

4x4 travel

# 4x4 travel

ROAD-REISEN

Eine Sonderausgabe von  
**4x4 action**  
 DAS MAGAZIN FÜR ECHTE OFFROADER

ÜBERSICHT  
**ZEHN-  
 TONNER-  
 CAMPER**

Reisefertige  
 Expeditions-  
 mobile



## SAND PUR: AB IN ... DIE WÜSTE

DIE BESTEN REISEZIELE UND WICHTIGSTEN TIPPS



Im Wrangler

**ALBANIEN**

Offroad-Abenteuer ohne Grenzen



Im Zetros

**MONGOLEI**

Extremer Winter, extreme Weite



Im Hilux

**KIRGISISTAN**

Traumland für Entdecker und Allradler

► **KÜCHENBOX**

So baut man sie selbst

► **WAGENHEBER**

Was im Gelände taugt – plus Praxistipps

► **KIDS ON TOUR**

So klappen Langzeitreisen mit Kindern



4 191074 908951 01



# ENTDECKEN SIE DIE WELT

Reisemobile, so individuell  
wie Ihre Ziele.



Seit 49 Jahren  
an Ihrer Seite



[bimobil.com](http://bimobil.com)

**bimobil**

Reisemobile, Pick-Up Systeme, Expeditionsmobile

**bimobil**  
**Hausmesse 2026**

**vom 08.05. - 09.05. 10:00 - 18:00**

- Fachvorträge
- Reiseberichte
- Beratung
- Besichtigung



# DIE FRAGE OHNE ANTWORT

*Liebe Freunde des Unterwegsseins!*

„Wie sieht der ideale Offroad-Camper aus?“ Diese Frage bekomme ich häufig gestellt. Zugegeben, meistens von Menschen, die keine wirkliche Ahnung vom Reisen über Stock und Stein haben und nur in ihrer Fantasie davon träumen.

Robust und zuverlässig sollte der Wagen sein. Das hört man oft. Gerade von Reisenden, die einsam und autark in Afrika oder Asien unterwegs sind. Unweigerlich taucht vor mir das Bild des alten, selbst reparierbaren Land Rover Defender auf. Und natürlich fällt mir das Buschtaxi ein, also die verschiedenen Generationen des unverwüstlichen Toyota Land Cruiser. Er verrichtet bis heute in Afrika seine Arbeit gewissenhaft.

Geländegängig muss das Fahrzeug sein. Auch das ist ein wichtiger Punkt. Schließlich geht es um Offroad-Reisen. Da soll es dann auf der Tour auch mal heißen dürfen: Wir müssen jetzt den Fluss durchqueren. Oder wir müssen diesen steilen Hügel hoch. Oder, oder, oder. Ein Hoch auf den Jeep Wrangler und den Mercedes G.

Platz an Bord sollte vorhanden sein, auch diese Forderung hört man regelmäßig. Sie stammen vor allem von Menschen, die lange unterwegs sein wollen oder nicht nur zu zweit reisen. Da kommen mir die Allrad-Vans und natürlich die Trucks in den Sinn. Sie gleichen nicht selten rollenden Eigentumswohnungen. Und deren Preis haben sie auch.

Und was antworte ich schließlich auf die Frage?

Es gibt nicht den einen idealen Camper, sondern es gibt ausschließlich das individuell passende Fahrzeug!

Wie das exakt aussieht, ist eine Frage der persönlichen Erwartungen und natürlich stark vom eigenen Geldbeutel abhängig. Denn eigentlich ist es völlig egal, womit man reist. Hauptsache man erfüllt sich seinen Reisetraum – wohin auch immer es gehen soll.

Es geht um die Freude des Reisens abseits ausgetretener Pfade. Ob das nun in der Wüste Gobi oder irgendwo in den Alpen ist, spielt keine Rolle. Was zählt, sind die unbezahlbaren Erlebnisse, die



Wolfgang Hörner, Chefredakteur

zu bleibenden Erinnerungen werden. Darum spielt es auch keine Rolle, ob man mit einem Allrad-Bus unterwegs ist oder im schweren 6x6-Zetros. Es geht ausschließlich darum, was man aus seinen Möglichkeiten macht.

*Euer*

*W. Hörner*

Anzeige

IRGENDWANN IST

[www.rkf-bleeses.de](http://www.rkf-bleeses.de)

**JETZT!**

Wir konfigurieren Ihr  
Unimog Expeditionsfahrzeug

**RKF BLESES**

Unimog Generalvertretung





TITEL-THEMA  
**WÜSTE**

**40**

Die Wüste ruft! Die spannendsten Ziele im Überblick und Tipps fürs richtige Fahren im Sand.

**28**

Schlüsselfertig fahren: 10-Tonner-Reise-Lkw im Überblick.



TITEL-THEMA  
**WÜSTE**

**50**

Gelungener Einstieg: Westsahara bietet echte Wüstenabenteuer.

#### 4x4 TOP-SHOT

**6** Island – Insel der Portalachsen

#### 4x4 CAMPER

- 8** Jeep Wrangler JK Camperausbau
- 28** Fertige Camper-Trucks der Zehn-Tonnen-Klasse
- 64** Ineos Grenadier mit Schlafausbau
- 92** VW ID Buzz im Serienzustand und von Seikel optimiert

#### 4x4 DESTINATION

- 16** Albanien
- 40**  Wüsten der Welt
- 46**  Fahren im Sand
- 50**  Westsahara
- 72** Kirgisistan
- 100** Mongolei im Winter

#### 4x4 EQUIPMENT

**58** Offroad-Wagenheber

#### 4x4 KNOW-HOW

- 36** Küchenbox selber bauen
- 70** Carnet de Passages
- 82** Gaskartusche zum Nachfüllen
- 84** Langzeitreisen mit Kindern

#### 4x4 SERVICE

- 26** 4x4action-Weekend 2026
- 111** Abo-Bestellung
- 112** Reisetermine
- 114** Impressum



**72**

Unendliche Weiten: unterwegs in der Einsamkeit Kirgisistans.





Ist das die Zukunft?  
Der Elektro-Bully im Test.

92



84

Langzeitreisen mit Kindern:  
Erfahrungsberichte, wie es klappt.



16

Offroaders Traum: im Jeep  
Wrangler durch Albanien.



100

Unglaubliches Abenteuer:  
im schweren Zetros 6x6  
durch die Mongolei –  
im Winter!



8

Selbst ausgebaut: Sven und Sandra  
machten ihren Wrangler zum Camper.



Gute Nacht: Ineos mit  
Schlafausbau – und Lösungen  
für andere Geländewagen.

64



36

Selbst ist der Mann: Küchenbox  
selber bauen – so klappt's.



Wichtiger Helfer: So benutzt man  
den Offroad-Wagenheber Hi-Lift –  
und diese Alternativen  
gibt es zu ihm.

