

ALLRADLER **Allradler**

Das Abenteuer Offroad Magazin

www.ALLRADLER.com



Reise
Deutschland
Nord-Bayern

Reise
5-Quadratmeter
Freiheit

Reisearchiv
Immer wieder
Afrika

Reise
Guinea
Bissau



FETmobil
Familien Crafter



MarQ
Design Kabine



Basisfahrzeug
MAN F2000



Inhalt

Titel-Foto: Bayern Off the beaten track
Bericht ab Seite 100



Leserfahrzeug **Ein D-Max geht auf Reisen**

Ich fahre doch nicht in die Natur, um dann drinnen zu sein, nein, auf einem gedeckten Balkon möchte ich sein, so dachte ich damals ...

Bericht: Nick Aebischer

6 Technik **Elektro Allradler** **28**

Beim konsequenten Neudenken wird beim E-Allradler Diesel oder Benzin nicht einfach durch Strom ersetzt, auch die Allradtechnik selbst wird komplett über den Haufen geworfen.

Bericht: Stefan Fischer

Basisfahrzeug **MAN F2000** **12**

Die Hemmschwelle, den „großen“ Führerschein zu machen, sinkt mit der Idee, autark unterwegs sein zu wollen. Heute finden sich viele Reisewillige in der Fahrschule wieder und büffeln Bremskreissysteme und Hydraulikleitungen ...

Bericht: Günther Schumacher-Loose

Technik **Sonnenstrom mit Griff** **34**

Auf dem Dach von Reisefahrzeugen fest installierte Solarmodule sind weit verbreitet. Kann eine Solartasche, also ein bei Bedarf schnell aufbaubares mobiles Solarmodul, die schlaunere Alternative sein? Wir verschaffen zwei solchen Stromlieferanten einen Platz an der Sonne.

Bericht: Axel Vetter

Reisefahrzeug **FETMobil AT6 4x4** **16**

Der VW Crafter gilt als der momentan komfortabelste Kastenwagen auf Deutschlands Straßen. Da liegt es nah, dass er als Basis für ein Reisefahrzeug erhalten muss, vor allem, wenn eine ganze Familie sicher ans Ziel transportiert werden soll und nicht nur „a truckload more of“ Pakete ...

Bericht: Allradler

Reisepraxis Teil 4 **Die Evolution des Allradlerns** **38**

In den ersten 3 Teilen der Serie „Die Evolution des Allradlerns“ haben wir den Weg zum neuen Reisefahrzeug Nyati gesehen. Jetzt wird langsam, ganz langsam das Reisen wieder möglich ...

Bericht: Bernd Heckmanns & Bettina Ertelt

Reisefahrzeug **MarQ Absetzkabine** **22**

Das Grunddesign der Kabine ist skalierbar und kann entsprechend auf Kunden und ihre Fahrzeuge angepasst werden. Ihr Gründer Philipp Hartmann hat seine Wurzeln im Industriedesign ...

Bericht: Stefan Fischer

Technik Teil 4 **Verbessertes Sternchen** **46**

Wie schon vermutet, streifen die Räder an den Kotflügeln. Vorne kürze ich sowohl den Kotflügel als auch die Trittstufe ein, sodass genügend Raum für das Vorderrad bleibt ...

Bericht: Ulrich Dolde



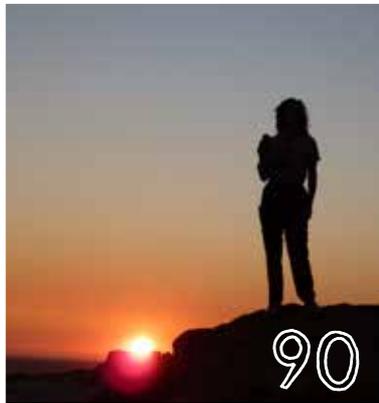
Editorial

Liebe Allradler Leser!

In dieser Ausgabe gibt es keine Buch-Tipps, haben wir doch vier Reisegeschichten, die sich in voller Länge in Büchern der jeweiligen Autoren finden lassen. Die Hinweise zu den Büchern finden sich jeweils am Ende der Reiseberichte. Zum ersten Mal wagen wir einen Blick auf rein elektrische Allradler, vieles davon ist noch nicht zu kaufen und die Reichweiten und die Infrastruktur zum Laden sind noch begrenzt, aber diese Zukunft lässt sich sicher nicht aufhalten, und das ist gut so. Solange im Allradler nicht eh alles elektrisch ist, brauchen wir aber noch Solarpaneele, auch wenn diese nicht fest montiert werden ...

Viel Freude beim Lesen wünscht

Volker Hamacher



Szene Interview 54

Kalle & sein Transit 4x4

Plötzlich wird der beschwingte Reggae-Sound der kleinen Beachbar vom Nageln eines Diesels übertönt. „Servus, I bin d'r Kalle aus'm Allgai!“ Über 10.000 Kilometer von der Heimat entfernt, stehen jetzt zwei Fahrzeuge mit Ravensburger Kennzeichen am Sandstrand unter Palmen ...

Bericht: Ralf Kürner

Reise 62

5 Quadratmeter Freiheit

Eigentlich wollten wir das Land nur im Transit, also auf der kürzest möglichen Route zwischen Aqtau und der russischen Grenze, durchqueren. Viele andere Reisende beschrieben Kasachstan als flach, leer und langweilig ...

Bericht: Christian Ebener

Reise August der Reisewagen 72

Unterwegs in Asien

Die zweite große Tour mit dem kultigen Oldtimer-Lkw, August der Reisewagen, führt uns, Sabine und Peter, in 1,5 Jahren und 42.000 km über den Orient bis nach Indien und Nepal. Die Gastfreundschaft der Perser und die Kulturschätze im Iran faszinieren uns ebenso wie der Hochglitzer-Hightech in den Emiraten und die unendliche Weite der Wüste im Oman ...

Bericht: Sabine Buchta und Peter Unfried

Reise Westafrika 82 Guinea-Bissau

In einer kleinen Lehmhütte sitzt hinter einem windschiefen, viel zu niedrigen, sichtlich in die Jahre gekommenen Sperrholztisch der Zollbeamte Guinea-Bissau auf seinem weißen Plastikgartenstuhl. Er beugt das Carnet und offensichtlich weiß er mit dem Zolldokument unseres Fahrzeugs, das verkehrt herum vor ihm liegt, nichts anzufangen ...

Bericht: Daniela Wagner

Reisearchiv 90

Immer wieder Afrika

Wir sind im Süden Algeriens angekommen. Vor dem Verlassen von Tamanrasset ist die Abmeldung bei der Polizei unerlässlich. Bloß bei welcher? Es gibt nämlich die Police de Ville, Police de Douane, und sicher noch ein paar mehr Polizeistellen. Da wir ja irgendwo anfangen müssen, versuchen wir es erst einmal bei der Polizei gegenüber dem Hotel ...

Bericht: Ursula Wulf

Reise Bayern 100

Off the beaten track

Wir wollen ja schließlich Abenteuer im Süden erleben. Dieses Abenteuer heißt für uns, legal befahrbare Strecken mit möglichst viel Schotter oder Naturbelag zu finden, auf jeden Fall eher wenig Asphalt ...

Bericht: Matthias Göttenauer & Melina Lindenblatt

UND DAS NOCH

Wir Allradler / Autor werden	4
Szene Reiseblog tracks around the world	52
Produkte & Nützliches	60
Kochen Unterwegs	108
Bin mal weg nach Tunesien	110
Verkaufsstellen	114
Impressum / Vorschau	115

Volker Hamacher Baujahr 1969 gehört zum festen Mitarbeiterstamm



Ich bin der mit der "Schnapsidee" ein Reisemagazin für Allradler herauszugeben. Das gab es einfach nicht zu kaufen und so blieb mir nichts anderes übrig, als es selbst in die Hand zu nehmen. Ich bin verantwortlich dafür, dass der Verlag läuft. Nur wunder ich mich immer wieder, wie schnell die Zeit zwischen zwei Ausgaben vergeht - oh Gott ich muss mal was tun hier ...

Axel Vetter Baujahr 1966 gehört zum festen Mitarbeiterstamm



Wie die meisten Autoren schreibe ich für das Magazin als freier Mitarbeiter. Hauptberuflich produziere ich Videofilme für Unternehmen und berate sie zu Videomarketing. Meine Ressorts beim Allradler sind Produkttests und Reiseberichte. Kaum ist ein Heft erschienen, fragt mich Volker, welches Thema ich für das nächste ausgegraben habe ...

Ralf Kürner Baujahr 1973 gehört zum festen Mitarbeiterstamm



Seit über 30 Jahren bin ich begeisterter Abenteuer-Reisender. Wann immer es irgendwie möglich ist, habe ich auch längere Touren unternommen. Eine 2008 als Sabbatjahr angedachte Trans-Afrika, sollte letztendlich bis 2019 andauern. Selbst nach vielen Reisejahren durch Afrika, den Mittleren Osten, Asien und Indien, finde ich es stets noch spannend, auch die eigene Heimat und Europa immer wieder neu zu „er-fahren“. Die beste Möglichkeit hierzu bietet für mich ein geländetauglicher Camper. Im Allradler teile ich seit vielen Jahren meine

Erfahrung mit den Lesern und teste auch Produkte praxisnah unterwegs.

Melina Lindenblatt Baujahr 1981 hat bei dieser Ausgabe mitgearbeitet, Bericht ab Seite 100



Mit 18 habe ich mein Motorrad von meinen Eltern geschenkt bekommen und bin 1,5 Monate danach damit nach Marokko aufgebrochen. Spätestens seit diesem Moment ist das Nomadengen in mir erwacht. Nach etlichen Reisen auf meiner XT500 durch die Welt habe ich 2006 meine Leidenschaft zum Beruf gemacht. Mittlerweile genieße ich dem Komfort den ein Geländewagen bietet und freue mich jedes Mal wenn ich privat oder mit meiner Firma der experience GmbH aufbrechen darf in ein neues Abenteuer rund um den Globus.

Ulrich Dolde Baujahr 1962 hat bei dieser Ausgabe mitgearbeitet, Bericht ab Seite 46



20 Jahre habe ich von einem Offroad-Camper geträumt, um damit die Welt abseits der ausgetretenen Pfade zu bereisen. Mit Mitte 40 habe ich mir diesen Traum erfüllt, meinen Job an den Nagel gehängt, mir einen Allrad-Lkw gekauft und diesen zusammen mit meiner lieben Edith zu einem gemütlichen Fernreisemobil ausgebaut. Nach unserer ersten, achtmonatigen Reise habe ich ein Buch über den Ausbau geschrieben das gerade in fünfter Print- und siebter Digitalausgabe neu erschienen ist. Als Autor über mein Auto schreibe ich über das Schrauben und verbinde beide Leidenschaften mit der für das Reisen. Unsere Vision vom Leben sieht so aus, dass wir eigentlich zwei Leben in einem führen wollen. Ein Nomadenleben und ein „normales“ Leben. Eine Zeitlang zu reisen und dann wieder hier in Mitteleuropa seiner Berufung nachzugehen. Das ist es, was uns wirklich reizt. Die Abwechslung, die beide Leben bieten und die Gewissheit, dass es nach ein paar Monaten wieder neue Abenteuer zu erleben gibt, ganz gleich ob im Business oder auf irgendeiner Piste dieser Welt.

Stefan Fischer Baujahr 1969 gehört zum festen Mitarbeiterstamm



Neben meinem Hauptberuf, mit dem ich die Brötchen verdiene, die ich auf Reisen wieder ausbeuge, bin ich Teil der Allradlerredaktion. Hier sind Reiseberichte, Technik und alles rund ums Kulinarische meine Metiers. Dabei steht nicht nur die große Technik im Vordergrund, sondern auch die kleinen Dinge, die das Allradlern unterwegs angenehmer und einfacher machen, ohne sich dabei jedoch in Hightech zu verlieren.

Günther Schumacher-Loose Baujahr 1957, gehört zum festen Mitarbeiterstamm



Von meinen Kurz- und Langreisen bringe ich gerne Land-und-Leute-Geschichten mit, die im Allradler ihren Platz finden. Allerdings hab ich auch viel Spaß an technischen Details, die das Leben auf vier Rädern einfach und zuverlässig machen. Da kann man viel aus den Tüfteleien anderer lernen und eben im Allradler darüber berichten.

Saskia Hirsch Baujahr 1975 gehört zum festen Mitarbeiterstamm



Ich bin von Anfang an dafür zuständig, dass alle Texte redigiert und korrigiert werden. Aber nicht nur die Form muss stimmen, auch hinterfrage ich technische Zusammenhänge und achte darauf, dass sie für jeden Leser verständlich rübergebracht werden. Fachchinesisch muss nicht sein. Zusätzlich bin für die Erstellung von Skizzen und Karten zuständig, die leider immer noch etwas zu kurz kommen im Heft, da möchte ich in Zukunft mehr machen ...

Matthias Göttenauer Baujahr 1966 hat bei dieser Ausgabe mitgearbeitet, Bericht ab Seite 100



Ich bin neugierig, abenteuerlustig und sehr seiffreudig. Ich mag es, andere Länder und Kulturen immer wieder auf Nebenstrecken neu zu Entdecken. Ich habe diese Leidenschaft zum Beruf gemacht und bin als Reiseleiter auf außergewöhnliche 4x4 Reisen rund um den Globus spezialisiert. Mit meinem Team von der experience GmbH habe ich abenteuerliche Erkundungsreisen in mehr als 120 auf fünf Kontinenten organisiert und durchgeführt. Das Strecken-Know-How einiger Reiseziele habe ich mit Melina Lindenblatt in Trackbooks zusammengefasst.

Daniela Wagner Baujahr 1965 hat bei dieser Ausgabe mitgearbeitet, Bericht ab Seite 82



Ich war schon immer neugierig und fasziniert von der Andersartigkeit fremder Länder mit ihren Landschaften, Menschen, Tiere, Gepflogenheiten, Ansichten und Kulturen. Ich war oft als Backpacker in der Welt unterwegs. Erst durch Didi lernte ich das Offroadfahren kennen und lieben. Mit unserem Kastenwagen Ford E 350, 4x4 begaben wir uns 2015 für mehrere Jahre auf den Weg nach Afrika. Durch die Langzeitreise konnten wir uns für die jeweils erlaubte maximale Visumszeit in den Ländern aufhalten, abseits der Haupttrouten in die entlegensten Gebiete reisen und waren somit nicht nur Zaungäste, sondern Teil des Ganzen. Wir werden die prägenden Eindrücke und besonders die Begegnungen mit den Menschen immer in unseren Herzen tragen. www.dieda-unterwegs.net

Ursula Wulf Baujahr 1954 Peter Wulf Baujahr 1948

haben bei dieser Ausgabe mitgearbeitet, Bericht ab Seite 90



Kennengelernt haben wir uns vor 48 Jahren; Peter war schon weit gereist und wusste Interessantes zu erzählen: Rundfahrt mit dem VW-Bus um das Mittelmeer, Festfahren und buddeln auf tiefsandigen Saharapisten, 700 km Fahrt mit dem Erzzug in Mauretanien von Zouérat nach Nouadhibou, während der sich überwiegend von Knäckebrötchen und Bacardi ernährt wurde. Ich wusste auch was Tolles: „Vor 12 Jahren war ich mit der Schulklasse auf Helgoland. Es war windig.“ Zwei Jahre später, in Kamerun, war auch

bei mir die Reiselust geweckt, Peter und ich wollten mal für ein halbes Jahr nach Indien fahren. Freunde zeigten uns einen Super-8-Film von ihrer Afrika-Durchquerung und spontan wurde umdisponiert. In den Jahren 1980/81 waren wir im alten Bundeswehr-MAN unterwegs von Hamburg nach Kapstadt, fanden im Niger ein halb verhungertes Katzenkind und hatten die nächsten 10 Jahre einen begeisterten vierbeinigen Mitreisenden. Der Kater, der ausgesprochen gern im Lkw unterwegs war, hat so lange generert, bis wir drei im Jahre 1985 zur nächsten Afrikadurchquerung aufbrachen, worüber es ein Buch gibt. Auch heute noch sind wir in Allradfahrzeugen unterwegs; vorzugsweise im südlichen Afrika.

Sabine Buchta Baujahr 1974 Peter Unfried Baujahr 1962

haben bei dieser Ausgabe mitgearbeitet, Bericht ab Seite 72



Vor vielen Jahren hatten wir eine Idee, einen Plan, einen Traum. Beide wollten wir nach Afrika, auf den abenteuerlichsten Kontinent unserer Erde. Zu den wilden Tieren, den faszinierenden Menschen, in die Wüste, in den Regenwald, in die Savanne. Wir wollten mehr als drei Wochen Urlaub. Wir wollten reisen, unterwegs sein. Uns treiben lassen, uns einlassen auf Afrika, auf das, was uns erwarten würde. Wir haben nicht nur das Glück gehabt uns zu finden, sondern auch das passende Fahrzeug: einen Oldtimer-Lkw aus

dem Hause Mercedes, den wir mittlerweile „August der Reisewagen“ nennen. Wir haben unsere Jobs gekündigt, das Haus verkauft; kurzum einen Strich unter unser bisheriges Leben gezogen. 2006 sind wir schließlich nach Afrika aufgebrochen. Aus der geplanten sechsmonatigen Reise wurden schlussendlich 2 1/2 Jahre. Nachdem wir unsere Reisekasse in Österreich wieder aufgestockt hatten, zog es uns nach Asien, in den Orient und weiter bis in den Himalaja. Nach 1 1/2 Jahren sind wir nach Österreich zurückgekehrt, zu unserer Basis, um neue Pläne zu schmieden. Das Afrikafeber hat uns wieder gepackt, die letzten beiden Winter verbrachten wir in Marokko und Mauretanien. Wenn es nach Sabine geht, so führt die nächste Reise nach Westafrika. Fragt man Peter, so bekommt man eher Amerika zur Antwort. Wir sind beide schon gespannt.

Ganz nach dem Spruch von Lucius Annaeus Seneca: Nicht weil es schwer ist, wagen wir es nicht, sondern weil wir es nicht wagen, ist es schwer. Wir haben es gewagt. Seitdem sind August der Reisewagen und die Welt unser Zuhause. www.augustderreisewagen.com

Bernd Heckmanns Baujahr 1959

Bettina Ertelt Baujahr 1963

haben bei dieser Ausgabe mitgearbeitet, Bericht ab Seite 38



Vor 20 Jahren trafen wir beide uns und sind seitdem Lebens- und Reisepartner. Tina hatte bis dahin unter anderem Malaysia, Thailand, Sri Lanka, Mittelamerika, Vorderasien, bereist. Ich startete meine Globetrotterkarriere mit Trekkingtouren in Skandinavien, bald folgte mit der Freude am Off-Road-Fahren das motorisierte Reisen nach Marokko, in die Alpen und die Pyrenäen. Mitte der neunziger Jahre packte mich während einer Namibiareise heftig das Afrikafeber. Über das Interesse an dieser Region kamen

Tina und ich zusammen und wir verbringen seitdem so viel Zeit wie möglich dort. Am liebsten sind wir tief im Busch bei den wundervollen Tieren, genießen aber besonders den Wechsel zwischen „richtig draußen“ und hin und wieder einer schönen Lodge. Bisher war unsere größte Tour eine dreimonatige Safari in 2014/15 mit unserem Defender durch Botswana, Namibia und Südafrika. Dabei wurde uns klar, dass solche Reisen, in Zukunft von unbestimmter Dauer, unser weiteres Leben bestimmen werden. Aus meiner Leidenschaft für die Wildnis, dem Reisen und Off-Road-Fahren heraus gründete ich 2013 mein Safari Unternehmen Wildlife Offroad Safaris, mit dem ich mich auf individuelle Reise im südlichen Afrika und den Alpen fokussiere. Um für unsere weiterhin wachsende Reiselust das für uns richtige Gefährt zu finden, machten Tina und ich uns 2016 auf die Suche. Von dieser Suche und ihrem Ergebnis berichtet unsere Erzählung im Allradler. www.wosheckmanns.de

42 TECTUM



Das Zwitterdach vom Landmesserbus



Tectum42 TANTUM das feste Hochdach



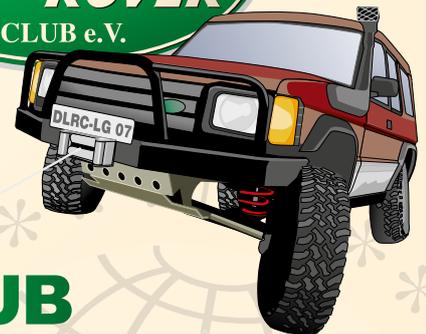
Tectum42 LOCORUM für Geländewagen



Tectum42 ARCA die Kabine mit viel Raum

derlandmesserbus.de

Felix Landmesser · Eicken 17a · 41366 Schwalmtal · Tel. 02163-98 72 888



DER CLUB

Weil immer wieder viele neue und alte Mitglieder „mitgemacht“ haben, darf sich der Deutsche Land Rover Club e. V. mit Fug und Recht als der älteste und einer der größten existierenden Geländewagenclubs Deutschlands bezeichnen.

Ideen, Tatendrang, Geschick, Können oder auch „Mitmachen“ prägen diesen Club seit über 40 Jahren.

- Erfahrungsaustausch mit Gleichgesinnten
- Treffen und Geländeerfahrungen
- (Fern)Reiserlebnisse und Tipps
- Restauration von „Klassikern“...

FÜR MITMACHER

Weitere Informationen:

Deutscher Land Rover Club e.V., Bausmühlenstraße 45, 42719 Solingen
Tel. 030 69200742-0, Fax 030 69200742-9, www.dlrc.org

Eigenbau Ein D-Max geht auf Reisen



Bericht: Nick Aebischer, genannt der Werbetechnik

Die Idee

Ich wollte einen coolen Camper haben, der günstig ist, mit 130 km/h und der offroad gefahren werden kann. Der Camper sollte alles haben, was ich brauche. Wichtig war mir auch, dass ich den Camper jederzeit rangieren kann, nachdem ich

meinen Campground gefunden habe, also nichts mit Schnüren abspannen muss, etwas, was nicht lange aufgebaut werden muss und nach dem Gebrauch leicht zu verstauen ist. Ich fahre doch nicht in die Natur, um dann drinnen zu sein, nein, auf einem gedeckten Balkon möch-

te ich sein, so dachte ich damals ... Als Erstes habe ich die gesetzlichen Bestimmungen für die Schweiz und für Europa angeschaut. Da stand, dass man auf vielen Parkplätzen mindestens einmal übernachten darf, solange man dafür nicht mehr als einen Parkplatz benötigt.

Eigenbau D-Max



Ab und zu verlässt Nick dann doch seinen D-Max-Balkon. Die Hängematte passt einfach nicht aufs Fahrzeug.

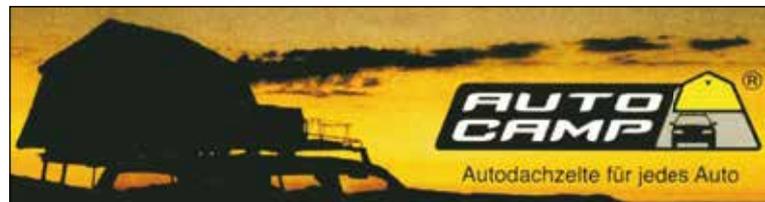


Leichter geht es kaum. Bei diesem Set-up bleiben immer noch 400 Kilogramm Zuladung für die Reise.

**Danach dachte ich, oh ja
und ein Dach über dem
Balkon wäre toll ...**

Beim Blick auf meinen Isuzu D-Max, den ich 2017 bereits bei Auto Grädel in Bern gekauft hatte, fiel mir auf, dass, wenn ich einen Tisch zwischen die beiden Boxen auf der Ladefläche machen würde, ich dann einen Essplatz auf einem „Balkon“ hätte. Die Küche in die Boxen verstaut und auf das Dach ein Dachzelt und fertig wäre doch mein Camper, oder?

Danach dachte ich, oh ja, und ein Dach über dem Balkon



Träume im Gepäck



Family 160

Autocamp - Autodachzelle

Inhaber Götz Grohmann

Münchener Str. 33
82131 Gauting
bei München

Telefon 089 - 850 60 88
Telefax 089 - 850 94 09
e-mail muenchen@autocamp.de

Produktion und
Direktverkauf in
Gauting bei München

autocamp.de

Freelife Sport 140



Allradwohnmobile - Expeditionsmobile



Wir fertigen Allrad-Reisemobile für den Einsatz in jedem Gelände, langlebig u. robust. Unsere Reisemobile werden nach Kundenwunsch und -Bedürfnis individuell gebaut.

Individuelle Allradreisemobile

Das Maggiola-Dachzelt wird hinten aufgeklappt. Der Zustieg kann über eine Leiter erfolgen oder man klettert über das Ersatzrad.



wäre toll und ich wäre vor Sonne und Regen geschützt. So ging das weiter bis hin zum kompletten Camper mit Strom und Dusche. Heute liebe ich es einfach, das Dachzelt hoch zu machen und den Sonnenschirm aufzuspannen, im Sitzen grillieren oder einfach nur in die Natur hinauszublicken. Was habe ich letztlich alles gemacht? Zuerst habe ich etwas Kosmetik am Fahrzeug betrieben, ich komme schließlich vom Fach mit meiner Firma ROCart. Die Haube ist nun schwarz-matt foliert und die Pritsche ist seitlich mit 3-D-Buchstaben beschriftet. Ich habe eine Dachreling und Windabweiser an den Fenstern montiert, die Alufelgen habe ich auch schwarz-matt lackiert.

Mal schnell sein Camp aufbauen ist kein Problem, schnell weiterfahren auch nicht ...

Für meine Arbeitswerkzeuge hatte ich zwei Kisten aus Lüftungselementen gebaut, welche in der Ladewanne mitgeführt werden.

Zum Camper wird der D-Max aber erst dadurch, dass die Kisten nicht nur als Stauraum dienen, sondern auch als Sitzgelegenheit. Dafür habe ich wasserabweisende Kissen und Rückenlehnen darauf montiert. In der rechten Box sind die Küchenutensilien und in der linken Camping- und Hundezubehör. Zwischen den Sitzboxen

steht ein Tisch aus Vollkernplatten mit integriertem 3-in-1-Grill, bedeutet: kochen, backen und grillieren in einem Gerät. Unter dem Tisch befinden sich jeweils seitliche ausziehbare Schubladen mit Teller und Besteck. Noch weiter unten sind ein 10-Liter-Wasserkarbidkanister und ein Waschbecken, welches mit dem Grill ausgetauscht werden kann.

Auf der rechten Seite der Ladewanne befindet sich eine 5-Liter-Dusche, welche ich aus einem Druck-

Eigenbau D-Max

So aufgebaut lässt sich die Fuhre auch problemlos umsetzen.

Der Campinggaz-Kocher ist direkt am Tisch montiert, alternativ kann hier das Spülbecken befestigt werden.



speicher-Sprühgerät mit einer Gartenbrause kriert habe. Damit kann man mehr als zwei Minuten am Stück duschen, erst dann muss man von Hand ein paar Stöße nachpumpen. Auf der linken Seite der Ladewanne steht im Moment noch eine einfache 18-Liter-Tristar-Kühlbox. Später werde ich mir etwas Besseres, Leistungsstärkeres besorgen. Zwischen Dusche und Kühlbox wird während der Fahrt die einfache zweistufige Treppe mitgeführt, welche ich in einem Campingshop erworben habe.

Auf der Dachreling ist mittels Dachträger ein 160x215cm großes Hartschalen-Parallelhub-Dachzelt von Autohome montiert. Geöffnet ist es 94cm hoch, eingefahren nur 33 cm. Der Einstieg erfolgt über den Tisch in der Ladewanne, so muss die Leiter nicht mitgeführt werden. Die Öffnung am Dachzelt musste ich selber machen, da an der Rückseite nur ein fix montiertes Moskitonetz eingnäht war. Der neue Eingang kann jetzt ganz, nur mit Moskitonetz oder mit Klarsichtfolie verschlossen werden. Das Dachzelt habe ich unter der Matratze isoliert und mit 3-D-Mesh gegen Feuchtigkeit



Ausstellungsanhänger
mit **25%**
Rabatt zu verkaufen

experience His beauty

BushLapa
offroad caravans

Die Bush-Lapa Campingaufbauten und Offroad Anhänger aus Südafrika werden Sie begeistern. Erleben Sie eine einzigartige Art des Reisens "Off the beaten Tracks" aber mit allem Komfort.



• Aufbau in 5-10 Min.

• bis zu 6 Schlafplätze

• kompaktes Design

• leicht, geringe Höhe

• rostfrei

• extrem robust



ABL
TEILE

AUTO, BOOT & LKW TEILE

Am Wasserkraftwerk 64
79639 Grenzach-Wyhlen
Telefon: 07624 9129782
Telefax: 07624 9129783
E-Mail: support@ABL-Teile.de

Bush Lapa vereint kompakte Bauweise eines Anhängers oder eines Aufbaus mit dem Komfort eines Wohnwagens, überall dort, wo Ihr 4x4 Sie hinbringt.

Neu und exklusiv gibt es die verschiedenen Anhänger und Aufbauten für die gängigen Pick-ups jetzt bei:

WWW.ABL-TEILE.DE

BOX

GFK- & ALUMINIUM KABINEN * EXPEDITIONSMOBILE

Adventure
Northside
Stand A3

Adventure
Southside
Camp
17.-19. Sep

www.boxmanufaktur.com



Egal wo, der Balkon ist immer dabei. Und damit die Mücken in der Abenddämmerung keinen Ärger machen, gibt es noch ganz neu ein Moskitonetz dazu.

abgesichert. Im Dachzelt verbleiben auf Tour immer zwei Schlafsäcke mit Kissen und das Heckzelt.

Apropos Heckzelt: Das Heckzelt habe ich komplett selber entwickelt. Es besteht aus Gummiseil, Alurohren und Geweblane – das wars schon. Es wird mit 4 Stützen über der Ladewanne aufgebaut. Durch das Herablassen der Seitenwände kann es als Sonnendach oder Zelt verwendet werden. Im Herbst könnten wir darin auch ein paar Saunagänge machen :-). Das Heckzelt hat drei Fenster mit Klarsichtfolie, welche zum Sichtschutz abgedunkelt werden können. In der Dachkonstruktion ist eine einfache LED-Lichterkette eines schwedischen Möbelhändlers verbaut. In nur zwei Minuten kann in der Dachkonstruktion ein Duschvorhang oder

ein Moskitonetz montiert werden. An der Rückwand, wo sich der Einstieg ins Dachzelt befindet, habe ich links und rechts zwei Hängeschränke montiert, was einfach praktisch ist,

Mit ein wenig Phantasie und handwerkliches Geschick, lassen sich die eigenen Ideen umsetzen ...

wenn man mal länger steht und zum Beispiel ein paar Vorräte unterbringen muss. Die Hängeschränke kommen beim Abrollen der Zeltwand zum Vorschein und können dann befüllt werden. Das Heckzelt bietet Schutz vor Regen, Sonne und Windgeschwindigkeiten bis zu 60 km/h. Kommt mehr Wind auf, baue ich es schnell ab und verkrieche mich ins Dachzelt.

Während der Fahrt wird eine Goal Zero 500xPowerbank mit 120W aufgeladen. Die Powerbank befindet sich unter dem Fahrersitz, ist dort immer noch gut zugänglich und kann auch mitgenommen werden. Von der Powerbank aus führen 3 Kabel durch die Karosserie zur Ladewanne: 1 x 12V, 1 x 230V und ein Ladekabel, um die Powerbank bei geschlossenem Auto auf dem Campingplatz laden zu können.

12V brauchen wir im Winter für die Heizdecke und im Sommer für die Kühlbox. 230V wird für das Laden und Betreiben von Smartphones, LED-Lampen und anderes verwendet. Dazu kommt ein mobiles Goal Zero Boulder 50W Solarpanel, welches ich brauche, um in der Natur die Powerbank zu laden.

Um alles aufzustellen, brauche ich alleine 30 Minuten. Bei angenehmem

Eigenbau D-Max



Die Rohre des Daches stecken in einfachen Laschen, die bei Nichtgebrauch nicht weiter stören auf der Ladefläche.

Wetter braucht es das Heckzelt nicht und ich bin nach 10 Minuten mit Dachzelt, Küche und Sonnenschirm bereit. 6000CHF hat alles in allem ohne Fahrzeug gekostet und hat ein Gesamtgewicht von um die 300kg. Der Camper ist so für 3 Jahreszeiten geeignet. Das Einzige, was fehlt, ist eine Toilette, was aber bei verbleibender 400-kg-Zuladung kein Problem darstellen sollte ...

BlidimaX black® – revolutionär schwarz



Innen bewährte BlidimaX® Qualität – außen besonders schwarz

BlidimaX black® – die Fenstermatte mit der schwarzen Außenseite sieht verdammt gut aus. Bei nahezu gleichen Isolierungseigenschaften im Innenraum: blickdicht, isolierend und schützend.

In unglaublich vielen möglichen Farbkombinationen – BlidimaX® eben.



Jetzt viele Infos unter www.blidimax.com

Offroad Kabinen für Pickups



www.das-fernweh-mobil.de · Tel. 02395/212531

DER NEUE VON TOM: HÖCHSTER REISEKOMFORT MIT AUSGEZEICHNETEN OFFROAD-QUALITÄTEN

Tom's neueste Entwicklung addiert die Gene des WorldCruisers 2 und 4 zum neuen WorldCruiser 5.

- Hochwertige Ausstattung für höchsten Reisekomfort
- NEU: Bodenkonstruktion mit integrierten Schwingungsdämpfern für 1,70m Stehhöhe, bei geschlossenem Dach
- Reduzierung des Gewichts durch kompromisslosen Leichtbau in Aluminium – hochstabil – in Handarbeit gefertigt (Leergewicht Basismodell: 2.800 kg)
- Containertauglich (HighCube) ohne Einschränkung
- Panoramaklappe hinten und Seitentür rechts vorne



Tom's World Cruiser 5

Ab sofort!

Tom's
Welt · Reise · Fahrzeuge

Tel. +49(0)9162/9888365
www.toms-fahrzeugtechnik.de



ab €
160.000



Endlich ist die mögliche Zuladung kein Problem mehr, 11 Tonnen darf der F2000 lässig schultern.



Basisfahrzeug MAN F2000

Darf es denn etwas mehr sein?

Der erste Schock ist vorbei. Bis zum Dezember 1998 galt noch der Pkw-Führerschein bis 7,49 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Wer erst später den wichtigsten Führerschein des Lebens machte, der durfte nur noch bis 3,5 Tonnen an den Lenker nehmen. Zunächst war die Schwelle groß und die kleinen 4x4-Lkws bis 3,5 Tonnen sind bis heute im Visier der Expeditionswilligen. Allerdings wird schnell klar: Wenn es denn von allem ein bisschen mehr sein soll – Trink-

wasser, Diesel, Luxus –, dann sind 3,5 Tonnen nicht viel mehr als ein normal ausgestatteter Land Rover.

Die Hemmschwelle, den „großen“ Führerschein zu machen, sinkt mit der Idee, autark unterwegs sein zu wollen. Die 7,5 Tonnen geraten schnell aus dem Fokus, Hauptsache, es hat genug Platz. Heute finden sich viele Reisewillige in der Fahrschule wieder und büffeln Bremskreissysteme und Hydraulikleitungen.

Stefan Pfeiffer von der Firma Excap reagiert auf die hohe Nachfrage

nach Übergröße und verlängert heute mindestens bei der Hälfte seiner Steyr-Fahrzeuge den Radstand. Das zudem vergrößerte Führerhaus kann dann auch mal gerne vier Reisenden die TÜV-konformen Sitze anbieten. Allerdings kommt der Steyr dann an seine Beladungsgrenze: 11,5 Tonnen sind das zulässige Gesamtgewicht, und auch das ist bei 2 Erwachsenen plus Kinder und Motorradträger blitzschnell erreicht. Keine gute Idee, den Steyr immer am Limit seiner Möglichkeiten durchs Gelände zu bugsieren.

MAN F2000



Ein Layout für viele Lkw-Reihen aus der MAN-Schmiede. Klar und übersichtlich. Zwei zusätzliche Sitzplätze lassen sich im Fahrerhaus leicht realisieren.

Die Beschaffung dieser ausgedienten Militärfahrzeuge ist nicht ganz leicht, aber inzwischen eingespielt ...

Wieso also nicht direkt ein bisschen mehr?

Stefan ist spezialisiert auf die älteren Lkw-Modelle. Sie sind für weltweites Reisen robuster. Vor einiger Zeit fiel da der Blick auf die „Schwere Reihe“ von MAN, den F2000, Baujahr 1999 bis etwa 2003. Aber dann bitte gleich als 6x6. Die Beschaffung dieser ausgedienten Militärfahrzeuge ist nicht ganz leicht, aber inzwischen eingespielt. Und die Voraussetzungen dieses Typs für den Ausbau zum Expeditionsmobil sind wahrlich günstig.

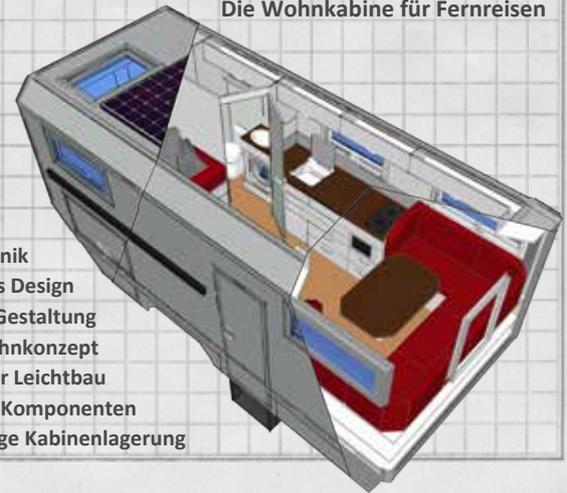
Ein Leergewicht ohne Aufbauten von 13 Tonnen kombiniert der F2000 mit einer maximalen Beladung in Höhe von 11 Tonnen. Das sollte für jede Wasser-, Diesel- und Luxusmenge reichen. Das von MAN verbaute üppige Fahrerhaus erübrigt alle Gedanken zur Erweiterung. Vier bis fünf Per-

EINE WELT REISEN BERLIN
GERMANY Fahrzeugtechnik
EXPEDITION TRUCKS



Grand Tour

Die Wohnkabine für Fernreisen



- robuste Technik
- durchdachtes Design
- individuelle Gestaltung
- autarkes Wohnkonzept
- konsequenter Leichtbau
- hochwertige Komponenten
- leistungsfähige Kabinenlagerung

+49 30 40753462 | www.eineweltreisen.org | info@eineweltreisen.org

ALLRAD KEBA
Schleicherweg 18
D-74336 Brackenheim

Tel. 07135 / 96 48 00
Fax. 07135 / 96 48 02

info@Landcruiser24.de
www.Landcruiser24.de

„Wir sind seit über 35 Jahren der Spezialist rund um den TOYOTA LANDCRUISER.“

TOYOTA LANDCRUISER
Ersatzteile & Zubehör | Werkstatt & Fahrzeuge

- Neuwagen & Zubehör
- Gebrauchtwagen (auch Ankauf)
- großes Gebrauchtteile-Lager
- Karosseriearbeiten
- Restauration

- Wartung & Reparatur
- Fahrwerke
- TÜV / AU / Eintragungen
- Hausinterne Motoren- und Getriebeinstandsetzung

www.Landcruiser24.de

Basisfahrzeuge

Wenn erstmal der (Military)-Lack ab und der Aufbau drauf ist, dann sieht der 6x6 wie ein sehr properes Weltreisemobil aus.



Krug hat einen seiner bekannten, bewährten Grundrisse um zwei Etagenbetten erweitert. Schränke, Kühlschrank, und die Sitzgruppe natürlich auch.

sonen sind mit Anschlaggurten gut unterzubringen. Ein Extrabett findet bestimmt auch noch einen Platz.

Kommen wir zum Radstand, besser gesagt zu den beiden Radständen, denn der MAN FE 310 A, so die militärische Bezeichnung, hat ja drei Achsen. Nach vorne sind es 3,85m und weiter nach hinten sind es noch mal 1,40m Radstand. Einfach so nimmt der F2000 Kofferlängen bis 6,50m ganz locker auf den Leiterraum. Ein Heckträger für Motorrad oder Fahrräder ist dann auch noch gut möglich.

Das ist mal ein Wort

Zum Vergleich sollte der Normal-Steyr 12M18 bitte mit nicht mehr als 4,80m

Der F2000 bietet gerne die Stirn, mit aktualisierter Lichtanlage und ein bisschen Expeditionszubehör.



beladen werden. Ich habe bei meinem Steyr sogar eine Kofferlänge von nur 4,62m bevorzugt.

Damit so eine große Fuhre entspannt bewegt wird, hat der F2000 auch unter der Haube, pardon, unter

dem Fahrerhaus, alles in ausreichender Menge vorhanden. Der 6-Zylinder-Reihenmotor schafft aus 12,5 Litern Hubraum anständige 314PS (230 kW). Diese gelangen durch ein 6-Gang-Automatik-Getriebe (ZF) auf die Straße. Ein dreistufiger Retarder

MAN F2000

bremst sehr komfortabel auch lange Passstrecken bergab und die Wandlerautomatik macht das Anfahren und Schalten in allen Situationen lässig.

Wie es sich für ein wirkliches Offroadfahrzeug gehört, sind alle Differenziale sperrbar, der Antrieb ist permanent auf alle sechs Räder wirkend. Eine zusätzliche Geländeuntersetzung ist ebenfalls per Knopfdruck im Angebot. Als kleines Schmankerl hat MAN bei diesem Modell stets Außenplanetenachsen (AP) verbaut. Bedeutet: Die Kardanwellen drehen sich schnell und übertragen nur ein mäßiges Drehmoment auf die Räder. Erst in den Rädern wird durch eine Zahnradkombination die Drehzahl der Wellen gesenkt und das Drehmoment entsprechend erhöht. Das verbessert die Lebenserwartung des Antriebsstrangs und macht ihn robuster.

Und noch ein wichtiges Detail fürs entspannte Mitschwimmen im Autobahnverkehr: Das Getriebe ist langstreckenkompatibel abgestimmt. Mit den Rädern 14.0R20 dreht der Motor ohrenfreundliche 2.100 Umdrehungen bei Tempo 90 km/h.

In Kooperation mit dem Aufbauhersteller Krug aus Schladming entstand bereits auch ein erstes Expeditionsfahrzeug in Komplettausstattung. Da bieten 6,50 m viel Platz zum Planen und Einrichten. Der Kofferaufbau ist für eine vierköpfige Familie vorgesehen. Zu den üblichen Einbauten kommen deshalb auch zwei vollwertige Betten mit vollen 2,00 m Länge vorne im Aufbau und übereinander.

Und auch die zusätzlich notwendigen Mengen an Frischwasser, Lebensmitteln, Tassen und Tellern stellen den Aufbau vor keine besondere Herausforderung. Alles ist möglich. Oder sollen statt vieler Mitreisender Sportgeräte in großer Zahl im Aufbau mitgeführt werden? Auch kein Problem. Quad-Garage ganz hinten oder Motorräder im Aufbau platzieren? Auch gut möglich.

So ein zusätzliches Fahrzeug an Bord ist sowieso eine gute Idee. Dann kann der Dreiachser getrost vor dem italienischen Bergdorf stehen bleiben. Und der Erkundungstrip geht mit Quad oder Enduro ganz entspannt ...

Infos

Fahrgestell der 24 Tonnen-Klasse

- Hersteller/Bezeichnung: MAN F2000, schwere Reihe
- Baujahr: 1999 bis 2003
- Leer-, zulässiges Gesamtgewicht: 13 to + 11 to, ges. 24 to
- Motor: 6-Zylinder Turbo, 12,5 ltr, 314 PS, Euro 3
- Getriebe: 6-Gang Wandler-Automatik mit 3stufigem Retarder
- Permanenter Allrad, 3 Differential-Sperren, Geländeuntersetzung
- maximal mögliche Aufbauhöhe 6,50 m
- Fahrzeuge stammen aus europäischen Armeen
- Preis für Basisfahrzeug mit dt.TÜV-Zulassung, komplette Durchsicht: ca. 50.000€

www.excap.de

Kofferaufbau

- Kofferlänge ca. 6,50 m außen, Breite 2,50 m
- Kapazität Frischwasser: 2x200 Liter, Grauwasser: 185 Liter, Schwarzwasser: 145 Liter
- Kapazität Diesel: 2x400 Liter
- Kapazität Batterie Aufbau: 24V/900 Ah Lithium-Ionen
- Fahrzeuglänge mit Aufbau (lxbxh): 9 m x 2,50 m x 3,65 m
- Gesamtpreis für den fertigen Wohnaufbau, inkl. lackiertem + aufbereitetem Chassis: 456.000€

www.krugxp.com

Expeditionsmobile Allrad - Wohnmobile



N: 48°06,2' O: 9°17,1'

www.fuess-mobile.de

Qualität kommt nicht von ungefähr!

Seit über 40 Jahren sind wir einer der Pioniere bei der Herstellung großer Expeditionsmobile. Die Leidenschaft für weite und abenteuerliche Reisen in die ganze Welt, gepaart mit typisch schwäbischem Tüftlergeist und Qualitätsdenken bilden den Antrieb für stete Weiterentwicklung und Produktperfektion. Qualität und Komfort, „Made in Germany“ sind die Leitmotive unserer Philosophie.



Hubdächer mit Stoff oder festen Seitenwänden (patentiert)

& vielfältiges Defender & Reiseequipment

Umbauvarianten bis zu vollständig ausgestatteten & pistentauglichen Reisefahrzeugen

Ausführliche Beratung

Alles aus einer Hand

Hochwertige Verarbeitung

Flexible Eigenfertigung

Termintreue

Gutachten



Hertzstraße 7, 92521 Schwarzenfeld

www.ex-tec.de | info@ex-tec.de | +49 (0) 9435-900 90 10

Ex-TEC
ready for adventure

FETMobil Family Expedition Trucks



Der VW Crafter gilt als der momentan komfortabelste Kastenwagen auf Deutschlands Straßen. Da liegt es nah, dass er als Basis für ein Reisefahrzeug erhalten muss, vor allem, wenn eine ganze Familie sicher ans Ziel transportiert werden soll und nicht nur „a truckload more of“ Pakete ...

