieße (Arrosticini) nicht so wie sie sollten.

Am nächsten Morgen verließen wir die gepflasterten Straßen Sulmonas in Richtung des großen Majella Nationalparks. Es ging





stetig bergan, und wir fuhren durch bewaldete Hügel, am blauen Horizont zeigten sich schon die Gipfel. Ein paar Kilometer hinter dem Buchenwald Bosco di Sant'Antonio erreichten wir Pescocostanzo. Dieser recht große Ort liegt auf einer grünen, fast alpinen Hochebene und hat eine makellose Altstadt, die auf seine Zeit als eine der wichtigsten Zwischenstationen der Via degli Abruzzi zurückgeht, der traditionellen Apenninenroute, die Florenz und Neapel verband.

Weiter ging es nach Pescasseroli, dem Hauptort im Nationalpark Abruzzen, Latium und Molise. Die Strecke war inzwischen angenehm zu fahren und es war wunderbar entspannend, auf der SS 83 am Lago di Barrea entlang zu fahren und die unverdorben grüne Landschaft zu genießen. Pescasseroli ist selbst zu den geschäftigsten Zeiten ziemlich ruhig – als wir ankamen, war es richtig verschlafen. Aber wir wollten uns die Beine vertreten, und die Kinder, die die gewundenen Straßen ohne zu jammern ertragen hatten – dank Reisekaugummis – wollten unbedingt aus dem Auto. Also beschlossen wir, über Nacht hier zu bleiben.

Der Plan für den zweiten Tag war, über Scanno zurück nach Sulmona zu fahren, eine Strecke, die uns durch eine großartige Felsschlucht namens Gole del Sagittario und dann weiter hoch zum Gran Sasso führen würde. Das versprach heftige Kletterei, und genauso war es dann auch, als wir den Passo Godi bis auf 1630 m hinauffuhren. Anschließend begann die langsame, quälende Abfahrt nach Scanno.

Scanno ist ein unheimlich pittoreskes Örtchen mit steilen Gassen und schiefergrauen Steinhäusern am Berg. Wir hielten kurz an



SCHLANGEN

Etwa 20 km westlich von Sulmona gibt es in Cocullo eines der merkwürdigsten Festivals Italiens. *Die Festa dei Serpari* (Festival der Schlangenfänger) am ersten Donnerstag im Mai ist der Höhepunkt der Festlichkeiten zu Ehren des Heiligen Dominikus. Hauptattraktion ist die lebensgroße Statue des Schutzheiligen des Dorfes, die mit wimmelnden Schlangen – die extra in den umgebenden Bergen gefangen werden – behängt und in einer Prozession durch das Dorf getragen wird.