58

Anzeige

17  
YEARS OF  
ADVENTURE

OFFROAD REISEN UND ABENTEUER  
[www.karpaten-offroad.de](http://www.karpaten-offroad.de)

KARPATEN  
OUTDOOR TOURS

✉ [info@karpaten-offroad.de](mailto:info@karpaten-offroad.de)  
☎ +491728938939

- RUMÄNIEN
- ALBANIEN
- GEORGIEN
- ARMENIEN
- KIRGISISTAN
- MONTENEGRO
- GRIECHENLAND







## INSEL DER PORTALACHSEN

Ausgewaschene Schotter-Tracks und überraschend tiefe, schnellströmende Gewässer. Strenge Regularien für das Befahren der Natur und Mutproben-Charakter bei vielen zulässigen Trails. Atemberaubend im Sommer und spannend – und doch ganz anders – im Winter. Das ist Island. Aus gutem Grund ist die Insel ein beliebtes Reiseziel bei allen, die neben Naturerlebnissen auch fahrerische Herausforderungen suchen. Auf Island gehört legales Offroad-Fahren zum Leben. Dass es so selbstverständlich ist, liegt auch daran, dass es in vielen Regionen gar nicht anders geht. Im Laufe der Jahre führte das dazu, dass hier auch sehr spezielle Geländewagen zu finden sind, meistens ausgestattet mit gigantischen Reifen. Dazu passen hervorragend Portalachsen, die wie gemacht sind, um Island damit zu erkunden. So wie diese beiden Ineos auf ihrer Tour durch die Wildnis.



# EIN WAHRER GENUSS

Mit diesem Wrangler-Umbau kommt man im Gelände weiter als andere. Und weil es ein Camper-Ausbau ist, steht keiner Reise mehr etwas im Weg. Dieser Jeep ist aber nicht nur **Kletterspezialist und Augenweide**, sondern auch ein Fahrzeug für Genießer.







**Gemeinsames  
Lebenswerk: Sandra  
und Sven formten ihren  
Wrangler über die Jahre  
ganz nach ihren  
Bedürfnissen.**





» Die einen träumen seit Kindesbeinen von einem Jeep Wrangler, bei anderen entsteht die Liebe zu dem Offroad-Urgestein eher zufällig. So wie bei Sandra und Sven Kude. Er fand Geländewagen zwar toll, sein Herz schlug aber eher für flache Flitzer. Und Sandra wollte schon immer gern hoch sitzen, vor allem aber möglichst autark reisen.

Eher zufällig stießen die beiden 2013 bei einem großen Jeep-Händler auf einen giftgrünen Wrangler JK Unlimited in der damals brandneuen Moab-Ausführung. Diese war zwischen den Wrangler-Modellen Rubicon und Sahara positioniert und hatte zum Beispiel die Diff-Sperre hinten serienmäßig, eine modifizierte Motorhaube ohne Lüftungsschlitze, dafür einen Unterfahrschutz und Rockslider.

Der Funke sprang auf Sandra und Sven nach einer Probefahrt sofort über: Sie schliefen eine Nacht darüber und meldeten sich am nächsten Morgen wieder beim Händler. Doch inzwischen war der Wagen online nach Österreich verkauft worden.

## DAS SONDERMODELL MOAB KAM NUR IN VERHÄLTNISSMÄSSIG **KLEINEN STÜCKZAHLEN** NACH DEUTSCHLAND

14 Tage später hatte der Händler einen neuen Moab aufgetrieben – in Orange für 39.000 Euro. Sandra und Sven schlugen sofort zu.

Was dann folgte, könnte kaum besser als mit dem Slogan „A Jeeps work is never done“ beschrieben werden. Denn schrittweise begannen die beiden Cottbuser, ihren Jeep in einen echten Offroad-Camper zu verwandeln – auch, wenn das zunächst gar nicht unmittelbar ihre Absicht war. Doch bald nach dem Kauf stellten sie fest, dass andere Wrangler, denen sie begegneten, nur selten serienmäßig waren. So fingen sie an, sich in Foren zu informieren, gefolgt von zwei Besuchen auf der Abenteuer & Allrad. Und dann ging es ziemlich schnell – was auch

darin lag, dass sie für Mai 2019 eine geführte Offroad-Reise nach Griechenland gebucht hatten, deren Schwierigkeitsgrad nicht mit ihrem Serien-Wrangler zu absolvieren war.