Der Bass wummert dezent, aber bestimmt im FETmobil, was schon etwas erstaunlich ist, da im Armaturenbrett ein einfaches VW-Serienradio eingebaut ist. Stefan bemerkt mein Erstaunen und grinst: Klar, da hat er nachgeholfen und einen Subwoofer eingebaut. Mit Serie kann man doch nicht Musik hören in einem Kastenwagen, auch wenn er absolut rumpelfrei mit seinem Seikel-Fahr-

werk gerade auf den Feldweg zu unserem Shooting einbiegt. Musik ist für Stefan ein riesen Thema. Wie kommt's, frage ich mich. Die Geschichte in Kurzform: Er machte eine Mechanikerausbildung bei VW, dann noch den Abschluss zum staatlich geprüften Kraftfahrzeugtechniker und dann sein Hobby zum Beruf. Nö, nicht was mit Autos, sondern er baut mit gerade 27 Jahren sein eigenes Tonstudio auf, nimmt dort Platten auf, spielt selber Schlagzeug und geht auf Tournee mit verschiedenen Bands. Ok, das hat nix mit Wohnmobilen zu tun, oder doch? Er kauft sich für die Tourneen einen Kastenwagen, einen von Pössl, lieber im eigenen Bett schlafen als in irgendeinem billigen Hotel. Hier hätte die Geschichte ihr Ende haben können: Und er tourte

glücklich und zufrieden bis ans Ende seiner Tage. War aber nicht so. Eines Tages an der Supermarktkasse traf es Stefan wie ein Blitz aus heiterem Himmel: Ton weg auf dem rechten Ohr, Schwindel, nix geht mehr, seine Frau Kirsten muss ihn dort abholen kommen. Diagnose: Hörsturz. Warum, weiß man nicht. Stefan macht weiter Musik, aber am Mischpult bei seiner Arbeit zeigt sich bald, dass er den Stereosound nicht mehr hinbekommt, mit einem Ohr wird das nix mehr. Was tun? Na man gründet eine neue Firma, die sich dem perfekten Sound in einem Wohnmobil widmet, denn da steht ja ein Pössl auf dem Hof mit einer grausigen Anlage drin. Das kann er auch mit einem Ohr machen, denn das geht mit einer Audioeinstimmung mittels Mikrofon.

FETVan AT 6 4x4



Stefan klemmt sich ans Zeichenbrett und macht erste Entwürfe ...

Viele der geneigten Leser wissen, was jetzt kommt: Nach dem Kauf eines Womos von der Stange tauchen bald noch andere Fragen auf, wobei der Klang des Radios noch eine der einfachsten zu ändernden Sachen ist. Vor allem als Familie merkt man recht bald, dass man so nicht sicher fahren kann. Die meisten Womos der üblichen Verdächtigen, nicht nur die von Pössl, haben zwar eine 4-Personen-Zulassung, sind aber bei genauerer Betrachtung eigentlich nur für 2 Personen gut. Schlimmstes Manko: die zweite Sitzreihe. Hier wird standardmäßig ein Sitzbock mit Rückhaltesystem eingebaut, um den herum ein Sperrholzkasten gezimmert wird, worauf dann einfach Sitzpolster aufgelegt werden. Welcher TÜV-Prüfer würde so etwas im Jahre 2021 eigentlich noch zulassen wollen? Meist liegen die Oberschenkel nicht richtig auf, die Polster sind zu weich, man rutscht nach vorne, oft ist der Sitz zu hoch, die Seitenführung ist unzureichend, die Gurte sind fummelig zu bedienen und oft ungünstig positioniert. Fazit: unbequem, gefährlich im Falle eines Unfalles, ergo: unbrauchbar! Dies ist die Stelle in der Geschichte, in der FET geboren wird. Stefan klemmt sich ans Zeichenbrett und macht erste Entwürfe unter Berücksichtigung seiner persönlichen Eckdaten:

1. Es muss ein Crafter sein, bei VW hat er gelernt und nach einiger Zeit in der Ducato-, Jumper- und Boxerklasse kann man so eine Rappelkiste wirklich nicht mehr ertragen.
2. Es muss ein 6-Meter-Fahrzeug mit normalem Hochdach sein, die Karosserie darf nicht verändert werden.
3. Es müssen bis zu 6 Sitzplätze auf ordentlichen, sicheren und flexibel einsetzbaren Sitzen möglich sein.



FEEL THE SPIRIT!

Der neue T6.1
MultiCamper Montis

OFFROAD!



Der Spezialist für Deinen
Offroad-Camper in Heidelberg.
multicamper.com

Tel.: 06203 9543810
kontakt@multicamper.com

JETZT
ENTDECKEN



multicamper.com/montis/

Lumi Coin



Für Overlander konzipiert.



www.lumicoin.de

Reisefahrzeuge



Die Schubkästen gleiten auf Holzschienen. Der elektrische Dachlüfter saugt frische Luft rein und verbrauchte drückt er raus.



Einmal König sein: Hier kann es jeder sein, zumindest einmal am Tag auf der eigenen Trockentrenntoilette ...



Platz satt, auch wenn mal Gäste kommen sollten. Die Oberflächen auf der Multiplexplatte sind Blauer Engel zertifiziert.



Großes Spülbecken im Schubkasten. Das Abwasser verschwindet im 64 Liter fassenden Grauwassertank Unterflurs ...



Ein Elektromotor regelt flüsterleise das Auf und Ab des Bettes. Die seitliche Führung verhindert ein Wackeln des Bettes ...

4. Es müssen im oder auf dem Fahrzeug bis zu 6 Personen schlafen können.
5. Es darf kein extra Brennstoff an Bord, Diesel ist schon da, den Rest muss die Sonne bringen.
6. Der gesamte Möbelbau muss aus stabilem Material sein und aus ordentlich verbundenen Möbeleinheiten bestehen. Den ganzen weiteren Kleinkram lassen wir mal weg, da wird die Liste sonst zu lang. Seine Entwürfe setzt er mit einem Partner im CAD um, eine Schreinerei baut die ersten Möbel für ihn zusammen. Was dabei rausgekommen ist: ein vom Fleck weg gelungenes Fahrzeugkonzept, das so einige Lücken am Markt schließen werden wird. Welche Lücke? Geben wir in der Suchmaske eines Automobilportals mal die Eckdaten für einen Camper ein: 4 Schlafplätze, 4 (sichere) Sitzplätze. Ach, sieh an, dann muss ich wohl mit einem normalen 5-Meter-VW-Bus auf Reisen gehen, vielleicht noch mit einem Mercedes Vito, das war's dann aber auch. Wir fahren weiter über den Feldweg in Richtung einer frisch gemähten Wiese. Der Bauer war so nett und hat für uns einen Hektar frei gemacht. Der Crafter ist eigentlich ein größer skaliertes VW Bus. Nach ein paar Minuten bemerkt man den Unterschied nicht mehr, nur das mehr reinpasst.

FETVan AT 6 4x4



Im Alltag bleibt das Küchenmodul in der Garage stehen und macht so das Mobil tauglicher für den Familienalltag ...

Die Sitzgruppe nach hinten zu verlegen ist in Kastenwagen etwas aus der Mode gekommen, aber ein Revival bahnt sich an ...

Was so alles reinpasst, schauen wir uns jetzt mal an: Vorne gibt es den Fahrersitz und eine Doppelsitzbank, somit schon mal Platz für drei. Hinten sind heute zwei Einzelsitze auf den Schienen montiert, ein dritter Sitz kann direkt hinter dem Fahrersitz montiert werden. Das Küchenmodul mit Induktionskochstelle und Kühlbox kann an verschiedenen Stellen montiert werden. Eine Variante für die lange Anfahrt in den Urlaub wäre sicher, die beiden Sitze auf gleicher Höhe mit dem Einzelsitz, also direkt hinter dem Beifahrersitz zu schieben und den Küchenblock dahinter, vor Ort im Urlaub, wenn man Tag für Tag den Übernachtungsplatz wechselt, könnte der Küchenblock auch gut vor den hinteren Sitzen, also direkt hinter dem Beifahrersitz stehen, und bleibt man irgendwo etwas länger, hebt man ihn raus aus dem Fahrzeug und kocht davor. In der raumhohen Möbelsäule auf der Fahrerseite versteckt sich einiges: Unten gibt es auf einem Auszug eine Trockentrenn-Toilette, darüber auf einem weiteren Auszug ein Waschbecken und vor dieser Säule kann optional eine Dusche montiert werden. Darüber findet sich Stauraum in Kisten, die man zum Packen einfach ganz herausnimmt und somit zu Hause befüllen kann. Nach hinten schließt sich eine riesige Sitzgruppe an. Die Sitzgruppe nach hinten zu verlegen ist in Kastenwagen etwas aus der Mode gekommen, aber ein Revival bahnt sich an. Es bietet sich natürlich auch an, in Kombination mit Drehsitzen diese vorne zu verorten. Das klappt aber nur sinnvoll bis 4 Personen. Möchte man zu sechst am Tisch sitzen, bietet es sich hinten an und dabei fällt sogar ein riesiges Längsschläferbett an. Um darüber ein weiteres Bett positionieren zu können, mussten die Bänke der Sitzgruppe flach gestaltet werden, und daraus resultierend musste der 100-Liter-Frischwassertank auch sehr flach werden. So ergibt sich nahezu der gleiche Platz, wie ihn ein Ducato mit Extrahochdach bieten würde für ein Hubbett.

WWW.TC-OFFROAD-TREKKING.DE

TC-OFFROAD

20 VERSCHIEDENE OFFROAD-REISEN & TRAININGS
Karpaten • Westalpen • Toskana • Balkan • Korsika
Island • Pyrenäen • Sahara • Deutschland • Marokko

Rostschutz für Geländewagen und Weltreisemobile



* Ausgabe 9/2013

* Ausgabe 3 + 11/2019

TIME MAX®.de 04154 - 9937 400

Mehari 



Wir rüsten Sie aus!
Offroad Expedition Outdoor

UPRACKS

FRONT RUNNER

Best Flow

RHINO-RACK

VIAIR

ARB 4x4 ACCESSORIES

www.mehari-offroad.de

+49 6245 993489-0 Riedstraße 15 D-68649 Groß-Rohrheim

Reisefahrzeuge



Wer nur zu zweit unterwegs ist, kann die Sitzgruppe unten lassen wie sie ist und einfach auf dem Hubbett schlafen ...



Das Ersatzrad sitzt leicht zu erreichen auf einem Träger außen auf der Tür, die Außendusche ist auch gut für zwischendurch die Hände zu waschen ...



Gasdruckdämpfer halten die Klappe auf, auch mit Polster drauf funktioniert das. Fräsungen im Deckel vermindern das Gewicht.



Der Tisch ist maximal verstellbar oder fliegt ganz raus, wenn mal was Sperriges transportiert werden muss ...



Über den Dingen schweben: Prima Fernsicht im Dachzelt. Auf dem Deckel des Zeltes ist das riesige 385-Watt-Solarmodul montiert ...

Sind die Kinder noch klein, passen drei aufs Bett, werden sie zu groß oder kommt noch eines dazu, dürfen zwei oben auf dem Dach ins Zelt verschwinden und von dort oben dem Treiben unten im Campground zuschauen. Hinten an den Flügeltüren gibt es eine Außendusche, die sicher die bessere Wahl darstellt als jene innen, und für ganz vorne gibt es maßgeschneiderte Verdunklungen, mit Magneten einfach zu montieren.

Fazit

Es zeigt sich einmal mehr, dass nur kleine Firmen in der Lage sind, sich in Nischen zu positionieren, und keine Angst haben, es einfach mal anders, besser zu machen. Klar kostet das mehr als von der Stange. Aber mal ehrlich: lieber noch zwei Jahre sparen und auf einem guten, gebrauchten Basisfahrzeug ein sicheres Fahrzeug aufbauen und lange, lange fahren und zufrieden sein, als sich ständig über was Billigeres zu ärgern.

PS

Ach so, wer doch nur zu zweit fahren möchte, weil er keine Kinder hat oder diese schon aus dem Hause sind, erhält statt des Hubbettes großzügige Hängeschränke und kann so mit üppiger Garderobe reisen und lässt das Dachzelt einfach weg ...

FETVan AT 6 4x4



Nachts Schutz vor Blicken, tagsüber heizt sich der Innenraum nicht so stark durch die Windschutzscheibe auf. Hält einfach per Magnet ...

FETmobil FETvan AT6

Basisfahrzeug

- VW Crafter 35Mr 4Motion oder baugleich MAN TGE 4x4, 140PS wahlweise 177PS
- 3,5t zul. GesG. Auflastung möglich, Führerscheinklasse B
- Sitzplätze 4-6, Schlafplätze 4-6
- Zuladung: 500 - 600 kg
- 50 mm Fahrwerkshöherlegung von Seikel mit Umbereitung auf 245/70R16 AT

Ausbau

- gedämmtes ICD Doppelbodenschienensystem, mit freier Sitzkonfiguration, Sitze einzeln drehbar, klappbar, herausnehmbar auf Wunsch mit Isofix und Armlehnen
- Dämmung, Isolierung, Schallschutz
- Echtglas Ausstellfenster, Verdunkelung und Moskitoschutz
- Wandverkleidungen Echtholz beschichtet, Küchenmodul und Deckenschränke herausnehmbar, Schubladenkisten herausnehmbar, Farbwahl aus über 50 Farben und Haptiken, Beschichtungen mit dem blauen Engel Siegel.
- große Sitzgruppe im Heck mit verstell- und ausbaubaren Tisch für bis zu 6 Personen, als Bett umfunktionierbar 2 m x 1,8 m, darüber elektrisches Hubbett 2 m x 1,4 m, 7 Zonen Kaltschaummatratzen, Härtegrad und Stärke wählbar
- AirHead Trockentrenntoilette, Waschbecken ausziehbar, Außendusche mit eigener Mischbatterie, Innendusche auf Wunsch
- Deckenlüfter, auf Wunsch Klimaanlage

Technik

- gasfreies, sicheres Familienfahrzeug
- Dieselheizung Truma Combi D6E
- 200 Ah LiFePO4 Akkus, 385 Wp Expedition Flex GfK Solarmodul auf dem Dachzelt fest montiert
- 230 V / 3000 W Wechselrichter, rein Sinus
- Induktionskochfeld
- 100l Frischwasser, 64l beheizter Abwassertank, offroadgeschützt
- Engel Kühlbox, je Ausstattung bis zu 2 Stück
- Lightbar und Seitenbeleuchtung auf Wunsch
- Hartschalendachzelt, Liegefläche 2 m x 1,4 m
- Ersatzradhalter plus Rad

- Preis Fahrzeug wie gezeigt: 119.000 €
- Vorführer Baujahr 2019, Laufleistung ca. 23.000 km
- Fahrzeug steht nach den Messen ab Oktober zum Verkauf

www.fetmobil.de

Änderungen und Irrtümer vorbehalten

MePaTec-PANEEL GmbH
High Quality Lightweight Sandwich Solutions

Adventure-Class

Die Marke für Sandwichpaneele

- holzfrei
 - wärmebrückenfrei
 - individuell gefertigt
 - ab Hebst 21 lieferbar in LE* Qualität innen!!
 - * Low Emission by Optiplan
- > innovativ
> leicht
> stabil



High End Paneele und Individual-Bausätze für Selbstbau-Individualreise- und Expeditionsmobile in ca. 4 Wochen!

Endkundenvertrieb über
www.nomadcampers.de

* LE by Optiplan oder Low-Emission GfK ist eine modifizierte GfK-Flachbahn, welche sich in der Endanwendung als Deck eines Paneels durch eine deutlich reduzierte Ausdünstung von Rest-Styrol auszeichnet. Sprechen Sie uns an!

MePaTec-PANEEL GmbH
Gewerbegebiet Brühlwiesen
79177 Uhingen-Brühlwiesen
Ebn: +49 (0) 7743 - 4169 900
Mail: info@mepatec-paneel.de
Web: mepatec-paneel.de

OFF-ROAD CENTRE

Wir machen Deinen Offroader startklar vor der nächsten Afrika Tour ...

• Inspektion • Wartung • Reparatur • Equipment • ... und Du machst Urlaub, ab dem ersten Tag!

Seit über 25 Jahren Namibias größter Offroad Ausrüster!

www.offroad-centre.com

TEL: +264 61 237532, info@offroad-centre.com

Proudly NAMIBIAN owned



MarQ Absetzkabine Pop-up Camper auf Toyota Hilux

Bericht: Stefan Fischer

Seit vielen Jahren waren Kai und Natalie mit ihrem HDJ80 Land Cruiser mit einem klassischen Set-up unterwegs. Doppelter Boden hinter den Vordersitzen bis zur Heckklappe, Matratze drüber und fertig. Gelebt wurde draußen unter der Markise, alles Weitere kam auf den Dachträger.

Doch ab einem gewissen Alter kommt der Moment, wo man anfängt, sich nach etwas Bequemerem umzusehen. So ging es auch den beiden. Sie waren auf der Suche nach einer Flatbed-Pick-up-Kabine mit viel Raumgefühl, hellem Innenraum, einer Aufteilung, in der nur wenig umgeräumt

werden muss, und Seiteneinstieg. Nach zahlreichen Messebesuchen sind sie bei MARQ fündig geworden. MARQ sieht sich als Maßkonfektionär. Das Grunddesign der Kabine ist skalierbar und kann entsprechend auf Kunden und ihre Fahrzeuge angepasst werden. Ihr Gründer Philipp

MarQ Absetzkabine

Der Designanspruch ist auch bei der MarQ Kabine gut erkennbar ...



Klare Linien mit abgerundeten Kanten und umlaufenden Airlineschienen.



Zum Konzept „Hell und Blick nach außen“ trägt auch die als zweites Panoramafenster ausgeführte Tür bei.

Hartmann hat seine Wurzeln im Industriedesign. Der Designanspruch ist auch bei der MARQ-Kabine gut erkennbar. Philipp legt dabei Wert auf ein stimmiges Gesamtbild, und zwar innen wie außen.

Der erste Hingucker ist das große Panoramafenster am Heck. Die Luftigkeit und der Blick nach draußen setzen sich in der durchsichtigen Eingangstür fort.

Ebenso fallen die abgerundeten Ecken und Kanten auf, da man sonst bei Absetzkabine typischerweise ein kantiges Aussehen erwartet, das aus dem funktionalen Zusammenbau der Sandwichplatten oder des zugehörigen Rahmens resultiert. Auch innen trifft man nicht auf einen Flight-Case-Ausbau. Stattdessen setzt sich die Designlinie mit abgerundeten Kanten fort, egal ob es sich um die Schiebetür der Toilettenkabine oder den Küchenblock handelt.



nomadcampers

Leerkabinen-Bausätze und Zubehör für Selbstbauer

Verwirklichen Sie Ihren Traum vom eigenen Fernreisefahrzeug! Wir bieten maßgeschneiderte Bausätze für Expeditions- und Fernreisemobile für Selbstbauer.

Wir beraten Sie gerne und stellen Ihnen Ihren individuellen Bausatz zum Selbstbau einer Leerkabine nach Ihren Anforderungen zusammen.



Neben GFK-Sandwichpaneelen in verschiedenen Stärken und Deckschicht-Qualitäten mit individuell geplanten Einlegern erhalten Sie bei uns:

- Hochwertiges abgestimmtes Klebesystem bestehend aus: 1K- & 2K-Fahrzeugbaukleber, Reiniger & Primer
- GFK-Profil & -Eckkappen
- Alu-Profil & -Eckkappen
- Edelstahl Eckkappen
- Thermisch getrennte Alu-Rahmenprofile zum Bau von Türen, Klappen etc.
- GFK-Tür & -Klappenbau-Profile
- GFK-Griffschalen
- Tür- & Klappenschlösser
- Edelstahlscharniere
- Fenster & Dachhauben
- etc.

Weitere Artikel wie Trittbleche, Kanisterhalter, Dachzelte, LED-Scheinwerfer etc. finden Sie in unserem Shop:

www.nomadcampers.de



Individuelle Reisefahrzeuge



Wohnaufbau & Fahrzeugumbau
solide, leicht und robust für jedes Gelände



Bis zum fertigen Fahrzeug war in der Tat einiges an Maßkonfektion notwendig ...

Bis zum fertigen Fahrzeug war in der Tat einiges an Maßkonfektion notwendig. Zum einen war es die erste Kabine mit einem Hilux-Single-Cab als Basisfahrzeug. Zum anderen gab es klare Vorstellungen von Kai und Natalie, die es umzusetzen galt. Dazu gehörten zum Beispiel die Abschrägung am Heck für einen stimmigen Böschungswinkel, eine geringere Breite im Vergleich zur bisherigen MARQ-Kabine, um nahe an den Hilux-Außenmaßen zu bleiben, sowie ein möglichst flacher

Alkoven, um im geschlossenen Zustand ein höheres Innenraummaß zu haben. Für ein stimmiges Gesamtbild bekam dafür die Fahrgastzelle einen Bodylift von 5 cm.

Das MARQ-Grunddesign in der Fahrzeugklasse geht von einem 200 cm x 140 cm großen Querschläferbett im Alkoven aus. Durch die geringere Breite des Kabinenaufbaus und Kais Körpergröße von über 190 cm wurde der Querschläfer noch durch einen Längsschläferauszug über der Kü-

chenzeile, parallel zur Nasszelle, ergänzt.

Gut gefällt mir, dass alle benötigten Teile, um das Lager aufzuschlagen, von außen zugänglich sind. Die Einstiegsleiter ist am Heck zwischen Kabine und Flatbed untergebracht. Die zum Absetzen der Kabine benötigten Kurbelstützen sind direkt unter dem Kabinenboden am Kabinenrahmen gelagert. Zum Absetzen werden sie mit der Kurbel entriegelt, herausgezogen, um 90° gedreht und wieder in den Rahmen gesteckt. Das System finde ich deutlich besser als an den Kabinenwänden einzuhaakende Kurbelstützen, die in der Regel auch größer sind und zusätzlichen Stauraum verschlingen. Per Kurbel – oder

MarQ Absetzkabine

Das riesige, aufklappbare Panoramafenster trägt wesentlich zum luftigen Raumgefühl bei.

Das Volumen unterhalb der Sitzbänke ist komplett als Stauraum nutzbar.

Voller Einblick in die Stauräume im Küchen- und Toilettenbereich. Alle Bedienelemente sind an der Stirnwand in der Küche zentral angeordnet.

Auch im eingeklappten Zustand bleibt genug Platz für den Aufenthalt in der Kabine. Zusätzlich kann die Sitzgruppe zum Schlafplatz umgebaut werden.

Großzügiger Sanitärraum mit Nature's Head Kompost-Trenntoilette.



natürlich einfacher mit einem Akkuschauber – werden die Stützen ausgefahren und die Kabine wird angehoben. Ebenfalls unter dem Kabinenboden verstaut sind die Auflageteller für die Absetzstützen. Alle weiteren Dinge wie Markise, Bergematerial und Werkzeug befinden sich in den unter der Flatbed-Ladefläche angebrachten Stauboxen beidseitig vor und hinter den Radkästen.

Die Einstiegsleiter wird mit, auf den ersten Blick filigranen, Haken in Ösen am Rahmen eingehängt. Anfangs war ich skeptisch, ob dies so stabil ist. In der Praxis entpuppt es sich allerdings als pffiffiges Konzept, das es der Leiter ermöglicht, sich dem Einfedern der Kabine anzupassen, ohne dass dabei ein komisches Gefühl beim Ein- und Ausstieg aufkommt.

Für gewagter halte ich es hingegen, die Serviceklappe, um an die gesamte Technik (Gasversorgung, Heizung, Wandler etc.) zu gelangen, an der Stirnseite der Kabine unterhalb des Alkovens anzubringen. Ist der Zugang nötig, muss zuerst die Kabine abgesetzt werden. Das geht zwar flott, braucht aber einen entsprechenden Standplatz. In einer kritischen Ber-

CARBEST

INNOVATIONS FOR MOBILE LIFE

Alles für Campingbusse und Vans

Ultraflexible Hochleistungs-Solarmodule

- Sunpower-Zellen: Mehr Strom-Ertrag!
- Nur 3 mm dünn!
- Ca. 5x leichter als herkömmliche Module
- Hochwertige ETFE-Oberfläche
- Erhältlich von 80 bis 160 Watt

Flex-Solarmodule
z. B. 80 W: 85319

Fenster inkl. Kombi-Rollo-Kunststoffrahmen mit Acrylglas Scheibe

Verdunklung
Insektenschutz

RW MOTION
7 Größen
z. B. 31650

ELEGANCE
7 Größen
z. B. 318500

PowerCooler

- ▶ Robustes Gehäuse mit stabilen Tragegriffen und Zurrösen
- ▶ Elektrisches Thermostat mit digitaler Temperaturanzeige
- ▶ Dreistufiger Batterieschutz zum Schutz der Fahrzeugbatterie
- ▶ Optionales 100-240V AC Adapterkabel Art.-Nr.: 714101

35 Liter
Art.-Nr. 714102

45 Liter
Art.-Nr. 714103

+10~ -18°C 12/24 V

www.reimo.com

trayon campers

Das Raumwunder aus «Down Under»

Ausstellungen 2021
siehe trayoncampers.eu
Persönliche Beratung und Vorführung nach Terminvereinbarung möglich

100% Off-Road taugliche Absetz-Wohnkabinen

sehr geringes Gewicht, optimal verteilt

10 Jahre Garantie auf die gesamte Kabinenstruktur

Staub- und Wasserdicht

Heisswassersystem

WC / Dusche / Abwassertank

120 Amp. AGM Batterie mit Solarpanel

«Webasto» Kabinenheizung

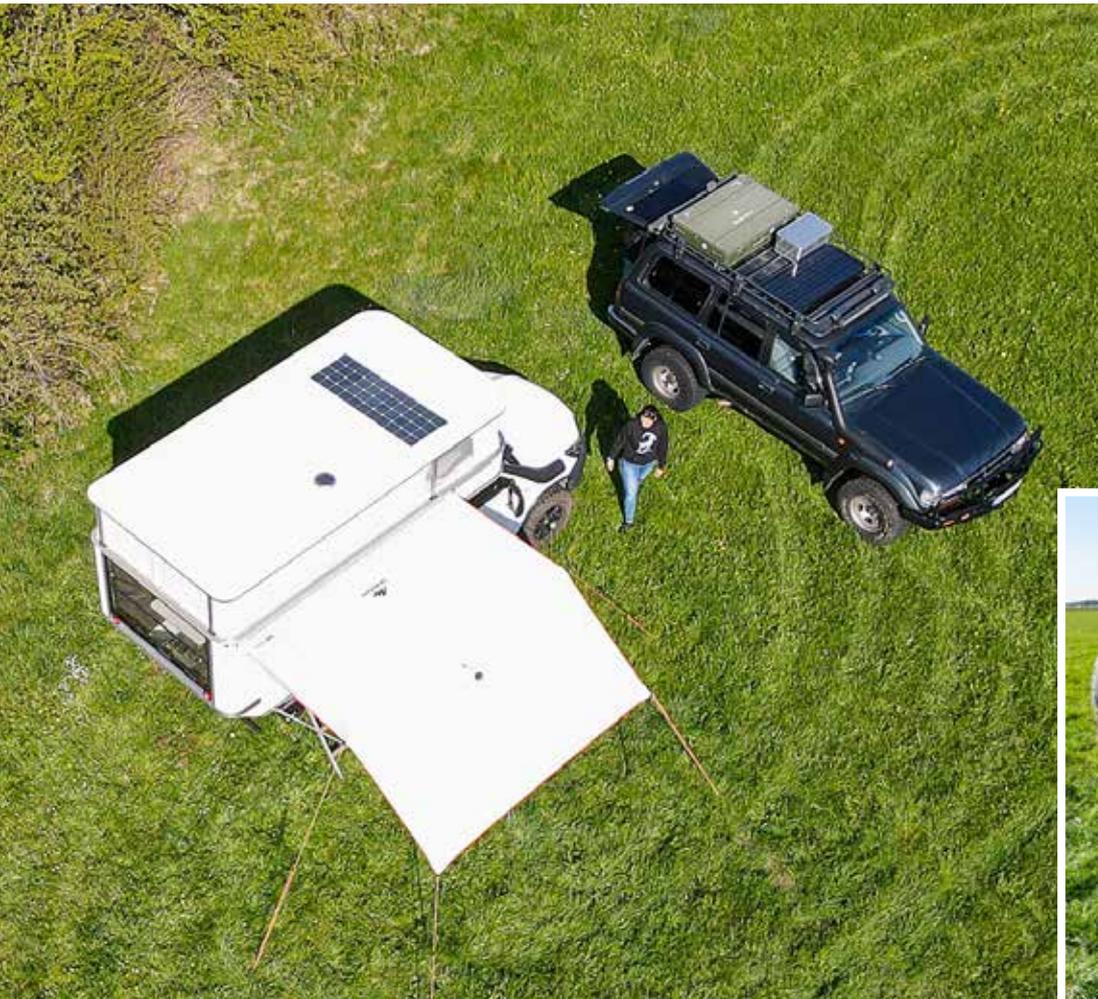
100l Kühl-Gefrierschrank

110l Wassertank

und vieles mehr...

Neues Modell:
Traymate

Trayon Campers Europe
Hort-GlobalService GmbH
Alte Dorfstrasse 9
5064 Wittnau / Schweiz
+41 (0) 76 330 03 57
info@trayoncampers.eu
www.trayoncampers.eu



Wohnraumerweiterung: Die Absetzkabine bietet doch etwas mehr Platz als die Schlafgelegenheit im 80er Land Cruiser.

Die Absetzstützen funktionieren per Kurbel, einfacher geht es mit dem Akkuschrauber.



gesituation ist der vermutlich nicht gegeben. Hier schlägt Design Funktionalität. Platz für seitliche Revisionsklappen wäre vorhanden. Werfen wir einen Blick nach innen. Selbst im geschlossenen Zustand ist die Kabine hoch genug, um sich bequem darin aufzuhalten, Küche und Kühlschrank zu erreichen oder die Toilette zu benutzen. Letztere ist eine Nature's-Head-Kompost-Trenntoilette mit eigener Abluft in einer geräumigen Nasszelle. Das Panoramafenster und die durchsichtige Tür tragen maßgeblich dazu bei, dass auch bei geschlossenem Dach ein heller Innenraum entsteht. Die Sitzgruppe kann zum Bett umgebaut werden, sodass auch im geschlossenen Zustand in der Kabine übernachtet werden kann. Das Parallelhubdach wird wie die Absetzstützen mittels Kurbel bzw. Akkuschrauber bedient. Der Anschluss dafür findet sich an der Stirnwand zwischen Küchenblock und Nasszelle zusammen mit sämtlichen anderen

Bedienelementen in der Schaltzentrale der Kabine. Hinter der Schaltzentrale, unter dem Bett, ist die gesamte Technik einschließlich der Wassertanks untergebracht. Das bringt den Schwerpunkt der Kabine zwischen die Achsen. Ich bin ein Freund davon, alle Bedienelemente in einer Schaltzentrale zu

Mit hochgekurbeltem Aufstelldach erfährt man das ganze Raumgefühl der MARQ Kabine ...

konzentrieren. Dennoch würde ich mir einen Lichtschalter am Eingang zur Kabine und weitere Steckdosen im Raum verteilt wünschen. Mit hochgekurbeltem Aufstelldach erfährt man das ganze Raumgefühl der MARQ-Kabine. Anders als bei anderen Aufstell- oder Hubdächern ist im geöffneten Zustand die Nasszelle mit Toilette nicht oben offen, sondern

ebenfalls mit einem Zeltbalg bis zum Dach verschlossen. In der Nasszelle befindet sich hinter der Toilette zusätzlich ein größeres Staufach. Neben der Nasszelle befindet sich der Küchenblock. In der hinteren, unteren Schublade ist die Kompressorkühlbox untergebracht. Durch die Tiefe des Küchenblock bleibt vor Spüle und Zweiflammkocher genügend Platz zum Schnippeln. Bei der reinen Querschläfernutzung des Bettes kann der Erste aus dem Bett steigen und sich schon einen Kaffee machen, während die zweite Person noch etwas länger schläft. Bei ausgezogenem Längsschläferbett funktioniert das leider nicht mehr. Im Heck befindet sich die Sitzgruppe, mit viel Stauraum unter den Sitzbänken. Ein Detail in den Staukästen sind die eingehängten wasserdichten Planen. So können schmutzige und feuchte Klamotten oder Ausrüstungsgegenstände einfach verstaut werden, ohne dass sich Dreck und Feuch-

MarQ Absetzkabine

tigkeit außerhalb der Staukästen verteilen. Pfiffig gelöst ist das Einholen des Zeltbalges beim Einkurbeln des Daches. Alle Fenster und die Tür werden geschlossen und ein kleiner Lüfter sorgt für einen Unterdruck in der Kabine, der gleichmäßig den Zeltstoff nach innen zieht, während man langsam das Dach nach unten kurbelt. Dies erspart Gummizüge außen am Zeltstoff oder Klimmzüge von meist größeren Personen in alle Ecken, um ein Einklemmen des Zeltstoffes zu verhindern.

Fazit: eine helle Kabine mit großem Raumgefühl bei ein- und ausgefahrenem Dach. Die klare Designsprache steht im Vordergrund. An der ein oder anderen Stelle hätte ich mir mehr Fokus auf Funktionalität gewünscht. Gut vorstellen kann ich mir, am Ende eines anspruchsvollen Offroadtages oben auf einem Bergkamm zu stehen und bei zugigem Wetter gemütlich hinter der Panoramascheibe zu sitzen und die Aussicht zu genießen.

MarQ Absetzkabine auf Toyota Hilux

Basisfahrzeug

- Toyota Hilux Duty 4x4 Single Cab, BJ. 2017
- Motor 2,4-I-D-4D mit 110kW/150PS
- 6-Gang-Schaltgetriebe, zuschaltbarer Allrad, Untersetzung, 100% Hinterachssperre
- Neupreis: 25.900€ (Vorführwagen)

Umbau Basisfahrzeug

- Unterboden und Hohlraumkonservierung
- Borbet CWE Alufelgen, Reifen: BF Goodrich MT KM3 Dimension 265/75R16
- OME Fahrwerk für 600Kg konstante Zuladung
- Bodylift der Fahrgastzelle um 50mm
- Clearview Mirrors, ausziehbar, elektrisch verstellbar, beheizt
- Schnorchel inkl. Einbau
- Ölabscheider ProVent Oil Catch Can
- Funkgerät M-Tech Legend Blackbox
- Auto-Vox V5 Rückspiegelmonitor und Kamera
- Ergänzung in der Kabine: Längsschläfer Bettauszug, Birke Multiplex Unterkonstruktion und Auszug, Alu Dibond Deckplatte, UHMW Polyethylen Gleitband
- Preis: 12.000€

MarQ Kabine

- Tausch Standardpritsche gegen Flatbed Ladefläche zur Aufnahme der Kabine
 - 4 Staukästen, beidseitig vor und hinter den Radabdeckungen
 - Kabinen Struktur: GFK Sandwichplatte Horizontal umlaufend mit vertikalen Eckradien, Parallelhubdach, umlaufende Airline Schienen, Heckschräge.
 - Innenausbau: Aluminiumstruktur in Kombination mit Leichtbauplatten
 - 410L Stauraum unter den Sitzbänken
 - 205L Stauraum in den Küchenschubladen
 - Schlafplätze für 3 Personen
 - Alkovenbett: Querschläfer 191cm x 126cm; Längsschläfer (ausziehbar) 203cm x 130cm
 - Schlafplatz Sitzbank: 191cm x 72cm
 - 80L Frischwassertank
 - Küche: 2-Flammen Gaskocher, Spüle, Kompressorkühltruhe
 - Sanitär: Nature's Head Kompost-Trenntoilette mit aktiver Abluft
 - Heizung: Truma VarioHeat eco Gasheizung
 - Elektrik: kombinierte Ladetechnik für Land-, Fahrzeug- und Solarstrom von Votronic, 75Ah Optima Gelbatterie als Verbraucherbatterie, 160 Watt Solarzelle.
 - Gewicht der Kabine: ca. 600kg
- Preise: ab 48.000€ (reisefertige Basiskabine), 56.000€ (Kabine wie beschrieben)
• Flatbed-Ladefläche mit Staukästen 9000€

www.marq-wohnkabinen.de

Änderungen und Irrtümer vorbehalten



Ihr Spezialist für Offroad Anhänger und Leichtbau Offroad Anhänger nach Kundenwunsch

Einzigartiges Offroad Fahrwerk

- Einzelradaufhängung
- Luftfederung
- 20cm Federweg
- 2" FOX Remote Reservoir Dämpfer
- Steuerung per App

Einzige Offroad Kupplung mit Straßenzulassung
Extrem geländegängige Leichtbau-Anhänger



- Leichtbau
- Offroad-Fahrwerk
- Ihre Plattform für Ideen



- Umfangreiche Küche
- Warmwasserdusche
- Autark leben



- Sonderanfertigungen
- Einsatzkräfte
- Katastrophenschutz



Expedition Anhängertechnik e.U.
Sajach 53
A-8424 Sajach

www.x-ant.at
+43 (0) 660 / 2531718
office@x-ant.at

#kackbox Die Trenntoilette



- 📍 mobile kleine TrockenTrenntoilette
- 📍 kompaktes Euro-Maß L/B/H 40 x 30 x 32,7 oder 27,7
- 📍 robust und nur 4,2kg schwer
- 📍 bis 250kg belastbar
- 📍 5l Kanister mit Geruchsverschluss
- 📍 5,6l Feststoffbehälter
- 📍 diskret, hygienisch und leicht zu entsorgen
- 📍 made in Austria
- 📍 optionales Zubehör (zB Aktivkohle-Filter, Polster, ...)



Elektro Allradler

Ein erster Eindruck



Bericht: Stefan Fischer, Fotos: Hersteller

Ich gebe zu, ich liebe meinen 25 Jahre alten Land Cruiser, dessen einzige Elektronik die Digitaluhr im Armaturenbrett ist. Der Rest läuft wunderbar mechanisch und im Notfall braucht es für den Dieselmotor nicht mal eine Batterie. So weit zum Basisfahrzeug. Im Wohnbereich schaut es schon anders aus. Mit Kompressorkühlbox, Standheizung, Licht und Ladegeräten sowie deren Versorgung durch Verbraucherbatterien und Solarzellen hat genügend Elektrik

und Elektronik Einzug gehalten. Mit zunehmendem elektrischen Verbrauch stellt sich die Batteriefrage und man beginnt über leistungsstärkere Batterien, wie LiPOs (Lithium-Polymer-Batterien), nachzudenken. Wenn ich mehr elektrische Leistung an Bord habe, dann kann ich auch darüber nachdenken, den Gaskocher durch ein Induktionskochfeld zu ersetzen ...

Ein erster Eindruck



Der Rivian mit Gear tunnel, Stauraum über die gesamte Fahrzeugbreite.

Viel spannender finde ich die Ansätze der Firmen, die Fahrzeuge von Grund auf neu denken ...

Neudenken ist angesagt

Man könnte auch anders an die Sache rangehen. Blicken wir, statt auf die stetige elektrische Aufrüstung bestehender Fahrzeuge, auf Allradler, die modernste Batterietechnologie und entsprechende elektrische Leistung von Haus aus an Bord haben: die Elektro-Allradler.

Dabei denke ich nicht an die klassischen Hersteller, die bestehende Antriebsstränge in ihren Fahrzeugen durch elektrische ersetzen. Viel spannender finde ich die Ansätze der Firmen, die Fahrzeuge von Grund auf neu denken.

Da fallen einem sicher US-amerikanische Firmen wie Tesla oder Rivian ein. Aber auch hierzulande gibt es Elektro-Pioniere, die sich allradgetriebenen Fahrzeugen widmen, wie ElectricBrands oder EVUM Motors.

Beim konsequenten Neudenken wird beim E-Allradler Diesel oder Benzin nicht einfach durch Strom ersetzt, auch die Allradtechnik selbst wird komplett über den Haufen geworfen. Im klassischen Allradler treffen wir auf einen Motor, der über Getriebe, Kardanwellen und Achsen die Kraft auf die Räder überträgt. Allen gemein ist die mechanische Verbindung aller vier Räder über Kardanwellen mit einem zentralen Getriebe und den entsprechenden Differenzialen, um die Drehzahlunterschiede zwischen den Rädern auszugleichen. Im Gelände kommt zusätzlich das Untersetzungsgetriebe für den kraftvollen Vortrieb zum Einsatz.

Wie sieht es nun elektrisch aus? Es gibt nicht mehr einen Motor, sondern mehrere im Fahrzeug verteilte Motoren. Darum spricht man auch nicht mehr von der Motorleistung, sondern von der Systemleistung des Fahrzeuges, d. h. wie viel Leistung das Gesamtsystem erbringen kann. Auf der Antriebsseite verschwinden im Extremfall Achsen, Differenzialsperren, Kardanwellen und Untersetzungsgetriebe komplett. Da jedes Rad von einem eigenen Elektromotor angetrieben werden kann, ist eine mechanische Kopplung



LIONTRON®

STRONG LIKE A LION



Nachhaltig durch modulare Bauweise

LIONTRON® LX Serie mit Bluetooth Überwachung

jetzt **NEU!**

Verwendbar bis **-30°C**

LIONTRON® **ARCTIC**



- + Verwendbar bis **-30°C**
- + Einfach **Nachrüsten**
- + Für den **mobilen Einsatz**

Für jede Anwendung die passende Batterie

- + Maximale **Lebensdauer**
- + Sichere **Lithium Technik**
- + Geringes **Gewicht**
- + Drop-In Ersatz für **Bleiakkus**
- + Schnelle **effiziente Ladung**
- + Entladung bis **100% möglich***



* Batterien haben eine höhere Kapazität als angegebenen Nennwert



www.liontron.de



Technik Elektro-Allradler

Die Ladedauer einer Batterie errechnet sich aus der Batteriekapazität (in kWh) und der zur Verfügung stehenden Ladeleistung (in kW). Die Tabelle gibt dabei den Idealfall an. In der Realität ist mit einem zeitlichen Aufschlag zu rechnen.

Kleines Lade Ix1	Maximale Ladeleistung (Idealfall)	Ladedauer in h pro 10 kWh Batteriekapazität (ca.)	Ladedauer in h bei 20 kWh Batterie (Bsp. XBUS)	Ladedauer in h bei 135 kWh Batterie (Bsp. Rivian)
Wechselstrom (AC)				
230 V Steckdose	2,3 kW	4,3	8,6	58
Wallbox 230 V, 16 A	3,7 kW	2,7	5,6	36
Wallbox 400 V, 16 A	11 kW	0,9	1,8	12
Wallbox 400 V, 32 A	22 kW	0,5	0,9	6
Gleichstrom (DC)				
Schnellladestationen	50 -150 kW	0,2 (12 min) - 0,067 (4 min)	0,4 – 0,13	2,7 – 0,9
Solarpanel 300 W	0,3 kW	33	66	450
Solarpanel 1000 W	1 kW	10	20	135

Tesla Cybertruck01
Er könnte auch
Spacetruck heißen.



Canoo Pickup, rechts mit Campershell und Aufstelldach ...



nicht mehr nötig. Die Motoren können sogar im oder direkt am Rad verbaut sein. Mit einem Motor je Rad können logischerweise auch Drehzahl, Drehmoment und Leistung unabhängig voneinander pro Rad gesteuert werden. Das geht so weit, dass auch gegenläufige Radbewegungen denkbar sind. Somit ist auch ein Drehen des Fahrzeuges im Stand, wie bei einem Kettenfahrzeug, möglich. Rivian hat dies mit seinem R1T Pickup bereits demonstriert (s. YouTube „Rivian tank turn“).

Wenn es nun keinerlei mechanische Kopplung zwischen Rädern oder Achsen mehr braucht, kann natürlich auch der gesamte Fahrzeugaufbau noch mal neu erfunden werden, da Selbstverständlichkeiten wie Motorraum oder Getriebetunnel nicht mehr im Weg sind.

Die Kehrseite der Medaille beim Elektroantrieb sind Platzbedarf und Gewicht der Batterien. Diese wandern typischerweise schwerpunktünstig in den Fahrzeugboden zwischen Vorder- und Hinterrädern. So entsteht bei den meisten Herstellern eine Plattform auf Rädern, auf die aufgebaut werden kann.

Dickschiffe und Leichtgewichte

Bei den Konzepten der E-Allradler lassen sich aus meiner Sicht zwei Ansätze unterscheiden: Dickschiffe und Leichtgewichte. Erstere zielen auf die Verbrennerkonkurrenz in Fahrzeuggröße und Erscheinungsbild und versuchen gleich-

Zumindest von der Stromrechnung zuhause dürfte uns die Angabe bekannt vorkommen ...

zeitig deren Leistungsdaten zu toppen. Das gelingt, schlägt sich aber in den benötigten Batteriekapazitäten und im Fahrzeuggewicht nieder. Und je höher die benötigte Batteriekapazität, desto länger ist logischerweise auch die Ladedauer (s. Infobox Lade-1X1).

Die anderen versuchen die Fahrzeuggröße und das Gewicht so weit wie möglich zu reduzieren, um mit weniger Leistung und kleineren Batteriekapazitäten auszukommen. Das geht in der Regel auch mit einer limitierten Höchstgeschwindigkeit einher, da gerade hohe Geschwindigkeiten aufgrund des überproportional zunehmenden Windwiderstandes hohe Leistungen benötigen.

Gerne reden wir bei Leistung noch von Pferdestärken (PS), auch wenn die Umstellung auf Kilowatt (kW) schon bald Jahrzehnte her ist. Wir erinnern uns an den Umrechnungsfaktor $1,36 \text{ PS} = 1 \text{ kW}$. Für den Vergleich zwischen den Fahrzeugklassen hilft die kW-Sicht, da elektrische Leistung in Watt bzw. Kilowatt gemessen wird. Die Leistungsabgabe bezieht sich auf die zeitliche Dauer und wird daher in

Ein erster Eindruck



Der kleine EVUM - echt knuffig!

kWh-Stunden (kWh) gemessen. Zumindest von der Stromrechnung zu Hause dürfte uns die Angabe bekannt vorkommen.