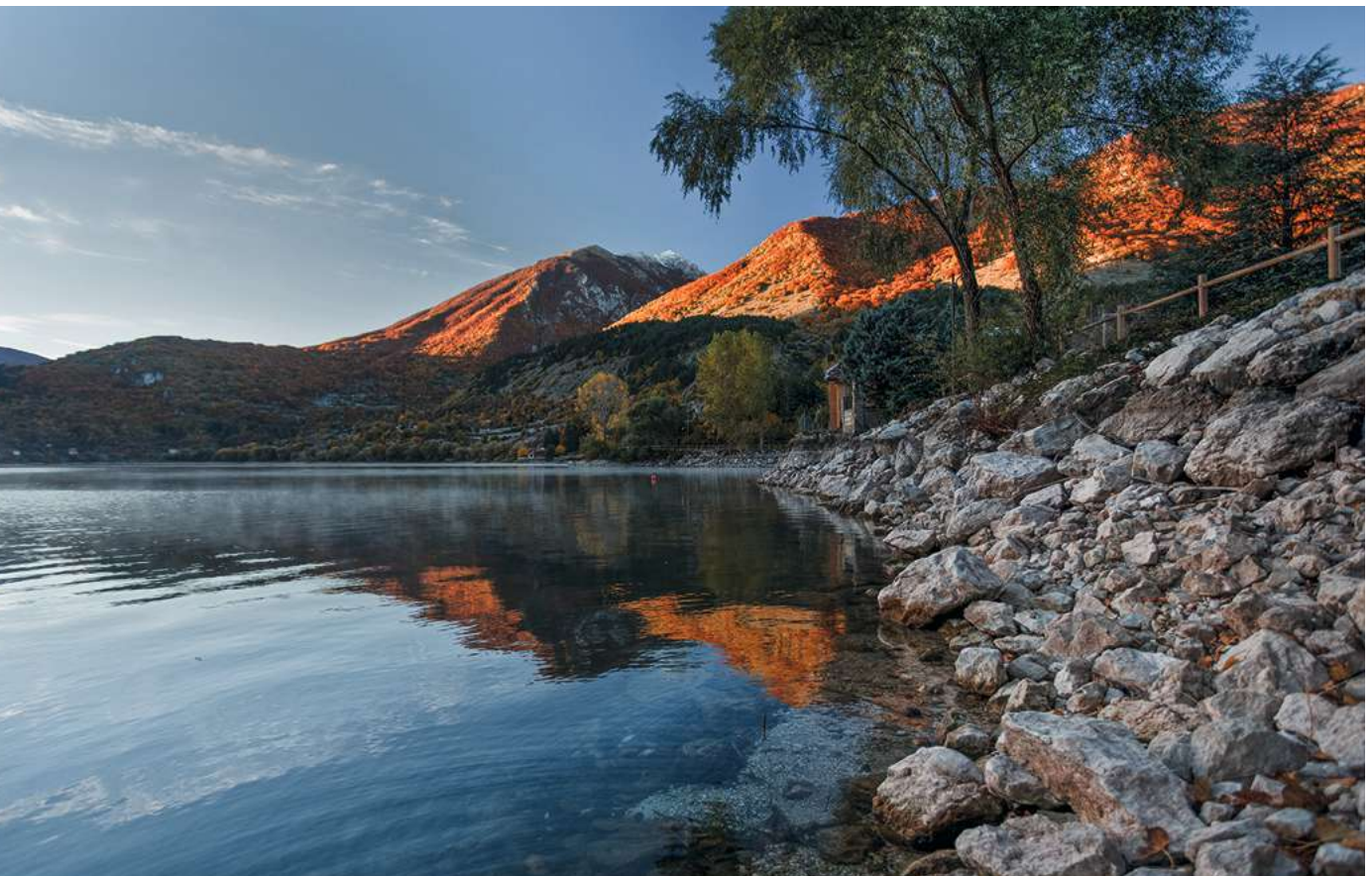


Oben links: Die Stadt Scanno.

Oben rechts: Das mittelalterliche Dorf Pacentro in den Abruzzen.

Unten: Der Lago di Scanno.

S. 93: Die Monti Marsicani im Nationalpark Abruzzen, Latium und Molise.





und sahen uns um, bevor wir weiter hinab zu einem See fuhren, nicht weit vom Ort. Hier war nicht viel los, aber die Jungs spielten schnell mit einem einheimischen Jungen, und sein Großvater erzählte uns fröhlich Geschichten von Bären und hungrigen Wölfen.

Bisher waren wir auf Straßen unterwegs, die ich mindestens schon einmal gefahren war, aber der nächste Abschnitt führte uns auf ganz neues Terrain. Die Straße hoch nach Santo Stefano di Sessanio war furchteinflößend – mit einer Reihe von scharfen Kehren und weiten Blicken hinter jeder Kurve. Ich musste mich zu sehr konzentrieren, um mir die Landschaft wirklich ansehen zu können, darunter die Burg Rocca Calascio, aber die Dramatik der Szenerie war eindeutig. Sollten sie je einen Horrorfilm in Italien drehen wollen, wäre das hier der ideale Ort.

Santo Stefano di Sessanio, 6 km weiter, ist ähnlich beeindruckend. Im 16. Jh. eine Festung der Medici, ist es 2009 bei einem Erdbeben beschädigt worden, viele der Gebäude sind noch eingerüstet. Während wir über halbverlassene Wege spazierten, bemerkten wir einen Jungen, der uns folgte. Wir bekamen schließlich heraus, dass er uns in seinen Käseladen locken wollte. Wir folgten ihm und kauften ein großes Stück frischen Pecorino, der unser Picknick köstlich ergänzte.

Nun befanden wir uns auf etwa 1200 m Höhe, und der Rest der Welt schien sehr weit weg. Dieses Gefühl der Abgeschiedenheit wurde noch stärker, als wir den Campo Imperatore erreichten, ein Hochplateau, das in Italien auch „Klein-Tibet“ genannt wird. Es ist ein schroffer und majestätischer Ort.

Der große, graue Grat des Corno Grande, mit 2912 m die höchste Erhebung des Gran Sasso und des gesamten Appennins, überragte alles. Ich wollte ihn schon lange mal besteigen – es ist eine harte, aber machbare Bergwanderung im Sommer – doch jetzt war nicht die Zeit dafür. Ein Grund mehr, wiederzukommen. **DG**

„Sollten sie je einen Horrorfilm in Italien drehen wollen, wäre das hier der ideale Ort.“



WEGWEISER

Start // Sulmona

Ziel // Fonte Cerreto

Länge // 260 Kilometer

Anreise // Die nächsten Flughäfen sind Fiumicino und Ciampino in Rom. An beiden kann man ein Auto mieten.

Beste Reisezeit // Mai bis September. Es ist warm, ideal zum Wandern, und die Farben sind umwerfend.

Unterkunft // Albergo Ristorante Stella (www.albergostella.info) bietet moderne Drei-Sterne-Zimmer in der Altstadt von Sulmona. Sextantio (www.sextantio.it) hat schicke, geschmackvolle Zimmer in Santo Stefano di Sessanio.

Restaurants // Hostaria dell'Arco in Sulmona ist eine Trattoria, die herzhaft regionale Küche serviert.

Weitere Informationen // Touristeninformationen in Sulmona und Pescasseroli

Tipp // Falls Kinder mitfahren, Tabletten gegen Reisekrankheit einpacken. Wanderschuhe einpacken.





- LEGENDÄRE ROADTRIPS -



ENTDECKERTOUREN IN DEN ALPEN DES SÜDENS

Erforschen Sie die absoluten Highlights der neuseeländischen Bergwelt und beweisen Sie Ihre Outdoor-Fähigkeiten.



Zum Auftakt des spektakulärsten Road-Trips Neuseelands gibt es für mich einen der sensationellsten neuseeländischen Snacks: Ein Steak-and-Mushroom-Pie aus dem Famous Sheffield Pie Shop ist die perfekte Verpflegung für die Fahrt Richtung Südalpen. Sheffield liegt in den weitläufigen Canterbury Plains, doch bald schon befahre ich lange Brücken über die verzweigten Flüsse, schlängele mich durch den subalpinen Regenwald und bin bald darauf umgeben von Gletschertälern und Berggipfeln. Keas, diese kecken – ja, dreisten – Bergpagageien springen im Dörfchen Arthur's Pass auf mein Autodach, aber ehe sie dazu kommen, die Antenne anzuknabbern, setze ich meine Fahrt durch die ausholenden Kurven des Otira Viaducts fort und fahre hinab ins Farmland bis zur West Coast der Südsinsel.