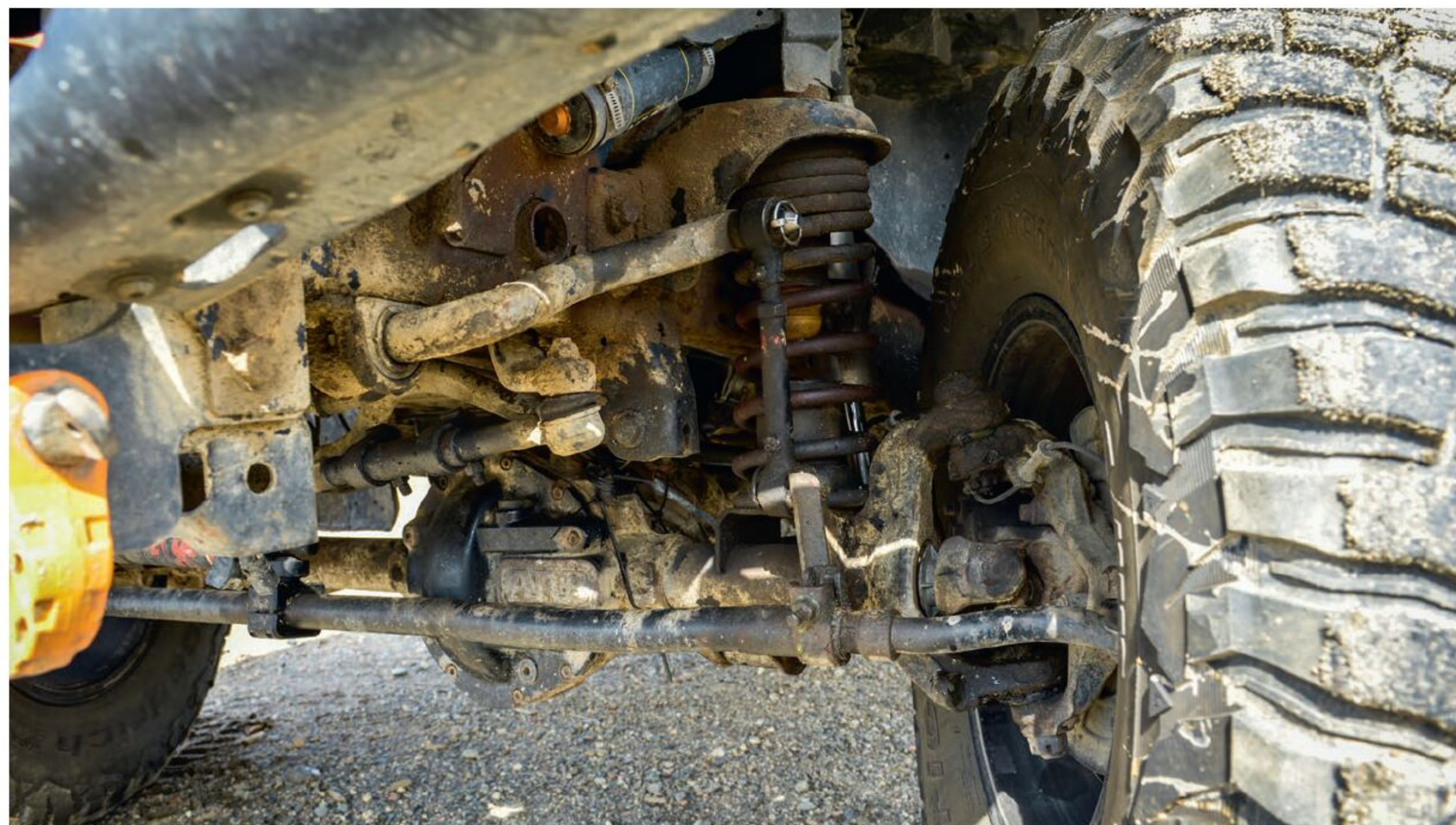
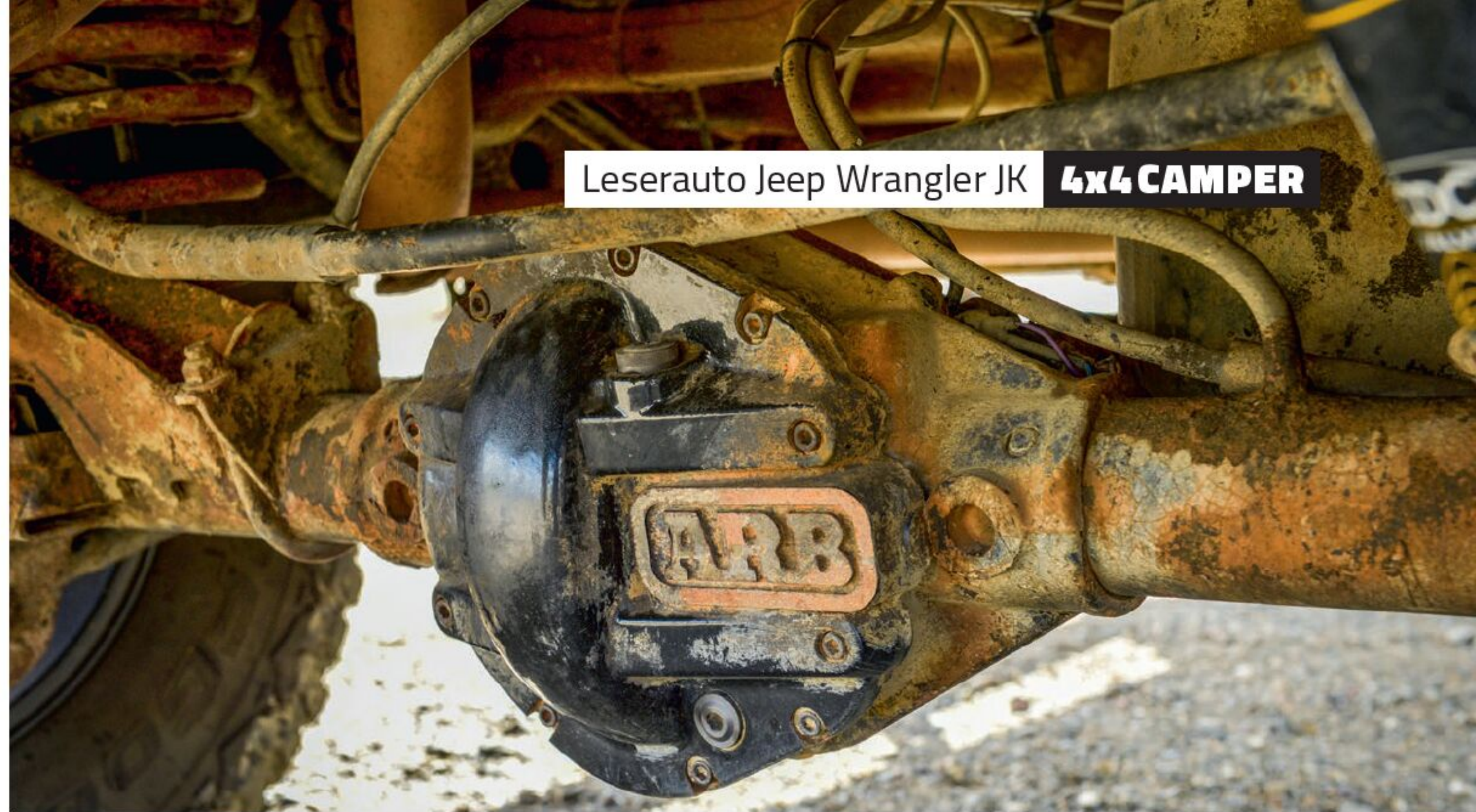
Bei den Umbauten zeigt sich Svens Akribie, sich mit Dingen im Detail auseinanderzusetzen. Denn einerseits war das Umbaubudget limitiert, andererseits sollte das, was an und in den Wagen kam, gut und dauerhaft funktionieren. „Ich habe mir so manches angeschaut, was günstiger war, von dem aber klar war, dass ein weiteres Update richtig teuer werden würde“, erzählt Sven.

Bei ORZ erwarb er Dana-44-Achsen – jene Achsen, die auch der Rubicon hat. Im Unterschied zum Rubicon beträgt das Untersetzungsverhältnis aber 4,88:1. Damit kann der Jeep so richtig langsam klettern. Logischerweise gibt es noch einen anderen Unterschied zum Rubicon: Die vorderen Stabilisatoren sind nicht elektrisch entkoppelbar. Macht aber nichts, denn während wir uns unterhalten, baut

**Der Wandel der Zeit: So sah der Wrangler mal ursprünglich als Neuwagen aus (kleines Bild links), inzwischen ist er aber kräftig umgebaut und hat knapp 275.000 Kilometer auf der Uhr.**







Leserauto Jeep Wrangler JK **4x4 CAMPER**

Richtig aufgerüstet: Der Wrangler steht inzwischen auf einem 4,5-Zoll-Fahrwerk von AEV mit Icon-Dämpfern. Er bekam vorn und hinten fette Dana-44-Achsen spendiert. Dazu gab es Diff-Sperren von ARB vorn und hinten und ein sensationell kurzes Untersetzungsverhältnis.