Schauen wir bei E-Autos auf den Verbrauch, finden wir folglich Angaben in kWh pro 100 Kilometer statt Liter pro 100 Kilometer. Dies sind in der Regel Verbrauchsangaben für das reine Fahren. Darüber hinaus sind weitere Verbraucher wie Klimaanlage, Heizung und Kühlschranks zu berücksichtigen.

Wie sieht es nun im Markt für E-Allradler aktuell aus? Welche Fahrzeuge sind schon verfügbar oder in nächster Zeit angekündigt? Folgende subjektive Auswahl an E-Allradlern möchte ich kurz vorstellen, ohne jeglichen Anspruch auf Vollständigkeit:

- Rivian R1T Pickup
- Tesla Cybertruck
- Canoo Pickup
- ElectricBrands XBUS
- EVUM Motors aCar

Die ersten drei sind amerikanische Firmen. Im dortigen Fokus steht ganz klar der amerikanische Pick-up-Markt. Geschlossene Geländewagen oder Busse sind bei Rivian oder Canoo zwar geplant, aber nicht zum Start.

Die beiden anderen sind deutsche Firmen. ElectricBrands verfolgt mit dem XBUS (der bis Juli dieses Jahres noch unter dem Namen eBussy vermarktet wurde) ein modulares



GreenAkku®

Das Kraftwerk für unterwegs!
- inkl. 2x USB Anschluss

2x USB
5V 2A



GreenAkku® Solartaschen

ab 189,-€*

Verschiedene Ausführungen ab 60 - 200Wp
Multifunktional – inkl. USB-Anschluss
Mono oder Sunpower Zellen



LiFePO4 Batterie mit Wechselrichter

nur 1919,-€*

LIONTRON LiFePO4 12,8V 100Ah LX Smart BMS
Victron Energy MultiPlus Compact 12/1600
Victron Energy Digital Multi Control 200/200A GX

* Preise inkl. gesetzl. MwSt.



GreenAkku®
www.greenakku.de



XBUS Offroadcamper mit Aufstelldach.



**Aber ganz ehrlich,
bei den ersten
Überlandexpeditionen
mit Fahrzeugen mit
Verbrennungsmotor
gab es auch noch kein
Tankstellennetz ...**

Leichtbaukonzept. Das aCar von EVUM Motors wiederum ist ein elektrisches Nutzfahrzeug für Kommune, Handwerk und Landwirtschaft, das durchaus als Plattform für Expeditionsfahrzeuge interessant sein könnte.

Bei Redaktionsschluss ist bisher nur das aCar bereits erhältlich. Alle anderen sollen dieses Jahr oder in den kommenden Jahren auf den Markt kommen. Das schlägt sich auch in den verfügbaren technischen Details nieder. Es gilt die Regel: Je weiter der Markteintritt noch in der Ferne liegt, desto weniger konkret sind die technischen Daten. Bei allen Fahrzeugen, die noch nicht real verfügbar und zugelassen sind, ist sicher noch etwas Skepsis bei den Herstellerangaben angeraten. Ein Überblick zu den Fahrzeugdaten findet sich in der entsprechenden Infobox.

Die amerikanische Pick-up-Fraktion gehört allesamt zu den Dickschiffen mit mehreren Hundert kW-Leistung, 200 km/h Spitze und gigantischen Anhängelasten von bis zu 5 Tonnen. Entsprechend groß sind die Batteriebanken.

Kurz vor der Auslieferung steht der Rivian R1T Pickup, allerdings nur in den USA. Von außen sieht er wie ein klassischer Double-Cab-Pick-up aus. Wer die Motorhaube öffnet, findet statt eines Motors einen großen Kofferraum vor. Weiterer ungewöhnlicher Stauraum befindet sich zwischen Rücksitzbank und Ladefläche in Form eines Stauraumauszuges über die gesamte Breite. Alternativ zum Stauraum kann hier eine ausziehbare Campingküche mit Induktionsherd untergebracht werden. Zwei Prototypen des R1T hatten ihr Expeditionsdebüt als Begleitfahrzeug

der „Long Way Up“-Motorradexpedition von Ewan McGregor und Charley Boorman 2019 von Ushuaia bis Los Angeles. Deutlich futuristischer kommt der Tesla Cybertruck daher. Er könnte gut auch „Spacetruck“ heißen. Die ersten Cybertrucks sollen dieses Jahr in den USA ausgeliefert werden. Neben dem anfänglichen Hype ist es gerade etwas still um den Cybertruck.

Der Pick-up von Canoo erinnert (wie auch der XBUS von ElectricBrands) vom Grundkonzept eher an einen VW-T3-Pritschenwagen als einen klassischen Pick-up. Die Ladefläche hinter der Kabine kann zum Bus oder Camper erweitert werden. Vonseiten Canoo gibt es viele Designideen, zu den technischen Details ist es eher noch dünn.

Alle drei Hersteller zeigen aber bereits in ihren Konzepten, wie Reise- und Camperaufbauten und Zubehör aussehen können. Bei allen US-Modellen ist noch nicht klar, ob und wann sie auf dem europäischen Markt verfügbar sein werden. Hier wird sich dann eventuell auch eine Grauiimportzone entwickeln.

Blicken wir auf den hiesigen Markt. Der XBUS von ElectricBrands ist ein klarer Vertreter des Leichtgewichtsgedankens. Mit knapp 4 m Länge und 1,7 m Breite ist er eher knuffig. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt ganze 1.600 kg. Dafür reichen dann auch 15 kW (ca. 20 PS) Leistung. Die Basis des XBUS ist eine Flatbed-Plattform mit Kabine für zwei Personen. Mit verschiedenen Modulen auf dem Flatbed lässt sich der XBUS von einem Double-Cab-Pick-up über

einen Bus bis zum Camper oder Kofferaufbau konfigurieren. Der XBUS ist grundsätzlich als Allrad mit vier Radnabenmotoren erhältlich. In der Offroadvariante verfügt er zusätzlich über eine größere Spurbreite und höhere Bodenfreiheit. Je nach Aufbaukonfiguration besteht das Dach aus einem Solardach mit bis zu 800 Watt Leistung, das unterwegs die Batterien lädt. Bestellt werden kann der XBUS seit Juli dieses Jahres. Die Auslieferung ist für 2022 vorgesehen. Das aCar von EVUM Motors ist bereits erhältlich. Auf den ersten Blick ist es ein geschrumpfter Unimog in elektrisch. Genauso wie dieser ist es nicht als Expeditionsfahrzeug auf den Markt gebracht worden. Mit einer Reichweite von 200km und einer aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 70km/h steht klar der Nutzfahrzeugcharakter im Vordergrund. Nichtsdestotrotz könnte ich mir gut vorstellen, aus dem aCar mit einer Tonne Zuladung ein Expeditionsmobil mit passender Kabine zu realisieren. Ähnlich wie der XBUS kommt das aCar mit wenig Leistung und somit kleinen Batterien aus.

Reichweite

Die Reichweite ist einer der aktuellen Hauptkritikpunkte bei Elektrofahrzeugen. Das gilt auch für Allradler im Reiseeinsatz. Wobei aus meiner Sicht hier

deutlich zwischen langen Anreise- oder Verbindungstappen und Touren vor Ort unterschieden werden muss. Für lange Etappen ist Reichweite und / oder die Möglichkeit, unterwegs schnell zu laden, natürlich ein Muss. Bei Touren im Reiseziel vor Ort oder gemütlichem Reisen durchs Land fahre ich auch mit meinem Land Cruiser selten mehr als 200 bis 300 Kilometer am Tag. Insofern reduziert sich das Reichweitenproblem hier zu einem Ladeproblem am Übernachtungsort.

Aber ganz ehrlich, bei den ersten Überlandexpeditionen mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor gab es auch noch kein Tankstellennetz. Damals bestand ein guter Teil der Logistik darin, für Treibstofflager entlang der geplanten Route zu sorgen. Heute ist es die Suche nach der leistungsfähigen Steckdose entlang der Route.

Solarzellen und entsprechende Sonneneinstrahlung können dabei zumindest ein wenig unterstützen. Hierbei erscheint mir der XBUS-Ansatz am weitesten fortgeschritten.

Ich bin gespannt auf die weiteren Entwicklungen und freue mich schon auf die ersten Testfahrten.

Infobox E-Allradler

	EVUM Motors	ElectricBrands	Rivian	Tesla	Canoo
Modell	aCAR First Mover Edition mit Pritsche	XBUS Offroad	R1T Pickup (Double Cab)	Cybertruck	Pickup (Double Cab)
Ca. Maße (L/B/H) in mm	4.050/1562/1986	3.945/1.691/2.038	5.540/2.010/1.830	5.885/2.027/1.905	k.a.
Reichweiteangaben	100 km / 200 km mit Reichweitenpaket	200 – 600 km (City Modus) 140 – 420 km (Mix Modus) Zusätzliche Reichweite durch Solardach (ohne Angabe)	480 km (300 miles) - 640 km (400 miles) ja nach Batteriepack	485 km (301 miles) 805 km (500 miles)	320 km (200 miles)
Batteriekapazität	16,5 kWh / 33 kWh mit Reichweitenpaket	10 – 30 kWh Akkupacks á 1,25 kWh	135 kWh Optional 180 kWh	k.a.	k.a.
Lademöglichkeiten und -dauer	Bei 16,5 kWh: 230V: 6,5 h (80%) 400V: 2,5 h	10kWh bei 3,7 kW / 230V: 3 h (80%) 11 kW: < 1h (80%)	AC charger 11 kW 40 min auf 80% mit DC fast charging (160 kW)	k.a.	k.a.
Verbrauch	15,9 kWh / 100km	k.a.	k.a.	k.a.	k.a.
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	>100 km/h	200 km/h	193 km/h (D-AWD) 209 km/h (T-AWD)	200 km/h
Antrieb	Allrad, Ein E-Motor pro Achse	Allrad-Antrieb mit 4 Radnabenmotoren	Allrad. Ein Motor pro Rad, verbaut in einer Dual-Motor-Unit pro Achse.	Dual Motor All-wheel Drive (D-AWD) Tri Motor All-wheel Drive (T-AWD)	All-Wheel Drive mit 2 Motoren
Leistung	20kW (ca. 27 PS)	Dauerleistung 15 kW (ca. 20 PS), Peakleistung 56 kW (ca. 76 PS)	562 kW (ca. 764 PS)	k.a.	447+ kW (ca. 608+ PS)
Leergewicht	1.300 kg; 1.600 kg mit 33 kWh Reichweitenpaket	500-800 kg je nach Aufbau, ohne Batterien	2.670 kg	k.a.	k.a.
Zuladung	Bis zu 1.000 kg	800 - 1.100 kg	Bis zu 800 kg	Bis zu 1.587 kg	Bis zu 816 kg
Anhängelast gebremst / ungebremst	1.000 kg / 650 kg	k.a.	5.000 kg	4.536 kg D-AWD 6.351 kg T-AWD	k.a.
Sitzplätze	2	2-4	5	6	k.a.
Varianten / Besonderheiten	Aufbauvarianten: Pritsche, Dreiseitenkipper, Koffer 230V Außensteckdose	u.a. Pickup, Doka Pickup, Bus, Camper. Camper: Aufstelldach, Slidout Bett, Küche mit Waschbecken, Kühlschrank und Kochplatte	Die Motorhaube ist keine, sondern der Kofferraumdeckel für ca. 300 l Ladevolumen, Durchgehendes Tunnelfach hinter der Kabine	Camperaufsatz	Camperaufsatz
ab Preise (€ inkl. MwSt)	42.828 € Reichweitenpaket 11.900 €	Offroad Pickup 20.460 € Offroad Bus ab 23.760 € Offroad Camper 31.680 €	Ab 75.000 US\$	Ab 50.000 US\$ (D-AWD) Ab 70.000 US\$ (T-AWD)	k.a.
Verfügbar seit/ab	Juni 2020	Bestellbar seit Juli 2021 Auslieferung 2022	Ab Sommer 2021 (USA)	Dual Motor ab 2021 (USA), Tri Motor ab 2022 (USA)	Ab 2023 (USA)
Hersteller Webseite	www.evum-motors.com	www.electricbrands.de/myxbus	www.rivian.com	www.tesla.com/cybertruck	www.canoo.com/pickup

Änderungen und Irrtümer vorbehalten

Bericht: Axel Vetter

Sonnenstrom mit Griff

Mobile Solarmodule



Die mobilen Solarmodule von GreenAkku (links) und Offgridtec (rechts) im Größenvergleich.

Auf dem Dach von Reisefahrzeugen fest installierte Solarmodule sind weit verbreitet. Kann eine Solartasche, also ein bei Bedarf schnell aufbaubares mobiles Solarmodul, die schlauere Alternative sein? Ich verschaffe zwei solchen Stromlieferanten einen Platz an der Sonne.

Im Aufstelldach meines Land Cruisers arbeitet ein Solarmodul. 80 Wp liefert es nur, war vor neun Jahren mit Einbau 700 € teuer zuzüglich Laderegler. Die Preise sind inzwischen gesunken, die Leistung gestiegen, aber schöner sind die Glaskästen nicht geworden. Und praktischer auch nicht. Sie beanspruchen Fläche auf dem Dach, die für den Gepäcktransport nicht mehr zur Verfügung steht. Den idealen Winkel zur Sonne erziele ich höchsten einmal am Tag für wenige Minuten. Will ich Strom ernten, muss das Fahrzeug in der prallen Sonne parken statt im angenehmen Schatten. Der Einbau kostet außerdem Zeit und Geld. Mit großem Dachgepäckträger oder Dachzelt ist der eh hinfällig.

Noch vor einigen Jahren waren Solarkoffer als Alternative der letzte Schrei. Starre Module, mit Scharnieren verbun-

den, vom Aussehen Doppelgänger eines Campingtisches. Sperrig zu verstauen besonders in kleinen Fahrzeugen, aber sonst eine gute Lösung.

Die Weiterentwicklung davon sind moderne Solartaschen. Sie bestehen aus mehreren zusammengeschalteten Modulen, können gefaltet werden und nehmen weniger Platz ein. Dazu sind sie bedeutend leichter. Zwei technisch ähnliche Kandidaten stellen wir in die Sonne: die GreenAkku Solartasche 160 Wp Sunpower und das Offgridtec FSP-2 180W. Die Leistung ist vergleichbar und im Paket enthalten sind jeweils der bewährte MPPT-Laderegler Victron Energy BlueSolar 75/15, ein Kabelsatz für seinen festen Anschluss an die Batterie und einer mit Klemmen wie bei einem Start-hilfekabel für den fliegenden. Über auf der Rückseite ausklappbare Stützen wird der Winkel zur Sonne eingestellt. Alle Kabel werden in einer auf der Rückseite aufgesetzten Tasche mit Klettverschluss verstaut. Beide Solarmodule sind nicht wasserfest.

Offgridtec stecken ihr FSP-2 in eine gepolsterte Schutztasche mit Tragegriff. Das Solarmodul besteht aus drei Flächen

Mobile Solarmodule

Dank des langen Anschlusskabels parkt das Auto im Schatten, das Solarmodul ist optimal auf die Sonne ausgerichtet ...



Zwei technisch ähnliche Kandidaten stelle ich in die Sonne: die GreenAkku Solartasche 160 Wp Sunpower und das Offgridtec FSP-2 180W



PANEELtec GmbH[®]
Sandwich-Paneel-Technik



Leicht, stabil, durchstoßsicher für Ihren Kabinenbau



Sie suchen das Besondere unter den Paneelen?



Wir beraten Sie gern!

PANEELtec GmbH[®]
Sandwich-Paneel-Technik

An der Himmelsleiter 30, 98553 Schleusingen
Werk: Am Sättel 12, 98553 Schleusingen

Tel.: +49 (0) 36841/5555 13 Mail: vertrieb@paneeltec.de
Web: www.paneeltec.de



Mit den Klemmen kann der Anschluss an jede beliebige Batterie erfolgen.



Das Solarmodul von GreenAkku lädt über USB auch ohne Verbindung zum Fahrzeug.

Der Aufbau dauert nur zwei Minuten. Auf die Sonne ausgerichtet, bringen sie optimalen Ertrag ...

zu 60 Wp und hat eine textile Anmutung. Es wiegt ca. 8 kg. Zusammengeklappt misst es 82 cm * 44 cm * 4 cm, aufgebaut erstreckt es sich über 152 cm * 44 cm. Das lange Anschlusskabel ist fest angebracht, als Zubehör eine 5 m lange Verlängerung lieferbar. Über einen Anderson-Stecker wird es mit dem kurzen Anschlusskabel am Laderegler verbunden.

GreenAkku liefert keine Tragetasche mit, denn das Modul ist in einen schützenden stabilen Rahmen aus Kunststoff eingelassen. Löst man die Druckknöpfe der Haltebänder, verhindern Magnete, dass die vier Flächen zu je 40 Wp auseinanderklappen. So misst das fast quadratische Paket nur 55 cm * 52 cm bei einer Dicke von 4,5 cm und ist 5,1 kg leicht. Geöffnet erstreckt sich das mobile Panel über 192 cm * 55 cm. Die beiden USB-Ladebuchsen können ohne Laderegler genutzt werden. Sie liefern 2 A Strom, um z. B. ein Mobiltelefon oder einen Kameraakku aufzutanken. Einfach das Solarmodul auspacken, in die Sonne legen und USB-Kabel einstecken.

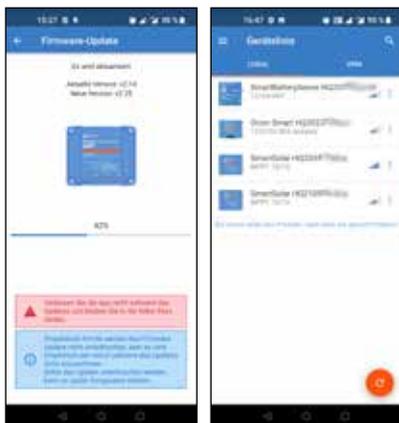
Aus dem Karton in die Sonne in fünf Minuten

Für eine fliegende Verkabelung benötigen wir nur einmalig einen kleinen Schraubendreher, um das kurze Anschlusskabel mit den großen Klemmen und das Kabel vom Solarmodul mit dem Laderegler zu verschrauben. Dann koppeln wir den Regler per Bluetooth mit der App von Victron Energy und stellen den Typ der Batterie ein wie Blei/Säure, AGM oder LiFePo4. Evtl. möchte die App eine neue Firmware aus dem Internet laden und auf den Laderegler aufspielen, was nur kurz dauert. Das war's schon. Wer schon ein Gerät dieses Herstellers verwendet, findet in der App nun auch das neue angezeigt.

Fazit

Mobile Solarmodule können oft fest installierte ersetzen, wenn nicht gerade sehr viel Strom benötigt wird und viel Platz zur Verfügung steht wie bei einem LKW. Sie sind zwar teurer als jene, doch fallen die Kosten für den Einbau weg. Der Aufbau dauert nur zwei Minuten. Auf die Sonne ausgerichtet, bringen sie optimalen Ertrag. Beim Fahrzeugwechsel wird die Solartasche einfach mitgenommen.

Die Sets von Offgridtec und GreenAkku hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Beide Hersteller bieten sie auch in anderen Leistungsstufen an. Beim Kauf entscheiden nur persönliche Vorlieben, welches der beiden mobilen Solarmodule bei der nächsten Reise dabei sein soll.



„Solarregler Update“ und „mehrere Ladegeräte“

Beim ersten Betrieb des Ladereglers ist häufig ein Update fällig.

Es können mehrere Geräte mit der App gesteuert werden.

Infos / Bezugsquellen

- GreenAkku 160 Wp mit Sunpower Zellen und Victron Energy BlueSolar MPPT 75/15 Laderegler, 579,04 €, weitere Modelle zwischen 60 Wp und 200 Wp www.greenakku.de
- Offgridtec FSP-2 180 Wp mit Victron Energy BlueSolar MPPT 75/15 Laderegler, 549,90 €, weitere Modelle zwischen 50 Wp und 200 Wp www.offgridtec.de

TERRAIN TAMER

4WD PARTS

Ab sofort
1 Name -
5 Modelle!

Tom's World Cruiser

Tom's 1 World Cruiser

Land Cruiser 78.
Wahlweise für 2-4 Personen.
Mit Klappschlafdach
und Fernreiseumbau.
Ab 89.000,- Euro



Tom's 2 World Cruiser

Land Cruiser 78.
Für 2 Personen.
Mit HighCube-
Aufbauverlängerung.
Ab 135.000,- Euro



Tom's 3 World Cruiser

Land Cruiser 79 DoubleCab
für bis zu 4 Personen.
Mit HighCube-
Aufbauverlängerung.
Ab 140.000,- Euro



Tom's 4 World Cruiser

Land Cruiser 79.
Für 2 Personen.
Großraumkabine für
höchsten Reisekomfort.
Ab 160.000,- Euro



Tom's 5 World Cruiser

Tom's neueste
Entwicklung
addiert die Gene
des WorldCruisers 2
und 4 zum neuen
WorldCruiser 5.
Ab 160.000,- Euro



Jetzt neu!

HEAVY DUTY
KÜHLER



HIGH
PERFORMANCE
SCHEIBEN



ELOCKER



STOSSDÄMPFER



VERBESSERT
UND VERSTÄRKT
ZAHNRÄDER UND WELLEN



VERSTÄRKT
KUGELLAGERSÄTZE



Seit 1969 entwickelt und stellt **TERRAIN TAMER** Ersatzteile mit nur einem Gedanken her – unsere Kunden nach Hause zu bringen.

Kunden wie der legendäre australische Reisepionier Bill King, der wusste dass ein Schaden im Busch nicht nur eine Kleinigkeit war. Das richtige Ersatzteil könnte dich vor einem Schaden weit weg von allem bewahren.

Mit der Menge an Geländefahrzeugen, von Landcruiser über Patrols bis Leylands und Bedfords die Bill fuhr, sind wir durch die harte Schule der unerbittlichen und unbefestigten Straßen und Wege des australischen Outbacks gegangen.

Sie können diese Jahre der Erfahrung zu ihrem Vorteil nutzen: www.toms-fahrzeugtechnik.de



ENGINEERED TO LAST SINCE 1969

www.toms-fahrzeugtechnik.de

Tom's
Welt • Reise • Fahrzeuge

Te1.+49(0)9162/9888365
www.toms-fahrzeugtechnik.de



Kleine Fluchten Wasserwandern auf der Peene

In den ersten 3 Teilen der Serie „Die Evolution des Allradlerns“ haben wir den Weg zum neuen Reisefahrzeug Nyati gesehen. Jetzt wird langsam, ganz langsam das Reisen wieder möglich und wir wollen mit unserem neuen Reiseauto auch endlich eine erste Tour fahren und dabei auch etwas paddeln. Seit drei Jahren gehört neben manch anderen Aktivitäten auch das Kajakfahren dazu. 2019, gleich nach dem Erwerb unseres aufblasbaren Dampfers, ging es zur Loisach und zu mehreren Seen in Tirol und im Salzburger Land. Dabei war unser bewährter kleiner Land Cruiser unser Lastesel.

„Amazonas des Nordens“ ist sicher übertrieben, macht aber neugierig ...

Wohin also bei der ersten Reise mit unserem Nyati? Wir hatten Spannendes über die Peene gehört, den „Amazonas des Nordens“, was sicher ein bisschen übertrieben ist, aber immerhin neugierig macht. Also auf nach Mecklenburg-Vorpommern, für mich als Reiseziel bis dato eher nicht ganz so weit oben auf der Prioritätenliste. So viel vorneweg: Meck-Pomm ist mindestens eine Reise wert! Davon abgesehen geht es uns aber hauptsächlich darum, vor den ersten

Alpentouren mit Gästen und den folgenden jahrelangen Aufenthalten im Busch auszuprobieren, wie es sich denn so mit zwei recht großen Menschen im neuen Wohnmobil leben lässt.

Den ersten gemeinsamen Eindruck verschaffen Tina und ich uns aber bei einer weiteren Ausfahrt in den Mammutpark, bei der ich diesmal im Gegensatz zum ersten Aufenthalt wenig Rücksicht auf das Auto nehme. Alles funktioniert hervorragend und fürs

Wasserwandern auf der Peene

Nur mit Muskelkraft kommt man hier voran:
Wasserwandern auf der Peene.

Die „Ruderfrauschaft“ in Aktion.

Lastesel oder doch auch Amphibienfahrzeug?



Campen bietet uns eine Liegefläche von 147cm x 240cm nun wirklich ausreichend Platz. Die Möglichkeit, über sechs mückensichere Öffnungen Frischluft ins Auto zu lassen oder Wärme darin zu halten, garantiert Wohlfühlklima und wir können uns gut in der vollständig eingeräumten Kabine bewegen, entsprechende Koordination untereinander vorausgesetzt.

Jetzt wollen wir diesen Eindruck bei einer etwas längeren Reise als nur einem Wochenendtrip überprüfen. Wir beladen das Auto so, wie wir es auch für eine mehrwöchige Tour machen würden, und packen zusätzlich das Boot und die komplette Paddelausrüstung dazu. Vier innere Staufächer bleiben dabei sogar noch gänzlich leer. Die verbauten Schränke und die seitlich angebrachten Packtaschen erweisen sich als sehr schluckfreudig. Am späten Nachmittag fahren wir los und das Navi zeigt 720 Kilometer bis zum Ziel zwischen Demmin und Anklam an. Eines ist uns klar: Die erste Übernachtung im Auto mit teilweise nicht aufge-

Grillen und Kochen.
Wo immer du bist.

www.q-adventuregear.de



FIRE



MADE FOR USE



OFF ROAD
ACCESSOIRES

+41 22 792 80 00
www.land-cruiser.ch
info@offroadaccessoires.ch

PWS
4x4 OFFROAD



FAHRWERKE, DACHZELTE, SONDERFAHRZEUGBAU,
EXPEDITIONS-ZUBEHÖR

WWW.PWS-OFFROAD.COM

PWS OFFROAD GMBH · Kölner Straße 56 · 57290 Neunkirchen



northstarmobil.
Wohnkabinen für Pickups
www.northstarmobil.de

Hauptsitz: 27308 Kirchlinteln
Fon (042 30) 954 07 91

Bayern: 86179 Augsburg
Fon 0152 - 08 90 91 74



klapptem Dach steht uns bevor. Wir erwischen eine sehr heiße Nacht, wie es sie Mitte Juni reichlich gab. Der Platz neben der Küchenzeile auf der Fahrerseite und den gefüllten Stausäcken an der Bordwand rechts reicht für uns beide zum Schlafen gradeso aus, auch wenn man sich wegen der Schwüle trotz aller Sympathie lieber nicht berühren möchte. Zusammen mit der geöffneten Dachluke und den aufgestellten Fenstern in der Wohnkabine gibt es aber zum Glück ausreichend Frischluft. Was aber bei der Hitze echt nicht geht, ist der samtige Bezug der Liegeflächen. Untergelegte Badelaken und eine Decke helfen uns schnell, nicht mehr wie ein Pritt-Stift auf den Polstern zu kleben.

Ich denke, dass vom Platz her das Übernachten mit geschlossenem Dach auch bei extremer Kälte oder heftigem Sturm funktionieren wird. Selbst bei geschlossenem Fahrzeug

Und dann gibt es auch Begegnungen der dritten Art: Ein Alien kreuzt die Straße.

ist es möglich, das Liegeelement für den Mittelgang aus dem Obergeschoss herunterzunehmen. Natürlich, das sei nicht verschwiegen, bleibt diese Art der Sardinen-Übernachtung eine Notlösung – aber immerhin eine funktionierende.

Mecklenburg-Vorpommern empfängt uns im Sommerkleid: strahlendes Wetter, leuchtendes Grün der Wälder und Wiesen. Ergänzt wird die Farbpalette durch gelben Raps, goldenen Weizen, roten Mohn und blaue Luzerne. Schimmernde Felder, so weit das Auge reicht. Nach Verlassen der Autobahn machen kurvige und unerwarteterweise sogar leicht hügelige Landstraßen mit geringem Verkehr das Autofahren zu einer entspannen-

den Freude.

Wenn es flacher wird, sind oft Kirchtürme oder Getreidesilos die einzigen weithin sichtbaren Landmarken in den sich sehr weit erstreckenden blühenden Feldern oder riesigen, in allen Grüntönen schimmernden, üppigen Waldgebieten.

Und dann gibt es auch Begegnungen der dritten Art: Ein Alien kreuzt die Straße. Ich treibe mich seit über 40 Jahren in der Natur herum, bin seit über 25 Jahren Jäger und dachte, ich kenne mich mit der hiesigen Fauna aus. Aber was ist das für ein Tier, das da unvermittelt die Straße kreuzt? Katze? Nee. Fuchs schon mal gar nicht, Marder – ja, aber dafür sehr groß, und ein Dachs war es definitiv auch nicht. Und dann diese ausge-

Wasserwandern auf der Peene

Angekommen ist das Camp schnell aufgebaut.

Achtung, ungewohnte Verkehrsteilnehmer.



prägte Kurve im Rücken. Nun, Marder ist richtig, aber es geht genauer. Hier laufen doch tatsächlich Otter über die Straße! Bald darauf weisen auch Schilder extra auf diese ungewöhnlichen Verkehrsteilnehmer hin, was sicher angebracht ist als lebensverlängernde Maßnahme für die pelzigen Tiere.

Leider verblasen diese sehr positiven Eindrücke etwas, als wir den für die geplanten Paddeltouren äußerst zentral gelegenen Naturcampingplatz erreichen. Von Natur können wir wenig sehen, der Platz ist hoffnungslos überfüllt für unseren Geschmack und Bäume, die Schatten spenden könnten, sind nicht zu entdecken. Die zentrale Lage an der Peene mit der günstigen Gelegenheit, ohne weiteren Aufwand loszupaddeln, kann diese Nachteile kaum ausgleichen.

Also suchen wir einen neuen Standort, den wir im Peenecamp in Neukalen finden. Tadellose Sauberkeit im modernen Sanitärbereich, großzügige Stellplätze mit einer wachsenden, Schatten spendenden Bepflanzung und nicht zuletzt die ausgesprochene Kundenorientierung des Personals haben uns nachhaltig überzeugt, sodass wir direkt für die ganze Tour hierbleiben und auch längere Anfahrten für unsere Paddelaktionen in Kauf nehmen. Auch der Ort Neukalen präsentiert sich ansprechend renoviert mit einem guten Restaurant

Der 4x4 Abenteuer-Alltags-Family Van. VW Crafter / MAN TGE

6 Sitzplätze
6 Schlafplätze
6m / 3,5t

FETMOBIL
ANNUV EXPEDITION MOBILE
Individuelle Fernreise- und Expeditionsmobile

Freiheit neu definiert.

FETMOBIL Manufaktur
An der Ziegelei 5
D- 45721 Haltern am See
02364/ 89 99 056
info@fetmobil.de
www.FETMOBIL.de

Erlöbe ihn 2021:
Adventure Northside 10.-12. September
Adventure Southside Camp 17.-19. September

FETVan AT 4 / AT 6

FESTER TRITT!

Im Onlineshop:
Scherentreppen von Torklift

.northstarmobil.
Wohnkabinen für Pickups
www.northstarmobil.de

Northstarmobil GmbH
27308 Kirchlinteln
Fon (0 42 30) 954 07 91

GrillFIRE
www.q-adventuregear.de

FIRE
MADE FOR USE

OFF ROAD ACCESSOIRES

SINCE 1993

Toyota Land Cruiser J7 James Baroud Dachzelt Terracamper

+41 22 792 80 00 www.offroadaccessoires.ch



**Kundenbeschwerde:
„Mein Badezimmer hat kein Dach“
Antwort des Lodgemanagers:
„Ja, Ihr Badezimmer hat kein Dach“**

und einem sehr guten Imbiss mit Take-away, was will man mehr?

Badestelle? Langsam fließende Gewässer? Sommer? Camping? Damit sind wir auch gleich wieder bei unserem Nyati und einer Kernherausforderung: Wie macht man den Zugang in die Wohnkabine mit einer nach oben zu öffnenden Klappe und nach vorne geneigter Unterseite insektensicher? Meine Frau Tina beherrscht den Umgang mit Schere und Nähmaschine. Sie hatte für unsere erste große Afrikasafari Stautaschen und Fensterverkleidungen für unseren Defender gefertigt, die den professionellen

Lösungen in nichts nachstehen. Das maßgerechte Zuschneiden und Nähen eines Mückenschutzes wäre kein Problem, aber wie bekommen wir das ans Halten? Die Kabine ist nicht magnetisch! Saugnäpfe oder Knebellösungen oder gar Keder?

Unsere Lösung ist ein einfaches, marktübliches, rechteckiges, kastenförmiges Moskitonetz. Mit einer Schmalseite über die geöffnete Tür gezogen, oben über die Heckscheinwerfer geworfen, unten um den Auffahrschutz geführt und durch dessen Augenschrauben festgezogen, ergibt es einen mückensicheren Eingang mit einer zusätzlich

Apsis in der Größe der Hecktüre. Damit sind wir dann schon beim Sanitärbereich: Unser Wagen hat einen Außenanschluss für Wasser hinter einem 10-Liter-Wasserboiler. Mal eben warm oder kalt abduschen ist da sehr einfach, die Duschhalterung funktioniert über einen sehr starken Saughalter. Eine regelrechte Dusche oder Toilette installieren wir innerhalb von Sekunden mit einem nach oben offenen Wurfzelt.

Dieses „nach oben offen“ erinnert mich an den fassungslosen Bericht des Betreibers der Khowarib Lodge in Nordwest-Namibia:

Kundenbeschwerde: „Mein Badezimmer hat kein Dach.“ Antwort des Lodgemanagers: „Ja, Ihr Badezimmer hat kein Dach.“ Replik des Gastes: „Mein Badezimmer hat kein Dach.“ Erwidern des Managers: „Ja, Ihr Badezimmer hat kein Dach. Das weiß

Wasserwandern auf der Peene

Aufgepasst: Die Rushhour auf der Peene kann dem Paddler gefährlich werden.

Grund zur Beschwerde: Freiluftbad in Khowarib.



ich, keines unserer Badezimmer hat ein Dach.“ Gast, immerhin Teilnehmer an einer Afrikasafari, ungehalten: „Aber ich kann nicht ..., wenn ich kein Dach habe!“

Eine High-End-Lösung für unser Reiseauto wäre, hinten rechts ein Zelt an einer kleinen Markise (150cm x 100cm) entsprechend der großen Markise auf der Fahrerseite einzukedern und so ein organisch verbundenes, wind- und wettersicheres Badezimmer neben dem Auto aufzubauen. Soll oder darf das Duschwasser nicht direkt ablaufen, kann es in einer faltbaren Wildwanne leicht aufgefangen werden. Unsere Sanitärabteilung wird durch einen außen liegenden 10-Liter-Wasserkarister mit integriertem Seifenspender abgerundet. Der ist in Zeiten der Pandemie, nach dem Tanken oder sogar bei kleinen Arbeiten am Auto besonders praktisch. Selbstverständlich ist die benutzte Seife biologisch abbaubar.

Die zweiflämmige Kochgelegenheit mit integrierter Spüle im Fahrzeug ist ausreichend praktisch. Zum Draußenkochen dient ein externer Gaskocher mit Grillpfanne, ein Außenanschluss für Gas ist eingebaut. Für diesmal tut es der praktische Holzkohlegrill mit Batterielüfter. Dank des großen Warmwasserboilers steht schnell genügend Spülwasser zur



Die ganzjahrestaugliche Kabine

ABENTEUER & ALLRAD
Stand Z 32

FESTE WÄNDE | EXTREM LEICHT U. STABIL | KOMPAKTE ABMESSUNGEN

SANDKORN LEICHTBAU
4 SEASONS
Tel. +49 (0)170 522 22 24
www.sandkorn-leichtbau.com

MARCUS HAASE
Langenhofer Weg 59
D-25337 Seeth-Ekholt
M: +49 (160) 2804639
www.off-road-schmiede.com
info@off-road-schmiede.com

Wir fertigen auf den verschiedensten Basisfahrzeugen individuelle Lösungen für Ihre kleine und große Reise!





Der Maitre de cuisine bei der Arbeit.

Meiner, den geb' ich nicht mehr her!

Endlich, Fütterung der Rudermannschaft.

Entschleunigtes Reisen auf der Peene.

Alles an Bord, hoffentlich.



Verfügung, zum Draußenspülen fangen wir es einfach am Ablauf auf.

Der Bereich Werkstatt und Zusatzelektrik mit Kompressor, Werkzeug, Router, Wechselrichter, Säge, Kabeln und Akkus für die Kommunikations- und Outdoorelektrik (Taschenlampen, portable Navigationsgeräte) liegt, wenn Nyati nicht zur Jagd genutzt wird, schnell erreichbar hinter der zweiten Türe der Fahrerseite.

Auf dem Dach ist noch reichlich Platz für das Reserverad, zwei Paar Schneeschuhe und zwei Touring-Rucksäcke. Dank des bisher ungenutzten Stauraums im Fahrzeug, so wird uns jetzt bewusst, sind sogar Wintertouren, Trekkingtouren und Kajaktouren auf einer Reise mit dem Nyati als Basislager möglich.

Das Auto wiegt tourfertig wie auf unserer Mecklenburgtour sicher über

Tinas und meine Freude an unserem neuen mobilen Haus steigt mit jedem Tag, den wir darin leben und reisen ...

3300 kg, hat breite AT-Reifen, viel Luft unter dem Fahrzeugboden, Dachlasten und eine breite Front. Ich habe mir eine Reisegeschwindigkeit von selten mehr als 100 km/h, auch auf der Autobahn, angewöhnt und fahre jetzt mit 15 bis maximal 16,5 Liter Sprit. Das ist für mich absolut okay, auch im Hinblick auf Testverbrauchswerte der Fachmagazine für Wohnmobile. Immerhin habe ich das Vergnügen und die Sicherheit der 270 PS, die sich gerade bei Spurwechseln und Überholmanövern bemerkbar machen. Wir kommen bei Überführungen, Anreisen, Transferstrecken auf eine Reichweite von bis zu 1400 Kilometern.

Tinas und meine Freude an unserem neuen mobilen Haus steigt mit jedem Tag, den wir darin leben und reisen. Ach so, die Überschrift war ja Wasserwandern auf der Peene. Und ich schreibe jetzt doch wieder nur über den Land Cruiser. Ehrlich gesagt, außer der Peene bietet Mecklenburg-Vorpommern noch so viel Attraktives, dass wir nur drei Tage auf der Peene waren. Angenehm war dabei die geringe Strömung des Flusses, sodass man leicht von einer Einsatzstelle gegen die Strömung lospaddeln und mit der Strömung zur Einsatzstelle zurückkommen kann. Über manche Teilstrecken sieht man kaum andere

Wasserwandern auf der Peene



Menschen. An einigen Stellen zeigen sich Bilder mit Schilf, Seerosen und Wildwechsellern zum fließenden Wasser, die uns vom Kwando, Okavango und Linyanti her vertraut sind. Wieder andere Stellen künden vom Torfabbau und der Landwirtschaft. Wir sehen Schwäne, Kormorane, Libellen, Libellen und nochmals Libellen, aber leider keine Biber und keine Otter mehr.

Wir haben uns Stralsund mit seinem historischen Marktplatz und dem beeindruckenden Ozeaneum angesehen, sind im Wald und in den Feldern gewandert und haben die uralten Ivenacker Eichen besucht. Und ja, wir lagen auch faul in der Sonne. Unsere Urlaubswoche ging dann doch einfach viel zu schnell vorbei.

Aber bald geht es mit Nyati in die Alpen: Geführte Alpensafaris für WOSH und eine Genussreise mit Freunden und mir bisher noch unbekanntem Gipfeln und Pässen stehen für den August auf dem Programm.

Ich lass den Land Cruiser also schon mal warmlaufen ...

WWW.DESERT-SERVICE.COM



DESERT SERVICE

Inh. Thomas Schiffzick

Pastor Blume Str. 10

07952 Pausa / OT Ebersgrün

Tel.: 03 74 32 / 50 07 78

Mail: thomas@desert-service.com

FAMOUS-WATER.COM
YOUR HOME OF FRESH WATER

WASSER-AUFBEREITUNG

Seit 2008
OFFROAD
erprobt!



Befüllung

Autark

Einbau

FAMOUS-WATER.COM
info@famous-water.com

+49 93 72 94 07 288

Tanks für

- Wasser
- Abwasser
- Fäkalien
- Diesel/AdBlue o.ä.



Duschlösungen

- UV-Wasserbehandlung
- Filteranlagen

Photovoltaik

- Beratung
- Bedarfsermittlung
- Auslegung



Kunststofftanks
FT Design



www.ft-design.de
info@ft-design.de
+49 721 78 18 59 01

Dachträgerfüsse



symmetrisch +
asymmetrisch



Feuerschale/Grill

Zurrösen fix



**Kanisterhalter Edelstahl
Schwarz gepulvert**



**relleum
design**

www.relleum.design

Bergeschäkel



**Bohrhilfe
Zurrschienen**



**Uniko
Nivellierampe**



Flaschendusche



Solarmount



Vom Lkw-Fahrgestell zum Overlandtruck

Bericht: Ulrich Dolde



Die Höherlegung des Fahrzeugs ist eher eine Grobmotorikeraktion.

Radhäuser auf die größeren Räder anpassen

Wie schon vermutet, streifen die Räder an den Kotflügeln. Vorne kürze ich sowohl den Kotflügel als auch die Trittstufe ein, sodass genügend Raum für das Vorderrad bleibt. Die Verbindung zwischen der gekürzten Trittstufe und dem gekürzten Kotflügel wird durch ein gekantetes Riffelblech in 3mm Stärke hergestellt. Um die Verletzungsgefahr an der

relativ scharfen Kante beim Ein- und Aussteigen zu vermindern, schweiß mir Ronny 8-mm-Alu-Rundmaterial auf die Kante. Sieht nett aus und ist funktional. Die Trittstufe selbst wird mit einem gekanteten 10-mm-Alublech verstärkt, an das dann die Einstiegsketten geschraubt werden. Diesmal verwende ich die Edelstahlversion der Ketten, weil die aus herkömmlichem Stahl natürlich sehr schnell verrosten.



INSTANT
FREEDOM



3D TOUR

tel. +43 660 743 66 83
projectrhino.krugxp.com

f @krugxp #projectrhino



PROJECT
RHINO



Nach dem Kürzen des Kotflügels und der Trittstufe werden beide mit einer gekanteten Riffelblechplatte verbunden.



Einstiegsketten erleichtern das Erklimmen des Fahrerhauses, sind aber flexibel, wenn es im Gelände mal eine Berührung mit einem Stein gibt.



Hier kommt der Herzbolzen zum Vorschein. Die 12cm hohen Distanzklötze waren schon serienmäßig verbaut.

... ein Grund mehr, dem Fahrzeug damit auch eine etwas sportlichere Enduro-Optik zu verpassen ...

An die Rückseite des Fahrerhauses schraube ich ebenfalls gekantete Riffelbleche als hintere Kotflügelabdeckung und zur Stabilisierung für die relativ flexiblen Kunststoff-Kotflügel. Dabei habe ich nicht viel Spielraum nach hinten, denn beim Kippen des Fahrerhauses bleiben nur wenige Millimeter Platz zu den Containerlock-Auslegern des Zwischenrahmens.

Höherlegung des Fahrwerks

Da die Räder bei vollem Lenkeinschlag im eingefederten oder verschränkten Zustand noch immer an der Rückseite der Kotflügel streifen, kommen wir wohl oder übel um eine Höherlegung des Chassis nicht herum, um den erforderlichen Platz zu schaffen. Das ist aber nicht wirklich schlimm, denn der Abstand zwischen Reifenoberfläche und Radhaus entspricht sowieso nicht den von Mercedes vorgeschriebenen 20 Zentimetern für das maximale Einfedern. Also ein Grund mehr, dem Fahrzeug damit auch eine etwas sportlichere Enduro-Optik zu verpassen.

Wie viel zu unterlegen ist, können wir allerdings erst dann entscheiden, wenn der Koffer auf dem Fahrgestell umgesetzt wurde. Günstig in unserem Fall ist die Tatsache, dass wir unseren alten Shelter auf das Chassis bauen, das ja voll ausgebaut und eingeräumt ist.

Wer noch nicht so weit ist, sollte mit der Höherlegung entweder warten, bis der Koffer sein reisefertiges Gewicht hat, oder man simuliert dieses, indem man 2 Tonnen Pellets oder 30 Leute in den Koffer einlädt. Denn so schwer ist in etwa der Ausbau mit seiner Beladung einschließlich befüllter Wassertanks.

Sobald klar ist, um wie viele Zentimeter das Fahrzeug an der Vorder- und der Hinterachse höherzulegen ist, kann man prüfen, ob die bestehenden Briden lang genug sind oder ob auch diese ersetzt werden müssen, was bei uns der Fall ist. Ebenso sollte man – falls erforderlich – längere Stoßdämp-



KORROSIONSSCHUTZ[®]
DEPOT

Beratung: (+49) 09101 / 6801
Bestellung: (+49) 09101 / 6845

Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks

Information & Onlineshop: www.korrosionsschutz-depot.de

Rostlos glücklich...[®]

Rostschutz

Karosserie

Werkzeuge

Restaurierung

Wartung

Holzschutz



Bewährter Rostschutz, Hohlraum- & Unterbodenschutz

Markenprodukte von: Fertan, Owatrol, Pelox, Brunox, Mike Sander, Fluid-Film, Corroless, Brantho-Korrux, Corroless, Elaskon, Dinol, KSD

Oldtimer-Autolacke & Speziallacke

für Bremsen, Motoren, Auspuff und Tanks



Professionelles Werkzeug für den Schrauberalltag

Druckluft-Pistolen & Druckluft-Werkzeuge
Handwerkzeuge, Schraubenschlüssel, Nüsse...
Karosseriewerkzeuge & Blechbearbeitungsmaschinen, verzinktes Karosserieblech

KSD Kaltfett

Kein Erhitzen,
kein Austropfen
im Sommer

Sehr gute Kriechwirkung und Verteilung

Ohne Lösemittel,
emissionsfrei,
geruchsneutral

Hohlraumkonservierung mit Zukunft



NEU

1 Ltr. 18,50 €

Spezialitäten

Kovermi: 1 Liter 29,50 €
der schnelle Rostkonverter ohne Abwaschen

Deox Gel: 1 kg 19,50 €
absolut porentiefe Rostentfernung

Zinklamellenspray: perfekter Rostschutz wie bei einer galvanischen Verzinkung

Chassislack O.H.: der zähelastische Lack mit glattem Verlauf für Achsen & Unterboden

Karosseriezinn & Zubehör, Epoxypachtel, Karosseriedichtmassen sicher überlackierbar
Kunifer Bremsleitungen & Stahlflex Schläuche
Oldtimer- & Youngtimeröle, Kraftstoffzusätze
Kunststoffpflege & Rostweiss Lackpflege



Technik Overlandtruck

Bei unserer Tour durch Mauretania hat sich dann der Erfolg dieser Maßnahme deutlich gezeigt ...