Die Geschichte Hokitikas etwa 20 km weiter südlich geht auf das Gold zurück, und auch wenn der Goldrausch des 19. Jh. Vergangenheit ist, sind die breiten Straßen der Stadt immer noch von großen Gebäuden gesäumt. Pounamu (Jade) heißt die heutige





Gabe der Natur; die ortsansässigen Galerien sind voller Arbeiten aus Steinen, die man aus weit entfernten Tälern herangeschafft hat.

Von Hokitika aus schlängelt sich die SH6 ins Landesinnere, durch zerklüftete Landwirtschafts- und Waldgebiete zum früheren Bergbauort Ross. Nachdem ich mir auf dem Water Race Walk die Beine vertreten und dabei alte Goldgräberstätten, Höhlen und Tunnel besichtigt habe, gehe ich die letzte Etappe des Tages zum Franz-Josef-Gletscher an, vorbei an steinigten Flusstälern, die in die Tasmanische See führen. Am nächsten Morgen habe ich Glück: Das Wetter kann an der Westküste launisch sein, doch die Sonne strahlt vom blauen Himmel. Allein begeben sich mich auf den Ka Roimata o Hine Hukatere Track zu den fantastischen Aussichten auf die imposante Front des Franz-Josef-Gletschers.

Weiter geht's zum Fox-Gletscher; die 23 km lange Serpentinestrecke entlang der mit Buschwerk bewachsenen Berge des Westland Tai Poutini National Park ist wohl die großartigste halbe Fahrstunde Neuseelands. Vom Fox-Gletscher mache ich einen Abstecher zum Lake Matheson. Der Wettergott spielt weiterhin mit, und die hoch aufragende verschneite Silhouette des Aoraki/Mount Cook spiegelt sich im still ruhenden Wasser des Sees. Luftlinie beträgt die Entfernung nur 22 km, aber auf meinem Weg zu Neuseelands höchstem Gipfel liegen noch 460 grandiose Kilometer durch die Landschaft der Südinsel.

Vom Fox-Gletscher nach Wanaka sind es etwa weitere drei Stunden Fahrt, bis Haast führt der Weg entlang der Westküste. Direkt hinter den Kehren des Haast-Passes – mit vielen Wasserfällen

„An Bord eines Schlauchbootes genieße ich den geradezu überirdischen Ausblick auf die Eisberge am Tasman-Gletscher.“

len – befindet sich mitten im Nichts das Dorf Makarora – ein guter Ausgangspunkt für Abenteuer-Trips, die Jetboating mit Wanderungen durch die bedrohlich als ‚Sibirien‘ bezeichnete Gegend verbinden. Dann geht es in die offeneren und spärlicher bewachsenen Täler und Gipfel des Central Otago. Auf einer gewundenen Straße entlang von Lake Hawea und Lake Wanaka gelange ich am frühen Nachmittag zum Ziel. Wanaka steht oft im Schatten von Queenstown im Süden, aber in Central Otagos (weit weniger geschäftigen) Stadt am See lässt es sich sogar noch viel besser aushalten.

Auf eine spätnachmittägliche Runde Kajak auf dem Lake Wanaka folgt ein Film auf einem der herrlich bequemen Sofas im schrägen Programmkino Cinema Paradiso (die Flugzeugsitze waren leider schon vergeben). In der Pause gibt's Pizza und frisch gebackene Cookies mit Schokoladenstückchen – ich bin hin und weg.

Queenstowns Ruf als Anlaufpunkt für Abenteuersportler ist durch Bungee-Jumping, Seilrutschen und Paragliding begründet. Doch ich bin mehr auf die Outdoor-Attraktionen im Schatten der höchsten Berge des Landes aus. Als ich am nächsten Morgen in der Stadt ankomme, tausche ich meine vier Räder gegen zwei Reifen mit grobem Profil, fahre die Skyline Gondola hinauf zu Bob's



Peak in den Queenstown Bike Park und gönne mir ein paar Downhill-Abfahrten mit umwerfendem Blick auf den Lake Wakatipu und die indigoblauen Bergspitzen des Remarkables-Gebirgszugs.

Die Landschaft auf der dreistündigen Fahrt von Queenstown nach Aoraki/Mount Cook ist verblüffend abwechslungsreich. Zerküftetes Schiefergestein erhebt sich entlang der Straße am Fluss, die hinter den Weinbergen des Gibbston Valley ins Kawarau Valley schwenkt. Ab Cromwell weichen die steilen Klippen über dem Lake Dunstan dem Lindis-Pass, der zum Mackenzie-Becken führt. Auch auf der Fahrt über den Lindis-Pass strahlt die Sonne vom wolkenlosen kobaltblauen Himmel über der grauen Bergkette.

Aus Kobaltblau wird das kräftige Türkis des Lake Pukaki, an dem ich auf dem Weg zum Mount Cook Village vorbeifahre. Die intensiv leuchtende Farbe ist auf die „Gletschermilch“ zurückzuführen, die auch für die ähnlich surreale Färbung des Tasman-Gletscher-Endsees verantwortlich ist. An Bord eines Schlauchbootes genieße ich den geradezu überirdischen Ausblick auf die Eisberge, die sich vom Tasman-Gletscher abgespalten haben. So nah am höchsten Berg des Landes ist das Letzte, was ich erwartet hätte, ein Irrgarten aus riesigen Eisschollen, die an eine Polarlandschaft erinnern. Leichter Wind kommt auf, und ein paar der Eisberge gleiten langsam über den See.