Anzeige



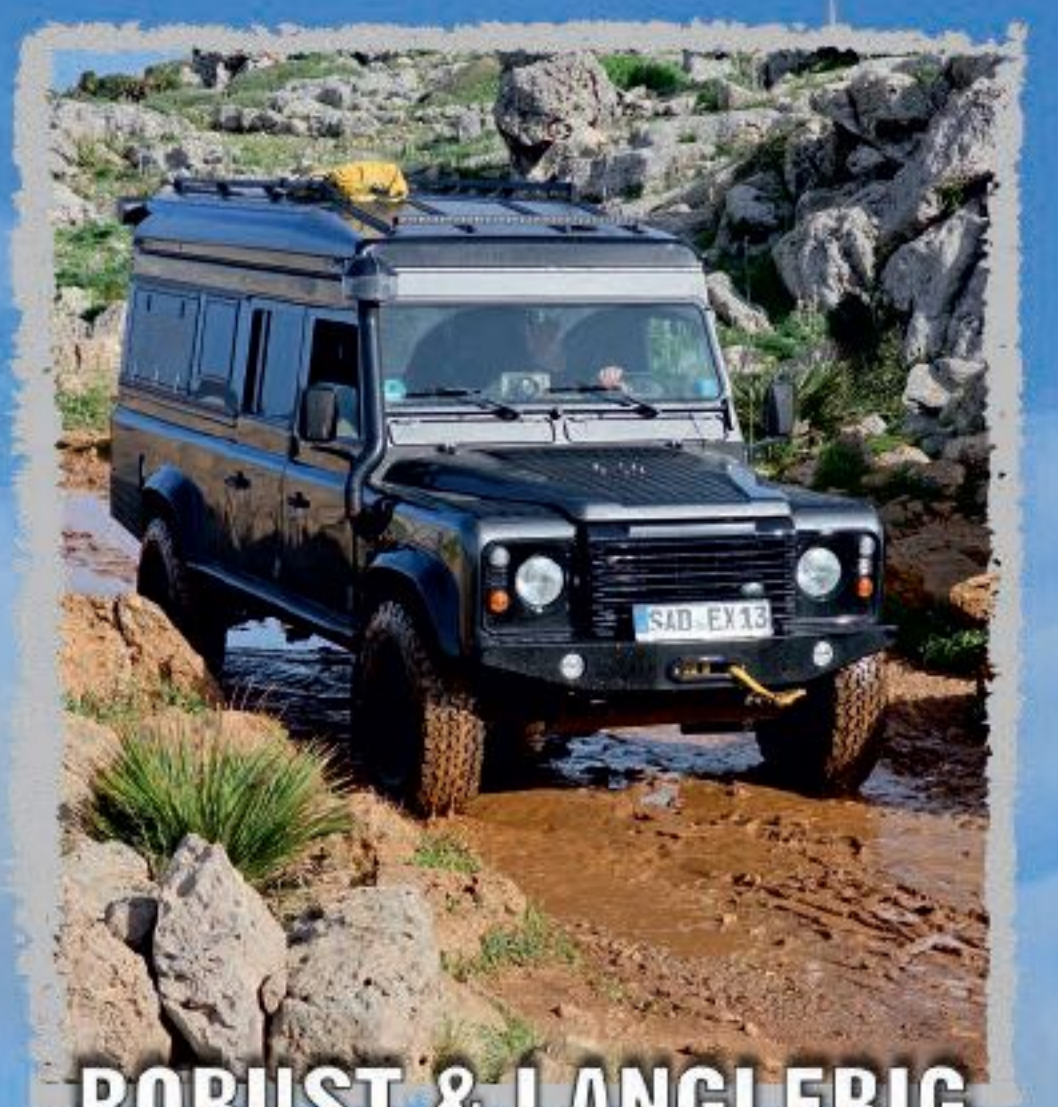
**GRENADIER EQUIPMENT**



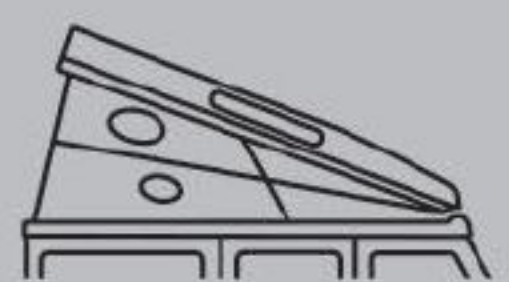
**SCHUTZ- & ANBAUTEILE**



**TECHNIK & AUSSTATTUNG**



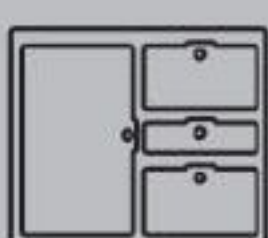
**ROBUST & LANGLEBIG**



**Hubdächer**



**Technik & Zubehör**



**Innenausbau**



**Energieversorgung**



HANDMADE BY  
**Ex-Tec**

+49 (0) 94 35 - 900 90 10

| [ex-tec.de](http://ex-tec.de)

| [info@ex-tec.de](mailto:info@ex-tec.de)



**Ex-Tec**  
SEIT 1994



Sven mühelos und routiniert die Stabis aus. Ruck-zuck verstaut er sie in einer von ihm eigens dafür genähten Tasche aus Planengewebe. „Die sind so fettig, dass man sie ja sonst nirgendwo in den Wagen legen kann“, grinst er und offenbart damit seine Praxiserfahrung.

Inzwischen hat der Wrangler ein 4,5-Zoll-Fahrwerk von AEV mit verstellbaren Icon-Stoßdämpfern und eine Auflastung auf 3,35 Tonnen bekommen – ein Update, das vom zunächst eingebauten 3,5-Zoll-Fahrwerk verhältnismäßig einfach zu bewerkstelligen war. Über diese Möglichkeit hatte sich Sven im Vorfeld besonders gründlich informiert.

Überhaupt war der AEV-Shop eine gute Bezugsquelle für Sandra und Sven. Hier kauften sie den Schnorchel sowie die Heckstoßstange mit eingebautem Wassertank und den kräftigen Reserveradträger, in den ein zusätzlicher Kraftstofftank mit 38,6 Litern integriert ist. Und auch eine AEV-Frontstoßstange kam an ihr Fahrzeug, obwohl die Sonderedition Moab bereits serienmäßig über eine Stahlstoßstange verfügte. Doch es fehlte eine Windenaufnahme. Die besitzt der AEV-

## DER CAMPER VON SANDRA UND SVEN ÜBERRASCHT DURCH **VIELE KLEINE, SEHR PRAKTISCHE DETAILS**

Bumper. Er beherbergt jetzt eine Horntools Alpha mit stattlichen 5,4 Tonnen Zuglast.

Weil der Wrangler kein Kiesgruben-, sondern Reise-Offroader werden sollte, widmeten sich beide intensiv dem Thema Wohnen und Schlafen. Ein guter Freund von ihnen stattete seinen Wrangler mit einem Schlafausbau von Red Rock Adventures aus – einschließlich der passenden Küchenbox. Mit den kritischen Augen von Sandra und Sven wurde diese Kombi analysiert, um dann zum Entschluss zu kommen: Der Ausbau ist gut gemacht, weicht aber in einigen Punkten erheblich von ihren Vorstellungen ab. Vom Preis ganz zu schweigen.

Also machten sich die beiden daran, selbst etwas zu entwerfen und nach ihren Vorstellungen zu bauen. Natürlich ging es dabei um eine große und bequeme Liegefläche. Und natürlich sollte auch

## BASIS

### SERIENFAHRZEUG

<b>Modell</b>	Jeep Wrangler JK Unlimited Moab
<b>Baujahr</b>	2013
<b>Bauzeit</b>	2007–2018 (Baureihe)
<b>Neupreis (2013)</b>	EUR 40.850,-

### KAROSSERIE

<b>Aufbau</b>	Leiterrahmen m. aufgeschr. Karosserie
<b>LxBxH</b>	4.751x 1.873x 1.865 mm
<b>Radstand</b>	2.947 mm
<b>Leergewicht</b>	2.153 kg

### MOTOR

<b>Bauart</b>	Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor
<b>Hubraum</b>	2.777 cm³
<b>Leistung</b>	200 PS @ 3.600 U/min
<b>Drehmoment</b>	460 Nm @ 1.600–2.600 U/min

### ANTRIEBSSYSTEM

<b>Getriebe</b>	Sechsgang-Automatik
<b>Antrieb</b>	Zuschalt-Allrad
<b>Geländeuntersetzung</b>	2,72:1
<b>Sperre vorn/zentral/hinten</b>	–/●/●

### FAHRWERK

<b>Radaufhängung vorn</b>	Starrachse
<b>Radaufhängung hinten</b>	Starrachse
<b>Federn vorn</b>	Schraubenfedern
<b>Federn hinten</b>	Schraubenfedern
<b>Reifengröße</b>	245/75 R17

Gut beschirmt dank großer 270-Grad-Markise: Für den linksseitigen Sonnen- und Regenschutz hat Sven kleine Halterungen gebaut, um Wäsche trocknen zu können. Die Engel-Kühlbox ist auf der Fahrerseite platziert (kleines Bild ganz unten) und trocken erreichbar.