Ich lackiere die Tanks und die Edelstahl-Staubox mit Brantho-Korrux 3 in 1 in RAL 9005 mattschwarz.



In der Staubox sind u.a. auch die Starterbatterien verbaut. Sie ist abschließbar und damit sind auch die Batterien gut gesichert.

fer einbauen. Tobias empfiehlt mir, mit der Erneuerung der Stoßdämpfer auch gleich das Fahrverhalten zu optimieren. Klötze und Herzbolzen können im Teilehandel in entsprechender Länge bestellt werden oder aber man baut sie sich selbst. Da bei 4wheel24 das entsprechende Material auf Lager liegt, weil das Höherlegen eines Fahrgestells quasi zum „täglichen Brot“ gehört, stelle ich mir Klötze und Herzbolzen selbst her, indem ich entsprechend lange Stücke aus Vollmaterial absäge, in der Ständerbohrmaschine Löcher in Herzbolzendurchmesser in die Klötze bohre und von einer Vollmaterialstange die Herzbolzen in Länge der neuen Klötze herunterschneide.

Bevor man mit dem Ausbau der Briden beginnt, muss man die Achse vor dem Wegrollen nach vorne oder hinten sichern. Dann kann man die Bridenschrauben lösen und den Haupttrahmen mit einer Stockwinde anheben. Mit viel Glück sind bestehende Klötze (sofern vorhanden) nicht mit den Herzbolzen zusammengerostet. Um das auch für die Zukunft zu vermeiden, sollte man Distanzklötze und Herzbolzen dick mit Kupferpaste einschmieren. Achtung: Beim Anziehen der

neuen Briden sollten diese vorne und hinten abwechselnd und gleichmäßig angezogen werden, um zu vermeiden, die Briden zu verbiegen.

Einbau längerer Stoßdämpfer und Fahrwerksoptimierung

Wie im Teil 3 dieses Beitrags erwähnt, kann die Höherlegung des Chassis den Einbau längerer Stoßdämpfer bedingen. Wir nutzen diesen Umstand, um mit den neuen Dämpfern auch gleich das Fahrverhalten zu optimieren. Tobias empfiehlt mir, Dämpfer mit einer höheren Zugstufe zu verbauen, um die Wankneigung unseres doch recht schweren Koffers einzudämmen. Die Dämpfer können individuell konfiguriert werden und so bestellen wir für die Hinterachse Stoßdämpfer, die 8cm länger als die original verbauten sind. Die Zugstufe definieren wir mit 1.200Nm, die Druckstufe mit 280Nm. Damit soll verhindert werden, dass sich der Koffer zu sehr nach der Kurvenaußenseite neigt oder im Gelände zu sehr aufschaukelt. Bei unserer Tour durch Mauretania hat sich dann der Er-

experience driving the world

BESUCHEN SIE UNS AUF DER VOM 21.10. - 24.10.2021

ABENTEUER & ALLRAD

STAND M25

130 LÄNDERN

+49 (0)661 / 961 779 76

www.experience.de

Europa | Asien | Afrika
Südamerika | Ozeanien

4x4
Entdeckungsreisen

Algerien | Alpina Explorer
Backroads Deutschland * | Balkan
The Lost Track | Botswana | Costa
Rica | Chile/Argentinien | Georgien
Griechenland | Großbritannien -
LeJog 4x4 | Island * | Korsika *
Marokko | Mongolei | Namibia
Norwegen | Oman | Trans Portugal
Trail | Russland - Kola Halbinsel
Sardinien * | Uganda

- individuelle Offroad Touren ab
4 Personen weltweit

* Trackbooks bei uns erhältlich

WELCHE FARBE HABEN
EIGENTLICH
DIE BERGE HINTER
DER BLAUEN MASKE?



Auf der Fahrerseite finden dank der verlegten Druckluftanlage nun eine Staubox und ein 200 Liter Alutank Platz.

folg dieser Maßnahme deutlich gezeigt. Mein Kumpel Charly, ebenfalls mit einem Mercedes 917 und Shelter unterwegs, konnte bei allen Pisten- und Geländepassagen unseren Speed nicht mitgehen. Nicht, dass wir Rennen gefahren wären. Aber es zeigt sich einfach, dass man sich mit einem ausgewogenen Fahrwerk auch bei höheren Geschwindigkeiten noch wohlfühlt als mit einem Fahrwerk, bei dem sich der Koffer in Bodenebenenheiten aufschaukelt. Bei „Geschwindigkeit“ sprechen wir von einem Bereich zwischen 20 und 50 km/h.

Tankanlage und Stauraumbox für die Batterien

Ein weiteres Feature bei unserem neuen Sternchen ist die Installation eines 300-Liter-Haupttanks auf der Beifahrerseite und eines zweiten Tanks mit 200 Liter Fassungsvermögen sowie einer Staubox auf der Fahrerseite. Die Staubox soll unter anderem auch die Starterbatterien beherbergen. Nicht zuletzt deshalb habe ich den ganzen Zirkus mit der Verlegung der Druckluftanlage gemacht, um auf der linken Fahrzeugseite Raum zu schaffen für mehr

Mit 520 Litern Tankvolumen haben wir die Reichweite unseres Sternchens auf deutlich über 2.000 Straßenkilometer erhöht ...

Tank- und Stauraumvolumen. Mit 520 Liter Tankvolumen haben wir die Reichweite unseres Sternchens auf deutlich über 2.000 Straßenkilometer erhöht und selbst in weichsandigem Gelände sind rund 1.000 Kilometer möglich. Die passenden Tanks mit Konsolen, Tankgebern, Tankumschalter sowie Staubox und deren Konsolen finde ich im reichhaltigen Programm von Hoppe-Tanks. Aus Gewichtsgründen entscheide ich mich für Alutanks, wohl wissentlich, dass im Falle eines Lochs dieses nicht überall auf der Welt geschweißt werden kann. Die Gewichtersparnis bei meinem 300-Liter-Tank liegt bei 20kg gegenüber einem ver-



T TERRACAMPER

Die Busmanufaktur für Reise und Expedition.

terracamper.de



Die aufwendig gebaute Konsole nimmt Separ-Filter, Hardi-Pumpe, den Catch-Tank, die Tankumschaltmechanik und die Kipphydraulikpumpe auf.

Der Catch-Tank hat die Aufgabe zu verhindern, dass bei einer steilen Bergauffahrt und relativ leerem Dieseltank der Motor Luft zieht und abstirbt ...

gleichbaren Stahltank. Der 200-Liter-Tank ist 15 kg leichter als sein Bruder aus Stahl.

Die Tankanlage wird so konzipiert, dass über eine manuelle Umschaltmechanik wahlweise der linke oder der rechte Tank angesteuert werden kann. Nach den Tanks verbaue ich einen Separ-Filter, der bei Sprit mit zweifelhafter Qualität, wie er beispielsweise in der Westsahara, in Mauretanien, aber auch im Iran und jenseits davon angeboten wird, den Dreck und das darin enthaltene Wasser abscheidet. Hinter dem Separ-Filter habe ich auf Anraten von Tobias eine Hardi-Pumpe verbaut. Sie hat die Aufgabe, den Durchlaufwiderstand des Separ-Filters auszugleichen. Laut Tobias beaufschlagt die Hardi-Pumpe das System vor der Einspritzpumpe mit ca. 0,6 bar, was tendenziell sogar zu einer leichten Erhöhung der Motorleistung führt. Zwischen Hardi-Pumpe und Einspritzpumpe des Motors ist ein sogenannter Catch-Tank geschaltet. Er hat die Aufgabe zu verhindern, dass bei einer steilen Bergauffahrt und relativ leerem Dieseltank der Motor Luft zieht und abstirbt. Als Catch-Tank kommt ein 20-Liter-Druckbehälter zum Einsatz, wie ich sie bereits als Drucklufttanks verbaut habe. Er steht allerdings hochkant, sodass selbst dann keine Luft angesaugt wird, wenn im Catch-Tank



Catch-Tank mit Separfilter. Die Hardi-Pumpe sitzt im Inneren der Konsole.

nur noch wenige Liter vorhanden sind. Vor dem Einbau der Tanks und der Staubox stehen noch die Aufgaben, diese zu entfetten, anzuschleifen und zu lackieren. Letzteres übernehme ich nun selbst, nachdem ich bei den Konsolen und etlichen anderen Kleinteilen schon geübt habe. Um alle Peripherieteile der Tankanlage einschließlich Catch-Tank unterzubekommen, baut mir 4wheel24-Mann Gerd eine Konsole, die sowohl den Separ-Filter als auch die Hardi-Pumpe, die Umschaltmechanik und den Catch-Tank aufnimmt. Zu guter Letzt erweitern wir die Konsole noch um eine Halterung für die Hydraulikpumpe der Fahrerhauskippe. So ist alles schön zentral auf der Beifahrerseite untergebracht.

Als abschließende Maßnahme erhält jeder Tank noch einen hübsch gekanteten Tankunterfahrerschutz mit Loch unterhalb der Ablassschraube, damit beim Einsatz von Satzblechen diese sich nicht an den Tankkonsolen oder der Tankablassschraube verkeilen.

Arbeiten am Fahrerhaus

Ohne hier zu sehr ins Detail zu gehen, möchte ich aufzeigen, welche Arbeiten im Fahrerhaus zu tun sind, bevor unser neues Sternchen Reloaded reisefertig auf dem Hof steht. Da gilt es zunächst einmal die alte, lückenhafte Dämmung an der Decke zu entfernen und durch eine neue zu ersetzen. Wir verwenden hierfür 20mm Armaflex, das von der Stärke genau in das Fachwerk der Decke und der Rückwand hineinpasst. Darüber legen wir noch mal eine Lage

Fahrwerke, Dachzelte, Zubehör, Umbau, Online-Shop, Werkstatt

400 m² Dachzeltausstellung, alle Dachzelte zum Anfassen und Probe liegen, Beratung, Aufbauservice



!!! Offizieller Vertrieb
AUTOHOME Deutschland !!!



www.autohome.de

Maggiolina
Columbus
Overland
Overzone
Airtop
Aircamping



&



4x4 Spezialwerkstatt für alle Marken Offen: Mo-Fr 7.00-18.00 Sa 8.00-12.00
14712 Rathenow, Göttliner Straße 14-15, Tel.0049(0)3385/57190 per mail: info@daktec.de

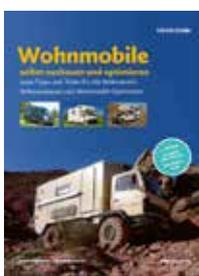


Anpassen der Verkleidungsplatten und Vorbohren der Löcher.

von 10mm Armaflex, um die Kälte- bzw. Wärmebrücken, die die Streben darstellen, zu dämmen. Darüber kommt dann eine 3mm Verkleidungsplatte, die Edith mit einem gepolsterten Kunstlederbezug beklebt. Der neu gewonnene Raum hinter den Sitzen wird mit drei Deckeln verschlossen, die mit Edelstahlklavierband an der Rückwand des Fahrerhauses befestigt werden. Darunter finden zukünftig unsere Schuhe, Verbandskasten, Warnwesten usw. Platz. Die Deckel bastle ich mir aus Möbelholzresten, die bei 4wheel24 in der Schreinerei liegen. Dort steht erfreulicherweise auch eine Umleimermaschine, sodass ich die Deckel mit Umleimern aufhübschen kann, damit alles ordentlich aussieht. Im alten Sternchen hatte ich eine selbst gebastelte Mittelkonsole, eine Ablage auf dem Armaturenbrett sowie eine Fuß-

box auf der Beifahrerseite verbaut. Die baue ich jetzt ins neue Fahrerhaus ein. Als Nächstes fliegen die alten Sitze von der Feuerwehr raus und es finden neue bezahlbare Sitze ins Sternchen, die 4wheel24 seit geraumer Zeit anfertigen lässt. Klar, dass die Konsolen nicht passen – das wäre ja auch zu einfach gewesen. Aber der Aufwand für die Anpassung hält sich in Grenzen. Die Sitze sind in alle Richtungen mechanisch verstellbar. Mit einer dreifachen, pneumatischen Lordosen- und Seitenstütze lassen sich die Sitze individuell anpassen. Eine Sitzheizung sorgt im Winter für einen warmen Hintern. Die Sitze sind mit Stoff- oder Alcantara-Bezug erhältlich. Wir entscheiden uns für Letzteres, weil Stoff auf staubigen Pisten ziemlich verdreckt – und man gönnt sich ja sonst nichts ...

Wer das neue Sternchen in Action sehen möchte, kann die Doldes in einem einstündigen Film auf ihrer fünfmonatigen Reise durch Nord- und Westafrika begleiten:
<https://youtu.be/3PwZo4rmLG8>



Tipp

Wer jetzt schon losschrauben möchte, kann hier alles nachlesen.
www.wohnmobil-selbstausbau.com
 600 Seiten
 Preis Buch: 67,90 €
 Preis E-Book: 38,90 €
 Neue, überarbeitete 5. Ausgabe 2020

bimobil Reisemobile
 PickUp-Systeme
 Expeditionsmobile

44
 Jahre





Karin & Oliver unterwegs in ihrer Shujaa

Hallo Katrin und Till! Ihr habt euch vorgenommen, in sieben Jahren die Welt zu bereisen. Welche Etappen habt ihr schon erlebt?

Zunächst bereisten wir 14 Monate lang Südamerika: von Feuerland/Argentinien im Süden bis Kolumbien im Norden sowie Brasilien einschließlich Transamazônica (Argentinien, Chile, Ecuador, Peru, Bolivien, Kolumbien, Brasilien, Uruguay).

Daran schlossen sich in zwei Etappen 13 Monate in Afrika an: 1. Etappe im südlichen Afrika (Namibia, Angola, Botswana, Zimbabwe, Mozambique, Südafrika, Swasiland, Lesotho), 2. Etappe im östlichen Afrika (Sambia, Malawi, Tansania, Uganda, Kenia).

Wie habt ihr eine so lange Reise finanziell geplant?

Für uns war eine gewisse finanzielle Unabhängigkeit Voraussetzung für unsere Weltreisepäne, weil wir anschließend nicht mehr in der Situation sein wollten, arbeiten zu MÜSSEN. Und diese haben wir uns über unser

Nur ganz wenige Kleinigkeiten: Waschmaschine rein, zweites Reserverad auf Hecklift dazu und das war's ...

Arbeitsleben erarbeitet und erspart. Wir erstellten ein Gesamtbudget und glichen regelmäßig Plan und Ist ab.

Euren Expeditions-LKW Shujaa habt ihr als jungen Gebrauchtwagen übernommen. Solche individuellen Ausbauten sind genau auf den ersten Eigentümer zugeschnitten. Was musstet ihr umbauen, damit es „euer“ LKW wurde?

Nur ganz wenige Kleinigkeiten: Waschmaschine rein, zweites Reserverad auf Hecklift dazu und das war's. Shujaa passte von Anfang an perfekt zu uns!

Mir klagte der Fahrer eines 12-Tonnens vor Jahren in Marokko, dass sein Lkw 30 % aller Strecken nicht befahren könne. Euer

MAN wiegt sogar 20 Tonnen. Hattet ihr mit einem so großen und schweren Auto Probleme unterwegs?

Unser Fahrgewicht liegt bei ca. 18 Tonnen. Entscheidend sind die Achslast und die Gewichtsverteilung. Wir haben auf jeder der drei Achsen ca. sechs Tonnen Gewicht und damit eine perfekte Balance. Zweiachser sind häufig recht hecklastig und haben bei größeren Kabinen zudem manchmal noch einen schlechten Böschungswinkel. Unsere Restriktionen sind nicht durch die Geländetauglichkeit von Shujaa an sich, sondern durch die Ausmaße und dort insbesondere durch die Höhe von 3,85m gegeben. Da muss man sich manchmal den Weg halt „freischneiden“. Fazit: Wir haben bisher an sich nie wirkliche Restriktionen empfunden. Wir bewäl-



tigten in Peru über Hunderte von Kilometern sogar kleinste Bergstraßen wie von Leymebamba nach Celendín.

In einem eurer ersten Reiseberichte von einer Testfahrt nach Marokko konntet ihr kleine technische Probleme nicht selbst lösen. Versierte Schrauber reparierten sie in Minuten. Inwieweit könnt ihr euch inzwischen bei einem Defekt selbst helfen?

Natürlich kommt es immer auf den Defekt an, aber von kleiner Basis aus kommend verbessern wir uns stetig und sind inzwischen schon ganz gut.

Eure Website ist sehr umfangreich mit vielen Berichten, Tipps und voller Fotos und Videos. Wie groß ist der Zeitaufwand dafür?

Etwa 7 bis 10 Stunden die Woche. Die meiste Zeit geht dafür für die Auswahl und Nachbereitung der Fotos drauf, welche wir aber auch unabhängig von unserer Website machen würden. Und inzwischen hat sich einfach auch schon viel angesammelt.

Wir wollen über Griechenland und die Türkei in den Iran reisen, von dort auf die Arabische Halbinsel übersetzen ...

Zurzeit seid ihr in Deutschland, euren Lkw habt ihr in Kenia geparkt. Wann seid ihr wieder auf Achse und wo geht's dann hin?

Nachdem wir Corona-bedingt nicht nach Äthiopien und somit nicht Richtung Europa weiterkamen, verschifften wir Shujaa von Mombasa/Kenia nach Genua/Italien und derzeit bekommt er eine kleine „Wellnesskur“. Ende August wollen wir über Griechenland und die Türkei in den Iran reisen, von dort auf die Arabische Halbinsel übersetzen und dann über Jordanien und Israel wieder zurückkommen. Derzeit sind wegen der Corona-Pandemie noch verschiedene Landgrenzen geschlossen. Hoffen wir also, dass sich da noch etwas tut.

Unsere Shujaa

- Chassis: MAN TGS 26.480 BL, 480PS, Euro5, 2700Nm Drehmoment, 420cm Radstand, Luftfederung an beiden Hinterachsen, 6x6 Antrieb
- Aufbau von Discover Mobil in Österreich: 6,65m Kabinenlänge, komplett elektrisch/kein Gas, 600AH LiFePo4 Batterien, 1000 Watt Solar, hydraulischer Hecklift, Garage für unser Quad
- Gesamtmaße: Länge 940cm, Breite 250cm, Höhe 385cm, Gewicht fahrfertig ca. 18 Tonnen.

Im Web

www.tracksaroundtheworld.de



Der Auftakt zu dieser Story könnte wohl kaum kitschiger beginnen. Mein alter Benz-Bus steht am legendären Overlander-Strand von Agonda, im indischen Bundesstaat Goa. Die von Kokospalmen gesäumte Halbmondbucht wirkt noch immer wie aus einem Bilderbuch für Abenteuerreisende! Das Leben hier ist der Müßiggang zwischen der Hängematte und den herrlichen Wellen des tiefblauen Meeres. Plötzlich wird der beschwingte Reggae-Sound der kleinen Beachbar vom Nageln eines Diesels übertönt. „Servus, I bin d’r Kalle aus’m Allgai!“ Über 10.000 Kilometer von der Heimat entfernt, stehen jetzt zwei Fahrzeuge mit Ravensburger Kennzeichen am Sandstrand unter Palmen. Rund drei Jahre später treffe ich Kalle endlich mal wieder und bin bereits gespannt, seine Reiseabenteuer zu hören.

Allradler: Wie entstand deine Idee, auf dem Landweg nach Indien zu reisen?

Kalle: Indien hat mich schon immer total gereizt, da es für mich die größte Herausforderung als Reiseziel darstellt. Es ist der heftigste Kontrast zu unserer westlichen Kultur. Selten in meinem Leben habe ich so viel Neues entdeckt! Begonnen hat alles ganz klassisch mit den ersten Backpacker-Touren durch Australien, Amerika und Kanada sowie dem südlichen Afrika. Hier entstand der Wunsch, einmal für längere Zeit mit dem eigenen Fahrzeug eine Fernreise zu machen. Unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen sowie auch etwas mehr Komfort, sind für mich die

Bei einer ersten Probetour wäre mir dann um ein Haar die ganze Karre abgefackelt!

wichtigsten Punkte hierbei. Eine berufliche Veränderung war für mich die perfekte Gelegenheit, um für ein Jahr aus dem ewigen Hamsterrad auszusteigen.

Wie hast du dein erstes Allrad-Fahrzeug für diesen Trip gefunden und präpariert?

Ein geräumiger Kombi mit Allrad und Stehhöhe schien mir die ideale Basis für meine Anforderungen zu sein. Nach erster Recherche im Internet war jedoch schnell klar, dass für mein angedachtes 10.000-€-Budget hier wenig Ansprechendes zu finden war. Speziell die Busse von Volkswagen und Mercedes werden extrem hoch gehandelt. Irgendwie bin ich hierbei dann auf den Ford Transit 4x4 gestoßen und hab auch spontan zugeschlagen. Ich dachte mir zunächst, ich schraube da mal ein paar einfache Schränke rein und dann damit gut (lacht). Die Sache hat sich überraschenderweise dann doch als wesentlich komplexer erwiesen! Im Internet hab ich wertvolle Infos zu allen Fragen rund um den Ausbau gefunden. Das war wirklich sehr hilfreich. Eine Gasanlage schien mir aufgrund verschiedener Systeme der vielen Länder eher ungeeignet. Von daher entschloss ich mich spontan, alles mit 230 Volt, wie von zu Hause gewohnt, zu bauen. Somit können auch Kaffeemaschine, Wasserkocher, Toaster und Co mit auf Reise und müssen nicht extra neu

Kalle und sein Transit 4x4

Wolfgang und Kalle:
Das „dream team“
in der Wüste Kalut
im Iran.

Standesgemäßer Empfang bei der Rückkehr im Allgäu
durch die eigene Blaskapelle.



angeschafft werden. Bei einer ersten Probetour wäre mir dann um ein Haar die ganze Karre abgefuckelt! Ich hab den Kabelquerschnitt vom Inverter zum Wasserboiler zu klein bemessen. Hierdurch sind plötzlich die Kabel geschmolzen, wobei die extreme Rauchentwicklung mich gewarnt hat und ich somit einen Brand zum Glück noch verhindern konnte. Ansonsten hat sich das System für mich so weit ganz gut bewährt, da ich relativ viel fahre und somit die Batterie regelmäßig geladen wird. Auf zusätzliche Fenster hab ich bewusst verzichtet, damit mir nicht jeder in die Karre schauen kann. Das hat sich gerade in Indien sehr bewährt. Besonders praktisch finde ich zudem die zwei Schiebetüren, mit denen man bei Hitze das Fahrzeug super effektiv quer lüften kann.

Wie hat sich der 4x4-Transit im harten Reisealltag bewährt?

Das Fahrzeug scheint erfreulich robust und ist auch mit der oft miserablen Dieselqualität, wie z. B. erstmals im Iran, noch gut zurechtgekommen. Eine besondere Herausforderung, gerade für neuere Fahrzeuge, sind ja zudem die extremen Höhenlagen. Ich bin auf meiner Tour im Norden Indiens bis auf über 4000 Meter geklettert. Klar spürt man da bereits den Leistungsverlust, aber an sich gibt es selbst in den kalten Nächten mit bis um die 7 Grad minus keine Probleme mit dem Dieselmotor. Auf den sogenannten „Todesstraßen“ im Himalaja ist für mich der zuschaltbare Allrad ein beruhigendes Plus an Sicherheit! Beispielsweise bei der Anfahrt zum Rohtang-Pass finden sich immer wieder heikel vereiste Stellen in den engen Serpentinaugen der bewal-



4x4 Overland
Abenteuer Messe #6

ADVENTURE NORTHSIDE

10.-12.09. 2021

Gut Basthorst

Hier fängt Deine Abenteuer an!

MIT VANLIFE & SELBSTAUSBAUCAMP
120 AUSSTELLER OUTDOOR

Tickets Online & Tageskasse



Tickets & Ausstellernfragen
www.adventurenorthside.com
info@roughroadevents.com

Unterwegs in den verschneiten Bergen des Himalaja ist der Allrad wirklich hilfreich.



deten Bergetappe. Ohne Allrad können solche Situationen auch durchaus lebensgefährlich werden. Die zahlreichen und schwer überladenen Trucks sind vermutlich auch der Grund für die extremen Schlaglöcher hier. Eines dieser krasen „potholes“ war dann doch zu viel für das Transit-Fahrwerk. Zwei gebrochene Spiralfedern verhindern jegliche Weiterfahrt – und dies mitten am Pass! Das sind wohl die klassischen Herausforderungen, mit denen Reisende sich dann urplötzlich konfrontiert sehen. Zum Glück habe ich ein kleines Klappfahrrad mit dabei und kann somit zurück in die nächste Stadt radeln. Die Suche nach passenden Federn bringt jedoch rasche Ernüchterung. Da ich noch viele Tausend Kilometer vor mir habe, will ich keine Kompromisse eingehen. Einzige Chance ist also, die Teile in Deutschland zu bestellen und dann mithilfe des ADAC nach Indien senden zu lassen. Die nervenaufreibende Aktion zieht sich über Wochen. Der krönende Abschluss ist dann der Mechaniker, der mit seinem Moped und einfachstem Werkzeug anrückt. Dank viel „no problem“, Improvisation und der unendlichen Geduld indischer Mechaniker, ist mein Transit zu guter Letzt wieder fit für die Weiterreise!

Welche Route hast du auf deinem Weg nach Indien gewählt?

Mein Kumpel Wolfgang ist für die ersten 3 Monate mit an Bord. Unser Deal ist jedoch, 4 Wochen davon in Nepal auf Trekkingtour zu gehen. Von daher müssen wir uns schon ein wenig sputen, um den sportlichen Zeitplan halten zu können (lacht). Wir nehmen also die direkte Route über die Türkei in den Iran und von dort aus Transit über Pakistan nach Indien und Nepal. In Kathmandu angekommen, geht's dann auch direkt rein in die Berge. Mit Rucksack und Gepäck sind wir auf eigene Faust gute 250 Kilometer durch die fantastische Bergwelt des Himalaja gewandert. Nachdem uns beiden die Knie gleich arg weh getan haben, hat sich unser Rhythmus quasi synchron den harten Verhältnissen angepasst. Das war in dem Fall ganz praktisch. Eine böse Über-

Für mich hat Indien all meine Erwartungen noch übertroffen. Es ist einfach der Hammer!

raschung erleben wir dann jedoch bei unserer Rückkehr im Bus. Zwar scheint zunächst alles in Ordnung, innerhalb von einem Monat Standzeit hat sich jedoch eine Kolonie Ameisen in unserer Matratze eingenistet. In wilder Panik kommt der schwarze Haufen plötzlich in Bewegung und die kleinen Biester flüchten in alle Ecken des Fahrzeugs. Nach einer größeren Razzia bekommen wir die Lage jedoch erfreulich rasch wieder unter Kontrolle.

Für mich bleibt jedoch nur wenig Zeit zur Entspannung, denn 4 Tage nach dem Rückflug von Wolfgang landet bereits meine Freundin Iris in Mumbai. Somit geht's erneut einmal quer durch Indien in südwestlicher Richtung bis in die 23-Millionen-Metropole.

Indien wird unter Reisenden sehr kontrovers erlebt und spaltet das Lager quasi entzwei: „You hate it or you love it!“ Wie hast du das erlebt?

Für mich hat Indien all meine Erwartungen noch übertroffen! Es ist einfach der Hammer! Wobei sich Iris zu Beginn noch etwas schwergetan hat. Der Kontrast zu Deutschland ist einfach gewaltig und mithilfe einer Langstreckenmaschine in wenigen Stunden hier hineinkatapultiert zu werden, ist schon echt krass! Von daher ist der Landweg mit dem eigenen Allradler wesentlich angenehmer. Man kann sich Kilometer für Kilometer an die kontinuierliche Veränderung anpassen. Das gefällt mir wirklich gut an dieser Art zu reisen. Kulinarisch hat Indien richtig was zu bieten, wobei es das beste Essen direkt bei den Dhabas am Straßenrand gibt. Jede Region hat hierbei eigene Spezialitäten zu bieten und somit bleibt das Essen auch bei längeren Touren immer abwechslungsreich. Auch kulturell scheint Indien kaum zu

Kalle und sein Transit 4x4

Zwei gebrochene Spiralfedern am Rohtang Pass auf 3000 Meter bedeuten Zwangspause für 12 Tage am Straßenrand.



toppen. Überall finden sich uralte interessante Tempel oder Paläste aus den verschiedensten Epochen. Da gibt es immer was zu entdecken. Einfach mal zu googeln, was es so an der Route zu sehen gibt, hat sich für mich auch gut bewährt. Ziemlich gewöhnungsbedürftig ist jedoch der chaotische Verkehr. Nach einigen Wochen habe ich mich dem speziellen Fahrstil angepasst und seither klappt das eigentlich ganz ok. Was hingegen wirklich nervt, ist das sinnlose Geheule! Man steht mitten im Stau und jeder hupt wie ein Geisteskranker, was das Zeug hält. Manchmal war das so extrem (lacht), dass ich der Stadt entfliehen musste. Mindestens genauso penetrant und zudem ekelerregend ist der Gestank von verbranntem Müll! Das hat mich wirklich bis zuletzt gestört.

Der Landweg nach Indien führt ja leider auch durch Regionen, die nicht wirklich so geeignet für Reisende sind. Wie sind deine Erfahrungen in Sachen Sicherheit mit den Hotspots am Wegesrand?

Kurz vor meiner Abreise hat mich ein alter Kollege nochmals ernsthaft vor meinen Reiseplänen mit Pakistan gewarnt. Er war einige Zeit als Berufssoldat dort und sieht die Sache als unkalkulierbares Risiko. Das hat mir schon zu denken gegeben. Die Etappe mit der obligatorischen Polizeibegleitung quer durch Pakistan hat sich für mich dann auch nicht wie eine entspannte Reise angefühlt. Besonders Angst habe ich jedoch paradoxerweise vor den Polizisten selbst, denn der Umgang mit den scharfen Feuerwaffen ist teils ziemlich nachlässig. Oft muss ich während der Fahrt kilometerlang genau in den Lauf schauen und hoffen, dass die Waffe gut gesichert ist. Das war echt ein Scheiß-Gefühl! Ansonsten hab ich mich unterwegs in Indien immer sehr wohlgefühlt und kann auch nichts Negatives berichten.

Bei der ersten Reise war dein Kumpel Wolfgang ja mit an Bord, zurück bist du hingegen alleine gefahren. Wie sind deine Erfahrungen hierbei?

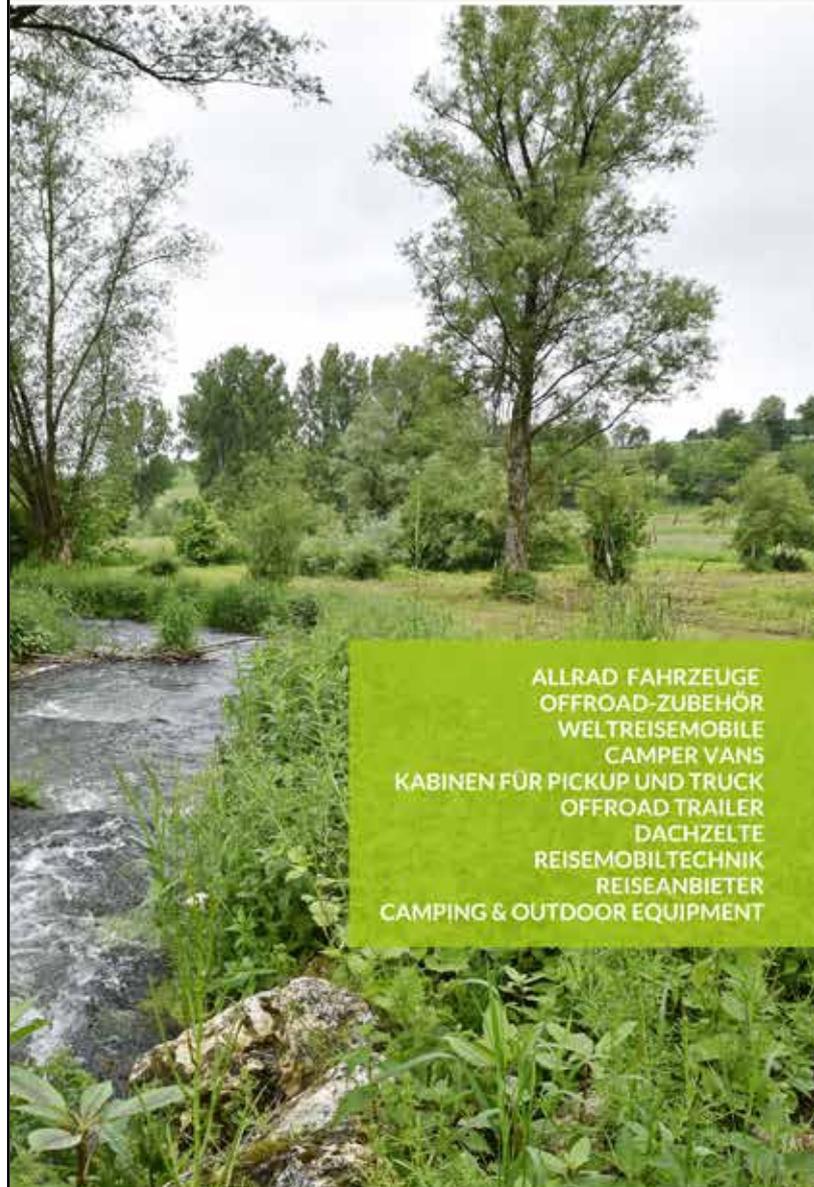
Wolfgang und ich sind ein gut eingespieltes Team und haben

ADVENTURE SOUTHSIDE Camp

17.-19.09.2021
Aach/Hegau

4x4 Overland Messe & Festival

Die echten Outdoor-Fans treffen sich vom **17.-19. September 2021** im Mega Eventpark Aach/Hegau im Landkreis Konstanz. Bei entspannter Festival-Atmosphäre zeigen **100 Aussteller** alles vom 4x4-Truck bis zum Dachzelt. Natürlich mit interessanten Vorträgen und Praxisworkshops, Food Trucks und Live-Musik. Eine idyllische Camp Area lädt ein zum Kurzurlaub in der Natur. www.adventuresouthsidecamp.de



ALLRAD FAHRZEUGE
OFFROAD-ZUBEHÖR
WELTREISEMOBILE
CAMPER VANS
KABINEN FÜR PICKUP UND TRUCK
OFFROAD TRAILER
DACHZELTE
REISEMOBILTECHNIK
REISEANBIETER
CAMPING & OUTDOOR EQUIPMENT



TICKETS & AUSSTELLERANFRAGEN

Telefon: +49(0)6109-768 8935 | info@roughroadevents.com
www.adventuresouthsidecamp.de



Vor dem Tempel in Bangalore Palace.
(Bangaluru Urban Nayandahalli)
Kalle und Iris:
Wir fühlen uns bereits wie echte Inder!

Medizinische Hilfe im Tempel bei Rishikesh: Die Naturmedizin von diesem Mediziner hilft letztendlich, mich von meiner Erkrankung zu kurieren.

In Rishikesh gönne ich mir dann eine Zeit ein Backpacker Hotel. Es klagen bereits einige der Rucksackreisenden über gesundheitliche Probleme ...

bereits viele extreme Situationen gemeinsam gemeistert. Das ist ein beruhigendes Gefühl, einen Freund an der Seite zu haben, auf den man sich verlassen kann. Entsprechend unwohl hab ich mich im Vergleich dann auf der Rückreise gefühlt.

Hast du die Reise gesundheitlich gut überstanden?

Erstaunlicherweise schon, denn ich hab ja immer auf der Straße gegessen. In Rishikesh gönne ich mir dann eine Zeit lang ein Backpacker-Hotel. Es klagen bereits einige der Rucksackreisenden über gesundheitliche Probleme und irgendwann hat es mich dann auch richtig erwischt! Das volle Programm mit Übelkeit, Magen- und Darmchaos eben. Die indische Variante hiervon ist jedoch schon heftig. Fast 6 Wochen lang dauert es letztlich, bis ich wieder halbwegs ok bin. Die bunten Pillen der Pharma-Shops haben auch nicht wirklich geholfen, da hab ich mich dann eher noch schlechter gefühlt. Wirklich geholfen hat dann die Mixtur eines alten Mediziners in einem der Tempel. Ich bin dort zu einem Yogakurs hin und er hat mir spontan geholfen. Wieder eines der besonderen Erlebnisse in Indien. Die Menschen

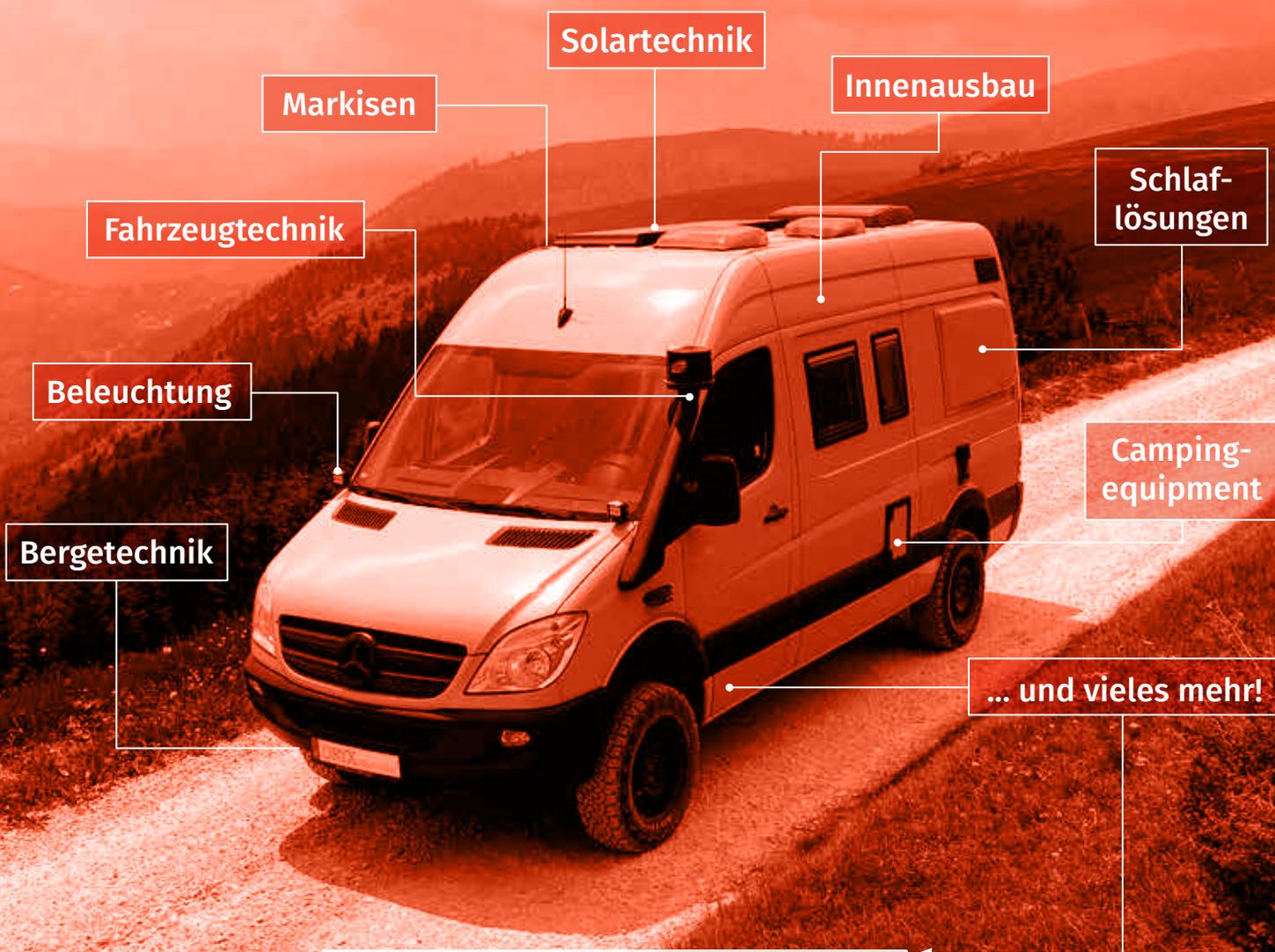
im ganzen Land sind extrem offen und kontaktfreudig. Das macht das Reisen zu einem ganz besonderen Erlebnis, da man wirklich immer ganz dicht am Puls des Lebens ist – und dieser pocht in Indien noch besonders kräftig!

Wie erlebst du die Rückreise sowie die Idee, bald wieder im Allgäu zu sein?

Die Rückreise im Juni durch Belutschistan ist mörderisch heiß. An manchen Tagen sind die Temperaturen bis zu 52 Grad im Schatten gestiegen, das war schon wirklich krass! Hierbei hat sich die gute Klimaanlage im Transit super bewährt, sonst hätte ich das wohl nicht überlebt. Eigentlich war die Idee, bereits viel früher in Richtung Iran zu starten, aber durch die technischen Probleme mit den Federn sowie die gesundheitlichen Probleme in Rishikesh hat sich die Reise einfach verzögert. Nach einem intensiven Reisejahr freue ich mich auch wieder auf meine Freundin, die Familie und die Kumpels vom Musikverein. Was definitiv bleibt, ist ein unvergessliches Erlebnis. Und Ideen sowie Träume für neue Reiseprojekte gibt es natürlich auch!

ORYX SOLUTIONS

Dein Ausrüster für den Offroad-Bereich



www.oryxsolutions.de



ORYX-Solutions GmbH
Heinrich-Heine-Str. 26
34346 Hann. Münden

Fon +49 (0) 55 41 / 908 89 13
info@oryxsolutions.de
www.oryxsolutions.de

Follow us on ...



Wir sind dabei!



Bog Out Rettungssystem

Wer hat's erfunden? Die Australier! Ja, die sind ja auch viel offroad unterwegs. Viele scheuen zurecht den aufwendigen Einbau einer Winde am Fahrzeug. Das ganze Jahr die Winde kutschieren fahren und sie dann einmal im Urlaub verwenden? Da wundert es nicht, dass viele darauf verzichten und es bei zwei Traktionsblechen bewenden lassen. Noch leichter unterzubringen sind die Bog Outs. Eigentlich ziemlich einfache Leitern aus Seil und Gurtband. Diese geniale Erfindung verwandelt die Räder in eine Winde. Angetrieben durch die Kraft des Motors zieht sich das Fahrzeug selbst über die Nylonseilleiter heraus.

Anders als bei einer Seilwinde geht das vorwärts und auch rückwärts. Die Nylonseilleiter ist 4,5 Meter lang und kann für bis zu 3,5 Tonnen schwere Allradler eingesetzt werden. Achtung: Wer die Achsen nicht sperren kann, benötigt natürlich zwei Sets zur Eigenbergung, und ein zusätzliches Seil zur Verlängerung der Leiter ist ebenfalls ratsam, wenn der nächste Ankerpunkt einfach zu weit weg liegt. Nicht immer

bleibt man direkt neben einem Baum stecken. Der einzelne Bog Out kostet ab 179€ und das Twin-Set ab 229€, weiteres Zubehör erhältlich und exklusiv zu bekommen bei: www.pws-offroad.com

65 Liter Frisch-/Abwassertank für Sprinter 906+907/Crafter 1 bis '16

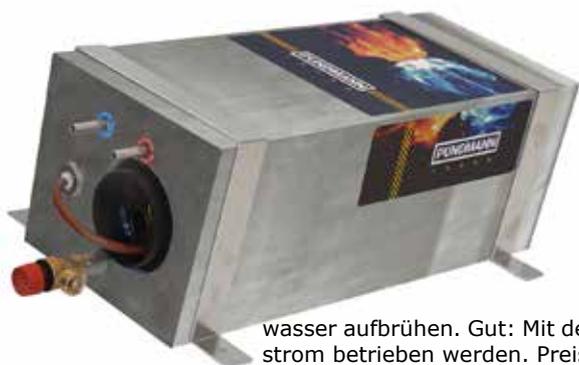
Eine Reserveradhalterung unterm Fahrzeug ist für den Straßeneinsatz ok. Aber was tun, wenn man im Gelände, im tiefen Sand oder Matsch an den Ersatzreifen ranmuss? Daher wandert dieser meist auf eine Halterung an die hintere Flügeltüre, macht Sinn. Sinn macht auch, den gewonnenen Platz unterm Fahrzeug direkt anders zu nutzen: Ein Frisch- oder Abwassertank mit 65 Liter Volumen passt hier klasse rein, ohne den Böschungswinkel oder die Bodenfreiheit weiter einzuschränken. Zum Einbau muss nicht gebohrt werden und der Tank liegt kippwinkeloptimiert weit unten im Fahrzeug. Der Tank kommt inklusive Einfüll- und Entlüftungsadapter, großer Reinigungsöffnung und Dichtungen sowie Einbauanleitung. Preis: 169€ www.oryxsolutions.de



Pundmann Warmwasserboiler 6AIR und 9AIR für Autoterm Air 2D

Keine schlechte Idee: einfach die Standheizung, die eh an Bord ist, für die Warmwasseraufbereitung nutzen. Der Boiler, zu haben mit 6 oder 9 Liter Fassungsvermögen, kann dies zusammen mit einer Autoterm Air 2D. Das braucht zwar mehr Zeit, als eine TrumaCombi braucht, aber der Preis ist sehr attraktiv, der Aufwand überschaubar und es ist nachrüstbar, baut auf Vorhandenem auf. Auch der Platzbedarf ist überschaubar, was das Auffinden eines Montageortes im Fahrzeug gut möglich macht. Der Edelstahlwassertank erfüllt Trinkwasserstandards. Hat man also eh schon warmes Wasser im Boiler, kann man damit sein Tee-

wasser aufbrühen. Gut: Mit dem eingebauten 500-Watt-Heizstab kann der Boiler auch an 230-V-Landstrom betrieben werden. Preise: 455€ / 479€ www.nakatanenga.de



LIONTRON 12.8V 200Ah Lithium LiFePO4 Untersitz-Batterie mit Bluetooth

Wer autark sein möchte, sollte dem Womoverkäufer nicht glauben, dass die Bordbatterien vier bis fünf Tage reichen im Sommer. Wer das glaubt, hat bald zwei Probleme: Die Grillkotelets im Gefrierfach tauen ab und die Akkus sind nach der dritten Tiefentladung Schrott. Was also tun? Wer nicht groß umbauen möchte an seinem Camper, der tauscht die ollen Bleiakkus gegen LiFePO4-Akkus, klemmt einen Ladebooster (Orion-Tr Smart 12/12-18A, 168€) für die Fahrt und einen Solarladeregler (BlueSolar MPPT 75/15 Solarladeregler 12/24V 15A, 91€) für ein faltbares Panel (GreenAkku Solartasche 180Wp mono, 420€) davor und die Suche nach einem Landstromanschluss hat für immer ein Ende.