Als die Sonne untergeht, entwickelt sich aus der alpinen Kühle rasch eine Bergbrise und ich bin froh, den Tag am warmen Kaminfeuer in der gemütlichen Bar des Mt Cook's Heritage Hermitage Hotel beschließen zu können. **AB**



STERNWELT

Der Himmel um Lake Tekapo im Mackenzie Country ist einer der sternklarsten der Welt – die Region zählt zum International Dark Sky Reserve. Das Café auf dem Mt John bietet fantastisches Essen, Kaffee und ein 360°-Panorama auf die Seen und Berge des Mackenzie-Beckens. Nachts finden hier die Stargazing Tours des Observatoriums der University of Canterbury statt. Lake Tekapo ist eine Stunde von Aoraki/Mt Cook entfernt.

Links oben: Seeufer in Queenstown.

Links unten: Die richtigen Räder für den Trip. Mitte: Ein neugieriger Kea. Rechts: Die Straße zum Mount Cook. Seiten 98/99: Durch die Canterbury Plains zu den Südalpen.



WEGWEISER

Start // Christchurch

Ziel // Aoraki/Mt Cook

Länge // 997 Kilometer

Anreise // Fliegen Sie nach Christchurch.

Beste Reisezeit // Ganzjährig lohnenswert. Von Februar bis April ist es am wärmsten.

Unterkunft // Auf dieser Tour gibt es einige der großartigsten Campingplätze des Department of Conservation.

Restaurants // Die Winzer-Restaurants im Central Otago um Queenstown und Cromwell herum

Aktivitäten // Tageswanderungen in der Gegend von Aoraki/Mt Cook und Wanaka. In Queenstown Bungee-Jumping und Jetboating

Weitere Infos // www.centralotagonz.com;
www.mackenziengz.com; www.westcoast.co.nz



GREAT OCEAN ROAD

Australiens berühmteste Straße schmiegt sich an die raue Küste Victorias westlich von Melbourne und präsentiert Ihnen Badeorte, Nationalparks und die Zwölf Apostel.

Zweimal pro Jahrhundert ... wühlt ein Sturm aus der Antarktis den Pazifik auf und peitscht eine riesige Welle nach Norden. Wenn sie Bells Beach erreicht, ist es die größte Brandungswelle, die die Erde jemals sah.“ Auf dem Höhepunkt des Films *Point Break* steht der flüchtige Bodhi am Strand und fleht den von Keanu Reeves gespielten FBI-Agenten um eine letzte Welle an. Ungeachtet der Tatsache, dass die Szene in Indian Beach, Oregon, gedreht wurde: *Point Break* machte Bells Beach an der Südküste von Victoria einem breiteren Publikum bekannt. Der Strand und der Surfort Torquay liegen auf dem ersten Stück der australischen

Great Ocean Road, also begannen wir unsere Fahrt entlang der Surfküste mit einem Abstecher zu den Klippen über Bells. Es war ein grauer und windiger Tag ohne große Brandung, aber ein paar schwarz gekleidete Gestalten waren dennoch auf den Wellen.

Nachdem wir dem Klassiker der 1990er-Jahre unsere Reverenz erwiesen hatten, sprangen wir wieder in unseren Mietwagen. Unser Plan war, von Melbourne nach Westen zu den Zwölf Aposteln hinüber zu fahren, einer Gruppe von Kalksteinsäulen im Meer unmittelbar bei Port Campbell; dabei würden wir unterwegs an Küstenstädten und dem Great Otway National Park vorbeikommen. Die Route ist von Melbourne aus ein Klassiker voller Sehens-





würdigkeiten. Die ganze Strecke von Torquay bis Allansford im Westen von Victoria wurde 1932 eröffnet, zehn Jahre nachdem der erste Abschnitt ab Torquay fertiggestellt worden war. Zum ersten Mal wurden auch kleine Küstenorte wie Lorne angebunden.

Die Geschichte dieses Straßenbaus wird im Great Ocean Road Heritage Centre in Lorne geschildert. Wie Sie sich vorstellen können, war vor fast 100 Jahren die Arbeit im entlegenen Australien stets von den Launen der Natur geprägt, von Höhen und Tiefen begleitet. An einem stürmischen Oktobertag im Jahr 1924 lief im Kennett River die *SS Casino* auf Grund. Die Mannschaft musste 500 Fass Bier abwerfen, derer sich die Arbeiter vor Ort annahmen. Die Straße ist immer noch Stürmen und Bränden ausgesetzt, auch Erdbeben und Ausschwemmungen sind nichts Ungewöhnliches.

Hinter Lorne – einem Badeort, der am Wochenende viele Städter anzieht – wird das Fahren allmählich interessant. Die Straße folgt jeder Windung, jedem Auf und Ab der Küstenlinie. Halten Sie, wenn Sie den Blick gerade nicht auf die Straße heften müssen, auf den Abschnitten durch die Eukalyptuswälder nach Koalas Ausschau, die gern auf den Astgabeln der Gummibäume sitzen. Schnell fahren ist hier sinnlos – früher oder später werden Sie ohnehin hinter einem langsameren Fahrzeug hängen.