Leserauto Jeep Wrangler JK **4x4 CAMPER**



So wird Reisen zum Genuss: Den Schlafausbau konstruierte das Paar selber. Er enthält ein Alu-Cab-Schubladensystem, um alles fürs Kochen (kleines Bild oben) dabeizuhaben. Mit an Bord ist auch eine Horntools-Seilwinde mit Ultrahook-Windenhaken (Bilder ganz oben rechts).

Anzeige

# DEIN VAN. DEIN WEG. DEINE FREIHEIT.

## TERRANGER™ - Offroad-Komponenten für echte Abenteuer.

Hochwertiges Offroad-Zubehör für VW, Mercedes & Ford  
Hier findest du alles für deinen Van.

[www.TERRANGER.com](http://www.TERRANGER.com)





reichlich Stauraum geschaffen werden. Vor allem aber hatten sie bei der Küche besonders hohe Ansprüche.

„Gutes Essen ist uns beiden sehr wichtig“, erklärt Sandra, „auch beim Reisen. Wenn wir mit anderen unterwegs sind, passiert es oft, dass wir mit dem Kochen erst so richtig anfangen, während die anderen längst aufgegessen haben.“ Klar, wenn man sich nur schnell eine Dose heiß macht ...

„Für uns ist das Kochen ein echtes Abendprogramm“, erläutert Sandra und offenbart: „Da sind wir dann auch schon mal drei Stunden beschäftigt, weil wir uns ein Drei-Gänge-Menü zubereiten.“ Vermutlich schauen die anderen Reise-teilnehmer dann neidisch auf die Köstlichkeiten.

Entsprechend groß fällt die Engel-Kühlbox aus. Sie fasst zwar nur 22 Liter Kühlware, nimmt aber zusätzlich 17 Liter Gefriergut auf – bei Sandra und Sven meistens Fisch und Gemüse, bisweilen auch Einkochtes, sofern es nicht in den

## BEI DIESEM JEEP IST WIRKLICH ALLES AN BORD, **WAS MAN ZUM OFFROAD-REISEN BRAUCHT** – UND MEHR

normalen Stauraum kann. „Es soll uns nicht nur schmecken, sondern auch gesund sein“, stellt Sandra klar. Zugegeben, diesen Anspruch erleben wir nicht alle Tage bei Offroad-Campern. Von den kulinarischen Genussmomenten zeugen auch kleine Details wie die vorhandene Kaffeemühle oder der Milchaufschäumer, der vom Schrauber betrieben wird.

Warum es kein Dachzelt wurde, wollen wir noch wissen. „Für mich käme das durchaus in Frage“, erläutert Sven: „Aber ich habe noch kein passendes gefunden. Es soll eine Durchstiegsmöglichkeit von innen nach oben haben.“ Sandra sieht das anders: „Ich mag den Innenausbau, weil ein geöffnetes Dachzelt zu sehr auffällt.“ Deswegen hat sie für den Wrangler

auch passende Verdunkelungsrollos genäht. Als große Tierliebhaberin hat sie auf ihren Reisen übrigens immer Katzen- und Hundefutter dabei. So viel Platz muss einfach sein.

Griechenland, Rumänien, Montenegro, Albanien, Marokko und in diesem Jahr Tunesien – der Wrangler ist schon weit gereist. Auf der Wunschliste ganz oben steht noch der Pamir Highway. Und auf der Wunschliste fürs Auto? Als nächstes sind ein Long-Ranger-Zusatztank und ein Lüfter-Kit von Pauli an der Reihe. Die Teile hat Sven schon. An einem Reise-Jeep kann man eben immer etwas tun. «

**Text & Fotos:** Wolfgang Hörner

### NOCH FRAGEN?

Wollt ihr mehr wissen oder habt spezielle Fragen an den Besitzer? Dann schreibt uns an [leserauto@4x4action.de](mailto:leserauto@4x4action.de), und wir stellen den Kontakt her. Ihr könnt uns aber auch gern euer eigenes Fahrzeug als Leserauto für eine spätere Ausgabe von 4x4action vorstellen.

**Da ist richtig viel möglich:  
Der Wrangler hat nicht nur  
jede Menge Bodenfreiheit,  
sondern verschränkt auch  
großartig.**







Leserauto Jeep Wrangler JK **4x4 CAMPER**

## UMBAUTEN

### MOTOR

Serienzustand

### ANTRIEBSSYSTEM

**Achsen vorn und hinten** Dana 44, einschließlich Differentialsperren

**Geändertes Untersetzungsverhältnis** 4,88:1

**Lenkungsdämpfer** Fox ATS 2.0

### FAHRWERK UND RÄDER

**Fahrwerk** AEV 4,5 Zoll, verstellbare Icon-Dämpfer, Auflastung auf 3.350 kg

**Felgen** Bawarrion Beadlock 8.5x17

**Reifen** BF-Goodrich MT LM3 37x12.5 R17

### AUSSEN

**Frontstoßstange** AEV mit Windenaufnahme

**Heckstoßstange** AEV mit Wassertank

**Reserveradträger mit Zusatztank** 38,6 l AEV

**Seilwinde** Horntools Alpha, 5,4 Tonnen

**Windenhaken** Ultrahook Factor 55

**Schnorchel** AEV

**Dachträger** Front Runner

**Markise** Alu-Cab

### INNEN

**Schlafausbau** selbst gebaut

**Schubladensystem** Alu-Cab

**Vordersitze** Recaro Ergomed

**Kompressor** ARB

**Kühlbox** Engel MD45F-CD-P, 22+17 Liter

**Standheizung** Webasto

### ZUBEHÖR

**Rostschutz** Hohlraumversiegelung seit 2013

**Sinnvolle Lösungen:** Unter den Sitzüberzügen stecken Recaro-Ergomed-Sitze (Bild ganz oben). Der Frontrunner-Dachträger ist stets gut beladen, der Reserveradträger integriert einen zusätzlichen Kraftstoffvorrat von knapp 40 Litern, die Heckstoßstange einen rund 18 Liter großen Zusatztank für Wasser.

Anzeige

Balkan | Baltikum | Nordafrika | Vorderasien & Kaukasus | Süd- und Osteuropa

# 4X4-ABENTEUER

DURCH DIE SPANNENDSTEN REGIONEN DER WELT!

## NPL OVERLAND.EU

ABENTEUER OFFROAD ERFAHREN

Telefon/Whatsapp: +49(0)17621729138 | info@npl-overland.eu

## WWW.NPL-OVERLAND.EU



Unser  
Spezialgebiet:  
**TUNESIEN!**







# ABENTEUER UND OFFROAD

Albanien ist eines der letzten **echten Paradiese für Geländewagen**. Hier warten spektakuläre Tracks, einsame Landschaften und herzliche Gastfreundschaft auf die Reisenden. Drei Jeep-Paare haben es ausprobiert.