Preis Akku 200Ah: 2.048€



www.greenakku.de

Edelstahl Kochset FireQ Maxi+ 3 Töpfe mit Deckel + Pfanne, Griffzange und Siebeinsatz



Version 2.0 könnte man zu diesem Set sagen. Nachdem Q-Adventuregear die verbliebenen Kochsets von Snowline alle verkauft hat, wurde es höchste Zeit, einen Ersatz zu finden, da diese nicht mehr verfügbar sind. In diesem Zuge hat Philipp Hartmann, Inhaber und Chefdesigner, sein ganz persönliches Kochset zusammengestellt. Nach wie vor soll es neben einer „normalen“ Größe auch eine XL-Ausführung geben mit einem großen Hordentopf. Wer den nicht braucht, greift zum kleineren Set. Was macht die Töpfe aus? Sie sind aus Edelstahl und haben einen Sandwichboden, der gleichermaßen für Gas, Induktion und Feuerstelle geeignet ist. Gehandelt wird alles mit einer Griffzange, die mörderstabil ist. Diese wird auch als Deckelheber verwendet, ein kleiner Zusatzgriff unterstützt beim ganz großen Topf, wenn dieser zu schwer wird für eine Hand. Das Set hat keine festmontierten Griffe oder Henkel. Ergo kann auch keiner klappern oder auf dem Lagerfeuer anbrennen. Ineinander passen sie perfekt, eine Filzeinlage schützt zusätzlich, auf Pisten sicher super. Die Pfanne ist genau wie die Töpfe ausgeführt, kommt ohne Beschichtung aus. Im alten Set hatte sie noch eine Antihaftbeschichtung, was aber auf Reisen meines Erachtens nachteilig ist, denn ich fuhrwerke mit allem, was gerade greifbar ist, in der Pfanne herum, schneide gar mal ins Fleisch, ohne es vorher herauszuholen. Dabei zerstöre ich binnen einer Woche so eine Beschichtung. Wer seine Edelstahlpfanne ordentlich erhitzt, dann das Öl oder Fett reinigt und dann erst anfängt zu braten, der bekommt ein perfekt karamellisiertes Spiegelei hin, ohne dass es anhaftet. Das Gleiche gilt bei den Töpfen, wenn man für eine Tomatensoße Zwiebeln andünstet. Wer da nicht bereit ist, diese Kochbasics zu beherrsigen, den interessiert das Kochen wahrscheinlich eh nicht so und der ist eher kein Kunde für ein hochwertiges Kochset. Ein weiteres Detail macht die Version 2.0 aus: Der optionale Siebeinsatz, den man unbedingt mitbestellen muss, ist aus tief gezogenem Blech und nicht wie in der ersten Variante aus einem Drahtgeflecht. Drahtgeflechte bekommen bei mir immer Beulen, schlimmer aber ist der Angammelfaktor. Nach dreimal Nudelkochen bekomme ich so ein Teil nicht mehr sauber, jenes aus vollem Material strahlt dagegen Jahre lang wie neu. Um das Set herum spannt sich eine Neoprenhülle, die alles hautnah zusammenhält. Preis: ab 229€ (das Max++-Set besteht aus 3 Töpfen mit 2 l, 4 l, 5,5 l und 1 Pfanne mit 22cmØ, Griffzange, Filzzwischenlagen und einer Aufbewahrungstasche aus Neopren, 299€)

www.q-adventuregear.de

BEGLEITETE EXPEDITIONEN

Mongolei - Zentralasien - Marokko
Geländewagentouren für Selbstfahrer

www.4x4expedition.at

Florian Bauer
83083 Riedering

airline-systems

www.airline-systems.de

Telefon: +49 89 5954 9026 78 - Fax: +49 89 5954 9026 - E-Mail: info@airline-systems.de

Fahrzeugumbauten
Expeditionsreisen
4x4 - Equipment

www.batoyo.de info@batoyo.de

Kfz-Leitungen.de

Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung

07666 / 9121550 • info@kfz-leitungen.de [kfz_leitungen.de](https://www.instagram.com/kfz_leitungen.de)

OFFROAD REISEN UND ABENTEUER
www.karpaten-offroad.de

- RUMÄNIEN
- ALBANIEN
- MONTENEGRO
- GRIECHENLAND
- UKRAINE

Info@karpaten-offroad.de
+491728938939

Land Rover
Service und Wartung
Expeditionsfahrzeuge
Sonderfahrzeugbau
Gutachten
Reisen

www.ti-tec.de

haynauer str. 65-67 12249 berlin-lankwitz tel: 030-77205600 fax: 030-77205601 mob: 0178-834 6598 info@ti-tec.de

ti-tec
offroad solutions

ROSTDOC

Korrosionsschutz &
Kunifer Bremsleitungen mit ABE



Fluid Film, Mike Sanders & Dinol Verarbeitung
Preetzer Straße 317a • 24147 Kiel • Tel. 0431/780 176 0

Onlineshop unter www.rostdoc.de

5 QUADRATMETER FREIHEIT VON KASACHEN UND KAKERLAKEN



Strapaze

**... eine körperliche, mitunter geistige,
sich über einen großen Zeitraum
erstreckende Anstrengung ...**

Von Kasachen, Kakerlaken und kalten Nächten

11:10 Uhr: Die klapprige, rostige Fähre „Professor Gül“ legt in Aqtau, Kasachstan, an. Nicht nur wir, sondern auch unsere Reisegegnossen, die wir auf dem Schiff kennenlernten, sind froh, es endlich verlassen zu können. Die uns zugesicherte Zweier-Außenkabine mit Bad und WC erwies sich als ein Raum ohne eigenes Bad und auch ohne Fenster oder Bullaugen, die man hätte öffnen können. Die Klimaanlage funktionierte auf dem gesamten Schiff nicht, die Kabinen waren allesamt stickig und heiß. Um zumindest etwas frische Luft zu ergattern, schliefen wir die zwei Nächte bei geöffneter Kabinentüre. Nein, eigentlich schliefen wir nicht, sondern wir lauschten dem abwechslungsreichen und rhythmischen Schnarchkonzert der übrigen Passagiere, die ebenfalls ihre Türe offen gehalten hatten, um nicht unbemerkt im Schlaf zu ersticken. Die Verpflegung an Bord war mäßig, immerhin wurden wir satt.

Umso mehr freuen wir uns an diesem Morgen über die frische kasachische Luft und stürzen uns voller Euphorie in das chaotische Abfertigungsprozedere des Zolls. Zwei Stunden vergehen, bis wir an verschiedenen Stationen alle Fragen beantwortet und alle Papiere beisammenhaben und bis alle Stempel platziert sind. Der Schlagbaum öffnet sich – wir sind in Kasachstan! Eigentlich wollten wir das Land nur im Transit, also auf der kürzest möglichen Route zwischen Aqtau und der russischen Grenze, durchqueren. Viele andere Reisende beschrieben Kasachstan als flach, leer und langweilig, von nur wenigen Straßen durchzogen, die sich zudem in einem katastrophalen Zustand befinden sollten. Wir wollen doch genauer hinsehen – wann kommen wir wohl noch mal hierher?

Auf einer wunderbar ausgebauten zweispurigen Straße rollen wir gemächlich Richtung Beineu, einem kleinen Städtchen in der Wüste. Schnurgerade führt uns das Asphaltband auf einer leicht erhöhten Trasse dem Horizont entgegen. Tatsächlich: Links und rechts nichts als eine flache, karge und monotone Steppe, es gibt quasi keinen Verkehr. Bald sehen wir die erste Wildpferdherde und fragen uns, wie die Tiere hier überhaupt überleben können. Am Abend biegen wir einfach von der Straße ab und fahren zwei bis drei Kilometer weglos in die Landschaft hinein, bis hinter einem flachen Hügel die Straße aus dem Rückspiegel verschwunden ist. Wir nehmen eine Dose Bier aus der Kühlbox, kraxeln auf eine flache Anhöhe und genießen gemeinsam mit Nadja und Peter einen phänomenalen Sonnenuntergang über einer scheinbar endlosen Landschaft. Unsere beiden Begleiter sind Trampier, die gemeinsam mit uns über das Kaspische Meer kamen. Kurzentschlossen haben wir sie auf unbestimmte Zeit mitgenommen. Peter lebt schon seit zweieinhalb Jahren „on the road“. Der Mitte 20-Jährige sieht sich als moderner Nomade, ist sehr gesellschaftskritisch bis philosophisch, hat interessante bis abstruse Ansichten. Seine Freundin Nadja hat er auf seinen Streifzügen in der Schweiz kennengelernt. Sie verliebte sich so unsterblich in den Vagabunden, dass sie sich schließlich einen Rucksack kaufte, ihm hinterherreiste und sie sich in Georgien wieder trafen. Ihre Gesellschaft ist erfrischend, ihr alternativer Lebensstil und ihre unkonventionellen Ansichten sorgen für einen interessanten Austausch, der mitunter auch mal hitzig enden kann. Abends befestigen die beiden außen am Major eine Plane und krabbeln mit ihren Schlafsäcken und einem Moskitonetz darunter.

In Beineu versorgen wir uns mit allem Notwendigen: Lebensmittel, Wasser, Diesel, denn wir haben „demokratisch“ eine schwierige Entscheidung getroffen. Die Straße, die zu unserem nächsten Ziel, nach Aral, führt, vollzieht einen weiten Bogen, um ein Wüstengebiet zu umgehen. Würden wir auf gerader Linie durch die Wüste fahren, lägen 570 Kilometer vor uns, folgt man der Straße, sind es unge-

delta
BAGS

Weil feuchte
Kohle qualmt.
COAL BAG.



**ORDENTLICHES
ABENTEUER**

Sitzbezüge, Taschen und Haltesysteme für die optimale Stauraumnutzung und Ordnung aussen und innen für Offroad- und Campingfahrzeuge.

Direkt online shoppen!

delta-bags.de

 @deltabagsoffroad



Kontrast von Tradition und Moderne:
Die Flame Towers vor der Altstadt Bakus.

fähr 1.700 Kilometer. In unserem GPS gibt es verschiedene Pisten durch das Areal. Gemeinsam entscheiden wir uns für die Abkürzung.

Noch am gleichen Tag brechen wir auf und befahren zunächst eine schlechte asphaltierte Straße, die bald in eine Lehmpiste übergeht. Bis zum Einbruch der Dunkelheit folgen wir ihr mit ungefähr 50 Kilometern in der Stunde. Euphorisch errechnen wir, vielleicht schon am nächsten Tag anzukommen, falls wir den Schnitt halten. Natürlich kommt es anders. Noch bis zu einer kleinen primitiven Siedlung bleibt der Zustand der Piste stabil. Ab hier haben wir Schwierigkeiten, überhaupt so etwas wie eine Straße oder einen Weg zu finden. Wir entscheiden uns für eine Route, die ziemlich genau mit einer Linie auf unserem GPS übereinstimmt. Unser Schnitt ist längst zum Teufel. Langsam quält sich der Major durch tiefe Längs- und Querrillen, wird von links nach rechts geworfen. Wir fahren maximal im zweiten Gang, es geht

Beim schweißtreibenden Reingefummel des neuen Schalters produziere ich einen Kurzschluss. Das gesamte Cockpit ist tot ...

nur sehr langsam voran. Manchmal kommen wir über gigantische, ebene Lehmpateaus, auf denen sich überraschend erleichtert wieder besser fahren lässt. Steigt man auf einem solchen Plateau aus und dreht sich 360 Grad im Kreis, sieht es zu allen Seiten exakt gleich aus: endlose Weite und Leere, nur die Sonne gibt ein Orientierungsmerkmal. Dazu ist es absolut still, außer dem leichten Säuseln des Windes dringt kein Geräusch an unser Ohr.

Wir treffen auf eine Pipeline. Parallel zu dieser verläuft eine Vielzahl von Pisten, eine schlechter als die andere. Die tiefen Spurrillen, die hier von Lkw in den lehmigen Wüstenboden gefahren wurden, als er nass war, sind unter dem Einfluss der sengenden Sommersonne zu hartem Beton gebacken und mit pudierzuckerfeinem hellbrau-

nen Staub gefüllt. Durch jeden noch so kleinen Ritz gelangt er ins Fahrzeuginnere. Vom Major aufgewirbelt folgt uns eine gigantische Staubfahne, die 15 bis 20 Meter in den Himmel aufsteigt, vom Wind seitlich neben das Auto geweht wird und einen dunklen Schatten auf uns und unser Gefährt wirft. Bald ist der gesamte Major innen und außen von feinem nougatfarbenen Staub überzogen. Aufgrund der geringen Geschwindigkeit, der hohen Außentemperaturen von über 30 Grad und der schwierigen Geländebedingungen läuft unser Motor immer wieder heiß. Wir haben einen starken elektrischen Lüfter verbaut, den ich vom Cockpit aus zuschalten kann und der die Temperatur schnell wieder sinken lässt. Irgendwann betätige ich erneut diesen Schalter. Es macht „Klick“ und der



Frauenpower:
Anja feilt das
Herzbolzenloch
unserer neuen
Federlage passend.

Besuch zum Frühstück:
Neugierige Kamele in
der kasachischen Weite.



Hebel des Schalters lässt sich ohne jeden Widerstand von der einen in die andere Stellung schalten – ohne dass der Lüfter anspringt.

Zunächst fahren wir noch langsamer ohne Lüfter weiter, um den Motor weiter zu schonen. Aber auch das hilft nicht. Der schräg von hinten anlaufende Wind hat bei der niedrigen Geschwindigkeit beinahe keine kühlende Wirkung. Die Motortemperatur steigt stetig.

Anja schaut mich ängstlich an, überhaupt ist die Stimmung durch das zermürbende und andauernde Schaukeln, Rappeln, Scheppern und Schütteln des Autos beklemmend still. Nadja liegt schon seit Stunden zusammengekauert hinten auf der Bank, ihr ist kotzübel. Die Passage erinnert eher an eine raue Schiff- als an eine Autofahrt.

Wir halten. Ich will einen Ersatzschalter einbauen, um den Motor nicht zu ruinieren. Unter dem Armaturenbrett ist wenig Platz. Beim schweißtreibenden Reingefummel des neuen Schalters produziere ich einen Kurzschluss.

Das gesamte Cockpit ist tot, auch die Zündung macht keinen Mucks mehr. Die Stimmung wird angespannt. Offensichtlich sind wir gestrandet. Der nächste erreichbare Ort liegt Luftlinie über 150 Kilometer entfernt. Wir haben den ganzen Tag außer toten Wüstenfüchsen und einem verendeten Kamel weder einen anderen Menschen noch ein anderes Fahrzeug gesehen.

Wir kontrollieren den Sicherungskasten und ermitteln schnell und erleichtert das Problem: Die Hauptsicherung des Armaturenbretts ist durchgebrannt. Nach deren Tausch funktioniert wieder alles einwandfrei, auch der Lüfter nimmt dank des neuen Schalters wieder seinen Dienst auf. Wir fahren wieder bis in die Dunkelheit und schaffen es noch bis auf 70 Kilometer an den Ort Bozoy heran, als uns tatsächlich ein UAZ-Jeep entgegenkommt. Die drei Jungs, die darin hocken, sind auf Patrouillenfahrt entlang der Pipeline und halten natürlich gleich, als sie uns sehen. Sie sind äußerst gelangweilt und entsprechend

neugierig – wir sind allesamt einfach nur total fertig und wollen nach einem schnellen Abendessen nur noch schlafen.

Zu allem Überfluss lassen sich die drei Kollegen gleich neben uns nieder, trinken Wodka, beginnen, Lieder zu singen und uns ziemlich auf die Nerven zu gehen. Was für ein Paradoxon: Da ist man in einer der menschenleersten Gegenden dieser Erde, in der man wohl immer einen schönen, zumindest aber einsamen Campplatz vermuten sollte, und dann tauchen ausgerechnet dort solche Plagegeister auf. Zum Glück fahren die Typen morgens zeitig weiter. Ich will noch flott zwei Wasserkanister tauschen, als ich durch Zufall auf einen der Blattfederbolzen aufmerksam werde. Seine Befestigungsmutter hat sich losgerappelt und ist verloren, und nun ist der Bolzen Stück für Stück aus seiner Führung gewandert. Zwei Drittel sind schon draußen, noch ein paar Kilometer mehr, und auch der Bolzen wäre fort gewesen. Dann wäre guter Rat teuer geworden. Mithilfe zweier Wagenheber und etwas Mühe schaffen wir es, ihn wieder in seine Ursprungsposition zurückzubringen und durch eine andere Mutter zu sichern.

Am gleichen Tag erreichen wir Bozoy, ein wirklich erbärmliches Kaff. Alles ist sehr provisorisch. Aus den Betonplatten, die die Fahrbahn bilden, ragen Moniereisen empor, überall liegt Müll und Sand, aus geöffneten Augen starrt uns eine tote Katze stumm vom Gehweg aus an. Die Hoffnung auf ein gemütliches Café und etwas Entspannung nach dieser zermürbenden Etappe ist rasch dahin, lieber wollen wir zügig weiter und diesen Ort hinter uns lassen.

Von hier bringt uns eine etwas bessere Trasse weiter zur Hauptstraße nach Aral. Vermutlich hat uns unsere „Abkürzung“ quer durch die Wüste nicht mal eine Zeitersparnis gebracht: Als wir in dem Städtchen am ehemals riesigen Aralsee ankommen, sind drei Tage vergangen.

Hier ist es, wo unsere gemeinsame Fahrt mit Nadja und Peter nach einer knappen Woche endet – wir sind uns sicher, dass sie komfortablere Mitfahrgelegenheiten finden.

In den 60ern war Aral eine der bedeu-

Strapaze für Mensch und Maschine:
Teigrollenartige Straßenverhältnisse
in Kasachstan.



tendsten Hafenstädte an diesem Binnenmeer. Dann leitete die Regierung der UdSSR oberhalb des Sees große Wassermengen der Hauptzuflüsse ab, um neu angelegte, riesige Baumwollplantagen zu bewässern – was in einem ökologischen Desaster für den See und einer ökonomischen Katastrophe für Städte wie Aral endete. Heute ist das Ufer des Sees ungefähr 80 Kilometer vom Ortsrand entfernt. Grotesk stehen die Kaimauern und Hafenkräne noch immer dort, wo einst der Fang der Fischkutter umgeschlagen wurde. Im losen Sand des Hafenbeckens weht Laub umher, das von niedrigen Büschen und spärlichen Bäumen abgeworfen wurde. Wir wollen sehen, wie weit der See tatsächlich von dieser „Hafenstadt“ weg ist, und machen uns auf den Weg,

um sein Ufer zu suchen. Außerhalb der Stadt passieren wir zunächst die „Müllverbrennungsanlage“. Wild aufgetürmte kleinere und größere Haufen werden einfach angezündet und brennen unkontrolliert und unvollständig ab. Den Rest weht der Wind je nach Richtung zurück in die Stadt oder hinaus in die Wüste. Langsam folgen wir einem sandigen Pfad in eine riesige, flach abfallende Senke. Meine Gedanken schweifen ab und meine Fantasie übernimmt das Steuer. In ihr wird der Major zum U-Boot, dicht schwebt er über den Grund eines Gewässers, deutlich kann ich das „Ping“ des Echolots hören. Blasen steigen vom Auspuff auf und streben der Oberfläche entgegen. Ich blicke aus dem Fenster, neben uns wogt eine weitläufige Wiese grünen

Seegrases sanft im Rhythmus der Strömung, Streifen von Lichtstrahlen dringen bis hier unten vor. In einiger Entfernung jagt ein kapitaler Hecht einen Schwarm kleinerer Fische, die rasch im Seegrasteppich Zuflucht suchen. Etwa zwölf Meter über uns fährt quer zu unserem Kurs ein Stahlschiff hinweg und zeichnet sich deutlich gegen das gleißende Sonnenlicht ab. Auf die Distanz kann ich schemenhaft die gleichmäßig drehende Schraube am Heck und das Ruder erkennen ... „Aua!“ Ein tiefes Schlagloch katapultiert uns an die Decke des Majors und mich zurück in die Realität. Dutzende Kilometer sind wir nun schon gefahren, von Wasser fehlt allerdings draußen jede Spur. Stattdessen bewachsen Büsche mit kleinen Blättern den sandigen Boden. Nach über einer



Stolzes Gespann:
Zu Gast bei den
Berkutschis, den
Adlerjägern.



Gemütliche
Unterkunft:
Jurten dienen den
Mongolen auch heute
noch als vollwertiges
Zuhause.

Mit dem Kompressor blasen wir die Staufächer und das Fahrerhaus aus. Unfassbar, wo wir den feinen Staub überall finden ...

Stunde Fahrt können wir immerhin die glitzernde Oberfläche des Sees erkennen. Dort angekommen, wirkt er auf uns immer noch gigantisch groß, zu keiner Seite ist das gegenüberliegende Ufer erkennbar, obwohl wir uns eigentlich in einer Art Bucht befinden. Das Seeufer ist dicht mit Schilf und Binsen bewachsen, der Boden ist morastig und weich. Kleine Vögel schnäbeln im flachen Wasser nach Fischen und Insekten. Wir nutzen die Abgeschlossenheit, um den Major vor allem innen gründlich zu säubern. Mit dem

Kompressor blasen wir die Staufächer und das Fahrerhaus aus. Unfassbar, wo wir den feinen Staub, der sich in den letzten Tagen ins Auto geschlichen hat, überall finden.

Auf dem Weg nach Almaty liegt die Stadt Baikonur. Der Ort im Süden des Landes ist eine Kuriosität. Nicht weil er eine besondere Lage hat, ungewöhnlich groß, klein, hübsch oder hässlich ist – er ist besonders, weil der Ort und ein riesiges Areal unweit der Stadt an die Russen verlie-

hen wurde. Hier, auf dem Territorium Kasachstans, in der menschenleeren Wüste, betreibt die ehemalige Besatzungsmacht ihren Weltraumbahnhof und schießt Raketen ins All. Dafür erhält der Staat von den Russen nicht unerhebliche Pachtbeträge. Wir biegen von der Hauptstraße ab und wollen uns ein Bild von Baikonur machen. Weit kommen wir nicht: Russische Soldaten stoppen uns an einem Checkpoint und weisen uns ab. Touristen ist es ohne besondere Erlaubnis nicht gestattet, die Stadt zu betreten. Noch immer ist es ein gutes Stück bis zur ehemaligen Hauptstadt Almaty. Stunde um Stunde vergeht, mit gleichbleibendem Tempo rollen wir auf einer guten Landstraße gen Osten. Plötzlich schaltet ein Polizeiwagen hinter uns die Sirene ein und stoppt uns. Die Polizisten kommen an unser Fenster und versuchen uns auf Russisch zu erklären, dass ausgerechnet wir mit dem langsamsten Auto in ganz Kasachstan zu schnell unterwegs waren. Natürlich verstehen wir kein Wort. Wir sind überrascht, als der Beamte eine Kamera hervorholt, die die Geschwindigkeitsüberschreitung dokumentiert. Auf einem Bild ist unser Auto zu sehen, darunter der Messwert: 71 km/h – 21 zu viel ... Es stellt sich heraus, dass wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung wegen einer für uns nicht vorhandenen oder erkennbaren Ortschaft übersehen haben. Wir geben uns weiter unverständlich, bis der ältere der beiden Uniformierten mir sein Telefon ans Ohr hält. Am anderen Ende erklärt mir eine Frauenstimme in gebrochenem Englisch, dass wir zu schnell gefahren seien und dass nun 20.000 Tenge, umgerechnet 50 Euro, fällig wären. Wir zeigen uns einsichtig, betuern aber, dass wir nicht so viel Bargeld mit uns führen.

„How much do you have?“ Aha, die Höhe der Strafe lässt sich also verhandeln! Wir einigen uns auf nicht mal die Hälfte – natürlich ohne eine Quittung oder einen Strafzettel zu erhalten.

Allmählich rückt uns der Winter näher auf die Fersen. Obwohl es tagsüber noch oft um die 30 Grad sind, kühlt es nachts empfindlich bis auf unter fünf Grad ab. Die Landschaft wird grüner und bergiger, je mehr wir uns Alm-

aty nähern. Die Dörfer entlang der Strecke bestehen aus kleinen Bauernhöfen, deren Bewohner in rechteckigen Häuschen mit flachem Spitzdach wohnen. Sie bewirtschaften klein parzellierte Felder, die entweder durch Flüsse oder angelegte Kanäle bewässert werden. Die Bewirtschaftung findet mit teils uralten kleinen Traktoren und sogar mit Pferdekarren statt. Auf der Straße und in kleinen Ställen sehen wir Ziegen, Schafe und Kühe sowie Pferde. Farmer hoch zu Ross treiben Viehherden durch die Prärie.

Das Leben in Almaty könnte hingegen kontrastreicher zu dem draußen in der Provinz kaum sein: Alles ist sehr großstädtisch, weltoffen, modern mit dicken Autos und internationalen Hotel-, Mode- und Fast-Food-Ketten. Wir finden, dass die Stadt selbst dabei wenig Flair hat, ein richtiger Kern ist nicht erkennbar.

Etwas über 10.000 Kilometer hat der Major nun schon hinter sich. Diese echten Testkilometer haben eine Schwachstelle unseres rollenden Gefährten offenbart: Die Federung

der Vorderachse ist zu weich. Insbesondere auf den Straßen und Pisten hier schlägt sie bei den vielen krasen Schlaglöchern bis auf die Achsanschläge durch, was, begleitet von einem dumpfen Schlag, deutlich hör- und spürbar ist. Vielleicht könnte die Ergänzung einer weiteren Federlage aus einem russischen Lkw die Lösung sein?

Als wir abends aus einem Irish Pub stolpern, spricht uns ein recht kleiner kompakter Kerl mit Glatze und Dreitagebart auf Englisch an. Nach dem üblichen Wohin und Woher verliebt sich John spontan in unseren Major, macht Fotos und Videos und – will ihn kaufen! Da wir noch einen langen Weg bis nach Australien haben und den Rest nicht laufen möchten, lehnen wir ab und bestehen darauf, dass unser Major unverkäuflich ist. Dennoch steckt er uns seine Visitenkarte zu – wir könnten ihn ja anrufen, falls wir unsere Meinung ändern ...

Abends im Bett kommt Anja auf eine

Idee: Vielleicht weiß John ja, wo man hier solche Federn auftreiben kann, schließlich lebt er schon seit vier Jahren in Almaty und ist offensichtlich Autofan. Tatsächlich freut sich der gebürtige Ire sehr, uns helfen zu können. Zuerst sollen wir aber die Wohnung seiner Familie nutzen, falls wir duschen wollten oder Wäsche waschen müssten oder einfach nur Internetausgang brauchen.

John arbeitet nur halbtags und begleitet uns zu „Car City“, der Autoteilemeile in Almaty. Der Name ist Programm. In einem riesigen Gebäude gibt es auf drei Stockwerken plus Keller in einer schier unendlichen Zahl von Minigeschäften jedes erdenkliche Ersatzteil für beinahe jede Marke – und zwar lagernd!

Nach einer guten Stunde der Suche werden wir fündig. Im Untergeschoss gibt es einen Händler, der einige Autofedern verkauft. Wir finden zwei Blattfederlagen mit der gleichen Breite wie

Die Verstärkung des Fahrwerks erfolgte keinen Moment zu früh. Auf den folgenden 800 Kilometern wird die Straße immer schlechter ...

die unseres Majors, die zudem nicht allzu dick sind. Kurz verhandelt – gekauft! Draußen vor der Halle bauen Mechaniker in kleinen Werkstätten die erstandenen Ersatzteile für die Kundschaft gleich ein. Für umgerechnet zwei Euro lassen wir hier die Federlagen auf die richtige Länge kürzen. Jetzt müssen wir sie nur noch einbauen, aber das wollen wir später entlang des Weges selbst und in Ruhe machen – ohne viele neugierige Augenpaare.

Etwas einen halben Fahrtag nördlich von Almaty finden wir direkt neben der Straße einen kleinen aufgegebenen Rastplatz. Optimal! Die Operation Federtuning beginnt. Es stellt sich heraus, dass das Loch des Herzbolzens zu klein gebohrt ist. Nur mit der Rundfeile bewaffnet, mahlen wir beide Löcher mühsam auf, bis das Maß stimmt und die Federn passen.

Wir haben Erfolg! Der Major steht nun vorne höher und die Federung arbeitet deutlich besser.

Die Verstärkung des Fahrwerks erfolgte keinen Moment zu früh. Auf den folgenden 800 Kilometern wird die Straße immer schlechter, teilweise ist der Asphalt so katastrophal, dass die Autos neben der Straße besser vorankommen. Die Fahrbahn schaut aus, als hätte jemand weichen Pizzateig in die Landschaft geschüttet und ihn dann ungleichmäßig nach links und rechts ausgerollt, so wulstig und wellig ist der geschundene Teerbelag. An anderer Stelle erinnert mich die Straße an die grob gewebte Patchworkdecke, die mein Bett in meiner Jugend bedeckte. Flicker reiht sich an Flicker, immer wieder fehlen ganze Stücke. Die Abbruchkanten dieser teilweise mehrere Meter großen Löcher sind steil, langsam holpern wir von Schlagloch zu Schlagloch und reiten die „Teigwellen“ ab. Am Ende der Reise werden wir rekapitulieren: Die übelsten Straßen gibt es in Kasachstan! Ermattet, aber froh

erreichen wir nach dreieinhalb Tagen das ungefähr 1.400 Kilometer entfernte Ziel: die russische Grenze.

Der Übergang ist nicht groß, außer uns gibt es

neben einigen Lkw nur wenige andere kleinere Fahrzeuge. Mit etwas Bauchschmerzen passieren wir den ersten Schlagbaum und rollen so auf russischen Boden. Wir hatten nicht besonders viel Ermutigendes über die Einreise nach Russland gelesen. Von Wartezeiten bis zu zwei Tagen war da die Rede, von übergründlichen Inspektionen der Fahrzeuge und des Gepäcks und natürlich von hohen Summen Bakschisch, um den guten Willen der Zöllner zu fördern. Offensichtlich sind die Grenzer auf der russischen Seite beim internationalen Prozedere von Fahrzeugen, die nicht aus den GUS-Ländern kommen, etwas unsicher. Dennoch sind die Zeiten der Bestechung der Beamten mit Wodka, Zigaretten oder Barem auch in Russland vorbei. Alles läuft dank eines gut Englisch sprechenden Beamten problemlos, korrekt und recht zügig ab. Er begleitet uns durch die verschiedenen Stationen und lotst uns so einer raschen Einreise entgegen.

Whiteout: Schwierigste Sichtverhältnisse auf dem Weg durch die Mongolei.



gen. Wir plaudern mit ihm, er freut sich, dass wir Russland besuchen wollen. Er fragt uns ein wenig aus, und als die Sprache auf das Wetter kommt, werden seine Mine und sein Tonfall plötzlich ernst: „Winter is coming.“

Als wäre es eine Prophezeiung gewesen, fällt das Thermometer in den nächsten Tagen stetig. Bereits auf kasachischer Seite waren die kurzen Hosen längst nicht mehr das probate Kleidungsstück. Je näher wir der russischen Grenze kamen, desto kälter wurde es.

Und so wundert es eigentlich kaum, dass der Major bei unserem ersten Erwachen auf russischem Boden mit Schnee bedeckt ist. Glücklicherweise kauften wir in Barnaul Filz und Luftpolsterfolie, um die Kältebrücken des

In der Nacht sind gute acht Zentimeter Schnee gefallen und es schneit noch immer. Der Weg und auch unsere Spuren sind vollkommen unsichtbar ...

alten Militäraufbaus unseres Majors zu überkleben und Spalten damit auszustopfen. Dank der Modifikationen bleibt es nun bei geschlossenem Dach länger wohlig warm, auch wenn die Heizung aus ist.

Es ist der 24. September, die Außentemperatur beträgt zwei Grad – immerhin noch plus.

Lange wollen wir uns in der Heimat von Väterchen Frost nicht aufhalten, uns zieht es unserem ersten richtig großen Ziel entgegen: der Mongolei.

Auf unserer Reise Richtung Australien hätten wir auch eine südlichere und damit klimatisch unabhängigere Route wählen können. Über Iran reisen mittlerweile wieder einige Traveler durch Pakistan nach Indien. Der bewaffnete Geleitschutz in Pakistan soll für die Sicherheit der Reisenden garantieren. Jene, die diese Option wählten, berichteten oft von einer problemlosen, wenn auch stressigen Querung des vom Bürgerkrieg gebeutelten Landes. Dennoch kommt



Ab in die Kiste:
Der Major beginnt
seine Weiterreise
nach Südost Asien.

es gelegentlich, wenn auch selten, zu Zwischenfällen, deren Ausgang oft alles andere als glimpflich ist. Zum einen finden wir es fragwürdig, wenn jemand eine Waffe in die Hand nehmen muss und im Zweifelsfall sein Leben riskiert, nur damit wir sicher eine Reise fortsetzen können, deren Grund unser Vergnügen ist. Zum anderen aber fasziniert uns das Reich Dschingis Khans seit so langer Zeit, dass es außer Frage stand, unsere Route durch die Mongolei zu legen. Zwischen uns und diesem wilden Land liegen nicht mehr viele Kilometer, allerdings gilt es, das Altaigebirge zu überqueren. Den kalten Atem des Winters im Nacken sputen wir uns. Während der wenigen Tage, die wir in diesem gigantisch großen Russland umherfahren, gefällt es uns sehr gut. Die Menschen sind zurückhaltend mit

einer vorsichtigen Neugierde. Spricht man sie an oder bittet um Hilfe, freuen sie sich und sind unglaublich bemüht, auch ohne eine gemeinsame Sprache zu helfen.

In den kleineren Städten gibt es große Supermärkte mit allem Erdenklichen, und das recht preiswert. Für uns ein Luxus, mussten wir in den kleinen Dörfern in Kasachstan doch teilweise drei oder vier Geschäfte aufsuchen, bis wir nur die nötigsten Dinge wie Gemüse, Wasser und Brot beisammenhatten.

Verlässt man die russischen Städte und fährt über Land, begegnet einem ein anderes, ärmliches Russland: Die Menschen leben in kleinen hölzernen Blockhäusern, geheizt wird ebenfalls mit Holz und das Klo ist oft als schmales Bretterhäuschen im Gar-

ten auszumachen. Kühe, Schafe und Hühner laufen umher und sind Teil einer einfachen Landwirtschaft, die hier betrieben wird.

In Gorno-Altai biegen wir ab und wenden uns endgültig der mongolischen Grenze und damit dem Altaigebirge zu. Die Straßen sind bestens, es geht hinauf in bewaldete Berge, in denen ab und an hinter der nächsten Biegung kleine archaische Blockhaussiedlungen auftauchen. Aus den Schornsteinen quillt dichter Rauch und bildet eine blaugraue Wolke über den Dächern.

Unterdessen empfinden wir den Altai als wunderschön. Seine schroffen Berge, die weiten Hochebenen, die vielen glasklaren Bergflüsse und die finsternen Wälder entlang unseres Weges ergeben ein wildes, ursprüngliches Bild. Die Birken und Lärchen

Ab hier gibt es keine asphaltierte Straße, sondern nur noch Piste ...

haben ein buntes Blätter- und Nadelkleid aus grünen und gelblichbraunen Farbnuancen angelegt. Wir bedauern sehr, nicht mehr Zeit zu haben, um dieses schöne Stück Erde näher zu erkunden.

Der Grenzübergang zum Nachbarn liegt auf über 2.400 Metern. Da der Wind ganz schön kalt pfeift, entschließen wir uns, die letzte Nacht auf russischer Seite vor dem letzten großen Anstieg auf circa 1.800 Metern zu verbringen. Gemächlich rumpeln wir einen Schotterweg hinunter auf ein großes fichtengesäumtes Plateau direkt an einem Fluss. Ein wunderbar stiller und einsamer Stellplatz inmitten dieser prächtigen Natur.

Gleich morgens, als wir aufwachen, fällt uns auf, dass kaum Licht durch unsere Dachluke dringt. Als wir die Türen öffnen, wissen wir auch, warum: In der Nacht sind gute acht Zentimeter Schnee gefallen und es

schneit noch immer. Der Weg und auch unsere Spuren sind vollkommen unsichtbar. Die Fahrt hierunter war teilweise steil und schmal. Verunsichert begeben wir uns auf die Suche nach der richtigen Spur zurück zur trassierten Straße. Dank einiger Geländemerkmale und nicht zuletzt mithilfe unseres GPS finden wir den richtigen Weg auf die wenige Kilometer entfernte asphaltierte Fahrbahn. Der Major erklimmt die letzten lang gezogenen Steigungen. Am frühen Nachmittag haben wir bereits die russischen Formalitäten erledigt und sind ausgereist.

Wie unterschiedlich Russland und die Mongolei sind, wird sofort bei der Einreise klar: Fuhr man auf russischer Seite über eine ordentliche Straße zur Grenze, betrat man ein ordentliches Zollgelände und trugen alle ordentlich ihre Uniform, so ist das Erste, was einem sofort hinter dem russischen Tor

auf mongolischer Seite auffällt, ein riesiges Schlagloch, in das man quasi hineinfällt.

Ab hier gibt es keine asphaltierte Straße, sondern nur noch Piste, der Zoll ist in Baracken untergebracht, die Mitarbeiter tragen teils Uniform, teils sind sie betrunken ...



Die ganze Geschichte findet sich hier zum Nachlesen:
296 Seiten
ISBN 978-3981717433
Preis: 18,90 €

www.stockundsteinverlag.de
www.christian-ebener.de

Karte



AUGUST DER REISEWAGEN UNTERWEGS IN ASIEN

Die zweite große Tour mit dem kultigen Oldtimer-Lkw, August der Reisewagen, führt uns, Sabine und Peter, in 1,5 Jahren und 42.000 km über den Orient bis nach Indien und Nepal. Die Gastfreundschaft der Perser und die Kulturschätze im Iran faszinieren uns ebenso wie der Hochglitzer-Hightech in den Emiraten und die unendliche Weite der Wüste im Oman.



Die schönsten Lkws der Welt gibt es in Pakistan.



PERFORMANCE SHOCK ABSORBERS





Ein halbes Jahr verbringen wir in Nordindien und Nepal, tauchen in die faszinierende Landschaft ein, besteigen Berge und fühlen uns in den entlegensten Dörfern am Fuße des Himalajas wohl. August der Reisewagen bringt uns von über 5.000 m Meereshöhe bis an den Indischen Ozean nach Goa. Dazwischen liegen nicht nur viele schlechte Straßen und brütende Hitze, sondern auch 2.000 Jahre alte buddhistische und hinduistische Höhlen und Tempel, das Kumbh Mela – das größte Fest der Welt –, Maharadscha-Paläste, die heilige Stadt Varanasi und das Taj Mahal.

Oman

Eine Spritztour mit Hussein

Hussein erscheint zu Mittag, diesmal nicht in omanischer Kleidung, sondern in kurzen Hosen, T-Shirt und Baseballkappe. Wie anders er doch aussieht! Er öffnet den Kofferraum seines Autos und beginnt auszuladen: Papayas, Ananas, Kokosnüsse, Bananen, Reis, Fertignudelsuppen, Halwa (Süßigkeiten) und noch vieles mehr. Halt! Stopp! Unbeirrt lädt

Bewegung ist nicht ganz Husseins Ding, das merken wir sehr schnell ...

Hussein weiter aus. Wir sagen ihm, dass wir genug Lebensmittel hätten und immerhin er heute unser Gast sei. Nein, nein, in Oman sei das so, sagt Hussein und pocht auf die arabisches Gastfreundschaft.

Ich habe mich beim Zubereiten des Mittagessens echt bemüht, das tut Hussein wahrscheinlich auch gerade, er stochert mit der Gabel im Teller herum und ab und zu führt er sie zum Mund. Dann plötzlich unterbreitet er uns einen Vorschlag oder vielmehr ist es eine Aufforderung, der wir uns nicht widersetzen können: Hussein macht einen Ausflug mit uns. Heute. Jetzt. Sofort. Er hat vollgetankt und möchte uns die Berge zeigen. Wir fügen uns. Als wir in seinem Auto sitzen, grinst er uns an, startet den Motor und die Musikanlage. Bis wir den ersten Stopp bei den Quellen von Ain Garziz einlegen, hören wir Lieder

von Falco, Wolfgang Ambros, Georg Danzer und Ostbahn-Kurti. Hussein hat ganze Arbeit geleistet und die halbe Nacht damit verbracht, Musik aus dem Internet herunterzuladen. Er freut sich wie ein kleines Kind. Ich freue mich auch, dass wir eine kurze Pause einlegen und einen Spaziergang machen. Bewegung ist nicht ganz Husseins Ding, das merken wir sehr schnell. Etwas unbeholfen geht er mit seinen Schlapfen über das unwegsame Gelände. Auf dem Weg zurück zu seinem Auto finde ich Stacheln von Stachelschweinen. Ich bin begeistert und sammle alle ein. Austropop, die Zweite. Reinhard Fendrich ist an der Reihe. Die Straße windet sich auf den Jabal al Qara hinauf, rechter Hand fallen die Berge in eine tiefe Schlucht ab. Ganz wohl ist mir nicht zumute, denn Hussein widmet sich mehr der Musik als dem Autofahren. Der nächste Stopp naht,



Polizisten in Belutschistan.



Polizeieskorte in die Stadt Sibi.

in einem Teehaus an einem schönen Aussichtspunkt machen wir eine Pause und selbstverständlich sind wir Husseins Gäste. Er ist wirklich nett, bemüht, aber auch anstrengend. Hussein vereinnahmt uns total, nimmt uns in Beschlag. Die Situation ist schwierig, wir können unsere Meinung nicht äußern, dann wäre er beleidigt. Wir fragen uns, wie lange die Fahrt wohl dauern wird. Wo fahren wir überhaupt hin? Hussein wird es schon wissen. Wir haben das Plateau erreicht, die Vegetation wird karger, vereinzelt sehen wir Rinderherden, aber auch Kamele. Landwirtschaft interessiert Hussein wenig, das stellen wir schnell fest. Wir kommen an eine Kreuzung und jetzt weiß ich, wo wir uns befinden: Wir haben die Hauptstraße erreicht, die nach Salala führt. „Hamdulillah – Gott sei Dank!“, sage ich da nur. DJ Hussein wechselt das Genre, Countrymusik ist angesagt, auch auf Deutsch. Das ist schon wieder so schlecht, dass es gut ist. Es dämmt bereits, die Straße führt stetig bergab auf Salala zu, die Lichter der Stadt leuchten zu uns herauf.

Ich wünschte, ich wäre schon dort. Wohlverhalten bringt uns Hussein zurück, wir spendieren Hussein noch eine Dose Pepsi, bedanken uns und fallen dann erschöpft ins Bett ...

Pakistan

Wir sind in Belutschistan. Eigentlich wollten wir hier gar nicht hin, aber am Weg nach Indien muss man hier durch. Wir haben keine Straßenkarte, aber es gibt ohnehin nur eine einzige Straße. Und so fahren wir Richtung Osten und dann einmal Blinker rechts und dann nach Süden über den Bolan-Pass in die Indusebene.

Die Straße Richtung Bolan-Pass windet sich anfangs durch kleine Dörfer mit einstöckigen Lehmziegelhäusern, in deren Schatten Männer sitzen und tratschen. Die entgegenkommenden Lkw sind ein Traum, wahre Kunstwerke, denen man große Liebe zum Detail ansieht. Alles ist bunt, glitzert, glänzt, blinkt und bewegt sich. Aufkleber, Malereien, Blechplatten, Quasten, Lampen, Ketten, Glöckchen und natürlich Hupen aller Art. Kein

Teil des Fahrzeuges wird ausgelassen, auch nicht die Scheiben, Spiegel, Felgen, die Halterungen für die Blattfedern, das Armaturenbrett und das Lenkrad. Kein Aufwand scheint zu viel. Die Ladefläche wird über das Kabinendach verlängert, schräg und nach vorne hin ansteigend. Es sieht imposant aus, als ob die Fahrerkabine eine Krone tragen würde. Der Luftwiderstand wird ein bisschen größer, aber was macht das schon?

Noch auffälliger ist die riesige Stoßstange, die als Rammschutz verwendet werden könnte, dazu aber viel zu schade ist. Der Fahrzeugrahmen wird dazu bis zu einem Meter nach vorne verlängert. Sie sieht auch deswegen so mächtig aus, weil Plastikperlen, Ketten und Glöckchen fast bis zum Boden hängen. Auch nach oben hin reicht die Verzierung bis zur Hälfte des Kühlers. Genau in der Mitte der Stoßstange entdecken wir bei manchen Fahrzeugen eingebaute Stufen. So kann man bequem hinaufsteigen und die Scheibe putzen oder es sich auch hinter der Verkleidung bequem machen.

Die Lkw sind einfach so schön, wir können uns gar nicht sattsehen. Wir beschließen sofort, unseren Oldtimer auch verzieren zu lassen.

