

MIT MOTORRAD UND ZIGARRE IN AFRIKA

Eine Zigarrenrunde stellt sich auf die Probe. Mit 110 PS unter dem Hintern und üppigem Zigarrenvorrat tourten Heinrich Villiger (81) und Freunde von Windhoek nach Kapstadt. Hier sein Bericht.

Text von HEINRICH VILLIGER
Fotos von WERNER ROUX

Was zieht einen Zigarrenraucher nach Afrika? Dort werden doch keine Zigarren fabriziert und auch keine berühmten Zigarrentabake angebaut, so die allgemeine Meinung des Zigarrenliebhabers. Die erste Aussage ist richtig, die zweite ist falsch. Die Deckblätter aus Kamerun und der Zentralafrikanischen Republik gehören qualitativ zur Spitzenklasse. Leider ist die Produktion in den letzten Jahren stark zurückgegangen, sodass diese Tabake auf dem Weltmarkt kaum noch eine größere Bedeutung haben. In Malawi wird ein exzellenter Dark Fired-Tabak aus Kentucky-Samen produziert, der für die Herstellung eines hochwertigen Halbzwaares oder Zwaare Feinschnitts zum Drehen oder Stopfen von Zigaretten unerlässlich ist. Die großen und unbeschädigten Blätter werden aber auch von der Zigarrenindustrie als Deckblatt für „schwarze“ Zigarren verarbeitet, kleinere Blätter und Abschnitte gehen in die Einlage. Ich habe in den Jahrzehnten meiner Tätigkeit in der Zigarrenbranche sehr große Mengen an Tabak in Afrika eingekauft, nicht nur Provenienzen aus den vorstehend genannten Ländern, sondern auch wohlschmeckende Einlagetabake aus der Volksrepublik Kongo (Kongo Brazzaville) und aus Angola. Vor

Jahrzehnten wurden in Afrika aber auch Cigarillos produziert. So hatte z. B. damals das heute nicht mehr existierende schweizerische Unternehmen Rinsoz & Ormond (Vevey) eine Tochtergesellschaft in Bouaké (Elfenbeinküste) und die SEITA, das ehemalige französische Tabakmonopol, produzierte Deckblatt-Zuschnitte und Cigarillos in Bangui in der Zentralafrikanischen Republik. Es waren viele Geschäftsreisen, die mich in diese Länder führten, vor zwei Jahren erstmals auch in die Tabakanbaugebiete der Südafrikanischen Republik, wo Tabake für die nationale Rauchtak-, Schnupf- und Kautabak-Produktion angebaut werden. Auch hier hat die WHO das Kriegsbeil gegen den Tabakgenuss ausgegraben, trotzdem gehört Tabak auch in diesen ärmsten Ländern der Welt zu den täglichen kleinen Freuden einer Bevölkerung, die an den Wohltaten unserer Zivilisation nicht beteiligt ist und andere Probleme als Rauchverbote hat. Die Standardfahrzeuge für meine Reisen in die Tabakanbaugebiete waren in aller Regel Landrover, und mehr als einmal träumte ich davon, mit dem Motorrad durch diese stets abwechselnden wunderschönen Landschaften flitzen zu dürfen. Diese Gelegenheit bot

In Africa with Motorcycles and Cigars

A cigar tour put to the test. With 110 HP beneath him and an abundant supply of cigars, Heinrich Villiger (81) and friends did a tour from Windhoek to Cape Town. Here is his report.