Als Nächstes führt die Straße durch kleinere Ortschaften wie Wye River und Kennett River, ehe Sie in Apollo Bay, der nächsten größeren Stadt, ankommen. Da wir aber ein Stück weiter noch einen Termin mit ein paar Aposteln haben, fahren wir weiter. Die Straße führt auf dem Weg durch den Great Otway National Park



TURTON'S TRACK

Diese einspurige Straße zweigt zwischen Skenes Creek und Forrest nach links ab. Sie schlängelt sich 12 km lang über farnbestandene Waldlichtungen und Wasserrinnen des Great Otway National Park. Langsame Fahrt ist angesagt, halten Sie ruhig mal an, um die riesigen Messmate-Eukalyptusbäume aus der Nähe zu betrachten. Nach etwa 30 Minuten Fahrt werden Sie die Beschilderung zum Otway Fly Treetop Walk sehen.



Links oben: Weg durch das Blätterdach auf dem Baumwipfelpfad von Otway Fly.

Rechts oben: Rast, um Seeluft zu schnuppern.

Unten: Die Zwölf Apostel (die keine zwölf mehr sind).





über Cape Otway und schickt uns in einen Wald aus riesigen Bäumen, ehe wir beim Twelve Apostles Visitor Centre wieder zur Küste gelangen. Der Wind peitscht uns die Haare ins Gesicht und nimmt uns den Atem, als wir zur Aussichtsplattform hinuntergehen. Wir sehen die Felsnadeln nicht zum ersten Mal – man findet sie in jedem Postkartenständer des Bundesstaates. Doch ist es schon eindrucksvoll zu sehen, wie der Wind vor dem Hintergrund bleigrauer Sturmwolken einen Wasserfall wieder die Klippe hinaufweht.

Von hier aus kehren wir zurück nach Apollo Bay. Leute aus Sydney würden die Stadt vielleicht altmodisch (sprich: wohltuend unhip) nennen, andere hingegen mögen seine bodenständige Atmosphäre, mit Läden für Boogie Boards nicht weit vom sichelförmigen Sandstrand. Es gibt einen Pub, einen Fish-and-Chip-Laden am Hafen und eine erstklassige Jugendherberge.

Statt auf der Great Ocean Road nach Melbourne zurückzukehren, biegen wir am nächsten Tag bei Skenes Creek hügelaufrwärts nach links ab in den Otway. Unser Ziel ist eine Stadt namens Forrest, 45 Minuten von Apollo Bay entfernt. Einst eine Holzfällerstadt, hat Forrest sich dem Tourismus zugewandt und blüht seither auf. Emma Ashton und ihr Mann Pete eröffneten ihr Gästehaus 2013 und sie erweiterten es um ein sensationelles Restaurant, das Bespoke Harvest, in dem der Chefkoch Simon Stewart aus regionalen Zutaten köstliche und gesunde Gerichte wie einen Salat aus Daikon-Rettich und eingelegtem Oktopus zubereitet.

Auch für ihre Brauerei ist die Stadt bekannt, die Forrest Brewing Company. Und für ein Netz von Fahrradwegen durch den Eukalyptuswald. Verbindet man beides miteinander, kann man einen tollen Tag auf dem Rad verbringen (Räder kann man beim Corner Store leihen) und sich danach ein oder zwei der hiesigen Biere gönnen. Am nächsten Tag fahren wir weiter nach Norden und folgen der Cape Otway Road zum Princes Hwy zurück nach Melbourne. **RB**

*„Die Straße folgt jeder Windung,
jedem Auf und Ab der
Küstenlinie.“*



WEGWEISER

Start / Ziel // Melbourne (die Great Ocean Road selbst beginnt in Torquay)

Länge // 550 Kilometer

Beste Reisezeit // Die Straße ist ganzjährig geöffnet, aber Oktober bis Mai sind die besten Monate, um sich am Strand zu vergnügen. Eine Winter-Tour entschädigt dafür mit der Whale-Watching-Saison (Mai – Sept.).

Unterkunft // Das Apollo Bay Eco YHA (www.yha.com.au) wird regelmäßig als eins der besten Hostels Australiens aufgeführt. Es ist sauber, modern und liegt in Strandnähe. In Forrest bietet Emma Ashton's Guesthouse (<http://forrestaccommodation.com.au>) individuell gestaltete Zimmer mit Blick auf den Garten, Frühstück inklusive.

Restaurants // Lorne hat viele Restaurants. Futtern Sie in Apollo Bay Fish and Chips bei der Fischer-Kooperative im Hafen. Entspannen Sie sich mit einem Bier in der Forrest Brewing Co (<https://forrestbrewing.com.au>).



UNTERWEGS AUF DEM CAPTAIN COOK HIGHWAY

Folgen Sie der Küstenstraße in den Norden Queenslands, auf einer hitzeblirrenden Teerpiste, die den tropischen Regenwald vom türkis schimmernden Korallenmeer trennt.