Die pakistanischen Fahrer identifizieren sich mit ihren Lkw, sind mächtig stolz auf sie. Bei jeder Pause wird gewaschen, gewischt und geputzt. Kein Wunder, denn ein komplett verzierter Lkw kostet mehrere Tausend Euro! Ein Vermögen für die meisten Pakistani und mehrere Jahresgehälter eines Lkw-Fahrers. Ein kompletter Umbau und die künstlerische Gestaltung eines Fahrzeuges dauern 3 bis 4 Wochen. Die Arbeiten werden von mehreren Männern durchgeführt. Auf den Rastplätzen parken wir uns neben diesen Kunstwerken ein, direkt langweilig wirkt unser Reisewagen dagegen. Fotografieren dürfen wir, was das Zeug hält, auch in der Kabine. Die Chauffeure stehen mit vor Stolz geschwellter Brust daneben.

Wir fahren immer bergab, das Flusstal weitet sich, die Temperaturen steigen leider schnell. Hatten wir am Bolan-Pass nur noch 35 °C, so sehe ich jetzt im Augenwinkel die Zahl 48 auf dem Thermometer, dabei ist es schon nach 18 Uhr. Wir beschließen, in Sibi zu nächtigen, biegen von der Hauptstraße ab und kommen kurz da-



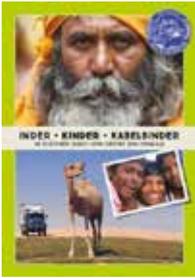
rauf bei einem Ziegelwerk vorbei. Das sieht nach einem guten Nächtigungsplatz aus. Zwei Männer bewachen das Gelände, wir fragen, ob wir hier schlafen dürfen. Sie wissen nicht so recht, was sie mit uns anfangen sollen, scheinen aber auch nichts gegen eine Nächtigung zu haben. Als Peter gerade mit dem Einparken beschäftigt ist, kommt die Polizei. Es sei viel zu gefährlich, hier zu nächtigen. Wir müssen sie auf die Polizeistation begleiten. Hinter dem kleinen Polizeiauto geht es quer durch die Stadt. Ganz schön groß ist dieses Sibi, und ganz schön dreckig. Die offenen Abwasserkanäle stinken bestialisch und sind voller Müll – so wie eigentlich alles andere auch. Die Straße wird zunehmend enger, die Polizeistation liegt im Zentrum. Wir parken im Innenhof. Mehrmals werden unsere Da-

Bei unserem Lkw wartet schon der nächste Beamte, diesmal ist es der Oberinspektor ...

ten aufgenommen. Die Polizisten wollen, dass wir ganz knapp am Gebäude parken, da sei es am sichersten. Das möchten aber wir nicht und können es auch nicht, denn ein Stromkabel ist zu niedrig. Nach mehreren Überredungsversuchen geben die Polizisten auf. Es ist so wahnsinnig heiß und staubig hier. Kein Lüftchen regt sich. Immer wieder kommt ein anderer Beamter, der wissen will, woher wir kommen und wohin wir reisen. Zwischendurch zeigt uns einer das Gefängnis. In einer Zelle hocken sieben Personen, die uns nun alle anstarren. Es riecht etwas streng. Im Innenhof

ist ein älterer Mann am Fußgelenk angekettet. Ich frage, warum sie hier sind, was sie getan haben. „Gestohlen oder geschossen“, lautet die Antwort. Wollen uns die Polizisten dadurch einschüchtern? Oder sind sie stolz, uns das Gefängnis zu zeigen? Wir wissen es nicht. Ich bin froh, als wir es verlassen.

An unserem Lkw wartet schon der nächste Beamte, diesmal ist es der Oberinspektor. Wieder geht die Befragung von vorne los. Zuletzt fragt er uns, was wir jetzt machen werden. „In ein Restaurant gehen, denn wir haben den ganzen Tag nichts geges-



Die ganze Geschichte findet sich hier zum Nachlesen:

464 Seiten

ISBN 978-3200053571

Preis: 24.90 €

www.augustderreisewagen.com

Zu Besuch bei REXINGJANGDOL.



sen“, geben wir zur Antwort. „Okay“, meint der Inspektor und so machen wir uns kurz darauf auf den Weg. Mittlerweile ist es dunkel geworden, Straßenbeleuchtung gibt es keine. In den Gassen wimmelt es vor Menschen, Tieren, Müll, aber auch Essen. Ich glaube, wir sind seit Langem die ersten Ausländer hier in Sibi. Die Verkaufsstände sind mit Kerzen beleuchtet, es gibt viele Sachen, die ich nicht einordnen kann, die ich nicht kenne. Es herrscht ein großes Gedränge auf der Straße, die Menschen schieben sich durch. Es scheint, als hätten alle nur darauf gewartet, dass die Sonne untergeht. Manche Pakistani sind unglaublich nett, begrüßen uns freundlich, andere starren uns fast feindselig an. Es herrscht keine allzu gute Stimmung. An einem Stand kaufen

wir Samosas (gebackene Gemüsetaschen) und Ähnliches, doch bevor wir abbeißen können, ist die Polizei da. Die Beamten scheinen erleichtert zu sein, uns gefunden zu haben. Mit dem Motorrad eskortieren sie uns zurück zur Polizeistation. Weit sind wir nicht gekommen. Im Nachhinein betrachtet, war es vielleicht gar keine so kluge Idee, alleine im Dunklen in Sibi herumzuwandern. Aber wer weiß das schon so genau? Eines war es ganz bestimmt: unvergesslich.

Zanskar

Normal ist es Sabine, die den Befehl zum Stehenbleiben gibt. Wegen PINKELPAUSE oder um ein paar alte Steine zu fotografieren oder einfach die Natur zu genießen. Jetzt war es einmal Peter, der sofort stehen blieb. Er entdeckte ein neugeborenes Kalb, so klein wie ein Hund, am Straßenrand. So was haben wir noch nie gesehen.

Es ist früher Nachmittag, mitten in Zanskar. Neben der Straße sehen wir eine Frau, die gerade mit einem Fläschchen ein Kalb füttert. Es ist ein winziges, braunes Ding mit strubbligem Fell und wirklich entzückend. Wir bleiben stehen, grüßen und nähern uns. Die Frau lächelt uns an, wir hocken uns neben sie und schauen zu. Als sie fertig ist, bedeutet sie uns, ihr zu folgen. Etwas oberhalb stehen ein paar Steinhäuser, vor denen weitere Frauen sitzen, Tee trinken und die Sonne genießen. Auch wir bekommen eine Tasse Tee. Es ist der erste Buttertee, den wir in unserem Leben kosten. Er ist sehr gewöhnungsbedürftig, schmeckt eigentlich gar nicht nach Tee, sondern eher wie eine Suppe. Wenn man ihn mit dieser Einstellung trinkt, schmeckt er gar nicht so schlecht. Als ich Peter ansehe, merke ich sofort, dass ihm der Buttertee gar nicht mundet. Die Frauen sprechen Ladakhi, wir leider nicht. Eine jüngere Frau kann ein bisschen Englisch. Sie heißt REXINGJANGDOL, hat ein bezauberndes Lächeln und strahlt pure Zufriedenheit aus. Ich setze mich zu den Frauen, mitten in den Kuhdreck, und bekomme frisches Joghurt, das sie hier selber machen und in das geröstetes Gerstenmehl, Tsampa genannt, eingerührt wird. Echt lecker!

REXINGJANGDOL fragt mich nach einer Hautcreme. Ich betrachte kurz ihre Hände und bitte Peter, eine zu holen.

Auch das Wanderbuch über Ladakh nimmt er mit, wo im Anhang ein paar Phrasen Ladakhi angeführt sind. Die Frauen amüsieren sich köstlich, als ich mein erstes Ladakhi versuche. Dazwischen essen sie Chapatti (Fladenbrot) mit Joghurt und Tsampa. Ich fühle mich absolut wohl in ihrer Gesellschaft. Sie bieten mir noch mehr Tee, Brot und Joghurt an, ich lehne jedoch dankend ab. Die Frauen gehen wieder ihrer Arbeit nach, füttern die Kälber und melken die Kühe. REXINGJANGDOL lädt mich in ihr Haus ein. Ich muss mich tief bücken und schmal machen, um überhaupt eintreten zu können. So wie die Ladakhis selbst, so ist auch ihr Haus, nämlich klein. Es gibt zwei Räume, der vordere ist gleichzeitig Küche und Schlafzimmer, der hintere Arbeits- und Lagerraum.

Hier stehen ein großes Butterfass und einige Vorräte. Im vorderen Raum befindet sich ein Ofen, der mit Kuhdung beheizt wird und auf dem ein großer Topf steht, um die Milch abzukochen. Alles ist aus Stein gebaut, auch die Ablageflächen und Regale. Dort sind Tassen, Schüsseln, ein Druckkochtöpfe, einige Löffel und ein paar Vorräte. Ich sehe Zwiebeln, Tomaten, Salz, getrocknete Linsen, Mehl, Öl und Gewürze. Neben dem Ofen ist der Schlafplatz, ordentlich zusammengerollt liegen hier ein paar Wolldecken. Türen gibt es keine, Fenster auch nicht. Wolldecken fungieren als Türen. REXINGJANGDOL hat ihr Haus selbst gebaut und ist sichtlich stolz darauf. Als ich an die Decke blicke, kann ich Teile des Himmels sehen. Das Dach besteht aus Steinplatten und Holzweigen. Wie kalt muss es hier wohl im Winter sein? Sie erlaubt mir, Fotos zu machen. Gut so, denn so kann ich sie später Peter zeigen. Er darf nämlich nicht ins Haus.

Die Nachbarin macht gerade Butter, auch dieses Haus darf ich betreten, zusehen und auch gleich mitarbeiten. Anders als in Österreich wird die Butter hier nicht gestampft, sondern gerührt. Im Butterfass steckt eine Art überdimensionaler, hölzerner Schneebesens. Um den Stil wird ein dicker Stoffstreifen, an dessen Enden sich Holzgriffe befinden, gewickelt. Dann greift man die Holzgriffe und zieht einmal am linken an und dann am rechten und schon wird die Milch gerührt. Das sieht bei den Ladakhi

Reise August der Reisewagen

einfach aus, ist es aber gar nicht. Wieder ernte ich schallendes Gelächter und muss selber einstimmen. Peter darf dieses Haus auch betreten, wahrscheinlich weil die Frau verheiratet ist. Ich möchte frisches Joghurt kaufen, Peter holt eine Schüssel aus unserem Wohnmobil und nimmt auch noch ein Stück selbst gebackenes Brot und ein Foto von uns beiden in österreichischer Tracht mit. Die Frauen teilen das Brot untereinander auf. Es scheint ihnen zu schmecken, im Nu ist es verdrückt. Das Foto studieren sie genau, sofort fallen ihnen die saftigen Wiesen und Felder im Hintergrund auf. Kein Wunder, es ist ein gewaltiger Unterschied zu ihrer kargen Heimat. Ich zeige ihnen noch mehr Fotos, jene von Ladakh, die im Wanderbuch abgebildet sind. Ganz aufgeregt sind die Frauen, wenn sie ein Dorf, ein Kloster oder eine Brücke erkennen. Minutenlang betrachten sie Kinderfotos oder die Innensicht des berühmten Phuktal Gompa (Phuktal-Klosters), auf dem man viele Details erkennen kann. REXINGJANGDOL füllt unsere Schüssel randvoll mit Joghurt und gibt mir noch ein halbes Kilo Tsampa. Geld nimmt sie keines von mir, ganz egal, wie oft ich es ihr anbiete. Ich habe das Gefühl, es sind immer diejenigen am großzügigsten und gastfreundlichsten, die am wenigsten haben. Statt des Geldes gebe ich ihr meine Sonnenbrille, die nimmt sie gerne. REXINGJANGDOL meint, wir sollen am Rückweg unbedingt wieder bei ihr vorbeikommen. Das machen wir mit Sicherheit!

Und noch einmal Zanskar

Das Zanskartal hat uns verzaubert. Ein Gebiet so entlegen wie sonst fast keines auf dieser Welt. Auf den ersten Blick wirkt es karg, trocken und baumlos. Die wenigen Bewohner trotzen im Winter großen Schneemassen und Temperaturen von -40°C . 7 bis 8 Monate sind die Pässe im Jahr gesperrt, dann ist der einzige Weg in den Rest der Welt der zugefrorene Fluss. Wir sind im Herzen des Himalajas.

Nördlich von Padum, nahe dem Dorf Tsazar, bleiben wir ein paar Tage. Stille und Ruhe umgibt uns. Und viele Berge. Hohe Berge. Die Berge des Himalajas. Gewaltig sind sie und doch nicht monströs. Die Atmosphäre

Blick auf den Tsarap-Fluss beim Phuktal-Kloster.



**Es fühlt sich an wie meine zweite Heimat.
So etwas habe ich noch nie erlebt ...**

hier ist entspannt und entschleunigt. Kaum Verkehr, sieht man von den fünf Autos am Tag ab. Die Zanskaris sind einzigartig, genau wie die Landschaft hier. Sie lächeln und lachen, sind offen, abgehärtet durch das Klima, aber nicht hart. Sind spirituell und religiös, durch und durch Buddhisten. Sie wirken zufrieden und ich glaube, dass sie es wirklich sind. Sie sind bewundernswert. Hier wollen wir bleiben, die Ruhe tut uns gut.

Nach 3 Tagen kommt die erste Besucherin, eine ältere Schafhirtin. Wie alle Zanskaris strahlt auch sie. Ich schüttle ihre kleine, raue Hand. Sie lässt meine nicht mehr los, weil sie kalt ist. Sie möchte mich wärmen. Ich nehme die alte Frau mit zu unserem

August, zeige ihr außen die Fotos und Malereien aus Afrika und wie man unsere Stiege zusammenklappen kann. Das gefällt ihr. Ganz beiläufig zeigt sie mir die Sohlen ihrer Wollstiefel. Löcher, nichts als Löcher. Ich ziehe meine Schlapfen aus und gebe sie ihr zum Probieren. Sie lacht, zieht sie an, wieder aus und stellt sie vor meine Füße. Ich nehme sie und drücke sie der alten Frau in die Hand. Wieder lacht sie, bedankt sich mehrmals. „Juleh, juleh!“, sagt sie fröhlich und marschiert mit ihren Wollstiefeln in der Hand davon. Ich liebe Zanskar! Die Menschen, die Berge, die Tiere, die Stimmung und die Ruhe! Es fühlt sich an wie meine zweite Heimat. So etwas habe ich noch nie erlebt.

Sabines Lieblingsplatz im Zanskar-Tal.



Wir wollen wissen, wie weit die Straße entlang des Zanskar-Flusses Richtung Norden schon fertiggestellt ist, und fahren bis zu ihrem Ende. Es ist das Ende der Straße, das Ende der Welt, aber einer sehr schönen Welt. Es ist der Ort, den wir nicht gesucht, aber gefunden haben. August parkt am Ufer des Zanskar-Flusses, der sich schnell und grau-braun seinen Weg durch die Berge zum Indus bahnt. Gegenüber, am anderen Ufer, wohnt eine Familie, Bauern, mit einer kleinen Gruppe Yaks und Dzos. Und das war es schon. Der Himmel ist dunkelblau, Rosenbüsche blühen überall, Kräuter – in erster Linie Thymian – entwickeln ihr volles Aroma, eine traumhafte Bergkulisse umgibt uns und dazu eine unglaubliche Stille. Der Mond wird bald voll und taucht den Zanskar-Fluss in eine an Quecksilber erinnernde Farbe. Es ist einer der schönsten Plätze auf dieser Erde!

Auch August hat wieder Pflege verdient, kleine Reparatur- und Servicingarbeiten sowie Verschönerungen. Dazwischen wandern wir durch diese fantastische Bergwelt und bestaunen die vielen Sternschnuppen in den klaren Nächten. Herrlich! Die Natur kann einfach nichts übertreffen!

In erster Linie aber genießen wir den Tag, das Leben. Und das ist wunderbar! Dadurch, dass wir keine fremden Einflüsse haben, sind wir nur auf uns konzentriert. Sind nicht abgelenkt. Es geht nur um uns und um das Leben. Und das genießen wir. Zanskar färbt auf uns ab, wir sind tief entspannt. Wer hier innerlich nicht zur Ruhe kommt, der schafft es nie. Stundenlang sitzen wir auf den von der Sonne aufgeheizten Felsen, lesen, sinnieren, plaudern und stellen wieder einmal fest, welch ein Glück es doch ist, dass wir uns gefunden haben.

Indien

Von der himmlischen Ruhe des Himalajas in den Verkehrswahnsinn Indiens. Abenteuer Autofahren!

Die Autobahnen in Indien darf man sich nicht so vorstellen wie in Österreich oder Europa. Meist sind sie zweispurig und asphaltiert. Wir sind auf dem National Highway Nummer 3 Richtung Mumbai unterwegs. Plötzlich sehen wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h. Die Strecke ist zwar kurvig und leicht abschüssig, aber warum darf man hier nur so langsam fahren? Nach der nächsten Kurve wissen wir mehr, vor uns taucht eine weiß-schwarz schraffierte Fläche am Boden auf, gefolgt von zwei Bodenschwellen – zur Verkehrsberuhigung sozusagen. Und das auf der Autobahn!

„Speed breaker“ werden sie auf Englisch genannt, passender wäre

Reise August der Reisewagen



Hoppla! Vielleicht doch ein bisschen zu viel geladen?

„spring breaker“ (Federblattbrecher). Wenn man sie übersieht, sind sicher einige Federblätter gebrochen. Es gibt auch Versionen mit vier betonierten Bodenschwellen hintereinander, selbst wenn man im Schrittempo darüberfährt, wird man ordentlich durchgeschüttelt.

Oft fehlt die Absperrung zur Fahrbahn in die Gegenrichtung, die meist aus einem bepflanzten Bankett besteht. Oder ist es Absicht? Praktisch für so manche Fahrzeuge ist es auf alle Fälle, denn man erspart sich einen kilometerlangen Umweg. Dass man dafür kurz zum Geisterfahrer wird, scheint hier niemanden zu stören.

Manchmal gibt es sogar einen Pannenstreifen. Wir nutzen ihn, um Essensnachschub und Wasser aus dem Aufbau zu holen. Verkehr herrscht gerade nicht sehr viel, aber von Weitem hören wir Musik, die langsam lauter wird. Sie kommt in schlechter Qualität von Außenlautsprechern, die an einem Mähdrescher angebracht sind. Auf dem „hurricane harvester“ sitzen fröhlich lachend sechs Männer und brausen winkend und hupend an uns vorbei. In einem Tempo, das man von einem Mähdrescher nicht erwarten würde. Vielleicht liegt das daran, dass er auf der Autobahn unterwegs ist.

In erster Linie sind aber Autotransporter unterwegs, die meisten aus dem Bundesstaat Haryana. Und alle sind sie von der Firma TATA, dem größten Automobilhersteller Indiens. Die etwas älteren Modelle gefallen mir am besten. Durch die geteilte Windschutzscheibe und die aufwendige Beklebung, Bemalung und bunte Dekoration wirken sie besonders freundlich. Sie sind der ganze Stolz der Chauffeure, ähnlich wie in Pakistan, wenn auch nicht ganz so reich verziert. Geladen wird so viel, wie nur möglich ist. Höchstes zulässiges Gesamtgewicht – was ist das? Manchmal übertreiben es die Inder aber wirklich ein bisschen. Die Fahrbahn vor uns ist gesperrt, weil sie von zwei Lkw blockiert wird. Einer davon ist leider umgekippt und liegt auf der Überholspur. Grund für den Unfall war ein aus Planen zusammengeknähter, riesiger Sack auf dem Aufbau des TATA-Lkw, der randvoll mit Spreu gefüllt ist. Dadurch wird das Fahrzeug nicht nur breiter, sondern auch höher. Ein kleines Schlagloch genügt, um den Lkw zum Umkippen zu bringen. Nun liegt er da und sieht aus, als ob er

Liebenswerte
Mechaniker in
Täbris.



August der
Reisewagen unter
Kollegen im Iran.



Es ist eine reine Männerwelt, aber ich fühle mich trotzdem wohl ...

schlafen würde. Der Spreusack dient ihm dabei als Kopfpolster.

Iran

Auf der Heimreise kommen wir abermals in der Stadt Täbris vorbei. Für Peter ein Paradies. Hier gibt es alles für unseren Oldtimer. Ein eigenes Stadtviertel nur für Mercedes-Schrauber! Peter fragt sich, warum es so etwas nicht auch in Österreich gibt.

Endlich lässt sich die Sonne blicken, Balsam für die Seele. Auf den Bergen rund um uns liegt überall noch Schnee. Wir beschließen, unsere Dieseltanks zu füllen, bevor sie ganz leer werden. Eine weise Entscheidung, denn plötzlich ist der Treibstoff wieder kontingentiert und wir brauchen eine Bezugskarte. Eigenartig, denn in Bamging es auch ohne. Wir haben Glück, einmal borgt uns der Tankwart seine Karte, dann helfen uns Lkw-Chauffeure. Die Preise gefallen uns sehr gut: Ein Liter Diesel kostet 0,08 Euro. Deswegen möchten wir in Täbris einen 500-Liter-Tank kaufen und ihn anstelle unseres kleinen montieren. Gesagt, getan. Seit 1,5 Tagen ist Peter am Schrauben, fertigt Halterungen für den neuen Tank an, demontiert

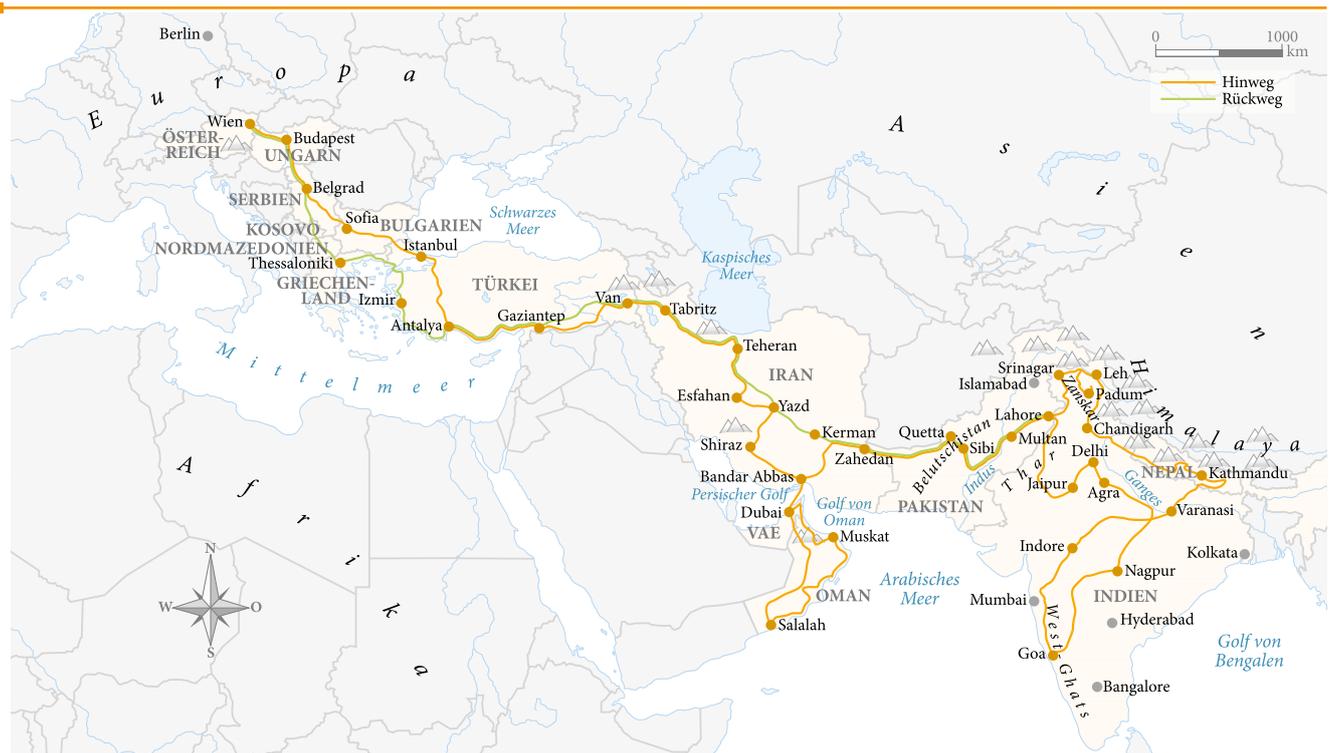
den 200-Liter-Tank und schweiß bei der Gelegenheit gleich ein paar Kleinigkeiten am Lkw. Die Fahrzeuge am Lkw-Schrauber-Gelände im Westen von Täbris stehen knapp nebeneinander, die Chauffeure und Mechaniker sind fleißig am Arbeiten. Es ist eine reine Männerwelt, aber ich fühle mich trotzdem wohl. Neugierig beobachten die Iraner jeden von Peters Handgriffen, gehen ihm zur Hand, beratschlagen und diskutieren. Natürlich auf Farsi.

Ich nutze die Zeit und arbeite am Computer, putze, koche und erledige Einkäufe. Peter braucht dauernd irgendetwas. Farbsprays, Schrauben, Scheiben für den Winkelschleifer etc. Das meiste bekomme ich rund um den Lkw-Platz, dort sind Fachgeschäfte angesiedelt und es ist leicht, den Verkäufern klarzumachen, was ich brauche, denn ich habe immer ein Muster mit dabei. Nur bei den Flexscheiben gibt es Probleme, auch im zweiten Geschäft sind keine erhältlich. Der junge Verkäufer geht mit mir ins nächste Geschäft. Wieder nichts. Auch im vierten sind keine lagernd. Die Iraner beginnen zu diskutieren, sie nehmen meine Angelegenheit sehr ernst, so, als wäre es das Wichtigste

auf der Welt. Ein Mann mittleren Alters bietet mir an, mich in ein Spezialgeschäft zu bringen. Allerdings müssten wir mit dem Auto fahren, denn das Geschäft ist im Stadtzentrum. Ich zögere kurz und überlege: Soll ich in Iran wirklich in das Auto eines wildfremden Mannes steigen? Die Männer erkennen meine Zweifel und beruhigen mich. Ich muss an meine Mutter denken, sie würde der Schlag treffen. Mein Bauchgefühl sagt mir, dass es in Ordnung ist mitzufahren.

Majid heißt mein Chauffeur, der eigentlich Teppichhändler ist und ein bisschen Englisch spricht. Nach 30 Minuten landen wir in einem Werkzeuggeschäft, das in einem modernen Einkaufszentrum liegt, und ich werde tatsächlich fündig. Ich bedanke mich bei Majid und bestehe darauf, mit dem Taxi zurückzufahren, um ihm einen Umweg zu ersparen. Keine Chance. Er müsse ohnehin zurück zu dem Laden, in dem wir uns getroffen haben, erklärt Majid. Als ich aussteige, möchte ich ihm die Fahrt gerne bezahlen. Ausgeschlossen, der Iraner will kein Geld. Wenigstens für das Benzin, argumentiere ich. Wieder blitze ich ab. Majid meint, ich sei Gast in seinem Land und es sei nur selbstverständlich für ihn, Hilfe zu leisten, und außerdem sei es ihm eine Ehre gewesen. Was soll ich da noch antworten? Merci, thank you, danke!

Karte



WESTAFRIKA GUINEA BISSAU



Über verbrannte Erde fahren wir zum Wild-Camp am Strand etwas abseits des 1. Mai Festivals.

Guinea-Bissau gehört definitiv zu den vielfältigsten Ländern unserer Reise.

Von Senegal nach Guinea-Bissau

In einer kleinen Lehmhütte sitzt hinter einem windschiefen, viel zu niedrigen, sichtlich in die Jahre gekommenen Sperrholztisch der Zollbeamte Guinea-Bissaus auf seinem weißen Plastikgartenstuhl. Er beäugt das Carnet und offensichtlich weiß er mit dem Zolldokument unseres Fahrzeugs, das verkehrt herum vor ihm liegt, nichts anzufangen. Touristen kommen nicht oft hierher. Mein Mann Didi zeigt zaghaft auf das auszufüllende Feld, erklärt freundlich, wo welche Daten einzutragen sind, und schon presst der Beamte den Stempel anstandslos auf die gedeutete Stelle. Nachdem wir die obligatorische Straßenbenutzungsgebühr gegen den Erhalt einer Quittung bezahlt haben, werden wir mit einem herzlichen Lachen verabschiedet.

Aus dem dunklen Raum, mit seinem aus Lehm gestampften Boden, treten wir hinaus auf die helle, staubige Straße. Mit wenigen Schritten erreichen wir die Grenze, die mit einem über die Straße gespannten Seil markiert ist. Die Beamten kontrollieren unsere Pässe und fragen unverfroren nach einem Geschenk. Schulterzuckend und mit einem verschmitzten Grinsen im Gesicht verneinen wir. „Man kann es ja mal probieren“, denken sich wohl beide Seiten.

Polizeikontrollen

Keine drei Kilometer hinter der Grenze geraten wir in die erste Polizeikontrolle, für die Guinea-Bissau berüchtigt sein soll. Das Land zählt zu den ärmsten der Welt und auf diese Weise versuchen die Beamten, ihren schmalen Lohn aufzubessern.

Wir stehen sofort im Mittelpunkt der polizeilichen Aufmerksamkeit und werden penibel kontrolliert: der Zettel zur Straßenbenutzung, das Licht, das Bremslicht, die Hupe ... VAnGOs (so nennen wir unseren Ford E 350, Van und Go, Vago steht für Vagabund) Drucklufthorn lässt die ziemlich gelangweilt vor unserem Auto stehende Polizistin zusammensucken. Warnblinker – geht, Warndreieck – vorhanden, zweites Warndreieck – ebenfalls vorhanden, Feuerlöscher – vorhanden, aber das Verfallsdatum

**Die Firma Moser baut
Fernreise- Caravans
und Reisemobile für
Individualisten u.
Weltreisende
- Made in Germany**

X INDOOR
Systemcaravans

55590 Meisenheim/ Im Briel 16
Tel: 06753 / 4242



Moser-fahrzeugbau



Aus den intensiv duftenden Cashew Früchten wird Schnaps gebrannt.

Varela: Ein riesen Getümmel erwartet uns auf dem 1. Mai Festival.



ist abgelaufen! Ahhhhh, das kostet! Nein, denn wir haben einen zweiten dabei und der ist in Ordnung. Man verlangt 10.000 CFA Strafe! „Wofür?“, fragt Didi. „Keine Ahnung, halt mal so pauschal, damit ihr weiterfahren dürft.“ Didi lächelt freundlich, schüttelt aber verneinend den Kopf. Der „Du-darfst-weiterfahren-Preis“ steigt auf 28.000 CFA (ca. 45 Euro) und schwankt im Laufe der Verhandlungen drastisch, allerdings mehr nach oben als nach unten. Es geht zu wie auf einem Basar inklusive Schau-lustiger. Scheibenwischwasser – ok, Rücklicht – geht. Alles geht. Wir lassen uns auf keine Geldstrafen ein, denn wir haben keinen Fehler gemacht und möchten diese Art der Wegelagererei nicht unterstützen. Fast eine ganze Stunde werden wir bei 40 °C am Straßenrand durchgecheckt. Es wird diskutiert und palavert und mancher gibt sich dabei nachdenklich. Letztendlich nimmt einer der zivilen Dorfbewohner dem Polizisten ganz vorsichtig mit beschwichtigenden Worten unsere Papiere aus der

Die Musik dröhnt in ohrenbetäubender Lautstärke aus Boxen minderwertiger Qualität ...

Hand und überreicht sie uns. Wir bedanken uns bei ihm und sind auch schon weg.

1. Mai Festival

Erneut versperrt uns ein Seil, das über der Ortseingangsstraße Varelas gespannt ist, den Weg. Diesmal, um den Ansturm der Besucher besser bewältigen zu können, denn es geht, milde ausgedrückt, ungeordnet zu. Das komplette Dorf, inklusive Strand, ist übervoll mit Autos, Zelten und Menschen. Die Musik dröhnt in ohrenbetäubender Lautstärke aus Boxen minderwertiger Qualität. Nein, hier möchten wir nicht bleiben, denn an Schlaf wäre nicht zu denken. Eine erholsame Nacht wäre nach den anstrengenden Kontrollen nicht verkehrt. Wir fahren parallel zum Strand gen Norden, umfahren über ver-

branntes Gras ein Buschfeuer und finden einen schönen Platz direkt am Atlantischen Ozean.

Gegen Abend werden wir neugierig und wollen uns in die Menschenmassen wagen. Noch können wir nicht abschätzen, wie sich dieses in Feierlaune befindliche Völkchen uns gegenüber verhalten wird.

Bisher kennen wir von der Mentalität der Bissauer nur die Polizeikontrollen. Das Land hat zudem einen fürchterlichen Ruf: Guinea-Bissau gilt als Narco-Staat, der einzige in Afrika. Selbst die höchsten Ränge seien hier in den Kokainschmuggel verwickelt. Das Land sei das Drehkreuz für Drogen. Die Uno schätzt, dass Kokain im Wert von mindestens einer Milliarde Dollar jährlich von Amerika über Westafrika nach Eurasien transportiert wird. Wie gelangen die Dro-



Mit diesem Katamaran möchte ein italienisches Pärchen nach Brasilien segeln:
 „Nur noch ein bisschen herrichten, dann kann es losgehen“, meint der Besitzer.

Buntes Treiben auf den Straßen.



gen von Guinea-Bissau nach Europa? Ein Einheimischer erklärt uns, dass die meisten Drogen, versteckt in Cashew-Säcken, in Containern landen und dann per Schiff über verschiedene Häfen hin und her transportiert würden, bis sich deren Weg verläuft. Keine Ahnung, ob es wirklich so einfach ist. Ist uns gerade auch egal. Viel wichtiger zu erwähnen ist, dass es in Guinea-Bissau Millionen von Cashew-Bäumen gibt, wir zur Erntezeit hier sind, aber keine Cashews kaufen können. Entweder werden sie zum Rösten exportiert oder direkt von der Bevölkerung verzehrt. Lediglich in den überbezahlten Supermärkten, in denen sich Thunfischdosen, Mayonnaise, Ketchup und Ähnliches in den Regalen stapeln, finden wir manchmal welche: reimportierte Ware, die doppelt so teuer ist wie in Deutschland. Die Bäume duften übrigens wunderbar! Es ist ein schwerer, fruchtiger Geruch, der so intensiv ist, dass er sich in unsere Kleidung setzt. Die Früchte schmecken lecker und der daraus ge-

wonnene Schnaps auch. Von Letzterem gibt es in Varela reichlich.

Am Strand laufen wir dem Festival entgegen. Ohne Ausnahme ist jeder der Anwesenden freundlich, zurückhaltend und extrem gut gelaunt. Wir lassen uns anstecken und unterhalten uns blendend. Alle lachen, tanzen und haben Freude. Dabei zeigen sich insbesondere die Frauen in einer Freizügigkeit, die wir seit Monaten nicht mehr gesehen haben. Sie lassen sich gerne fotografieren und einige Damen fragen forsch und selbstbewusst, ob sie einmal mit einem weißen Mann aufs Bild dürfen.

Die Festivalteilnehmer bereiten ihr Essen selbst zu, um sich mit dem Verkauf ihrer Leckereien ein bisschen Fei ergeld dazuzu verdienen. Wir lernen sehr nette Menschen kennen und finden, dass Guinea-Bissau ein wirklich besonderes Land ist.

Im italienischen Restaurant

Wir erfahren von einem Platz bei Quinhamel, an dem es sehr gutes

mediterranes Essen und auch Übernachtungsmöglichkeiten geben soll. Mehr wissen wir nicht, also fahren wir hin. Das Restaurant liegt, eingebettet in einem Palmenhain, an einem mit Mangroven gesäumten Fluss. Weberknechtmännchen bauen unter den wachsamen Augen der Damen fleißig ihre kunstvollen Nester. Nach der Fertigstellung wird das Nest einer Belastungsprobe unterzogen. Das Weibchen krallt sich in das an einem Ast hängende Gebilde und flattert wie wild mit den Flügeln. Das Männchen schaut nervös zu. Hält seine Konstruktion diesem simulierten Sturm nicht zur Zufriedenheit der Dame stand, zerstört das Weibchen es und verlangt nach einem neuen und schöneren.

Wie wichtig ein stabiles Nest ist, zeigt die Geschichte des italienischen Paares, das hier vor sieben Jahren gestrandet ist – und das im wahrsten Sinne des Wortes.

Joseph und seine Partnerin waren damals eigentlich mit ihrem, sagen wir einmal etwas älteren und für dieses Vorhaben nicht idealen, Katamaran auf dem Weg nach Brasilien. Es hatte einige Jahre gedauert, bis sie unter Schwierigkeiten bis nach Guinea-Bissau gekommen waren, denn ihr Segelboot ist winzig und muss damals schon in einem ziemlich gebrauchten Zustand gewesen sein. Um es deutlich auszudrücken: Didi entdeckt nicht ein einziges Teil an diesem Boot, das noch in gebrauchsfähigem Zustand ist!

Von Italien kommend, führt der Seeweg nach Guinea-Bissau ja „nur“ an der Küste entlang. Von hier aus sind es 3000 Kilometer über offenes Meer bis zu ihrem Ziel Brasilien – und das bei Sturm oder Flaute, bei Dunkelheit, Gewitter und Regen, aber auch bei sengender Sonne und Windstille. Das sogenannte Blauwasserfahren ist der Traum vieler Segler, aber es wurde auch schon für viele zum Albtraum.

Wir betrachten uns die Größe dieser Nusschale genau. Ok, das haben die beiden zugegeben, das Boot ist irgendwie zu klein. Zwei geschlossene Räume befinden sich lediglich im Rumpf des Katamarans. Etwas Stauraum ist zudem in Bug und Heck vorhanden. Man kann sich die Größe der

Fähre nach Bubaque:
Das Beladen der Fähre
ist quirlig.



Wohnräume in etwa vorstellen, indem man gedanklich zwei Särgе übereinanderstellt. So in etwa fühlt man sich auch darin.

Nachdem auf hoher See immer rund um die Uhr einer am Ruder sein muss, ist ein Schlafplatz ausreichend. Im anderen Raum befindet sich die Kombüse. Wie die zwei in den spärlichen Stauräumen all das Essen, Süßwasser und alles, was man sonst noch zum Überleben braucht für die vielleicht 4-wöchige Überfahrt, mitnehmen wollen, ist uns ein zusätzliches Rätsel. Nachdem kein einziger Raum auch nur annähernd trocken gehalten und auch nicht wirklich gelüftet werden kann, werden sie das spärliche Platzangebot bald auch noch gegen Schimmelpilzkulturen aller Art verteidigen müssen. Die beiden sind aber echte Abenteuerer

und der Plan ist keineswegs aufgegeben. Joseph hat Didi felsenfest versichert, dass er mit diesem Boot im nächsten Jahr nach Brasilien segeln möchte. In ein oder zwei Monaten will er mit den Reparaturen beginnen, so seine Aussage. Wir wünschen ihnen so sehr, dass ihr Traum in Erfüllung geht und sie gesund und munter in Brasilien ankommen werden.

Mit der Fähre nach Bubaque

Mit dieser Fähre fahren wir tatsächlich bis zur Hauptinsel Bubaque und zehn Tage später auch wieder zurück, ohne dass sie sinkt.

Heather und Eugene, ein Overlander-Paar, das wir schon in Gambia kennenlernten, sind mit von der Partie. Wir lassen unsere Autos bei einem Deutschen in Bissau stehen und

fahren morgens mit dem Taxi zum Hafen. Stumm schicken wir Stoßgebete gen Himmel, als wir die Fähre aus der Nähe sehen.

Der alte Hafen ist, was andernorts in der Welt zunehmend unmöglich wird, frei zugänglich. Wir schlendern über den glitschigen, stinkenden Pier, vorbei an einem gekenterten Schiff, das an der Mole vor sich hin rostet, und fühlen uns, angesichts der wackligen Fischerboote, der billigen Imbissstuben und der Mädchen hinter den kleinen Holzkohlegrills, in eine frühere Zeit zurückversetzt.

Fasziniert schauen wir dem Treiben beim Beladen der Fähre zu. Hühner, quiekende Schweine, Treibstoff, Baumaterial, Kochgeschirr zum Zubereiten des Fisches, der dann später im Sandwich verkauft wird, alles kommt



Wir machen es uns auf dem Deck der 2. Klasse bequem.

Schwerfällig und mit lautem Gestampfe erreichen wir nach einem Tag auf diesem Rostkübel die Inseln.



Klar, die Fähre liegt ja erst seit zwei Tagen vor Ort, da kann das mit dem Timing schon mal knapp werden ...

mit. Zunächst wird die Fracht in gewohnt afrikanischer Ordnung auf die eine Seite der Fähre unter der Devise „alles auf dem kürzesten Weg über die Reling rüber“ aufgeladen. Warum zum Beladen der Güter nicht die Autorampe geöffnet wird? Das wird ewig das Geheimnis des Kapitäns bleiben. Ach ja, hatte ich schon erwähnt, dass die Afrikaner sehr gelassen sind, wenn es um die Erledigung von Dingen geht? Wenn etwas nicht an oberster Stelle ihrer Prioritätenliste steht, sind sie extrem gelassen. Wenn es ihnen aber wichtig ist, wird gedrängelt. Ge-

rade jetzt wollen alle gleichzeitig aufs Boot ihr Hab und Gut als Erste aufs Schiff bringen. Ein heilloses Durcheinander.

Angehörige, die auf dem Festland bleiben, reichen ihren Lieben noch schnell das Mittagessen über die Reling. Klar, die Fähre liegt ja erst seit zwei Tagen vor Ort, da kann das mit dem Timing schon mal knapp werden. Sehr amüsant und kurzweilig. Und das ist ganz liebevoll gemeint.

Während der Fahrt wird noch umgeladen, sodass die Fähre wieder gut

im Wasser liegt. Mit nur 20-minütiger Verspätung legen wir ab, denn die Gezeiten warten nicht. Das Spezielle dieser Fähre sind nämlich die nicht festgelegten Abfahrtszeiten. Diese richten sich nach den Gezeiten und können am Tag vor der Abfahrt am Fährhafen erfragt werden.

Wir buchen die Mittelklasse mit Holzbänken. Ja, es gibt auf dieser Fähre tatsächlich drei Klassen:

3. Klasse: Unteres Deck, wo auch die Ware, Schweine und Autos transportiert werden, gekocht und Palmwein getrunken wird.

2. Klasse: Holzbänke im Freien mit einem Sonnenschutzdach.

1. Klasse: Gepolsterte Sitze im klimatisierten geschlossenen Zwischendeck. Die Klimaanlage funktioniert nicht, stickig und heiß ist es dort.

Das Anlegen ist dann fast noch interessanter als das Ablegen. Irgendwie muss das Google-Earth-Auto, das einzige Auto auf der Fähre, wieder runter. Am Anlegesteg geht das nicht, da das Auto die Treppen wohl kaum hinauffahren kann. Also legt die Fähre kurz am steinigen Strand an. Anlegen bedeutet hier: Sie fährt in einem spitzen Winkel ans Ufer. Die Rampe wird herabgelassen. Wegen der starken Strömung driftet die Fähre unterdessen ab und beschreibt langsam einen Halbkreis um die herabgelassene Rampe. Jetzt muss das Auto schnell an Land kommen, bevor die Rampe vom unebenen, steinigen Untergrund abhebt oder schon wieder halb im Wasser hängt.

Wir hatten überlegt, unsere Autos mit auf die Insel zu nehmen und anfangs angesichts der enormen Größe der Fähre nicht verstanden, weshalb nur ein einziges Auto drauf passen soll. Die Zeit zum Runterfahren war für das eine Fahrzeug schon ganz schön knapp. Die Tatsache, dass viele Menschen ebenfalls diesen schnellen Weg ans Land wählen, macht die Sache nicht unbedingt einfacher. Offroadentladung eines Autos ... gerade noch so geschafft.

Nach diesem Spezialmanöver werden dann noch ein paar nötige Wartungsarbeiten auf dem Trockendock durchgeführt. Das Trockendock ist natürlich nicht wirklich eines. Der Kapitän fährt bei Flut einfach ans Ufer. Die Ebbe erledigt den Rest, das Schiff strandet. Einem europäischen Schiffsbauer

Reise West-Afrika



Portugiesische Baukunst auf Bubaque.

Eugenes abenteuerlicher Angeltrip.



Jemand schöpft schon auf dieser kurzen Strecke mit einem Eimer fleißig Wasser aus der Piroge ...

oder Sicherheitsbeauftragten wird bei diesem Anblick sicherlich das Herz in die Hose rutschen.

Dieses Archipel, das bis vor 2000 Jahren noch Teil eines Deltas war, besteht aus etwa 80 Inseln. Deshalb gibt es hier auch so viele Sandbänke, weshalb die Fähre nur zu bestimmten Zeiten fahren kann. Die meisten Inseln sind unbewohnt und die bewohnten leider nur sehr schwer und zu horrenden Preisen mit einem Privatboot erreichbar. Deswegen haben wir die seltenen Meeressnildpferde nicht gesehen.

Auf Bubaque entdecken wir das kleine, schnuckelige Restaurant eines Spaniers. Melchior liebt angeln. Eugene auch. Das Archipel ist ein Paradies für Sportfischer. Schnell sind sich die beiden einig, sie möchten zum Angeln mit Übernachtung auf eine unbewohnte Insel gehen. Melchior übernimmt das Organisieren eines geeigneten Bootes. Der Preis des Motors wird extra verhandelt, genauso wie der zu erwartende Spritverbrauch und das Gehalt des Kapitäns. Alles

muss im Voraus bezahlt werden.

Am Tag darauf verabreden sich Melchior und Eugene für 10 Uhr. Wir sind alle da. Das Boot noch nicht. Logisch! Gegen 12 Uhr hören wir einen nicht mehr ganz so gesund klingenden Außenborder um die Ecke tuckern. Jemand schöpft schon auf dieser kurzen Strecke mit einem Eimer fleißig Wasser aus der Piroge. Der Motor ist nicht der vereinbarte. Der sollte 15PS haben. Dieser hier hat 8PS. Didi meint, dass er mit diesem Boot nicht mal bis zur Insel gegenüber fahren würde. Die Strömung im Archipel ist stark.