» Unmittelbar hinter der Grenze zu Griechenland begrüßt uns Albanien mit dem intensiven Duft blühender Orangenbäume. Unser erstes Ziel im Land der Adler ist ein kleiner, einfacher Campingplatz in Sarande. Am Tor steht ein alter Mann und empfängt uns mit den Worten: „We have wifi, showers, restaurant and security. Security, it's me.“ Grinsend streckt er uns seine Hand entgegen. Wie sich herausstellt ist er nicht nur die Security, sondern auch der Chef und der Koch. Am einzigen Tisch seines Restaurants serviert er uns fangfrische Dorade. Den Salat dazu pflückt seine Frau im Garten.

Albanien haben wir als Reiseziel ausgewählt, weil es als eines der letzten Offroad-Paradiese Europas gilt. Obwohl das Offroaden im Fokus steht, dürfen auf unserer Reise ein paar touristische Highlights nicht fehlen. Unsere Strecke haben wir im Vorfeld akribisch geplant, wohlwissend, dass wir weder das Wetter noch die tatsächlichen Straßenverhältnisse kennen.

Zwischen üppig-grünen Bergen geht es in die Einsamkeit. Keine Besiedelung weit und breit und erst recht keine Tou-

risten. Aber dann: Musik, die aus dem Tal schallt. Wir erblicken eine Gruppe tanzender Menschen, die uns ebenfalls entdeckt hat. Erst erscheint eine Drohne, wenig später ein Geländewagen, und wir werden aufgefordert zu folgen. Stühle werden gerückt, Teller hervorgezaubert und mit gebratenem Lamm, Brot und Gemüse beladen. Ein deutsch sprechender Albaner erklärt, dass sie den Heiligen Johannes feiern. Mit den anderen Feiern haben wir keine gemeinsame Sprache. Was sich nicht mit Füßen und Händen

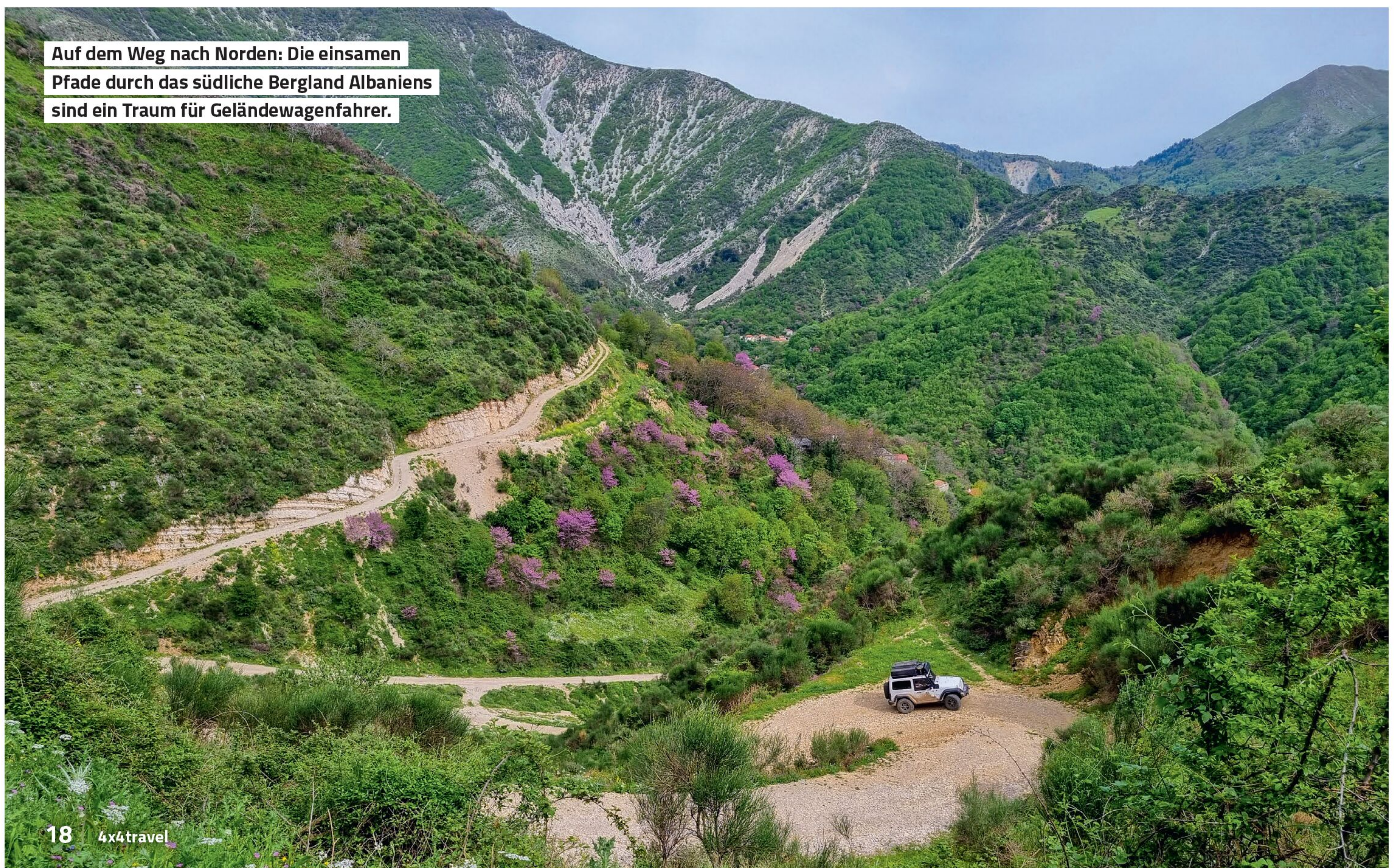
erklären lässt, lesen wir aus dem breiten Lächeln und den leuchtenden Augen der Leute. Die Musiker spielen erneut zum Tanz auf, und wir werden in den Kreis der Tanzenden eingereiht. Die Herzlichkeit der Menschen, ihre Begeisterung und Ungezwungenheit berühren uns sehr.

Der Nachmittag beschert uns eine Piste mit tiefen Auswaschungen und breiten Rissen. Die richtige Linie zu finden, um nicht in kritische Schräglage zu geraten, ist eine Herausforderung, die einige Zeit in Anspruch nimmt. Wir kommen nur



Da spielt das Wetter noch mit:  
Mit einer Ponton-Fähre geht es bei Butrint  
über den Vivar-Kanal.

Auf dem Weg nach Norden: Die einsamen  
Pfade durch das südliche Bergland Albaniens  
sind ein Traum für Geländewagenfahrer.







Eine griechisch-stämmige Gemeinde feiert:  
Die Offroad-Reisenden sind mittendrin.  
Die Verständigung läuft überwiegend mit Händen  
und Füßen und ein paar Brocken Englisch.



Manche Brücken befinden sich in  
abenteuerlichem Zustand: Diese ist noch okay,  
dafür werden die folgenden Tracks zunehmend  
anspruchsvoller (Bilder unten) und erfordern  
Teamarbeit.