What draws a cigar smoker to Africa? It's not as if cigars are manufactured or well-known cigar tobacco is cultivated there. This is the general opinion of cigar lovers. The first statement is true; the second, false. The wrappers from Cameroon and the Central African Republic (CAR) qualify among the top class. Unfortunately, in the last few years, production thereof has decreased considerably, so that these types of tobaccos hardly have a greater importance on the world market. In Malawi an excellent dark fired tobacco is produced from Kentucky seeds, which is essential for the manufacturing of a high-grade Halfzwaare or Zwaare fine-cut for roll-your-own cigarettes. But the large and undamaged leaves are also processed by the cigar industry as wrappers for "black" cigars; smaller leaves and sections go in the filler. Throughout my decades of work in the cigar industry, I have bought very large amounts of tobacco in Africa. Not only provenances from the

previously mentioned countries, but also delicious filler tobacco from the Peoples' Republic of Congo (Congo Brazzaville) and from Angola. Decades ago, though, cigarillos were also produced in Africa, which is why back then, the Swiss company Rinsoz & Ormond (Vevey) had a subsidiary in Bouaké (Ivory Coast) – no longer operating – and SEITA, the former French tobacco monopoly, produced cigarillos in Bangui in the Central African Republic (CAR). Many business trips took me to these countries; two years ago, for the first time, also to the tobacco growing regions of the South African Republic, where tobaccos are cultivated for the national smoking tobacco, sniffing and chewing tobacco production. Here, too, the World Health Organization (WHO) dug up the hatchet against tobacco consumption. But despite this, in these poorest countries of the world, tobacco is also one of the daily small pleasures of a population that does not benefit from the blessings of our civilization and



Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext

sich mir im November 2011 an, und dies mit einer Gruppe von Unternehmern, die schon seit einigen Jahrzehnten dem Motorradsport frönen, übrigens alles Zigarrenraucher. Die Gruppe setzte sich aus acht Motorradfahrern zusammen: die sechs erwähnten Unternehmer einschließlich meiner Person, einem amerikanischen Gast und dem Tourguide Jurgen, der solche Reisen im südlichen Afrika professionell durchführt. Mit Ausnahme des amerikanischen Gastes, der wegen seiner geringeren Körpergröße eine kleinere BMW benutzen musste, fuhren wir alle die BMW 1200 GS, eine so genannte Straßen-Enduro. Der Gruppe folgte schließlich noch ein geländegängiges Begleitfahrzeug für das Gepäck – mit einem Anhänger für alle Fälle, etwa zum Verladen eines allfälligen Havaristen.

Die Teilnehmer trafen alle am Vorabend des Reisebeginns in Windhoek, der Hauptstadt von Namibia, zusammen. Mir wurde erstmals etwas mulmig zumute, als mich Tourguide Jurgen Muess etwas kritisch musterte und beiläufig erwähnte, einen über 80-Jährigen habe er auf seinen Reisen noch nie dabei gehabt. Was er damit meinte, wurde mir schon nach dem Start am nächsten Morgen klar. Für die erste Etappe bis Swakopmund am Atlantischen Ozean standen uns 400 Kilometer bevor. Jurgen bretterte mit einer kleinen Spitzengruppe los, und schon nach zehn Minuten war niemand mehr zu sehen ... trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Ich folgte mit dem Rest der Gruppe ohne Probleme, denn der entgegenkommende schwache Verkehr warnte uns mit dem Blinken der Scheinwerfer vor den wenigen Radarfallen. Mit leeren Tanks trafen wir wieder alle an der Stadtgrenze von Swakopmund zusammen. Das war also der Auftakt zu dem, was noch kommen sollte.

able to dash through these constantly changing wonderful landscapes on a motorbike. This opportunity arose in November 2011, and this with a group of entrepreneurs who for many decades have indulged in motorcycling – all of them cigar smokers, by the way. The group was composed of eight motorcyclists – the six aforementioned, including me, an American guest and the tour guide Jurgen, who runs such trips in southern Africa professionally. With the exception of the American guest, who, due to his small build had to use a smaller BMW, we all rode BMW 1200 GS, a so-called road enduro. The group was followed by a cross-country support vehicle carrying our luggage – with a trailer for all needs, for example for loading a possibly damaged bike.