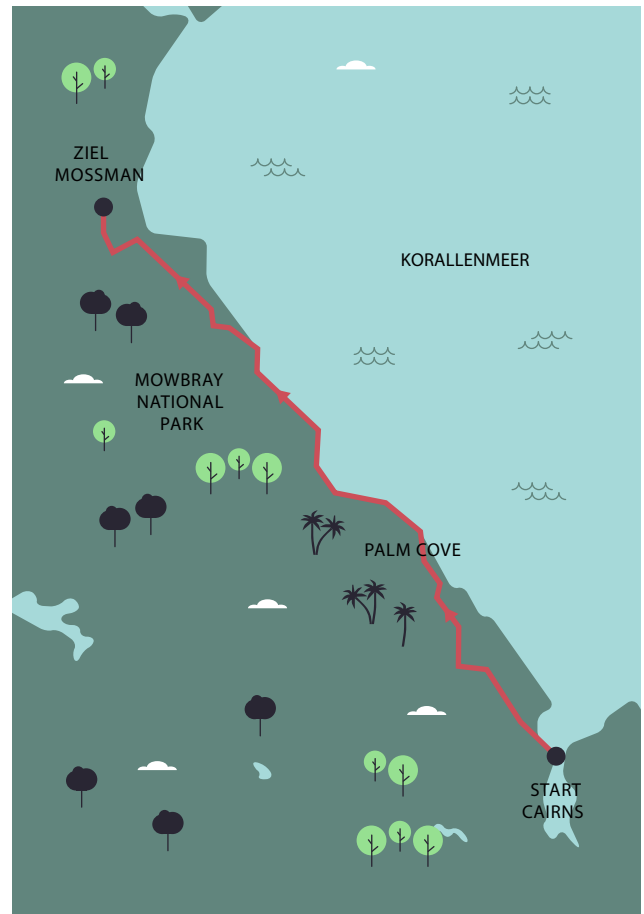
Es ist ein schwülheißer Mittag am Rande von Cairns, das tropisch-feuchte Klima Nordaustraliens treibt mir dicke Schweißtropfen auf die Stirn, die auf den sengenden Asphalt des Highways fallen. An einem so heißen, wolkenlosen Tag in Queensland rennt nur ein Idiot statt zum Strand in die Stadt hinein, und das auf einer Straße, die für Autos mit Klimaanlage und Motorradfahrer in Muscle-Shirts gemacht wurde.

Mein Los ist das Laufen beim Cairns-Triathlon. Das war nicht mal der kurze Strohalm. Den hat mein Teamkollege Dale gezogen, der beim Schwimmen in den von Krokodilen bevölkerten Gewässern der Stadt zum Glück mit dem Leben davongekommen ist. Neidisch aber sind wir beide auf Jeff: Er schwingt sich auf dem Rad durch die Kurven des Captain Cook Highways, der für den Verkehr gesperrt wurde. Den Reaktionen einiger aufgebrachter Ansässiger zufolge wird das aber nicht wieder vorkommen.

Ich werde also nie in den Genuss abgasfreier salziger Luft kommen, wenn ich über die Straße radle, die sich vom Stadtrand Cairns' bis zum Beginn des Regenwaldes von Daintree das Ufer entlang schmiegt. Fahren werde ich aber. Morgen. Und mit dem Gedanken schaffe ich es, durchzuhalten bis über die Ziellinie.

Die Stadt Cairns ist ein bisschen so was wie die unkultivierte Verwandte ihrer Latte schlürfenden Cousins Sydney, Adelaide, Melbourne, ja sogar Perth and Darwin, doch sie ist lebendig und modern. Wer sich das erste Mal (motorisiert) über den Captain Cook Highway nach Mossman begibt, wird überrascht feststellen, dass er in einer Gegend gelandet ist, in der sich seit dem namensgebenden britischen Entdecker, der hier 1770 strandete, wenig geändert hat.

Queensland ist auf der einen Seite flankiert von dichtem Regenwald, auf der anderen von der tropischen See; manche Schlangen





*„Autofahrer werden hier
immer wieder auf die Kil-
lerkrokodile hingewiesen,
die in den Flösschen lauern
können, die man im Auto
passiert, und sogar an den
Stränden.“*



dort können ganze Kängurus verschlingen und ein Schwarm winziger Quallen tausend Mal giftiger sein als der Biss einer Tarantel.

Autofahrer werden hier immer wieder auf die Killerkrokodile hingewiesen, die in den Flüssen lauern können, die man im Auto passiert, und sogar an den ansonsten paradiesischen Stränden zu ihren Seiten. Die Warnschilder tauchen schon auf, bevor ich überhaupt aus Cairns raus bin.

Nähert man sich Smithfield, schweben die Skyrail-Gondeln durch die Hitze hinauf zu den Tablelands, die zu meiner Linken aufragen, während sich rechts mehrere Straßen zu diversen am Strand gelegenen Vororten hinunter schälen – auch nach Palm Cove, gewissermaßen die Schönheitskönigin in dieser Schar. Hier mischen sich Einheimische, Zugezogene und Rucksacktouristen schwimmend, kitesurfend und herumtobend in der langgestreckten Lagune des Korallenmeers, befriedet durch das Great Barrier Reef, das parallel zur Küste verläuft. Als die Silhouette der Doppelinsel vor Palm Cove in meinem Rückspiegel aus dem Blick verschwindet, bahnt sich die Straße durch das üppige Grün der Nationalparks von Kuranda und Mowbray. Am Fuß des Black Mountain beherbergen die Eukalyptuswälder eine seltsame Menagerie – von Baumkängurus bis zu Kasuaren (eine Art flugunfähiger Enten von Dinosauriergröße, die einen in Grund und Boden stampfen können).

Unterwegs weiter nach Norden durchpflüge ich das weitläufige Grün zwischen Macalister Range National Park und der ruhigen sichelförmigen Bucht von Oak Beach, bevor ich für zwei Vergnügungstage nach Port Douglas abbiege. Am ersten treibe ich mich Stand-up-paddelnd und schnorchelnd bei den Low Isles herum, Koralleninselchen, die von 22 ha Riff umgeben sind, nur 15 km von Port Douglas entfernt. Auch am zweiten Tag schnorchel ich, doch dieses Mal in den Fluten des Mossman Rivers, wo ein Führer die Beziehung zwischen Regenwald und Riff erklärt. Ersterer sorgt für Letzteres, lerne ich, indem er über die Wasserläufe Nährstoffe in die See spült, die für den Erhalt der bunten Korallen benötigt werden.