Eugene und Melchior wollen aber unbedingt zum Angeln fahren und steigen ein. Mit von der Partie ist eine Einheimische, die erst einmal auf der gegenüberliegenden Insel Rubane abgesetzt werden möchte. Ein kostenloses Taxiboot nimmt hier jeder gerne in Anspruch. Um 10 Uhr wären die Gezeiten auch noch auf der Seite unserer Hochseefischer gewesen: Jetzt müssen sie mit dem Boot gegen die Strömung fahren und für

uns sieht es so aus, als ob sie sich keinen Meter von der Stelle bewegen, bis wir sie dann doch irgendwann aus den Augen verlieren. Später erzählt Eugene, dass sie in Kreisen gefahren sind, weil die Strömung zu stark war und das untermotorisierte Boot nicht dagegen ankam. Außerdem ging der Motor kaputt, den Eugene dann ohne Werkzeug an Bord mit seinem Tauchermesser auf dem Meer driftend reparieren musste. Das hätte auch wirklich böse ausgehen können. Zum Glück schlug das Wetter nicht um.

Auf der Insel angekommen, sollte der Kapitän nachts Wache über das Boot halten. Ihr erinnert euch: Wasser rausschöpfen, weil es sonst vollläuft und sinkt. Der Gute gibt sich aber am Abend mit Palmwein die Kante, möchte dann lieber schlafen und lässt das Boot, halb im Wasser liegend, alleine. Am nächsten Morgen liegt es bei Ebbe ganz und gar auf dem Trockenen. So 20 Meter vom Meer weg. Das Boot ist aus massivem Holz gebaut und somit viel zu schwer, um es ins Wasser zu ziehen.

Na, da hat der Kapitän drei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Er hat gut geschlafen. Er muss nicht die beiden Angler auf dem Meer kreuz und quer und hin und her fahren. Er spart jede Menge Sprit, der ja im Voraus von Melchior bezahlt wurde und den

der Kapitän somit behält. Prima Geschäft!

Blöd nur, dass dem Spanier das Temperament durchgeht und er ziemlich mies gelaunt wieder ins Boot steigt ...

Am nächsten Tag bringt uns die frisch gestrichene Fähre zum Festland zurück. Frisch gestrichen heißt, das, was man während der Ebbe an Fläche eben so schafft ...

Karte



IMMER WIEDER AFRIKA



Unser erster MAN 1981 auf einer hochinteressanten Brücke in Kamerun. Sie hat bestimmt nur gehalten, weil ich aufgehört hatte zu atmen.

Wie alles anfing

Peters Begeisterung für den afrikanischen Kontinent begann auf vielleicht etwas ungewöhnliche Weise: Mitten im heißesten Sommer des Jahres 1969 blickten er und sein Kollege Uwe gleichzeitig von den Autos hoch, die sie reparieren, sehen sich an: „Puh, heiß“, stöhnt Uwe, „ich hab keine Lust mehr!“ „Ich auch nicht“, meint Peter, „weißt du was, wir hauen ab!“ Am selben Abend gehen die zwei ins Lohnbüro, reichen Urlaub ein und lassen sich das Urlaubsgeld auszahlen.

Nach 65 Stunden Fahrt in einem VW-Käfer und einer kurzen Fährüberfahrt erreichen sie mitten in der Nacht Tanger, eine Stadt wie aus Tausendundeiner Nacht im Norden Marokkos. Sie erleben das erste Mal den Zauber Afrikas, dem Peter sich nie wieder entziehen kann.

Während Peter von Jahr zu Jahr seinen Fahrradius in Afrika weiter ausdehnte, zuletzt bis in den Senegal, beendete ich bei einem Hamburger Geldinstitut meine Lehre. Meine Zukunftsvorstellungen schlossen das Reisen nicht mit ein und Afrika schon gar nicht. Als Peter mich 1973 in der Tanzstunde zum ersten gemeinsamen Tanz unseres Lebens aufforderte und in den Pausen interessant von Afrika erzählte, war ich in nördlicher Richtung bis Helgoland und im Süden bis Detmold gekommen. Als wir ein knappes Jahr später unseren Heiratstermin bekannt gaben, stieß Peters Mutter einen erleichterten Seufzer aus: „Gott sei Dank, jetzt wird der Junge endlich sesshaft!“

Kurz darauf machten wir schon Reisepläne. Afrika musste es sein, was sonst?

Acht Wochen hatten wir Zeit für die Fahrt im Jahre 1975 von Tunesien durch die Sahara nach Kamerun. Wir hatten uns einen geländegängigen Borgward-Kübelwagen gekauft, Freunde kamen in einem Hanomag mit. Unser Borgward hatte einen Motorschaden und kostete daher nur 100 Mark. Peter diagnostizierte ein verbranntes Auslassventil im Zylinderkopf. Für weitere 100 Mark wurde das Ersatzteil gekauft und er hat den Schaden schnell behoben.

Eigentlich bin ich nur mitgefahren, weil Peters Begeisterung mich angesteckt hatte. Das echte Interesse für Afrika, seine Bewohner und deren Sitten und Gebräuche fehlte mir völlig. Wir sind in den folgenden Jahren noch oft nach Afrika gefahren; immer in zu Fernreisemobilen umgebauten, sehr geländegängigen alten Bundeswehr-Unimogs. Mit jeder Fahrt konnte ich mehr Eindrücke aufnehmen, die Lebensweise der Afrikaner besser verstehen, unsere Freiheit immer bewusster genießen.

Hier im Allradler-Magazin wollen wir euch mitnehmen auf unsere zweite Afrikadurchquerung 1985/86.



1969:
Wie alles anfing.



Im algerischen
Tassili-Gebirge.



Der kleine Kater, den wir
1980 im Lande Niger fanden
und auch so tauften, hat
uns davon überzeugt, dass
man dringend ein Haustier
braucht und dass dieses
selbstverständlich ein Kater
sein muss. Im Laufe seines
Lebens hat er mit uns
über 100.000 km im LKW
zurückgelegt.



Auch der Toyota hat nicht
jede tiefsandige Steigung
geschafft.



Wir sind im Süden Algeriens angekommen. Vor dem Verlassen von Tamanrasset ist die Abmeldung bei der Polizei unerlässlich. Bloß bei welcher? Es gibt nämlich die Police de Ville, Police de Douane, und sicher noch ein paar mehr Polizeistellen. Da wir ja irgendwo anfangen müssen, versuchen wir es erst einmal bei der Polizei gegenüber dem Hotel. Dort sitzt ein missgelaunter Mensch, welcher auf höfliches Befragen meinerseits bekannt gibt, die für uns zuständige Polizei wäre „la bas“. Meine aufdringliche Frage „Wo la bas?“ bereitet ihm sichtliches Kopfzerbrechen. Das ist wieder einmal so ein afrikanisches Phänomen: der Ausdruck „la bas“. Eigentlich ganz einfach zu übersetzen mit „da hinten“. Das kann allerdings eine Entfernung zwischen 5 Metern und mehreren Kilometern sein, der Fremde mag es selbst he-

rausfinden. Mehr oder weniger qualifiziert erhält man auf jede Frage, die mit „wo ist“ beginnt, die Antwort „la bas“, zusammen mit einer ungewiss kreisenden Handbewegung. Nun weiß aber nicht jeder, wo welche Einrichtungen sind, mag es nicht zugeben und schickt einen nach „la bas“. Und der Nächste schickt uns wieder nach „la bas“, kreuz und quer durch die ganze Stadt. Wen wundert's, dass ich einmal einem Afrikaner, der mich im Niger nach dem Weg fragte, die Antwort gab: „La bas.“ Ich dachte mir überhaupt nichts dabei, zeigte auch mit großer Geste in die richtige Richtung, und der Afrikaner dankte freundlich und ging die angegebene Straße herunter. Total angepasst. Hoffentlich geht das nachher wieder weg.

Im Tassili-Gebirge

Wir verlassen Tamanrasset in südlicher Richtung. Der golden und rot leuchtende Sonnenuntergangshimmel heute ist so schön, dass wir schnell von der Piste herunterfahren und uns irgendwo in den Sand stellen.

Jetzt entwickelt Niger größere Aktivitäten. Er ist ja ein sehr reinliches Tier und kann es nicht leiden, wenn irgendetwas unordentlich herumliegt. Peter verhindert gerade noch, dass seine neben dem Stuhl in den Sand gestellte drei viertel volle Cola-Dose verscharrt wird. Der Kater, nicht faul, entdeckt einen Ziegenkötel und vergräbt ihn naserümpfend. Da – noch einer! Mit weit ausholenden Pfotenbewegungen wird Sand darüber gehäuft. Und noch den, den auch, und den, und den ... Hier müssen Hunderte von Ziegen gewesen sein. Nach zehn Minuten gibt Niger auf und schleppt sich erschöpft die Leiter hinauf in den MAN. Sollen andere doch die Arbeit fertigmachen – er ist jetzt müde.

Wir haben den Tschad-See erreicht

Das Wasser glitzert in der tief stehenden Sonne. In der Sumpfbzone am Rand staksen langbeinige Wasservögel umher. Peter rechnet den heutigen Spritverbrauch des MAN aus: 65 Liter auf 100 km. Ganz schön viel, meint er. Spritverbrauch am nächsten Tag: 95 Liter auf 100 km für den MAN! Auch die drei anderen Fahrzeuge (ein alter Land Rover, ein Hanomag AL 28

und ein Toyota Land Cruiser) verbrauchen Kraftstoffmengen, von denen jeder Tankstellenbesitzer nur träumen kann. Wir sind den ganzen Tag in Aktion. Ganz unglaublich sandige Steigungen müssen überwunden werden. Einige Male zieht der MAN die anderen Autos mit der Seilwinde hoch, weil sie schon im ersten Drittel hoffnungslos stecken bleiben. Die Piste verändert sich ständig: mal Tiefsand, mal Weichsand, mal Flugsand. Wir schaufeln pausenlos die kleineren Fahrzeuge aus dem Sand und schieben mit vereinten Kräften. Peter meckert über den MAN, der ihm zu langsam ist, und bekommt von mir eine Rede gehalten über ein Fahrzeug, welches nicht einsandet, überall hoch- und durchkommt und der Retter für Land Rover, Toyota und Hanomag ist. Soll er nun etwa auch noch fliegen können? Na ja, so gesehen hast du recht. Siehste! In einem Dorf gibt es neu installierte Wasserpumpen, sodass beim Toyota und beim Land Rover die Wasservorräte ergänzt werden können. Au-

Abends, am Lagerfeuer, sind wir alle ziemlich geschafft und erzählen uns gegenseitig Horrorgeschichten ...

Berdem kaufen wir frisches, warmes Brot. Es ist voller Sand und knirscht zwischen den Zähnen; aber der Geschmack ist ausgezeichnet.

Abends, am Lagerfeuer, sind wir alle ziemlich geschafft und erzählen uns gegenseitig Horrorgeschichten. Je schrecklicher die werden, desto mehr müssen wir lachen. Oder sollte das am irischen Whiskey liegen, den Krischan herumreicht?

Begräbnis einer Steckachse

Krischan hat doch tatsächlich eine Trompete mitgenommen und bläst in aller Frühe sein „Nun aber raus aus dem Bett“-Solo. Beim Frühstück draußen sind nur 12 Grad, aber dafür liegen die Fliegen noch alle steif gefroren in den Ecken. Ich habe mir die Haare gewaschen, frisches Zeug und weiße Socken angezogen. Fünf Minuten nach dem Losfahren führt die Piste durch 100 m grauen Staubsand, so fein wie feinstes Weizenmehl. Die Wolken schlagen über den Autos zusammen. Ich habe dunkelgraue So-

cken an und gleichmäßig grau gepuderte Haare.

Wieder ist die Piste sehr sandig. Wir buddeln hier mal mit und schieben da, haben aber selbst keine Hilfe nötig. Das Team funktioniert prima; jeder fasst mit an, keiner drückt sich vor der Arbeit.

Nach 25 km bricht beim Land Rover, genau an einer sandigen Steigung, eine Steckachse. Woraufhin Peter einige Bemerkungen über Land Rover im Allgemeinen und die Firma British Leyland im Besonderen von sich gibt, die er lieber British Elend nennt. Tja, traurig ... Krischan holt seine Trompete, stellt sich gerade hin und bläst den Trauermarsch. Wir stehen still und hören ihm mit zuckenden Mundwinkeln und gesenkten Köpfen zu; Silke nimmt ergriffen ihren Hut ab. Die herbeigeeilten Einwohner des nahen Dorfes wundern sich, als neun Touristen, eben noch ausgesucht feierlich, nach Beendigung des Trompetensolos in brüllendes Gelächter ausbrechen und sich gegenseitig auf die Schenkel hauen.

Bangui, die Zentrale für schnellen Besitzwechsel

Am Ortseingang von Bangui halten wir an der obligatorischen Kontrolle. Dieser Posten wurde erfreulicherweise von vier Schreibtischen (1981) auf jetzt drei Schreib- und Registrierungstische reduziert. Wir müssen uns also nur in drei Schlangen einreihen. Beim Postamt lagern sieben Briefe und drei Zeitungen für Peter und mich. Da sind wir natürlich wieder schwer begeistert. Anschließend machen wir uns auf zur Zaire-Botschaft, um unsere inzwischen abgelaufenen Visa verlängern zu lassen. Karl, der vor einigen Jahren auch schon einmal hier war, weiß noch genau, dass diese gleich um die nächste Ecke liegt; also können wir zu Fuß hingehen. Peter und ich sind uns nicht mehr sicher und trotten brav mit. Es ist heiß, wir trotten und trotten. Zwischendurch frage ich dann doch einen Mann nach dem Weg: „Pardon, Monsieur, nous cherchons l'ambassade du Zaire?“ „Häh?“, fragt der Mann. Ich wiederhole gekürzt: „L'ambassade du Zaire?“ Er will uns ja so gern helfen, aber er versteht mich einfach nicht. Ich kürze noch mal: „Zaire, Zaire!“

Er strahlt und versteht: „Ah! Madame! L'ambassade du Za-iiire!“ Und er malt uns eine surrealistische Zeichnung in den Sand, nach der wir die Botschaft zu finden uns nun bemühen. Nach einer Stunde Marschieren in glühender Hitze und Nachfragen bei 20 weiteren Personen stehen wir vor der Botschaft. „Na ja“, gibt Karl zu, „det hab ick wohl doch nich mehr so genau jesusst!“ „Ach wat!“, stöhnt Simone.

Der Sekretär der Zaire-Botschaft gibt uns die Auskunft, dass der Visa-Erteiler krank ist und wir in vier Tagen wiederkommen sollen. Vier Tage in Bangui! Das sind ja schöne Aussichten. Bangui ist nämlich die schlimmste Räuberhöhle, die wir in Afrika kennen: Wer im Dunkeln auf die Straße geht, ist hier selbst schuld an seinem Unglück, und wer im Hellen geht, eigentlich auch. Außerdem ist das Klima fast unerträglich, so heiß und schwül. Den Postüberschuss wollen wir im Sofitel, einem großen Hotel mit gemüthlicher Terrasse, feiern. Vor dem Sofitel halten wir an einer Tankstelle. Die Berliner fahren schon vor ins Hotel; wir wollen erst tanken.

Sofort stehen zehn Afrikaner diensteifrig um das Auto herum. Peter sieht aus den Augenwinkeln, wie sie einen Kanister neben die Zapfsäule stellen, während er den MAN in die richtige Tankposition bringt. Das Zählwerk der Zapfsäule steht aber ordnungsgemäß auf null, als sie anfangen, unseren Tank zu füllen. Sie verwickeln Peter in ein Gespräch, und zwei Sekunden später, als er wieder mal auf die Säule blickt, sind angeblich bereits 35 Liter in unseren Tank geflossen. Mein Mann grinst sich einen.

Als der Tankwart fertig ist und Geld haben will für 93 Liter, meint Peter, er würde aber nur 73 Liter zahlen und nicht den heimlich gefüllten Kanister mit. Der Tankwart, das schiefe Unschuldslamm, weiß natürlich überhaupt nicht, wovon die Rede sein könnte. „Kommen Sie heraus, Madame, zum Übersetzen, ich verstehe kein Wort!“ Der Plan ist einfach zu durchschauen, denn wenn Madame erst einmal mit der Handtasche draußen ist, wird sich schon eine Gelegenheit ergeben, und wenn sie die

Handtasche im Auto lässt, ist alles noch viel einfacher. Nun war Madame ja schon mal in Bangui und bleibt daher drin. Der Tankwart streitet eifrig und will Geld für 93 Liter. „Da musst du früher aufstehen, mein Junge“, meint Peter grinsend, „kannst gern die Polizei rufen.“ Bei dem Wort „Polizei“, welches offensichtlich auch auf Deutsch verstanden wird, erscheint plötzlich der Chef, sagt, wir müssen selbstverständlich nur 73 Liter bezahlen, und alles löst sich in Wohlgefallen auf. „Hihi“, lacht der alte Wulf beim Einsteigen, „mit mir nicht!“

Tief in Zaire (heute Kongo): Kisangani

Die asphaltierte Hauptstraße in Kisangani, die in diesem Teil der Stadt recht gut instand gehalten ist, verwandelt sich schnell wieder in eine Piste, die durch üppig grünen Urwald mit klaren Flüssen und wunderschönen Blumen führt. Während einer Pause kommen

An einer kurvigen Steigung bricht der MAN aus, die Reifen drehen durch, wir rutschen auf den Abhang zu ...

zwei kleine Jungs zu uns, die mit ganz leisen Stimmchen und sichtlich verlegen nach einem Kugelschreiber fragen. Peter gibt ihnen stattdessen einen kleinen Ball. Strahlend bedanken sie sich und sausen mit dem Ball los. Mit Begeisterung wird auf dem großen Platz Fußball gespielt. Anschließend kommen sie extra noch einmal zu uns zurück, um sich erneut zu bedanken und auf Wiedersehen zu sagen. Später, in einem Dorf, stehen sie am Straßenrand, kugeln sich fast die Arme aus beim Winken und schwenken den Ball.

Am Nachmittag türmen sich dunkelgraue und weiße Wolkengebirge über den hohen, leuchtend grünen Urwaldbäumen. Die Luft ist drückend und schwül. Es ist nicht möglich, einen Übernachtungsplatz zu finden; entweder reicht der Urwald genau bis an die Straße oder wir fahren durch ein Dorf. Sturm kommt auf und biegt die Wedel der niedrigen Palmen bis auf den Boden, dann fängt es wie aus Eimern an zu gießen. Im Nu hat sich die Piste in einen schlammigen Wildbach verwandelt, es ist fast dunkel, die Sicht

gleich null. Zu guter Letzt finden wir doch noch ein Plätzchen genau am Pistenrand. Der MAN wühlt sich über eine matschige Böschung und bleibt darin stecken. Peter schaukelt ihn mit gezieltem Gasgeben auf, vor und zurück, noch einmal und die Räder mahlen sich durch; wir stehen auf relativ festem Untergrund. Die Regengüsse prasseln die ganze Nacht über aufs Dach und lassen erst am frühen Morgen nach.

Bei den Pygmäen

Bis wir an der Abzweigung zum Mount Hoyo, einem 1.500 m hohen Berg im Osten Zaires, ankommen, ist es dunkel geworden. Wir fahren den 13 km langen Weg, der auf den Berg hinaufführt, trotzdem hoch, denn oben ist es wunderschön und man kann im Park eines guten Hotels campieren. Die Piste ist von Regenfällen ausgewaschen und sehr holperig. Es sind auch mehrere äußerst verdächtige Holzbrücken zu überqueren, die

knapp so breit sind wie der MAN. Mit einer halben Reifenbreite fährt Peter über den Rand der geländerlosen Holzkonstruktion hinaus; eine

Brücke gibt ein hinterhältiges Krachen von sich. Aber sie hält. Neben der Piste glimmt hin und wieder schwach der Schein eines Feuers. Kleine dunkle Männer und Frauen, Pygmäen, halten das Feuer in Gang, springen neugierig auf und gucken, wer da im Dunkeln noch vorbeikommt.

An einer kurvigen Steigung bricht der MAN aus, die Reifen drehen durch, wir rutschen auf den Abhang zu. Peter überlegt nicht lange, weil dazu keine Zeit mehr ist. Mit dem Schlachtruf „Scheiße!“ gibt er Vollgas, der MAN macht einen Satz nach vorn, die Räder greifen wieder – uff! Der MAN hat's geschafft, es geht weiter bergan. Wir sind so fertig, als wären wir den Weg zu Fuß gegangen, als der Wagen sich durch den Schlamm auf den Vorplatz des Hotels oben auf dem Berg kämpft, zwei mindestens 30 cm tiefe Spuren hinterlassend.

Aber ach, wie hat es sich verändert! Vor fünf Jahren war der große, flache Gebäudekomplex hell erleuchtet, fröhliches Stimmengewirr kam aus dem Restaurant, die Pächterin begrüßte uns mit lustigem Schwyzerdütsch und

Hauptverbindungs"Straße"
West – Ost durch Zaire (heute
Kongo). Eventuell muss Peter
sich nachher die Füße waschen



Bei den Pygmäen
auf dem Mount
Hoyo in Zaire.



kochte uns ein 5-Gänge-Menü. Und jetzt? Wahrscheinlich ist sie zurückgegangen in die Schweiz; das Hotel wird nur noch notdürftig instand gehalten. Außer dem Portier und uns ist niemand da. Können wir denn auf der Wiese vor dem Hotel übernachten? Ja, natürlich. Wir können sogar für 4,50 Mark eine Flasche Bier kaufen. Super Sache!

Am nächsten Morgen weckt uns leises Volksgemurmel von draußen, das sich mit der Zeit steigert. Wir lugen durch die Vorhänge: Auf dem Rasen vor unserem Auto liegt ein großer Baumstamm. Auf diesem sitzen, traulich vereint, 20 normal große Zairer und 15 Pygmäen. Vor ihnen ist der ganze Schnickschnack aufgebaut, den die Touristen doch immer so gern kaufen. Wenn sie nur endlich mal rauskommen würden! Was bleibt uns übrig – wir machen gute Miene. Vor allem,

weil wir uns so freuen, dass wir drinnen frühstücken und uns keiner auf den Tisch gucken kann. Anschließend sehen wir alles an und finden tatsächlich einige schöne Stücke, unter anderem einen hübschen Bogen, Pfeile und eine „Buschgitarre“. Das ist ein mit Ziegenfell bespannter Hohlkörper, in dem ein kunstvoll gekrümmtes Stück Holz steckt. Vom Holz zum Fellkasten spannen sich Saiten, denen man mit wenig Mühe recht melodische Töne entlocken kann. Da wir tolle Sachen zum Tauschen haben, werden wir uns schnell handelseinig.

Der Chef der Pygmäen, ein kleiner alter Mann mit einem gichtigen Knie, der sich in ein Katzenfell gehüllt hat, führt uns in sein Dorf und zeigt uns die kleinen Grashütten, in denen seine Familie lebt. Diese Hütten sind höchstens 1,20 m hoch, aber die Pygmäen kommen auch nicht über 1,40 m. Wir

dürfen filmen und fotografieren; die Leute sind alle freundlich und unterhalten sich mit uns.

Wir fragen den alten Herrn nach seinem Alter: Er ist erst 55 Jahre alt, sieht jedoch aus wie ein rüstiger Siebzjähriger. Das macht wohl der Lebenswandel: Er hat zwei Frauen und 15 Kinder. Für seine Führung bekommt er, wie vorher ausgehandelt, zwei Bettlaken und eine blaue Bluse von meiner Schwiegermutter. Er verteilt die Sachen anders, als wir dachten, denn die Laken bekommen zwar seine Frauen, aber die blaue Bluse ist für ihn bestimmt, die zieht er über sein Katzenfell und präsentiert sich damit stolz seinen Leuten ...

Cape Maclear am Malawi-See

Eine herrliche Zeit mit einem furchtbaren Ende
Schließlich sind wir wieder auf der



Die Kinder in Malawi sind begeistert von dem Spielzeug:
Uuiih, das bewegt sich!

Am Morgen nach der Brandnacht am Malawi-See:
Viel ist vom Land Rover nicht übriggeblieben.



Straße nach Cape Maclear, einem weiteren Platz am schönen Malawi-See. Je näher wir an den See herankommen, desto malerischer wird die Gegend: saubere Strohüttendörfer mit bunten Märkten und großen Gestellen am Dorfrand, auf denen silbrige Fische zum Trocknen liegen, riesige, knorrige Baobabs, Mango- und Papayabäume, Tausende von hohen, schlanken Palmen. Die Menschen winken uns freundlich zu; an Ständen werden Körbe und Schnitzereien angeboten. Die Sonne geht glutrot unter; den Campingplatz in Cape Maclear erreichen wir erst im Dunkeln.

Unsere Reisebegleiter haben sich bühnenreif in der Wolle: Renate will drinnen Abendbrot essen, Harald draußen. Corinna will eine Taschenlampe. Harald will draußen Licht, also soll Renate im Kipper die Lampe brennen lassen. Da Harald aber das Fenster aufhaben will, wegen der frischen Luft im Kipper, obwohl er draußen sitzt, kommen kleine Fliegen ins Auto. Renate kriegt einen Insektenanfall und macht das Licht aus. Nun sitzen sie draußen vor dem gedeckten Tisch im Dunkeln und Renate schimpft, weil sie nichts sehen kann. Harald

schimpft, weil man ja schließlich die Brote schon drinnen hätte streichen können. Renate streicht und streicht, Harald leuchtet mit der Taschenlampe. Renate schimpft, denn wenn Harald sie anleuchtet, kommen die Millionen und Abermillionen von Insekten zu ihr. Wenn Harald sie aber nicht anleuchtet, schimpft sie, dass sie nichts sieht. Harald meutert, weil ihm der Arm lahm wird vom Taschenlampenhalten. Corinna will Schokoladenmüsli. Harald will noch einen Kaffee. Renate will sofort zum Klo, sonst macht sie sich in die Hose. Peter und ich kriegen vor lauter Kichern Schluckauf und haben das Eintrittsgeld für das Hamburger Ohnsorg-Theater gespart. Die Tage vergehen: Ruhe, Frieden, schönes Wetter, gemütliches Frühstück, nichts zu tun, Sonnenuntergang, Lagerfeuer. Immer wieder herrlich und trotz der Gleichförmigkeit niemals langweilig! Die Fischadler rufen mit wilden, wunderschön klingenden Stimmen, die Berge hinter dem See werfen das Echo ihrer Rufe zurück. Mitten zwischen den Badenden

taucht plötzlich prustend ein verirrtes Flusspferd auf und sorgt dafür, dass das Schwimmen zukünftig zu einem Abenteuer wird. Spät abends sitze ich noch am Tisch und lese, Peter ist im Waschraum, als draußen eine Hupe losheult und nicht mehr aufhört. Ob da eine Alarmanlage angesprungen ist? Aufgeregtes Stimmengewirr von draußen. Wir denken an einen Überfall, gucken raus, der Land Rover hinter uns steht in hellen Flammen! Renate rennt mit ihrer Tochter weg und schreit: „Der explodiert gleich!“ Ich springe auf Strümpfen aus dem MAN, Peter ist schon draußen und nestelt wie wild am Schloss des Staukastens, in dem der Feuerlöscher liegt, bekommt es aber so schnell nicht auf. Ich entriegele die Fahrertür.

Peter gibt auf. Der Land Rover ist schon völlig von den Flammen eingehüllt; die Benzinkanister und Gasflaschen auf dem Dach können jeden Moment hochgehen. Ein grauenvoller Gedanke kommt mir eine Sekunde

„Lauft weg“ schreit Peter durch das Tosen des Feuers, „lauft weg, schnell!“

lang: Einer der Schweizer und die Engländerin schlafen immer im Dachzelt auf dem Fahrzeug ... Niemand außer uns ist noch in der Nähe der Zeitbombe. Peter schreit mir zu, dass ich auf der Beifahrerseite das Plastikfenster herausnehmen soll, damit er besser sieht, schnell, schnell, Ulla! Aber dann hätte ich das Feuer direkt hinter mir – ich kann das nicht, meine Füße tragen mich einfach nicht um den MAN herum! „Wird auch so gehen“, brüllt Peter durch das Tosen der Flammen, „lauft weg, schnell!“

Ich renne zu Renate und Corinna, die voller Entsetzen mitten auf der Wiese stehen geblieben sind. Wir suchen Schutz hinter dem großen Restaurantgebäude. Harald und Peter rangieren die Autos aus der Gefahrenzone, es wird höchste Zeit. Harald verliert, vom Feuer geblendet, im Dunkeln die Orientierung, muss vor einem tiefen Graben anhalten, springt aus dem Auto und zieht sich am Fuß einen Bänderriss zu.

Während Peter, jetzt ohne Rücksicht auf Bäume und Büsche, versucht, den

verwinkelten Platz zu verlassen, gehen auf dem Land Rover die Benzinkanister hoch. Einer nach dem anderen platzt in einer riesigen Stichflamme, kleine Gaskartuschen fliegen knallend in die Bäume und setzen sie in Brand. Zwei 11-kg-Gasflaschen entzünden sich in 30 m hohen, weißblauen Blitzen mit einem hässlichen, fauchenden Geräusch. Peter hat es geschafft, der MAN ist weit genug vom Gefahrenherd entfernt. Er rennt zum Kipper.

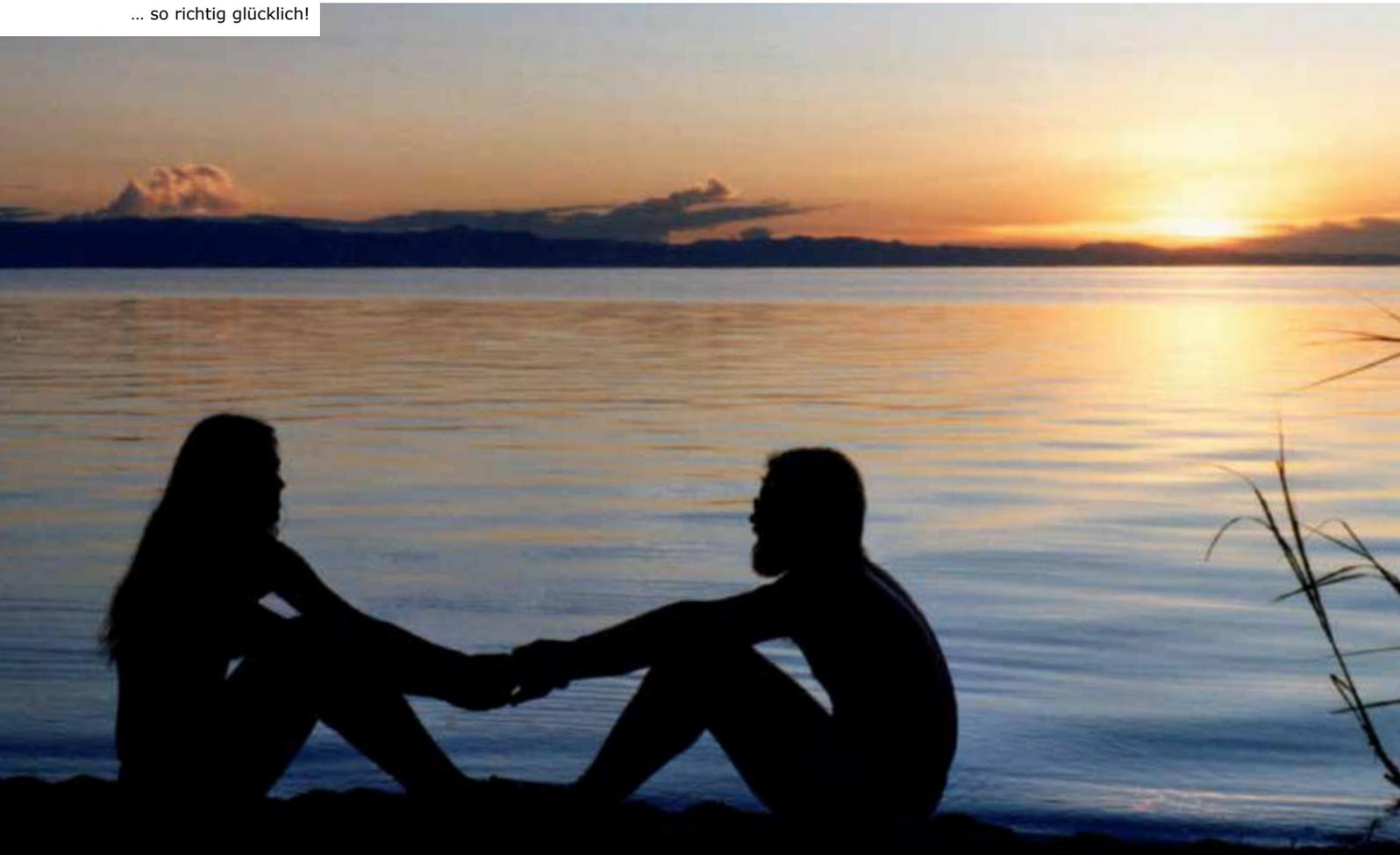
Renate und Corinna sind in Panik: Corinna will weglaufen, weiß aber nicht, wohin. Renate sieht schon alle Bäume des Platzes brennen, schreit nach Harald und will ihn suchen gehen. Ich schlage vor, dass die zwei sich lieber vorn in den MAN setzen und dass ich nachsehe, wo die Männer bleiben. Gar nicht so einfach, ruhig zu tun, wenn man in den Beinen nur noch Wackelpudding hat. Der Land Rover ist eingehüllt in eine Feuerwolke aus 400 Liter Benzin, die Reifen und Fenster-scheiben zerplatzen in der wahnsinnigen Hitze. Gott sei Dank erfahren wir bald, dass die drei vom Land Rover unverletzt sind. Am nächsten Morgen qualmt das Wrack immer noch ein bisschen.

Der Land Rover ist halb so hoch wie vorher, weil die Aluminiumkarosserie geschmolzen ist. Alle Camper geben den dreien, was sie erübrigen können. Ich helfe mit Medikamenten aus, Peter gibt zwei Paar von seinen Schuhen. Als wir den Platz verlassen, fühle ich mich wie auf der Flucht vor einem Albtraum. Je weiter wir uns entfernen, desto besser wird die Stimmung. Ein Glück nur, dass alle noch leben!

Windhoek, Namibia

Am Windhoeker Flughafen wollen wir meine Mutter abholen, die aus Hamburg angefliegen kommt, um acht Wochen lang mit uns durch das südliche Afrika zu fahren. Ich bin ziemlich aufgeregt und springe schon eine halbe Stunde vor der Zeit aus dem Bett. Weshalb Peter mich in aller Freundschaft als „alten aufgedrehten Spinner“ bezeichnet. Am Flughafen stellen wir uns auf die Aussichtsplattform, gucken in die falsche Richtung und bemerken daher das Flugzeug erst, als es schon weit entfernt heimlich, still und leise aufgesetzt hat. Nach

... so richtig glücklich!



zwei schönen Tagen in Windhoek fahren wir über den Gamsberg-Pass in Richtung Walvis Bay. Bis zum Horizont erstreckt sich eine wild zerklüftete Gebirgslandschaft. Perlhühner rennen aufgeregt vor dem MAN her, bevor sie sich entschließen, doch lieber Platz zu machen. Ein Rudel Springböcke äst friedlich, ein sportlicher Strauß hält locker mit unserer Geschwindigkeit mit. Eilig verschwindet ein Schakal im Gebüsch, auch eine große, dicke Schlange sucht ihr Heil in der Flucht. Ein paar Paviane sind gerade dabei, über einen Zaun zu klettern. Beim Anblick des MAN bleiben sie bewegungslos oben hocken, mit großen kugelförmigen Augen; ein Bein in der Luft. In der Kleinstadt Walvis Bay müssen wir uns an einer Tankstelle einen Erlaubnisschein besorgen, um nach Sandwich Harbour fahren zu dürfen, einem bis 1889 genutzten Hafen im Namib-Naukluft-Park. Dieser Naturpark bedeckt insgesamt eine Fläche

von fast 50.000 Quadratkilometern. Da wir hin und wieder ordentliche Menschen sind, besorgen wir uns den Schein. Kostet umgerechnet fünf Mark und wird nie wieder kontrolliert. Südlich von Walvis Bay stehen Tausende von Flamingos im seichten Wasser; schöne, leuchtend rosa Punkte im dunkelblauen Meer. An einem mindes-

Wir kommen uns vor wie am Ende der Welt, halten uns in den Armen und träumen ...

tens 20 Meter hoch aufgeschütteten, weiß leuchtenden Salzberg vorbei führt eine verheerende Piste zum 42 km von Walvis Bay entfernten Sandwich Harbour. Der Hafen ist, nachdem er aufgegeben wurde, total verlandet, in der riesigen Lagune sollen Zehntausende von Seevögeln leben. Das wollen wir uns doch gern einmal ansehen. Neben der Piste verdunstet das Meerwasser in großen, flachen

Becken, die zur Salzgewinnung angelegt wurden; an den Rändern kristallisiert das Salz aus. Einige Salzpützen haben wunderschöne weiße, rote und rosa Achatmuster, die Kristalle glitzern wie Diamanten. Irgendwann verläuft sich die Piste auf dem schmalen Strand, der zwischen dem Meer und den riesen hohen Sanddünen der Namib-Wüste liegt, wir fahren querfeldein weiter. Der Strand sieht überall gleich aus – trügerisch, denn plötzlich reißt es den MAN mit Macht zur Seite, er bricht durch die dünne Sandschicht, die auf dem Salzschlamm liegt, und sinkt auf einer Seite so tief ein, dass wir ohne Benutzen der Trittstufe aussteigen können. Meine Mutter wirft einen unsicheren Blick auf Peter und mich: Wir lachen und packen Kamera und Fotoapparat aus. Da hat sie dann auch keine Angst. Es ist kaum zu fassen, aber wir versinken danach noch dreimal. Jedes Mal kommt der MAN, von Peter gefühlvoll

gesteuert, wieder heraus, ohne dass wir eine Schaufel anfassen müssen. Sofort steigt in den tiefen Furchen, die die Reifen gegraben haben, das Wasser hoch. Und endlich haben wir die Warnung verstanden und verzichten auf den restlichen Weg bis Sandwich Harbour. Da uns der Ehrgeiz zum tagelangen Schaufeln fehlt, fahren wir wieder ein Stückchen aus dem Park heraus und stellen uns ans Meer. Wir grillen leckeres Fleisch und genießen schon mittags den guten südafrikanischen Wein. Was meine alte Dame mit hochgezogenen Augenbrauen als höchst unseriös bezeichnet, bevor sie nach der Weinflasche greift und sich ihr Glas noch einmal vollschenkt. Abends wird es uns draußen zu kalt und wir sitzen im Auto und klönen. Plötzlich wächst dem Kater, der aus dem Fenster guckt, eine dicke Bürste auf dem Rücken, er legt die Ohren an

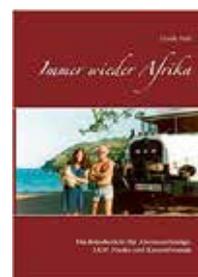
und knurrt wie ein Hund. Wir gucken raus: Genau neben dem MAN schnüffelt ein Schakal herum. Niger beruhigt sich langsam wieder, wird sehr häuslich und möchte ganz bestimmt nicht mehr raus. Am nächsten Tag ist es kühl und bedeckt. Wir fahren zur Robbenkolonie am Kreuzkap, wo laut verschiedenen Reiseführern zwischen 80.000 und 200.000 Robben leben. Von Weitem hören wir sie schon. Sie blöken wie Schafe alle durcheinander, rülpfen und brüllen. Leider können wir sie von Weitem auch schon riechen – Himmelherrgottsakrament, wie kriegen die bloß so einen Gestank hin? Wohin wir auch blicken, sind Massen von Robben. Hunderte tummeln sich in der starken Brandung, springen elegant wie Delfine aus dem Wasser. Wir unterscheiden nach kurzer Beobachtung drei Lieblingsbeschäftigun-

gen: Entweder man sitzt auf einem Felsen und kratzt sich oder man verhaut seinen Nachbarn oder man liegt superfaul in der Gegend herum, wobei die Speckfalten alle Felsunebenheiten ausfüllen.

Ein paar Kilometer entfernt vom Kreuzkap verbringen wir die Nacht und den nächsten Tag einfach irgendwo am Strand. Meine Mutter genießt die Freiheit, auch mal allein am Meer entlangzuwandern. Sie ist so versunken in den Anblick der Wellen, dass sie gar nicht merkt, wie dicht hinter ihr ein eiliger Schakal vorbeiläuft. „Was meint ihr“, flachst sie später, „wenn ich mich umgedreht hätte – wie der wohl gerannt wäre!“

Nach acht Wochen afrikanischer Abenteuer im MAN fliegt meine Mutter nach Hamburg zurück. Peter und ich verbringen noch einige Tage in Kapstadt und können uns einfach nicht losreißen. Am äußersten Ende Afrikas schäumen der Indische und der Atlantische Ozean um die Felsen der Kaps der Guten Hoffnung. Wir kommen uns vor wie am Ende der Welt, halten uns in den Armen und träumen. Die vergangene Zeit war gut; voller Abenteuer und Erlebnisse, die wir nie vergessen werden. Was bringt die Zukunft? Die Gedanken an Fahrzeugverkauf, Zollpapiere und Geldwechsel streifen uns nur kurz. Wir schütteln sie gleich wieder ab – das wird sich finden. Der stürmische Wind zerzaust uns die Haare, das Meer rauscht, Kormorane fliegen vorbei. Wir sind glücklich.

Karte



Die ganze Geschichte findet sich hier zum Nachlesen:
Immer wieder Afrika
352 Seiten
ISBN 978-3839104750
Preis: 17,95 €



EXPERIENCE BAYERN OFF THE BEATEN TRACK



Zu Hause unterwegs...

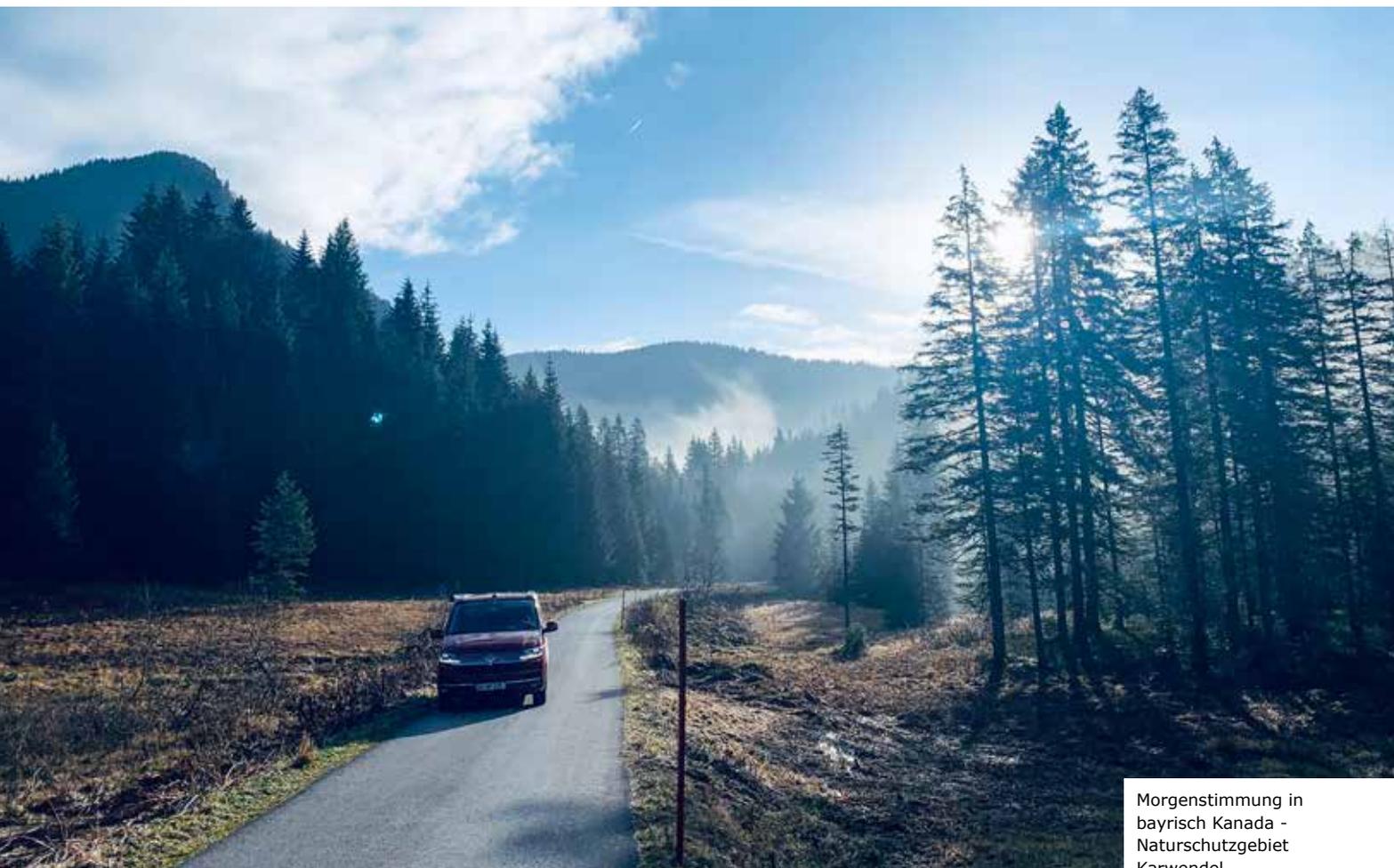


Individuelle Ausbauten für Reisemobile

Für jedes Budget die passende Einrichtung.
Egal ob Gesamt- oder Teilausbau,
Möbel oder das Komplettpaket mit Technik.
Mit uns fühlst Du Dich auf Reisen
wie zu Hause!



Schreinerei Reuter
Volker Schweinsberg
Im Öhlchen 3
57368 Lennestadt
info@reuter-lennestadt.de
Tel.: 02721 81337
reuter-lennestadt.de



Morgenstimmung in bayrisch Kanada - Naturschutzgebiet Karwendel.

Wo ist eigentlich das Abenteuer? Es ist November und wir sind in Deutschland. November 2020, das muss man wohl dazu sagen, denn normalerweise sind wir im November eher nicht in Deutschland. Normalerweise beginnt schon im Oktober die Ferne zu rufen, das oft ungemütliche Herbstwetter treibt uns gen Süden, um die Welt zu erobern. Im November 2020 ist das ein wenig anders. Wobei ... wo fängt Süden eigentlich an? Ich wohne in Flensburg, da ist Hamburg ja schon Süden und Bayern erst recht. Und was ist aktuell eigentlich normal und heißt es nicht immer: Wer sucht, der findet?