All participants met up on the eve of our departure in Windhoek, the capital of Namibia. I first became a little uneasy when the tour guide Jurgen Muess eyed me up and down somewhat critically and casually mentioned that he had never had an over-80-year-old on any of his trips. It became clear to me what he meant by that after we set off the next day. For our first leg to Swakopmund on the Atlantic Ocean, 400 kilometers lay ahead of us. Jurgen took off with a small

head group, and after 10 minutes they had all disappeared – despite the legal maximum speed limit of 120 km/h. I followed with the rest of the group without any problems – the oncoming trickle of traffic warned us of the few radar traps by flashing their lights. With empty tanks, we all met up again on the outskirts of Swakopmund. So that was the prelude to what was to come. As long as we rode on asphalted roads, I didn't have any problems following Jurgen – even if a bit behind. But the

STRECKENFÜHRUNG · ROUTE

Gesamt ca. 3000 Kilometer · Total about 3000 kilometers
 8 Fahrtage · 8 days

Motorräder · Motorcycles: BMW 1200 GS

Tag 1 · Day 1: Windhoek – Swakopmund

Tag 2 · Day 2: Swakopmund – Sossusvlei

Tag 3 · Day 3: Ausflug in die Namibwüste

Excursion to the Namib desert

Tag 4 · Day 4: Sossusvlei – Aus

Tag 5 · Day 5: Aus – Fishriver Canyon

Tag 6 · Day 6: Fishriver Canyon – Springbok

Tag 7 · Day 7: Springbok – Nieuwoudtville

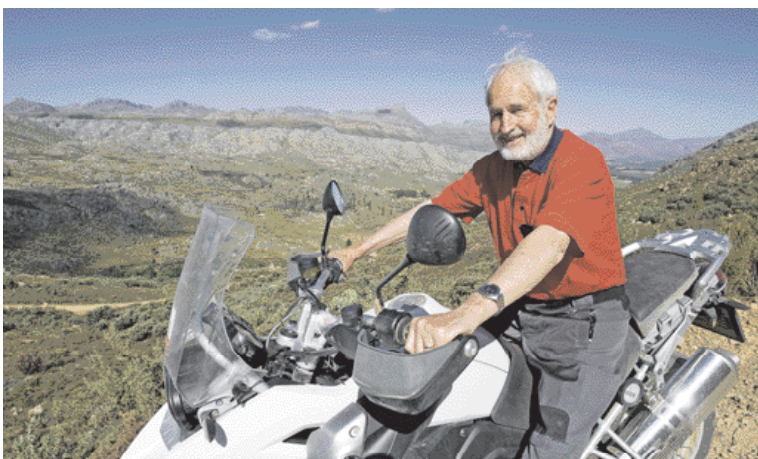
Tag 8 · Day 8: Nieuwoudtville – Tulbagh

Tag 9 · Day 9: Tulbagh – Kapstadt



Solange wir auf geteerten Strassen fuhren, hatte ich keine Probleme, Jurgen zu folgen, wenn auch mit einigem Abstand. Der Teufel begann aber am nächsten Tag. Von Swakopmund ging es weiter stets südlich Richtung Kapstadt, und zwar in Tagesetappen zwischen 360 und 400 Kilometern – insgesamt rund 3000 Kilometer vom Start bis zum Ziel. Schon bald war es mit den geteerten Strassen vorbei, und es folgten die Schotterpisten bis zur Staatsgrenze Namibia/Südafrika. Ich bin kein so genannter Offroad-Fahrer, gewöhnte mich jedoch schnell an das Fahren auf Schotter und Pisten, ebenso wie die anderen Freunde. Schwieriger wurde es, wenn die vielen zu dieser Jahreszeit trockenen Furten durchfahren werden mussten, wo sich das Geröll angesammelt hatte. Da gibt es nur ein Rezept: Augen zu und mit Vollgas durch, wobei man die Augen natürlich offen lassen sollte. Noch bockiger wurde die Sache, wenn einzelne Streckenabschnitte mit lockerem Flugsand zugeweht waren. Da konnte es schon vorkommen, dass ich die Kraft nicht mehr aufbrachte, um mein Gefährt durch die Wehen zu