Auf die Straße zurückgekehrt fahre ich weiter bis Mossman, wo die Kurven des Highways ein Ende haben, doch meine Erfahrungskurve weiter ansteigt, denn ich hänge noch 5 km bis zur berühmten Schlucht an. Meine Tour endet ähnlich wie sie begann: zu Fuß und nicht im Auto. Doch nun mache ich auf einem baumbestandenen Pfad eine Reise durch die Zeit zu einem urzeitlichen Badeloch tief in der Mossman-Schlucht – ein Tal, das von dem Fluss geformt wurde, in dem ich vor Kurzem noch geschnorchelt habe.

Für Zehntausende von Jahren war dies die Heimat der Kuku Yalanji, wie ich gerade erst auf einer Tour mit einem Eingeborenen-Ältesten erfahren habe. Das Wissen dieser Menschen über das Land ist immens, ihre Verbindung zu ihm innig, und doch wurde ihre Kultur mit jedem Jahr seit der Ankunft Cooks weiter zurückgedrängt – bis an den Rand ihrer Existenz. Dies ist ein leicht verstörender, doch angemessener Abschluss einer Tour, auf der es hinter jeder Kurve etwas zu lernen gab, auf einer Straße, die nach einem Entdecker benannt wurde, der tiefgreifende Veränderungen auf dem ganzen Kontinent herbeigeführt hat. **PK**



CAPE YORK

Der Captain Cook Highway endet in Mossman, aber fahren Sie weiter bis Daintree, ins heiße Herz des Regenwaldes. Halten Sie sich rechts und fahren Sie auf die Cape Tribulation Road, nehmen Sie die Autofähre über den Daintree River, um für einen Trip durch den Dschungel nach Cape Trib zu kommen, oder fahren Sie weiter bis Cooktown auf der Halbinsel Cape York, um dort, wo die Teerstraße in Staubbüste übergeht, die Wildnis zu erkunden (nur mit 4WD).

Links oben: Ein Abschnitt des Captain Cook Hwy durch den Regenwald. Rechts oben: Halten Sie nach Salzwasserkrokodilen Ausschau. Unten: Mossman Gorge in Queenslands Daintree National Park.



WEGWEISER

Start // Cairns

Ziel // Mossman

Länge // 75 Kilometer

Fahrzeug // Sie brauchen keinen Allradwagen, denn der Highway ist asphaltiert und ganzjährig befahrbar, aber eine gute Klimaanlage wird sich bezahlt machen, egal welche Beziehung Sie zu Ihren Reisegefährten haben. Wenn Sie Fahrtwind im Haar mögen – im Cabrio ist die Tour der Hammer!

Beste Reisezeit // Wenn Sie nicht gerade in Ninja-Aufmachung schwimmen gehen wollen, sollten Sie die Qualensaison von Oktober bis Mai meiden, wenn Queenslands tropische Küste von den mitunter tödlichen Nesseltieren heimgesucht wird. Dies gilt vor allem für die Gattung Irukandji der Würfelqualle (Box Jellyfish) sowie die sehr giftige Seewespe.



REGISTER

A

Abu Dhabi
Jebel Hafeet 10-13
Abruzzen, wilde, Italien 92-95
Allrad-Touren
Kalahari, Botswana 6-9
Alpen des Südens, NZ 98-101
Australien
Captain Cook Highway 106-109
Great Ocean Road 102-105

B

Baltikum 76-79
Bergtouren
Alpen des Südens, NZ 98-101
Carretera Austral, Chile 36-39
Icefields Parkway, Kanada 28-31
Kathmandu-Schleife, Nepal 58-61
Panoramaroute, Südafrika 14-17
Thimphu – Gangtey, Bhutan 50-53
Wilde Abruzzen, Italien 92-95
Bhutan
Thimphu – Gangtey 50-53
Botswana
Kalahari, Trip durch die 6-9
Brasilien
Costa Verde 32-35

C

Captain Cook Highway, Australien 106-109
Carretera Austral, Chile 36-39
Central Kalahari Reserve, Botswana 6-9
Chile
Carretera Austral 36-39
Corniches, Frankreich 72-75
Costa Verde, Brasilien 32-35

E

Estland
Baltikum 76-79

F

Feinschmecker-Touren
Picos de Europa 84-87
Frankreich
Corniches 72-75

G

Great Ocean Road, Australien 102-105

H

Hana, Hawaii 20-23
Havanna, Kuba 44-47
Historische Routen
Baltikum 76-79
Ho-Chi-Minh-Straße, Vietnam 54-57

I

Icefields Parkway, Kanada 28-31
Irland
Wild Atlantic Way 64-67
Island
Zauberring 68-71
Isle of Skye, Schottland 88-91
Italien
Abruzzen, wilde 92-95

J

Jebel Hafeet, Abu Dhabi 10-13

K

Kanada
Icefields Parkway 28-31
Kathmandu-Schleife, Nepal 58-61
Kuba
Havanna 44-47
Kulturtrips
Corniches, Frankreich 72-75
Costa Verde, Brasilien 32-35
Havanna, Kuba 44-47
Pacific Coast Highway, USA 40-43
Route 66, USA 24-27
Küstentouren
Baltikum 76-79
Captain Cook Hwy, Australien 106-109
Corniches, Frankreich 72-75
Costa Verde, Brasilien 32-35
Great Ocean Road, Australien 102-105
Hana, Hawaii 20-23
Pacific Coast Highway, USA 40-43
Wild Atlantic Way, Irland 64-67