Also, auf ins Abenteuer: Der Süden ruft!

Auf der Autobahn ist die schnellste Strecke um die 600 Kilometer lang von Flensburg in den Freistaat Bayern, das flächenmäßig größte unserer 16 deutschen Bundesländer. Über eine Woche nach unserem

Irgendwie sieht Vanlife bei Instagram und anderen Social Media Kanälen immer viel schöner aus ...

Aufbruch gen Süden und nach vielen Hundert Kilometern durch Bayern habe ich auch eine Vorstellung davon bekommen, wie groß 75.000 Quadratmeter sein können. Aber zwischen Aufbruch und Ankunft liegen mehr als viele Kilometer Auto fahren. Wir wollen ja schließlich Abenteuer im Süden erleben. Dieses Abenteuer heißt für uns, legal befahrbare Strecken mit möglichst viel Schotter oder Naturbelag zu finden, auf jeden Fall eher wenig Asphalt. Und das am besten mit Sonnenschein, schließlich sind wir ja im Süden.

Der Wetterbericht sagt Sonne im Süden von München vorher, also nichts wie dorthin. Das Auto ist schnell gepackt und wir unterwegs. Auf dem Weg haben wir ein paar kleine Abstecher auf vielversprechende

Strecken unweit der Autobahn geplant. Dank detaillierter Landkarten und Google Maps haben wir eine augenscheinlich gute Vorauswahl an Strecken getroffen.

Die ersten Tage vergehen irgendwie mit mehr Regen als vorhergesagt. Die Wolken hängen tief, die Sonne scheint in Strömen und all die Wege, die auf der Landkarte und bei Google Maps so vielversprechend aussahen, haben diese „hässlichen“ rot-weißen Schilder. Ok, wenn man das positiv sehen will, zumindest bringt das einen Farbtupfer in der sonst eher grauen Umgebung. Irgendwie sieht Vanlife bei Instagram und anderen Social-Media-Kanälen immer viel schöner aus. Da ändert auch das Ambiente Licht im Auto wenig dran ... Ja, ok, ich bin frustriert, da hilft die große Auswahl an verschiedenen lokalen



Zum Glück sind trotz Freistaat weder Visum noch Impfung erforderlich.



Nur ein paar Kilometer weiter gibt es einen sehr schönen Naturcampingplatz am Isarknie.

Biersorten im Supermarkt auch nur bedingt. Meine zugegeben leicht romantische Vorstellung beim Aufbruch war, vor einem kleinen Lagerfeuer sitzend mit Blick auf den Sternenhimmel die Abende ausklingen zu lassen. Stattdessen entdeckte ich die Couchfunktion im VW-Bus und lausche dem Regen, der gegen die Scheibe prasselt. Ok, kann man mal machen und ist auch nicht so schlecht, aber in meinen Gedanken hatte ich mir das irgendwie anders vorgestellt. So wirklich romantisch finde ich den Regen nicht und das Bier „wegbringen“ bringt eine ungewollte kalte Dusche mit sich. Vielleicht sollte ich für mich den Begriff Abenteuer neu definieren.

Als wäre das nicht genug für den Moment, finden sich hier im Süden Bayerns auch keine durchgängigen, schön zu befahrenden Nicht-Asphaltstrecken. Am nächsten Morgen prasselt der Regen noch immer gegen die Scheibe, mal leiser, mal lauter. Ich finde meinen Schlafsack ungemein gemütlich und Matthias schafft es

nur, mich aus dem Schlafsack zu locken, mit dem Versprechen auf einen warmen Tee. Ich bin kurz davor aufzugeben und grummel vor mich hin. Sollen doch andere Leute Abenteuer erleben, ich verzichte. Zu Hause habe ich wenigstens warmes Wasser, wenn ich duschen möchte ... Wer braucht schon Berge, wenn er Meer zu Hause hat?!

Woher kommt eigentlich dieser Spruch „Auf Regen folgt Sonnenschein“? Also, ich wäre langsam bereit dafür!

Kurz zurückspulen ... Wir waren beim Tee stehen geblieben und, was soll ich sagen, ich weiß nicht wie, aber er hilft mir. Er bewirkt, dass ich mich aufraffe und weitermache und zum Glück kommt irgendwann doch tatsächlich die Sonne noch raus und ich kann mein Gejammer auch selber nicht mehr so wirklich aushalten. Nur gut, dass wir nicht mit zwei Autos unterwegs sind, sonst wäre Matthias sicherlich schon ohne mich weitergefahren. So langsam wird es heller, die

Wolken steigen in die Höhe und lassen die Alpen erahnen. Irgendwo in mir drin bin ich wirklich beeindruckt, ich brauche aber noch einen kleinen Moment, das auch zulassen zu können.

Einatmen, ausatmen, einen weiteren Schluck Tee trinken und kurz den Frust der letzten Tage loslassen. Ich genieße noch einmal diesen Blick, den Neuschnee auf den Gipfeln – es ist fast schon ein wenig kitschig. Warum eigentlich Meer oder Alpen? Das Leben ist viel schöner, wenn man beides erleben darf! Außerdem war da doch die Idee, ein Abenteuer zu erleben ... Was so ein bisschen Sonnenschein und Aussicht auf diese grandiosen Berge doch ausmacht.

Also, weiter geht's! Da sich der Süden Bayerns leider als wenig ergiebig in Bezug auf legal befahrbare Pisten erweist, begeben wir uns weiter gen Norden. Und siehe da, hier sind auch endlich ein paar Strecken, die meine Voraussetzungen erfüllen und es



Bayern jenseits der Touristenhotspots – das Fichtelgebirge.

verdient haben, notiert zu werden. Wir fahren kreuz und quer, suchen, probieren, drehen um und finden, weswegen wir aufgebrochen sind. Wir entdecken sogar noch mehr, entlang des Weges finden wir hin und wieder Hinweistafeln zu alten Handelswegen. Wir sind im Gebiet des Blaubergs gelandet und fahren auf der „Hohen Straße“ nördlich von Amberg. Unser Interesse ist geweckt und wir begeben uns ein wenig auf geschichtliche Spurensuche. Hinweistafeln und Google-Suchen lehren uns etwas über das Wegenetz, das wir befahren, und dessen Bedeutung für die Besiedlung und Entwicklung der Region, durch die wir fahren. Mit nur ein paar Schritten in den Wald lassen sich noch heute parallel verlaufende Hohlwege, Wege, die sich durch intensive Nut-

zung mit Fuhrwerken, Vieh und durch Regen tief in das umgebende Gelände eingeschnitten haben, entdecken. Für mich wird die Geschichte, welche im Schulunterricht oft so trocken war, jetzt greifbar. Ich bin wirklich beeindruckt, wie weit zurück die Vergangenheit der Strecken, die unter unseren Reifen sind, geht. Meine Neugier ist geweckt und so langsam freue ich mich richtig über diese Reise durch die Geschichte.

Natürlich arbeiten wir uns nicht chronologisch durch die Vergangenheit, aber sie wird zu einem wichtigen Begleiter bei unserer Suche nach Strecken durch Bayern. Auf unserer Tour reisen wir an den Limes, einst nördliche Grenze des Römischen Reiches. Wir bestaunen die restaurierten Türme, Ausgrabungen von Mauerresten,

Wachtürmen und ein altes Römerbad, da ist es dann auch mal egal, dass die Straße nur schmal ist und trotzdem asphaltiert.

Nach dem Limes kommen wir irgendwann in die Zeit des Dritten Reiches, wo ein 20.000 Kilometer langes Fernstraßennetz geplant und nur zum Teil vollendet wurde. Im großen Stil wurde die Strecke 46 geplant und Bücken sowie Kanäle wurden begonnen zu bauen. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges führte zur Einstellung der Arbeiten. Die Überreste und Bauruinen sind heute stumme Zeugen dieser Zeit. Beeindruckt ob der Geschichte, versuche ich mich zu erinnern, wie oft ich schon auf der Autobahn von Nord nach Süd, Ost nach West oder umgekehrt gefahren bin, ohne all dies wahrzunehmen.



Das Schild gab berechtigte Hoffnung, dass die Strecke durchgeht und ein wenig Abenteuer mit sich bringt.

Unser Jagdversuch war zu durchschaubar - dann halt doch wieder Pasta.

Freundliche Begrüßung am Eingang der Strecke 46.



Statt mich zu ärgern über den Regen freue ich mich, dass ich in einem modernen Fahrzeug sitze ...

Der Regen hat uns mittlerweile eingeholt, aber das macht nichts, ich bin angekommen auf meinem Abenteuer und eingetaucht in die Geschichte. Statt mich zu ärgern über den Regen, freue ich mich, dass ich in einem modernen Fahrzeug sitze, in dem ich die Heizung aufdrehen kann, und nicht auf einem Eselskarren durch Flüsse und Pfützen fahren muss. Da haben Menschen vor mir hier ganz anderes erlebt. Ob die sich hätten vorstellen können, dass nur wenige Hundert Jahre später hier Leute lang fahren, die sich darüber freuen, dass der Ab-

schnitt geschottert ist und die Pfützen voller Wasser? Wahrscheinlich eher nicht.

Aber weiter in der Geschichte, in die neuere Geschichte. Diese führt uns in Richtung Point Alpha, dem westlichen Punkt des Machtgebietes des Warschauer Paktes. Ein Besuch der Gedenkstätte lohnt sich. Die Stiftung, die hier heute aktiv ist, sieht den Point Alpha als Erinnerungs-ort der deutschen Teilung sowie Ort der Dokumentation und Erforschung des Kalten Krieges in Europa ...

Uns wird vor Augen geführt, wie kurz wir davor waren, unsere Geschichte anders zu schreiben. In Gedanken versunken brechen wir auf und sind froh, über ehemalige Grenzen im Dreiländereck Bayern, Thüringen und Hessen einfach ohne Kontrollen und Beschränkungen fahren zu können. Dankbar und in Gedanken versunken reisen wir wieder gen Süden.

Ein paar Ecken in Bayern warten noch darauf, entdeckt zu werden, und so begeben wir uns weiter auf die Suche nach Abenteuerstrecken. Angekommen in der Fränkischen Schweiz stoßen zur Geschichte auch Traditionen hinzu. Die Region, die wir durchqueren, hat die höchste Brauereidichte der Welt. Wir überlegen, ob das Bayerische Reinheitsgebot wohl



Hier soll schon seit Jahrhunderten der Teufel versuchen, Reisende vom rechten Pfad abzubringen.

zur Geschichte oder zur Tradition gehört. Würde die Abweichung von diesem Gebot wohl abenteuerlichen Geschmack mit sich bringen?

Ohne konkretes Ergebnis wandern unsere Gedanken dann eher in eine andere Richtung ab. Wir malen uns aus, dass Sommer ist, die Biergärten wieder offen haben, und überlegen, wie ein perfekter Tag in Bayern für uns aussehen könnte. So viel sei verraten: Wir würden ein wenig auf alten Handelswegen durch Bayern fahren und am Nachmittag an einem schönen Biergarten ankommen, um uns dort mit den lokalen Köstlichkeiten verwöhnen zu lassen.

Noch ist leider kein Sommer und Biergärten sowie Restaurants haben geschlossen, daher verläuft unser Tag ein wenig anders. Wir fahren weiter, suchen und finden tolle Landschaften, schöne Strecken und lassen den Tag beim leisen Rauschen der Standheizung und selbst gekochter Pasta ausklingen. Das Abendessen ist eher un-

Sonnenaufgang in der fränkischen Schweiz:
Am schönsten mit einem warmen Getränk in der Hand genießen.



Danke Bayern für das Abenteuer vor der Haustür ...



bayerisch, wird jedoch begleitet von einer Kostprobe verschiedener fränkischer Biere – lecker!

Leider weckt mich das eine Bier zu viel mitten in der Nacht und der Versuch weiterzuschlafen misslingt. Ich quäle mich aus dem Schlafsack raus in die Kälte und staune nicht schlecht, als ich in den Himmel gucke. Ich bestaune die Milchstraße und lausche dem Wind in den Bäumen und fühle dann doch, etwas überraschend, diese Freiheit in mir, weswegen ich das Reisen und Unterwegssein so liebe.

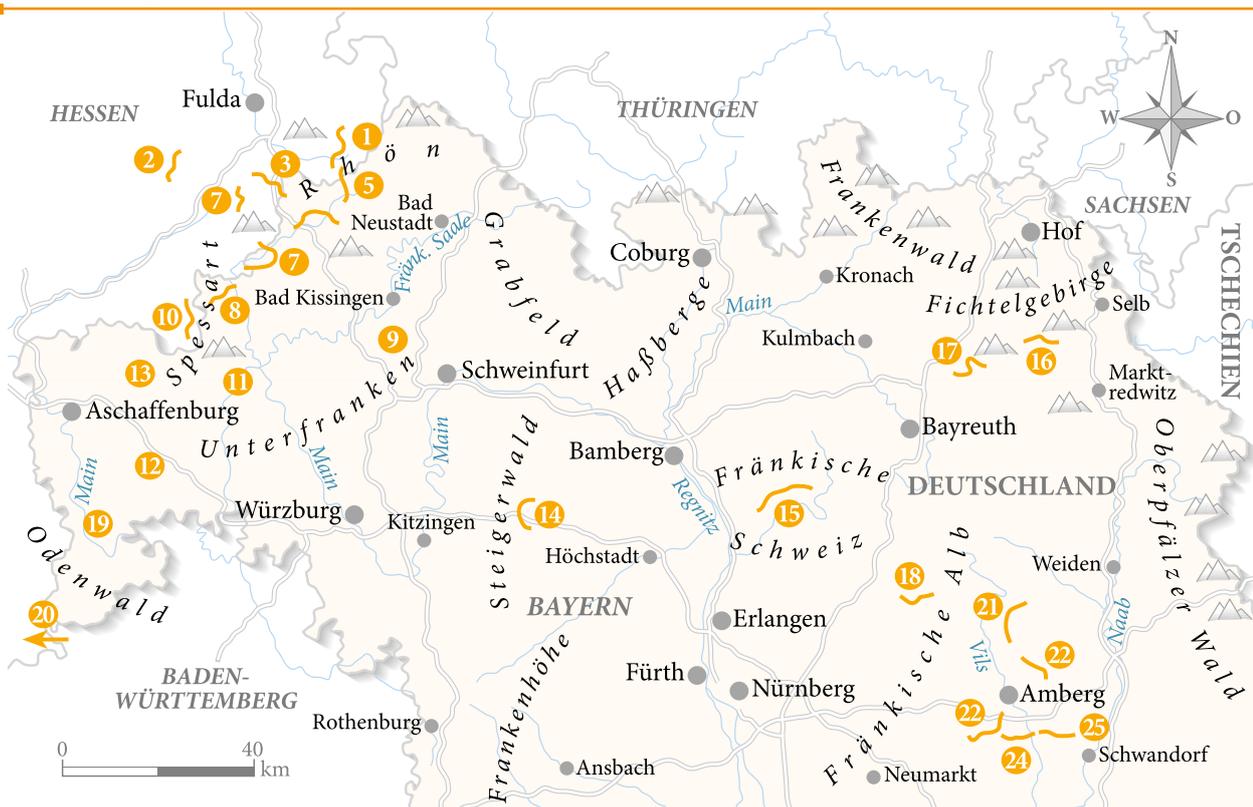
Danke Bayern für das Abenteuer vor der Haustür. Ich habe etwas gebraucht, mich auf dich einzulassen, aber dann hast du mir viel gezeigt und mich einiges gelehrt.

Ich komme ganz bestimmt wieder!

Karte mit Lage der Tracks



Alle Tracks findet sich hier zum Nachfahren:
experience
 Softcover
 146 Seiten
 ISBN 978-3000688591
 Preis: 18,90 €
www.experience.de



Kochen Unterwegs

Bericht: Ralf Kürner

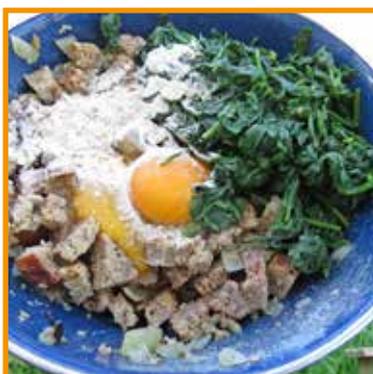


Gute Reiserezepte sollten einfach und variabel sein! Klar will man unterwegs auf Tour gerne lokale kulinarische Köstlichkeiten kennenlernen und vielleicht auch mal selbst nachkochen, doch auch Spezialitäten aus der Heimat sind eine willkommene Stärkung für Körper und Seele im abendlichen Allradler-Camp. Was mich hierbei an Knödeln so begeistert, ist ihre Vielseitigkeit in mancherlei Hinsicht. Die Basiszutaten sind denkbar einfach und praktisch weltweit verfügbar. Zudem kann, neben den Brotresten, eine breite Vielfalt an Lebensmittelresten die eigenen Knödelkreationen wunderbar veredeln. Warum nicht mal eine übrige Scheibe gegrillten Bauchspeck mit in die Knödel verarbeiten? Gerade auf Tour ist Kreativität gefragt und bringt somit auch frischen Wind und eine Prise Abenteuer in eure Bordküche!

Eines meiner Lieblings-Knödelrezepte sind Spinatknödel. Diese sollen hier quasi stellvertretend das Basisrezept repräsentieren. In der klassischen Küche werden Knödel oft „nur“ als Beilage serviert. Aus meiner Sicht können diese jedoch auch locker die Hauptrolle auf einem herzhaften Teller spielen! Ob nun frisch gekocht, in Scheiben gebraten oder als deftiger Knödel-Burger, das sei jedem Allradler selbst überlassen.

Viel Freude beim Knödelrollen und einen guten Appetit!

Gebratene Spinatknödel



Spinatknödel

Rezept Gebratene Spinatknödel

Die Zutaten für 4 Personen

- 300-400g Brot vom Vortag gewürfelt
- 100-150ml Milch
- 1 Zwiebel fein gewürfelt
- 2 Eier
- 3 EL Mehl oder Semmelbrösel
- 2 TL Butter, Butterschmalz, Ghee oder Öl (nur zum Anbraten notwendig)
- 400g frischer Blattspinat (gut gewaschen) oder Tiefkühlware (aufgetaut)
- Gewürze: Salz, schwarzer Pfeffer und etwas Chili (optional)
- Frisch geriebener Parmesan (optional)

Die Zubereitung (gesamt rund 1 Stunde)

Schritt 1: Die Zwiebel in etwas Butter glasig braten.

Schritt 2: Den Spinat bei mittlerer Hitze wenige Minuten garen. Überschüssige Flüssigkeit durch ein Sieb ausdrücken.

Schritt 3: Alle Zutaten in einer Schüssel gut vermengen. Die Konsistenz kann durch Zugabe von Mehl oder Semmelbröseln bzw. etwas Milch perfekt getunt werden.

Tipp: Die Knödel mit nassen Händen zu formen ist noch immer die beste Methode.

Schritt 4: Knödel nach etwas Ruhezeit in leicht kochendes Salzwasser geben und je nach Größe für ca. 15 Minuten ohne Deckel köcheln lassen.

Serviertipp: Direkt heiß servieren oder etwas abkühlen lassen, in Scheiben schneiden und diese in der Pfanne mit Butterschmalz knusprig braun braten. Etwas frisch geriebener Parmesan passt super dazu!

**Die Basis-Zutaten sind denkbar
einfach und praktisch
weltweit verfügbar ...**



Das **Reise-Schlafsystem** mit comfort

Speziell entwickelt für: 4x4 Reisemobile
Off-Road-Anhänger
Dachzelte

SO DÜNN WIE EIN BRETT ~ SO KOMFORTABEL WIE EIN BETT

Perfekte Schulter- und Hüftabsenkung

Optimale Durchlüftung

Das **Reise-Schlafsystem**,
das direkt auf Ihre persönlichen Körpermaße eingestellt ist.

E-Mail: office@rs-comfort.at
Telefon: +43 (0)664 13 676 24

RS-comfort.at



LAND ROVER - Only the Best
DEFENDER 90, 110, 130 • DISCOVERY • RANGE ROVER
Neufahrzeuge • Ersatzteile • Zubehör
SVS - Special Vehicles & Services
Joachim Schneider
Holzweg 1 • 72589 Westerheim
Tel.: 07333-925999-0

Unsere komplette Zubehörliste im Internet: www.svs-schneider.de

TUNESIEN Sahara
quer durch's Land & Wüste pur

Offroad im
GRAND ERG ORIENTAL

Tem bain - Dekanis-Becken - Gour Kleb
LAC RICHEL ... „der „Verlorene See“ -
Oase Ksar Ghilane - Dahar-Bergland

Touren für Mitfahrer & 4x4-Selbstfahrer
www.tropical-tours.de

Offroad
zum **LAC RICHEL**

23.10.' - 06.11.'21

Ostern 09.04.' - 23.04.'22

**FRONT
RUNNER**

RHINO-RACK

XP-edition
OUTDOOR & OFFROAD EQUIPMENT



DARCHE
Eclipse 270° Gen 2



Hard Top
RHINO CAB



RV1-5 **OZTENT**

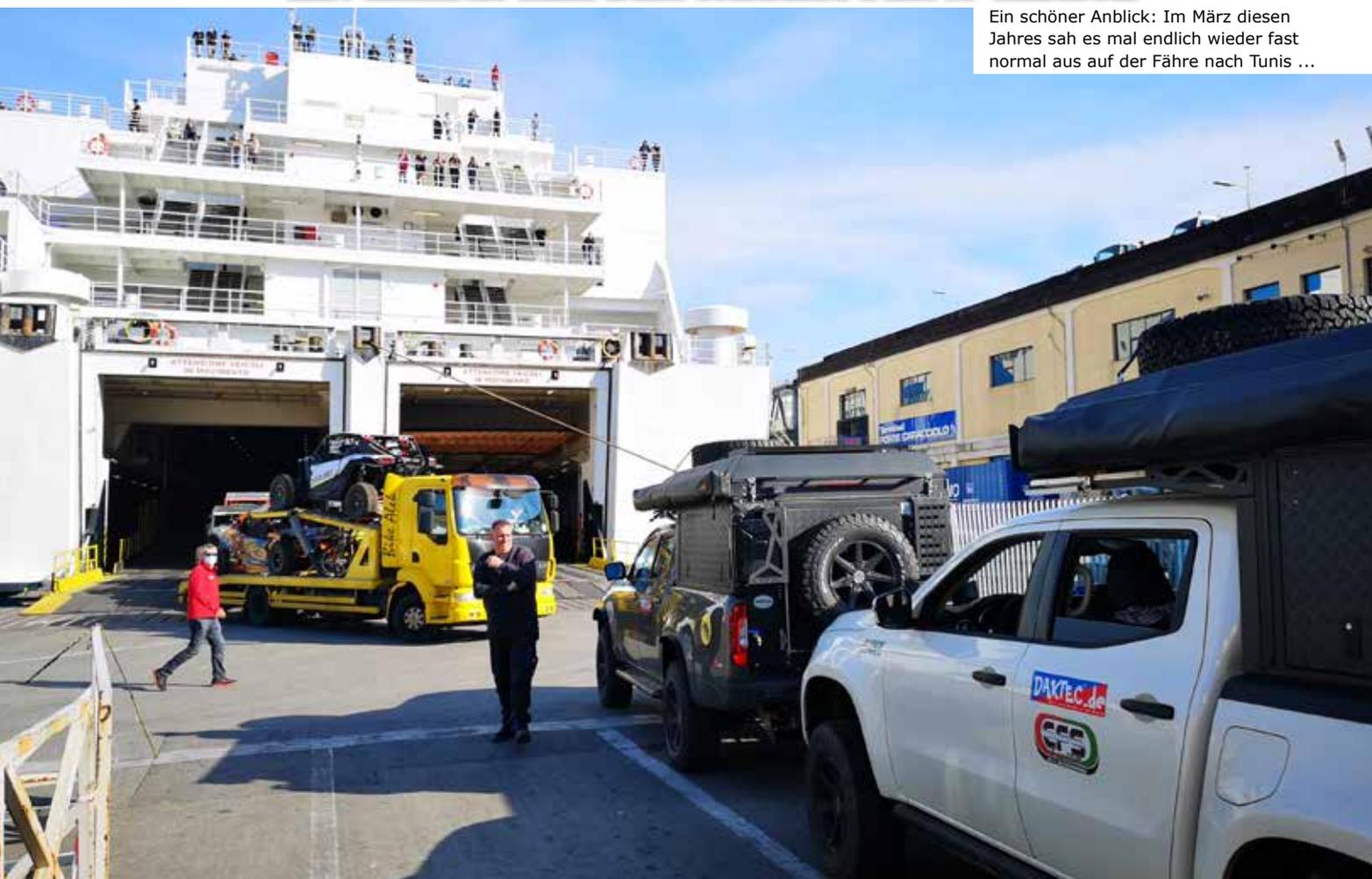
www.xp-edition.ch
www.xp-edition.eu

BIN MAL WEG TUNESIEN

Ein kleiner Teil der Sahara per X-Klasse

Bericht: Jens Weigelt

Ein schöner Anblick: Im März diesen Jahres sah es mal endlich wieder fast normal aus auf der Fähre nach Tunis ...



Fast schien es, dass Corona der endgültige Todesstoß für organisierte Reisen und Events ist. Aber die Reiseveranstalter in unserer schönen Allradler-Szene sind klein und flexibel und reagieren von heute auf morgen auf neue Vorgaben. Mit fünf Teilnehmerfahrzeugen geht das noch, aber ein Event mit 170 Teams?

Jens Weigelt hat sich auf den Weg gemacht, einfach mal weg, in die Sahara ...

Mitte März dieses Jahres ging es für uns zusammen mit dem Team von DAKTEC nach Tunesien zur ersten Fenix-Rallye des Veranstalters RBI. Chef Alexander Kovatchev, vielen noch bekannt von der Breslau-Rallye, hatte es tatsächlich geschafft, mitten im Coronawahnsinn eine der größten, internationalen Rallyes auf die Beine zu stellen, an der wir jemals teilgenommen haben. Ein riesiges Starterfeld mit 170 Teams hatte den weiten Weg nach Süd-Tunesien

auf sich genommen. Alte Dakar-Hasen und auch jede Menge Jungspunde wollten sich den Wettkampf nicht nehmen lassen. Wir waren mit unseren Freunden vom Rallyeteam Fritz Becker unterwegs. Hier hatten wir einige Serviceaufgaben übernommen, wie zum Beispiel die Spritversorgung an den Servicepoints mitten in der Wüste.

Mit frischem PCR-Test ging es von Deutschland durch Österreich über den Brennerpass nach Italien zur Fähre in Genua. Einen riesen Stapel Coronapapiere hatte jeder von uns an Bord. Jedoch interessierte sich niemand so richtig dafür. Die Fährüberfahrt war entspannt, die Einreise nach Tunesien ein Traum: In nur 10 Minuten waren wir durch den Zoll und aus dem Hafen in Tunis. Die Tunesier hatten für uns sozusagen einen roten Serviceteppich ausgerollt. Zum ersten Mal waren wir mit unseren neuen von DAKTEC aufgebauten Mercedes-X-Klassen in der Wüste, eine Testtour, die einfach endlich mal fällig war. Die Pick-ups sind ausgerüstet

Tunesien

Mercedes X-Klasse im Doppelpack:
Hier auf den Pisten Nordafrikas weiß
man, warum man Pick-up fährt ...



mit den neuen Höherlegungsfahrwerken der australischen Marke EFS, kombiniert mit einer von DAKTEC entwickelten einstellbaren Zusatzluftfeder, in der hinteren Schraubenfeder verbaut. Die Fahrwerksabstimmung mit der neuen schraubengefederten Hinterachse war schwierig. Bei der alten blattgefederten Variante war es einfach, verschiedene Federlagen waren für unterschiedliche Beladungszustände verantwortlich. Komfort und Last waren mit einer Feder möglich. Bei einer Schraubenfeder gibt es zwar auch eine gewisse Progressivität, jedoch war mit der Zuladung durch den Canopy-Camper klar, hier muss eine besondere Lösung her. So wurde in der Schraubenfeder zusätzlich ein Luftbalg verbaut, in dem der Druck bei unterschiedlichen Beladungen über einen Kompressor aufgepumpt oder abgelassen werden kann. Ergänzt wird dieses Fahrwerk durch einstellbare Stoßdämpfer, die DAKTEC auch im Rallyesport einsetzt. Zusammen mit dem Bodyliftkit und den 285er-Reifen sind die Autos sage und schreibe 16 Zentimeter höher als das Original. Für die Reise wurden die Fahrzeuge mit einem Canopy-Camperaufbau versehen. Dazu kommen Wassertank, 150 Liter Dieselsusatztank, Unterfahrschutz aus 6 Millimeter Alu, 5,4 Tonnen Seilwinde vorn, Lazer-Scheinwerfer im Grill und eine Luftstandheizung von Webasto. Es war spannend zu sehen, wie sich die Autos im Gelände machen. Das Auto fährt sich extrem komfortabel auf der Straße, auf Pisten absolut gut kontrollierbar und in den Dünen sind ausreichend Verschränkung und Freigängigkeit der Achsen vorhanden. Hat man das Gefühl, dass die Federung zu hart ist, lässt man einfach 1 bis 2 bar ab. Natürlich mussten wir uns beim Dünenfahren in der Wüste erst einmal umstellen und uns an die 6-Stufenautomatik gewöhnen. Fährt man im Straßengang oder untersetzt, welcher Luftdruck ist der rich-

Dachzelte – Dachträger – 4x4 Reiseequipment

Große Markenauswahl!

Bush Company – Tembo
Tentco – Sheepie – Front Runner



www.tour-tec.de



overland off the beaten track worldwide

Afrika  Australien

Algerien
Mauretanien
Marokko

Cape York
Arnhem Land
Canning Stock Route

www.outback-expeditions.com

Woelcke

OFF-ROAD-REISEMOBILE

www.woelcke.de



drecatec

Fahrzeugbau

Extrem stabil –
geschweißter
Alukäfigrahmen
Knotenbleche



Leerkabinen für jeden LKW-Typ mit
echter! Offroad-Tauglichkeit-dabei
sehr leicht dank Hightech-Platten -
ideal für 7,5t-Selbstaubauprojekte

Sie finden uns in Dresden in der Meschwitzstrasse 21
oder email an: b.schrettle@drecatec-offroad.de

Rufen Sie uns an! Tel.: 0177-3646383

www.drecatec-offroad.de

Bin mal weg nach



Tunesien

tige in den Reifen? Schnell jedoch hatten wir das im Griff. Die X-Klasse hat eine stark reduzierte, zuschaltbare Automatikstufe eingebaut. Damit ging es sehr gut. Im Extremfall, in den höheren Dünen, wurde auf die Untersetzung zurückgegriffen. Der Luftdruck wurde auf 1,2 bar abgelassen, damit der Reifen dann „einen breiten Fuß“ mit viel mehr Traktion hat.

Trotz der Serviceaufgaben bei der Rallye stand die Reise unter dem Aspekt Entspannung. Und so verabschiedeten wir uns nach einigen Tagen von unseren Rallyefreunden und fuhren unsere eigene Strecke Richtung Süden. Das Rallyecamp in Douz im Rücken ging es durch die Dünen, die altbekannte Strecke zur Oase Ksar Ghilane über Smela Richtung El Borma. Einsame Nächte unter traumhaftem Sternenhimmel, Lagerfeuer und viel Sand. Hier bewährte sich die Technik. „Bremse zieh'n und schlafen geh'n.“ Die Canopy-Camper waren in 30 Sekunden zum Wohnteil umgebaut und boten Komfort für zwei Personen. Nur geringfügig schwerer als ein normales Alu-Hardtop ist es beim Geländefahren kaum zu merken. Auf dem Dach befinden sich C-Schienen, auf denen ein Solarpaneel befestigt werden kann oder auch ein zusätzliches Reserverad. Vier stabile Gasdruckdämpfer drücken die

Glücklich, endlich wieder einmal in Nordafrika gewesen zu sein, ziehen wir unser Fazit: Super!

Last problemlos nach oben. Spätestens ab der ersten Nacht haben wir es genossen, sauberen Fußes das Bett verlassen zu können, ohne gleich im Freien zu stehen. Bei Schlechtwetter ist es durchaus möglich, sich mit zwei Personen im Innenraum aufzuhalten. Selbst eine kleine Chemietoilette für den Notfall war an Bord.

Alles lief gut für unser Team, die Fahrzeuge hielten bis zur letzten Etappe gut durch und machten keine Probleme. Abschließend kann man sagen, dass der Antriebsstrang der X-Klasse mit dem 3-Liter-V6-Diesel und dem Automatikgetriebe eine tolle Alternative zur Schaltvariante mit dem 2,4-Liter-Nissan-Diesel bietet. Gefühlt unendliche Leistungsreserve am Hang gepaart mit super Fahrkomfort macht das Auto zu einer Topwahl als Basis für ein Reiseauto. Schade jedoch, dass Mercedes dieses Fahrzeug seiner CO2-Bilanz geopfert und die Produktion eingestellt hat. Zurück in Douz erfuhren wir, dass einige Podiumsplätze auch an unsere Rallyefreunde gegangen waren – Glückwunsch, lasst die Korken knallen!

Das Thema Corona hatte der Veranstalter zuverlässig im Griff. So wurde der für die Rückreise notwendige PCR-Test direkt im Fahrerlager für rund 400 Leute durchgeführt und lag schon zwei Stunden später vor. Ein super modernes Labor aus Kibili machte es möglich. Glücklich, endlich wieder einmal in Nordafrika gewesen zu sein, ziehen wir unser Fazit: eine super gut organisierte Rallye mit allem Drum und Dran und einen riesen Dank natürlich auch an Tunesien als Gastland, in dem trotz Corona unsere kleine Flucht möglich gemacht wurde ...

TOYOTA HZJ
XTENT HZJ
 aufstelldächer innenausbau zusatztanks
4x4camp.eu
 info@4x4camp.eu 09374/9794768

NORDAFRIKA SPEZIALIST
www.travellertrio.de
 Albanien · Bosnien Herzogowina · Bulgarien · Griechenland
 Kroatien · Montenegro · Serbien nur einige unserer Touren.
 info@travellertrio.de ☎ 0170 383 73 33

www.clevercamper.de
 ✦ Klappdächer ✦ Zubehör
 ✦ Innenausbau
 Clevercamper Frank Nebel Moyländerstr.16 47551 Bedburg-Hau Tel 0173-28 14 401

ABENTEUER & ALLRAD
 Stand C16
 seit 17 Jahren
Geführte Touren
 in kleinen Gruppen und spannende Erlebnisse auch für die ganze Familie.
 z.B. 11 Tage Rumänien schon ab 690,- €
 Informieren Sie sich auf **www.wolfsblut-reisen.de**
Wolfsblut
 ERLEBNISREISEN EXPEDITIONEN

ERSATZTEILE FÜR ALLE LAND ROVER!
 DEFENDER 90/110/130 DISCOVERY RANGE ROVER
FWD G.M.B.H. * Since 1978 *
LAND ROVER
 Markwinkel 3 ■ D-37136 Waake ■ Tel.: 0 55 07/8 47 ■ Fax: 0 55 07/15 65 ■ Mobil: 0172/560 08 08
 info@fwd-ebner.de ■ www.fwd-ebner.de

Offroad-Navigation und Tourplanung
 praxisbezogene und individuelle Kurse
www.navi-kurse.de

Verkaufsstellen

Den Allradler erhalten Sie im Pressegrasso, bei uns im Online Shop und natürlich auch im Offroad-Fachhandel:

Deutschland

Postleitzahlengebiet 0

Off Road-Shop Wolfen
Am Markt 29
06766 Wolfen
www.troitzschundwirl.de

BATOYO Reiseservice
Bastian Förster
Zschorlauer Str. 31A
08280 Aue
www.batoyo.de

Postleitzahlengebiet 1

ti-tec offroad solutions
Haynauer Str. 65-67
12249 Berlin
www.ti-tec.de

Postleitzahlengebiet 2

Offroad Manufaktur Hamburg
Raasch & Schäfers GmbH
Lademannbogen 9
22339 Hamburg
www.offroad-manufaktur.com

ALLRAD-KONTOR Bremen e.K.
Am großen Feld 9
28816 Stuhr
www.allrad-kontor.de

Postleitzahlengebiet 3

LS-tec Landy-Scheune
Pivitsheider Str. 85d
32791 Lage
www.landy-scheune.de

DIEBO-TEILE OFF ROAD
Marbacherstr. 8
36088 Hünfeld/Rückers
www.diebo-teile.de

Postleitzahlengebiet 4

Allrad Klassik GmbH
Moltkestraße 31a
42799 Leichlingen
www.allrad-klassik.de

Tourfactory
Helmut Ginster
Alst 12A
41379 Brüggen
www.tourfactory.de

Ringe Kfz-Meisterwerkstatt
Chemiestr. 12
41751 Viersen
www.werkstatt-ringe.de

Boeckels Offroad
Fahrzeugaufbau, -umbau und
-zubehör
Am Nordkanal 18-20
47877 Eillich
www.boeckels-offroad.de

Postleitzahlengebiet 5

B.A.T. TRADE
Steinenbrückstr. 12
51643 Gummersbach
www.bat-trade.de

Vanufaktur GmbH & Co. KG
Lange Eck 9
58099 Hagen
www.vanufaktur.de

Postleitzahlengebiet 6

Mehari
Ausrüstung für Abenteuerreisen
Riedstraße 15
68649 Groß-Rohrheim
www.mehari-offroad.de

Postleitzahlengebiet 7

GMB Blechverarbeitung
Hermann-Dreher-Str. 16
70839 Gerlingen
www.gmb-mount.de

Allrad-Keba
Schleicherweg 18
74336 Brackenheim-Botenheim
www.landcruiser24.de

ka-mobile
Reisemobile und Zubehör
Friedhofstraße 35
75382 Althengstett
www.ka-mobile.de

Unimog-Museum Betriebs GmbH
An der B462
Ausfahrt Schloss Rotenfels
76571 Gaggnau
www.unimog-museum.de

Postleitzahlengebiet 8

Drexl 4x4 GmbH
Lilienthalstr. 1
82205 Gilching
www.drexl4x4.de

outdoor-service
Althaushamer Str. 2
83734 Hausham
www.outdoor-service.de

Teambuctou
Kampftrain 2
84166 Adlkofen
www.teambuctou.de

Kfz-Technik Sebastian Frys
Am Gries 10
84424 Isen
www.fourwheeldriveparts1.jimdo.com

OFF-ROAD-PRODUCTS
Vorholzstr. 5
89343 Jettingen-Ried
www.off-road-products.

Postleitzahlengebiet 9

Tom's Fahrzeugtechnik
Enzlar 5
91477 Markt Bibart
www.toms-fahrzeugtechnik.de

Buschmechanik
Heide-Holstein-Weg 9
97653 Bischofsheim
www.buschmechanik.de

Österreich

Hof & Turecek GmbH
Markgraf Rüdiger Straße 1
A-1150 Wien
www.turecek.at

VORTEX Handels-GmbH
Eco-Plus-Park 3. Straße 1F
A-2460 Bruck an der Leitha
www.teile.at

Taubenreuther GmbH
Landstraße 18
A-5102 Anthering
www.taubenreuther.at

Schatzmeister GmbH
KFZ-Technik und Fahrzeugbau
Auweg 2a
A-6114 Kolsass
www.schatzmeister4x4.at

RS-comfort
Pramaweg 45
A-6353 Going am Wilden Kaiser
www.rs-comfort.at

horntools GmbH
Wallenmahd 23
A-6850 Dornbirn
www.horntools.com

Allrad Just 4 Fun Autohome Austria
Eichelburgweg 6
A-9241 Wernberg
www.allrad-just4fun.at

Schweiz

Garage Mösch GmbH
Stettenenstrasse 41
5074 Eiken
www.moesch-offroad.ch

Frankreich

Domaine de Fombeton Teambuctou
04200 Vaumeilh
www.fombeton.de

So werden Sie Allradler Verkaufsstelle

Wenn Sie den Allradler in Ihrem Ladengeschäft oder Webshop verkaufen möchten, laden Sie einfach das Rückfax von unserer Homepage www.allradler.com und senden es noch heute an Fax: 02272.8064684 Ihre Adresse wird im Heft und auf www.allradler.com als Bezugsadresse genannt. Dies ist im Preis inbegriffen. Der Verkaufspreis ist bindend 5.90 € inkl. 7% MwSt. Lieferung auf Rechnung ab der aktuellen Ausgabe bis auf Widerruf im Dauerbezug, Mindestmenge 5 Exemplare. 5-10 Stück 50% Rabatt, zzgl. 5.90€ Porto [D] 11-20 Stück 50% Rabatt, zzgl. 7.90€ Porto [D], Ausland auf Anfrage.

Inklusive kostenlosen Eintrag im Allradler und auf www.allradler.com

Die nächste Allradler Ausgabe 1/22 erscheint am 01. Dezember 2021



Toms Fahrzeugtechnik
World Cruiser 5

IMPRESSUM

Verlag
Allradler Verlag, Hauptstr.4, 50181 Bedburg
t.0049.(0)2272.8064695
f.0049.(0)2272.8064684
info@allradler.com, www.allradler.com
Bank: Sparkasse Neuss
IBAN: DE04 3055 0000 0093 1763 29
BIC: WELADEDNXXX

Verlag Inhaber Volker Hamacher

Ständige Mitarbeiter/in
Stefan Fischer, Saskia Hirsch, Ralf Kürner,
Günther Schumacher-Loose, Axel Vetter

In dieser Ausgabe haben mitgewirkt
Bernd Heckmanns & Bettina Ertelt, Ulrich Dolde,
Daniela Wagner, Melina Lindenblatt & Matthias
Göttener, Ursula & Peter Wulf, Sabine Buchta
& Peter Unfried, Nick Aebischer, genannt der
Werbetechnick

Backoffice
service@allradler.com

Anzeigen
anzeigen@allradler.com

Pressevertrieb
IPS Pressevertrieb GmbH
53334 Meckenheim
info@ips-pressevertrieb.de

Abo/Bestellung von Einzelheften
Allradler Verlag, www.allradler.com
Der Allradler erscheint quartalsweise.
Einzelheft: [D] 5.90€ [Ausland] 8.90€
Jahresabonnement inklusive Versandkosten
[D] 23.60€ [Ausland] 35.60€ bei Jahresrechnung.

Website
www.allradler.com

Druck
Strube Druck & Medien GmbH, 34587 Felsberg



Inhalt gedruckt auf
Papier mit dem
Blauen Engel



Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Ab-
bildungen und Beiträge sind urheberrechtlich ge-
schützt. Eine Verwendung ist ohne Einwilligung des
Verlages strafbar.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge spiegeln
nicht unbedingt die Meinung der Allradler Redak-
tion wieder.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos
übernimmt der Verlag keine Haftung.

Dieses Magazin enthält Links zu Webseiten Dritter,
auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Des-
halb können wir für diese Inhalte auch keine Ge-
währ übernehmen. Für die Inhalte der verlinkten
Seiten ist immer der jeweilige Anbieter der Seiten
verantwortlich. Die verlinkten Seiten wurden zum
Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsver-
stöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum
Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar.

**Bist Du ein echter Allradler?
Dann hol Dir das
Abenteuer Offroad Magazin
im Abo!
Auch als Geschenkabo:**



**• 1 Jahr Geschenkabo
• Gutschein wie abgebildet
• endet automatisch nach
4 Ausgaben**



**• Abos und Einzelhefte auf:
www.allradler.com**

Abo-Bestellung und Einzelhefte auf:
www.allradler.com
Der Allradler erscheint quartalsweise.
Einzelheft: [D] 5.90€ [Ausland] 8.90€
Jahresabonnement [D] 23.60€ [Ausland]
35.60€ bei Jahresrechnung.



Differenzialsperren

Besonderheiten:

- sperrt zu 100% innerhalb einer 1/10 Sekunde
- unempfindlich dank Pneumatik
- für nahezu alle Pickups und Geländewagen
- Keine negativen Einflüsse oder zusätzlicher Reifenverschleiß im "offenen" Modus



Tipp:

Mit dem ARB CKMA Kompressor, können Sie über einen separaten Luftleitungskit auch Ihre Reifen befüllen. So haben Sie immer den perfekten Luftdruck für den jeweiligen Untergrund.

TAUBENREUTHER

TAUBENREUTHER GmbH
Am Schwimmbad 8 · 95326 Kulmbach
Tel. +49 92 21/95 62-0
verkauf@taubenreuther.de

N 51°16,200'
 O 06°11,448'
 Alst 12 A
 D - 41379 Brüggen



Für alle HZJ ab 2000: Umrüstkit auf das viel robustere HDJ -Getriebe mit Verteilergetriebe inkl. aller erforderlichen Anbauteile und einer neuen verstärkten Kupplung € 8.450,00



Geschmiedete Alufelge, 8x16 ET0 (5/6-Lo.), BJ, PZJ, HZJ, GRJ, HZJ80/105, J9, Hilux, Taro mit Tragfestigkeit 1,5t, TÜV-Prüfbericht o. Gutachten f. Reifengrößen b. 295/75 je € 545,00



Alle Originalteile zu besonders günstigen Preisen, insb. Motor- Getriebe-, Einspritzpumpen/-düsen, stärkere Lichtmaschine, Kupplungs-, Brems-, Auspuff-, Achs- u. Elektrikteile.



Unsere bewährten Vitri- Frigo Kühlschränke sind in den Größen 75, 95 u. 130l jetzt ständig auf Lager ab € 790,00



Zusatz-Mitteltank 108 Liter ab € 980,00 / Seitenauspuff € 850,00, beides VA, inkl. TÜV-Gutachten



Autoterm (ehem. Planar) Heizungen und Zubehör ständig auf Lager ab € 575,00



Auspuffvorderrohr HZJ original € 298,-
 NEU: Edelstahlausf. € 480,00



Verstärkte Lichtmaschine 120Ah für HZJ inkl. Halter und Klemme W für Anchl. Drehzahlmesser € 398,00



Radlagereinstellwerkzeug vorne € 38,00, hi. 68,00



NEU Sehr praktische und vielseitige Campingleuchten von Fenix ab € 59,00