steuern. Dann luden wir es eben für die kritischen Passagen auf den Anhänger, eine Konzession an meine 81 ½ Jahre. Entschädigt wurden wir für diese Anstrengungen durch die wundervollen und grandiosen Landschaften, vor allem in Namibia, die kaum beschreibbar sind. Da fuhren wir oft stundenlang durch menschenleere Gegenden – kein Haus, kein Mensch, kein Acker, nur die endlos in die Weite führende Straße, jedes Motorrad eine lange Staubfahne hinter sich herziehend. Aber da konnte auch mal ein Rudel Antilopen oder Zebras oder auch eine Strauße mütter mit ihren Jungen wie eine Hühnerschar über die Piste hinwegziehen. Höhepunkte der Fahrt waren der Namib-Naukluft-Park mit seiner weltberühmten Dünenlandschaft und der Fishriver Canyon, der zweitlängste Canyon der Welt nach dem Grand Canyon in den Vereinigten Staaten. Etwa zur Halbzeit der Reise überschritten wir die Grenze zu Südafrika in Vioolsdrif, in einem Tal mit einer Temperatur von 46,5° Celsius, da kamen wir in unseren Motorradanzügen schnell ins Schwitzen. Langsam wechselt die Landschaft zu mehr Grün und Farmland. Je näher wir zum Kap gelangten, desto europäischer wurde die Landschaft. Wir fuhren durch die weiträumigen Weinberge und zum Abschluss noch eine Strecke dem Atlantischen Ozean entlang von Hermanus bis zum Kap der guten Hoffnung, bevor wir in Kapstadt unsere Motorräder wieder abgaben.



Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bild

Die Fahrt war strapaziös und erforderte viel Konzentration, die Unterkünfte in Lodges und einfachen Familien-Hotels der Strecke entlang waren einwandfrei und die Verpflegung untadelig und abwechslungsreich. Und das Schöne dabei: wir genossen jeden Abend mit einem guten Glas Wein und einer hervorragenden Premiumzigarre unter einem grandiosen Sternenhimmel!

L.: Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 L.: Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext

R.: Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 R.: Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext
 Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext Bildtext

hell began the next day. From Swakopmund we travelled south toward Cape Town, that is, in daily legs of between 360 and 400 kilometers – a total of about 3000 kilometers from beginning to end. It wasn't long until the asphalted roads ended – and then came gravel and dirt tracks up until the Namibia/South Africa border. I'm not a so-called off-road-rider, but I did quickly get used to riding on gravel and trails – just like the other friends. It became more difficult when we had to ride through fords (dry for this time of year) where the debris had collected. But here there's only one solution: close your eyes and put your foot on the gas – where, actually, you should have your eyes open. Even trickier was the part where individual stretches were blown over with loose drifting sand. Here, sometimes, I couldn't summon enough strength to steer my vehicle through the breeze. Then we loaded it onto the trailer for the critical stretches – a concession to my 81 ½ years.

But we were compensated for our exertions by the splendid and magnificent landscapes, above all in Namibia, which is almost indescribable. There were long stretches of regions devoid of people – no houses, no humans, no fields – just the endless road leading into the vastness, each motorbike

leaving behind it a long trail of dust. But sometimes there was a herd of antelopes or zebras, or once a mother ostrich with her young, like a flock of chickens passing over the track. Highlights of the trip were the Namib Naucluft Park, with its world-famous dune landscape, and Fishriver Canyon – after the Grand Canyon in the USA, the world's second-longest canyon. Around half-way through the trip we crossed the border to South Africa in Vioolsdrif, in a valley where the temperature was 46.5° Celsius. Here we sweated profusely under our motorbike outfits. Slowly the landscape became greener and more agricultural. The closer we got to the Cape the more European the landscape became. We rode through the vast vineyards and, toward the end, another stretch along the Atlantic Ocean – from Hermanus to the Cape of Good Hope – before returning our motorcycles in Cape Town.

The journey was strenuous and demanded a lot of concentration. The accommodation in lodges and simple family hotels along the way were perfect; the food and board was impeccable and varied. And the wonderful thing about it was that every evening, with a good glass of wine and an excellent premium cigar, we enjoyed a magnificent starry sky.