L

Lettland
Baltikum 76-79
Litauen
Baltikum 76-79

M

Motorrad-Touren
Ho-Chi-Minh-Straße, Vietnam 54-57
Jebel Hafeet, Abu Dhabi 10-13

N

Naturwunder
Alpen des Südens, NZ 98-101
Hana, Hawaii 44-47
Isle of Skye, Schottland 88-91
Norwegens Westküste 80-83
Panoramaroute, Südafrika 14-17
Picos de Europa 84-87

Nepal

Kathmandu-Schleife 58-61
Neuseeland
Alpen des Südens 98-101
Norwegen
Westküste 80-83

P

Pacific Coast Highway, USA 40-43
Panoramaroute, Südafrika 14-17
Picos de Europa, Spanien 84-87

R

Route 66, USA 24-27

S

Schottland
Isle of Skye – Applecross 88-91
Spanien
Bilbao – Finisterre 84-87
Südafrika
Panoramaroute 14-17

T

Thimphu – Gangtey, Bhutan 50-53

U

USA
Hana, Hawaii 20-23
Pacific Coast Highway 40-43
Route 66 24-27

V

Vietnam
Ho Chi Minh Road 54-57

W

Wild Atlantic Way, Ireland 64-67
Wildnistouren
Icefields Parkway, Kanada 28-31
Wildtiertouren
Captain Cook Highway, Australien 106-109
Icefields Parkway, Kanada 28-31
Kalahari, Botswana 6-9
Kathmandu-Schleife, Nepal 58-61
Panoramaroute, Südafrika 14-17
Wüstentouren
Central Kalahari Reserve, Botswana 6-9
Jebel Hafeet, Abu Dhabi 10-13

Z

Zauberring, Island 68-71

IMPRESSUM

Genehmigte Sonderausgabe für

ADAC Nordrhein e.V.

ADAC Nordbayern e.V.

ADAC Nordbaden e.V.

ADAC Schleswig-Holstein e.V.

ADAC Westfalen e.V.

Projektleitung Kunth Verlag, München 2023
Micaela Verfürth

Titel der englischen Ausgabe: Epic Drives of the World

August 2017

Herausgegeben von Lonely Planet Global Limited

CRN 554153

www.lonelyplanet.com

© Lonely Planet 2017

Autoren: Alex Crevar (**AC**); Amanda Canning (**AC**); Amy Balfour (**AB**); Andrew Bain (**AB**); Andrea Sachs (**AS**); Anna Kaminski (**AK**); Anthony Ham (**AH**); Brandon Presser (**BP**); Christa Larwood (**CL**); Duncan Garwood (**DG**); Etain O'Carroll (**EOC**); Grant Roff (**GR**); Joe Bindloss (**JB**); Kevin Raub (**KR**); Oliver Berry (**OB**); Pat Kinsella (**PK**); Paul Rees (**PR**); Peter Thoeming (**PT**); Robin Barton (**RB**); Tim Moore (**TM**)

Managing Director, Publishing Piers Pickard

Associate Publisher & Commissioning Editor Robin Barton

Art Director Daniel Di Paolo, **Designer** Callum Lewis

Editors Dora Whitaker, Tasmin Waby, Nick Mee

Print Production Larissa Frost, Nigel Longuet

Cover and illustrations Ross Murray (www.rossmurray.com)

Maps Callum Lewis (www.callum-lewis.com)

Verlag der deutschen Ausgabe

MAIRDUMONT GmbH & Co. KG

Marco-Polo-Straße 1, 73760 Ostfildern

www.mairdumont.com, www.lonelyplanet.de

Projektbetreuung Andrea Wurth

Übersetzer Christine Heinzl, Ingrid Exo

Produktion red.sign GbR, Stuttgart

Redaktion Guido Huß, red.sign GbR, Stuttgart

Abbildungen Fotos © wie angegeben

Auch wenn alle Autoren, Übersetzer, Redakteure und Lonely Planet selbst alle notwendige Sorgfalt bei der Erstellung dieses Buches haben walten lassen, übernimmt der Verlag für den Inhalt keine Haftung.

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk einschließlich all seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt und darf weder kopiert, vervielfältigt, nachgeahmt oder in anderen Medien gespeichert werden, noch darf es in irgendeiner Form oder mit irgendwelchen Mitteln – elektronisch, mechanisch oder in irgendeiner anderen Weise – weiterverarbeitet werden. Es ist nicht gestattet, auch nur Teile dieser Publikation zu verkaufen oder zu vermitteln, ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers. Lonely Planet und das Lonely Planet Logo sind eingetragene Marken von Lonely Planet und sind im US-Patentamt sowie in Markenbüros in anderen Ländern registriert. Lonely Planet gestattet den Gebrauch seines Namens oder seines Logos durch kommerzielle Unternehmen wie Einzelhändler, Restaurants oder Hotels nicht. Informieren Sie uns im Fall von Missbrauch: www.lonelyplanet.com/ip.





Unterwegs auf der berühmten Route 66, über die Bergstraßen in den wilden Abruzzen oder auf dem ebenso abenteuerlichen wie atemberaubenden Kathmandu-Rundweg: Mit 24 klassischen Touren für traumhafte Ausflüge inspiriert „Legendäre Roadtrips“ zu unvergesslichen Fahrerlebnissen weltweit.

Ob nostalgische Ausfahrt oder sportliches Cruisen vor herrlicher Kulisse – für was auch immer Sie sich entscheiden: Es wird legendär!