## DIE HERZLICHKEIT DER EIN-HEIMISCHEN IST UMWERFEND UND UMFASST AUCH GROSSE HILFSBEREITSCHAFT

langsam voran und lotsen mithilfe unserer Funkgeräte ein Auto nach dem anderen durch die heikelsten Passagen. Das geplante Tagesziel werden wir so sicher nicht erreichen. Es wird bereits dunkel, als wir auf einer blühenden Wiese unsere Dachzelte für die Nacht aufschlagen.

Die berühmte Karstquelle „Blaues Auge“ und Gjirokastra (Albanisch: Gjiro-kastër) sind unsere nächsten touristischen Ziele. Gjirokastra blickt als eine der ältesten Städte Albaniens auf eine wechselhafte Geschichte zurück und gehört zum Unesco-Weltkulturerbe. Die traditionellen Dächer aus dunkelgrauem Stein lassen die Stadt düsterer wirken als sie ist.

Danach wieder: Einsamkeit. Die Bergwelt präsentiert sich zunehmend karg, schroff und steil. Nur noch wenige Pflanzen trotzen dem felsigen Untergrund. Links von uns das senkrecht aufragende Bergmassiv, rechts der Abgrund. Die Schotterpiste ist gerade so breit, dass es für ein Fahrzeug reicht. Auswaschungen und herabgestürztes Geröll zwingen uns zusätzlich zu einer vorsichtigen Fahrweise. Unglaublich, dass an so einer Strecke

## UNTERWEGS MIT ...

### TINE UND PETER HEIDKAMP

Das Offroaden begann für die beiden mit der Anschaffung eines Dachzelts. Danach war schnell klar, dass sie Land und Leute lieber abseits von Asphalt und Souvenirständen erkunden wollten. Ein Geländewagen musste her! Seit 2018 ist ein Jeep Wrangler Rubicon, genannt „Charley“, ihr treuer Begleiter. Kurze Achsen, ein 3,5"-Fahrwerk und 35er-MTs, Winde, Schnorchel sowie eine Achtgangautomatik und ein komplett abschaltbares ESP wurden nachgerüstet. Der Innenraum bekam ein Auszugssystem Marke Eigenbau mit Schlafmöglichkeit, überschlagsicher konzipiert für den schlechtesten Fall der Fälle.



mitten im Niemandsland ein Café auftaucht! Auf Stelzen tront es über dem Abgrund und ist nur über einen Steg erreichbar. Das Gästebuch und zahlreiche Aufkleber beweisen, dass es bei Offroadern bereits Kultstatus genießt. Die Betreiberin tischt frisch gebackene Krapfen, Kirschaft und türkischen Kaffee auf.

Obwohl der Osum-Canyon ebenfalls kein Geheimtipp mehr ist, begegnen wir hier nur wenigen anderen Reisenden.

Wie ein Riss zieht sich die Schlucht über 13 Kilometer durch das Land. Der Weg bietet spektakuläre Ausblicke auf die senkrecht abfallenden Steilwände und den dahingleitenden



**Auf jeden Fall einen Zwischenstopp wert: Gjirokastra ist geschichtsträchtig und Teil des Unesco-Weltkulturerbes.**







Albanien **4x4 DESTINATION**



Ganz im Osten: Den Ohridsee teilt sich Albanien mit Nordmazedonien.  
Der Osum-Canyon (Bilder oben links und rechts) zieht sich wie ein Riss über 13 Kilometer lang hin.



Der Regen macht zu schaffen: Viele Wege sind aufgeweicht, und jede Neigung wird zur Herausforderung. Wo Schotter liegt statt Lehm, werden Meter gemacht – bis ein Mercedes (Bild oben links) den Weg versperrt.



## ABENTEUERLICHE TRACKS SCHEINEN WIE GEMACHT FÜR OFFROADER UND GEHÖREN IN ALBANIEN EINFACH DAZU

Osum. Wir übernachten direkt im Kiesbett des Flusses.

Der Weg Richtung Korca führt uns erneut einen wunderschönen Track entlang, den aber wohl schon länger niemand mehr befahren hat. Große Steinblöcke versperren den Weg, tiefe Auswaschungen in engen Kurven und steile Anfahrten fordern Fahrkönnen, Muskeln und Kreativität. Da schlägt das Offroad-Herz höher!

Es schüttet wie aus Kübeln. Für die Bergbewohner bedeutet das, die Autos stehenzulassen, bis sich das Wetter bessert und die Straßen passierbar werden. Das dachte sich wohl auch der Besitzer eines Mercedes, der ihn mitten auf der Straße abstellte. Zum Glück kennt hier jeder jeden, und so sorgt eine Telefonkette dafür, dass der Fahrer sein Auto für uns zur Seite fährt. Hinter dem Dorf erwartet uns ein steile, schlammige Rampe. Ein paar Dorfbewohner schauen sich an, wie wir diese Herausforderung meistern.

Weiter geht es Richtung Korca. Die Stadt, in der Albaniens bestes Bier gebraut wird, wollen wir mit eigenen Augen



„Blaues Auge“: Aus der Karstquelle Syri i Kalter sprudeln jede Sekunde sechs Kubikmeter Wasser.

sehen. Ein Campingplatz im Stadtkern gibt uns die Gelegenheit, in Korca den Abend zu verbringen, uns von der regionalen Küche verwöhnen zu lassen und das Bier zu genießen.

Bislang war unsere Strecke meist von Schotter geprägt, nun wird es zunehmend lehmiger. Aufgrund des vielen Regens der letzten Zeit sind die Wege extrem aufgeweicht. Der Lehm setzt selbst das Profil

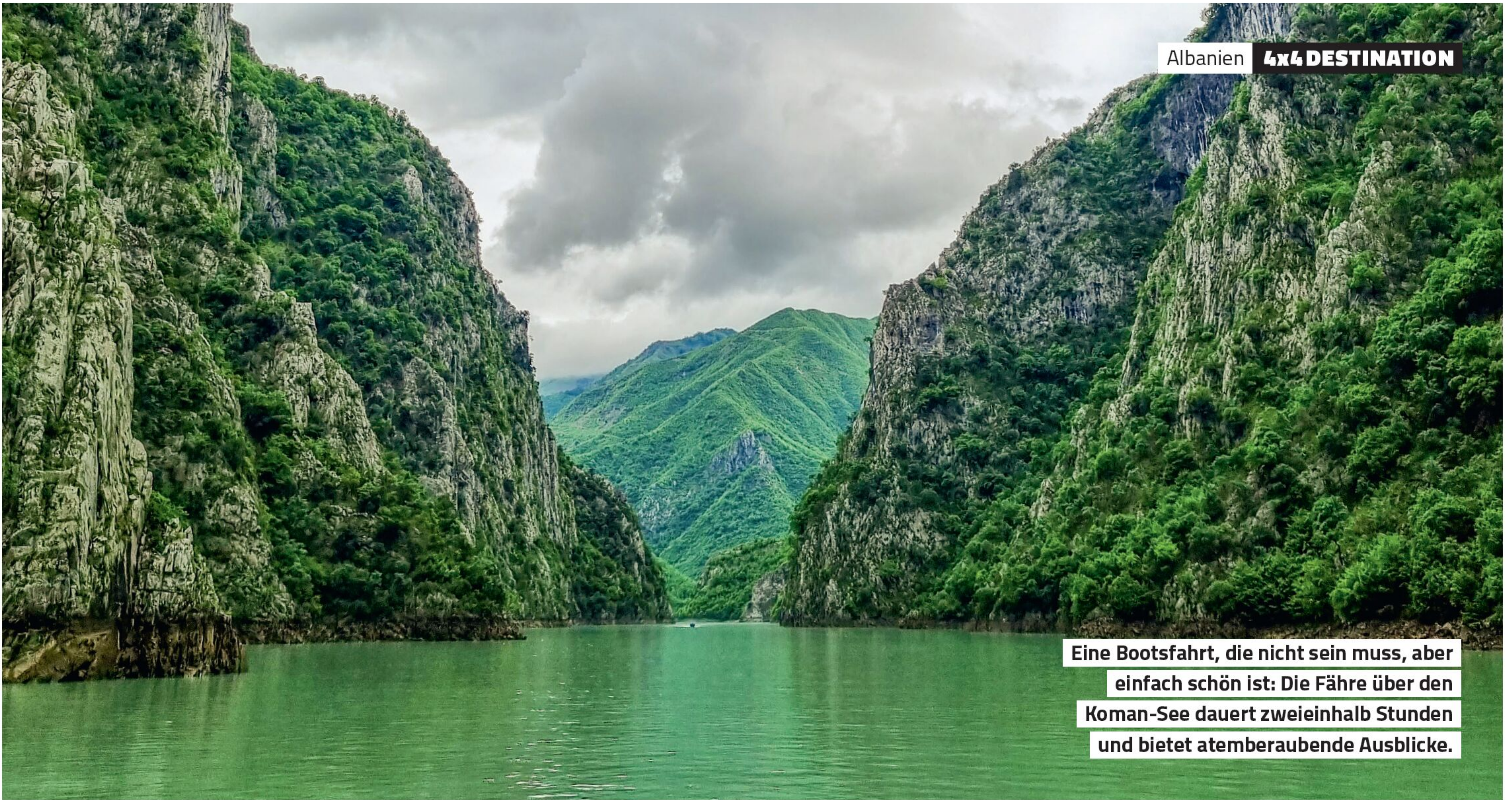
der MT-Reifen komplett zu. Wir schliddern und rutschen mehr als dass wir fahren. Als die Piste Schräglage bekommt, geraten auch unsere Jeeps in eine ungesunde Position und drohen seitlich Richtung Tal zu kippen. Für eine kontrollierte Weiterfahrt sichern wir uns gegenseitig mit Seilwinden und Bergegurten.

Ankunft am Ohridsee bei Tushemisht nahe der Grenze zu Nordmazedonien. Wir

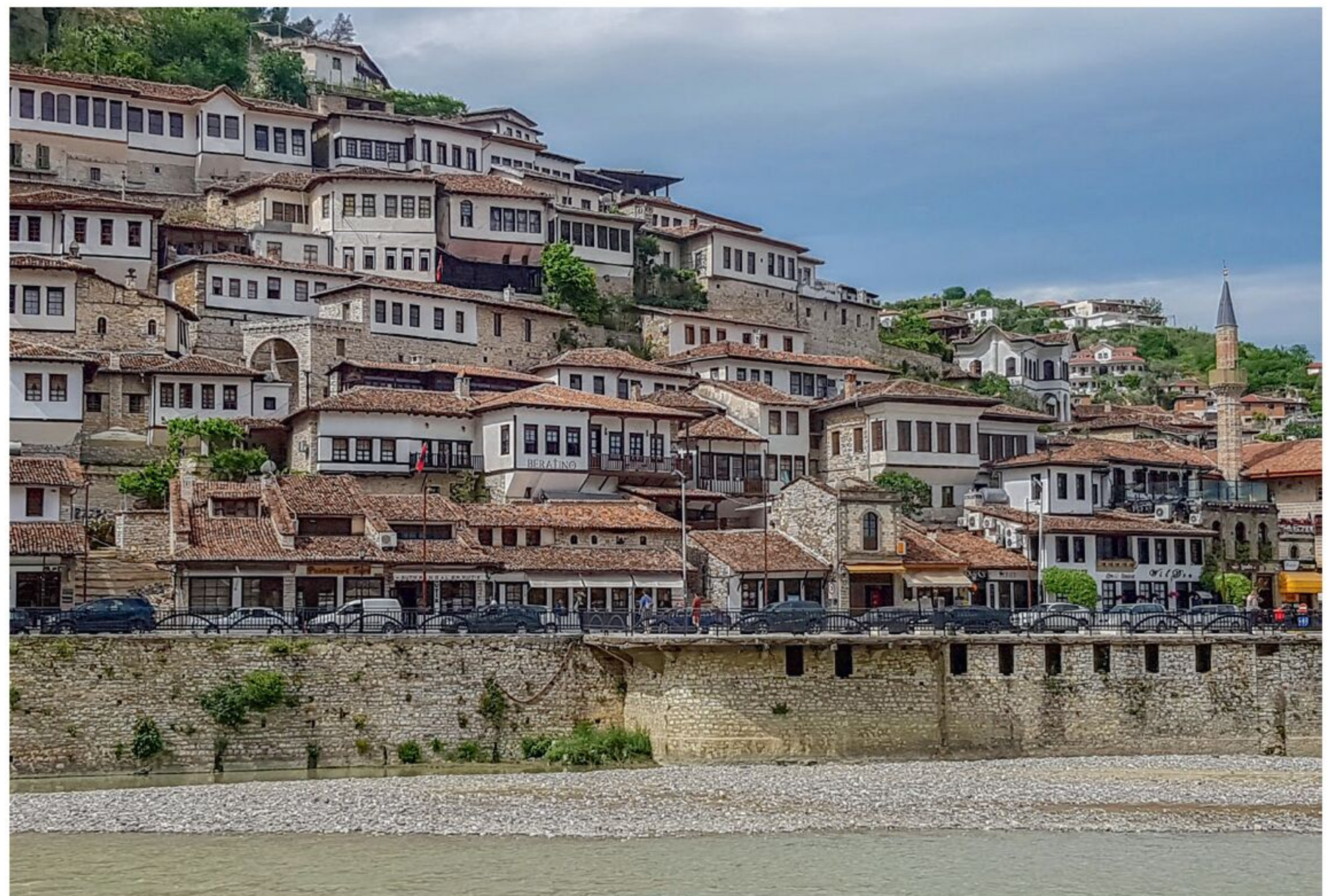
Die Drei für die Waschanlage: Regen und Lehm-Pisten halten die Jeep-Fahrer ordentlich auf Trab. Viele Streckenabschnitte werden zur echten Geduldssprobe. Offroad-Spaß vom Feinsten!







Eine Bootsfahrt, die nicht sein muss, aber einfach schön ist: Die Fähre über den Koman-See dauert zweieinhalb Stunden und bietet atemberaubende Ausblicke.



Im Norden Albaniens werden die Bemühungen deutlich, die Infrastruktur auszubauen: Diese Piste wird demnächst unter einer Asphaltdecke verschwunden sein.



## VIELE PISTEN ERFORDERN **FAHRERISCHES KÖNNEN**, MUT UND EINEN RICHTIGEN GELÄNDEWAGEN

gönnen uns einen Tag Pause und erkunden den hübschen Ort.

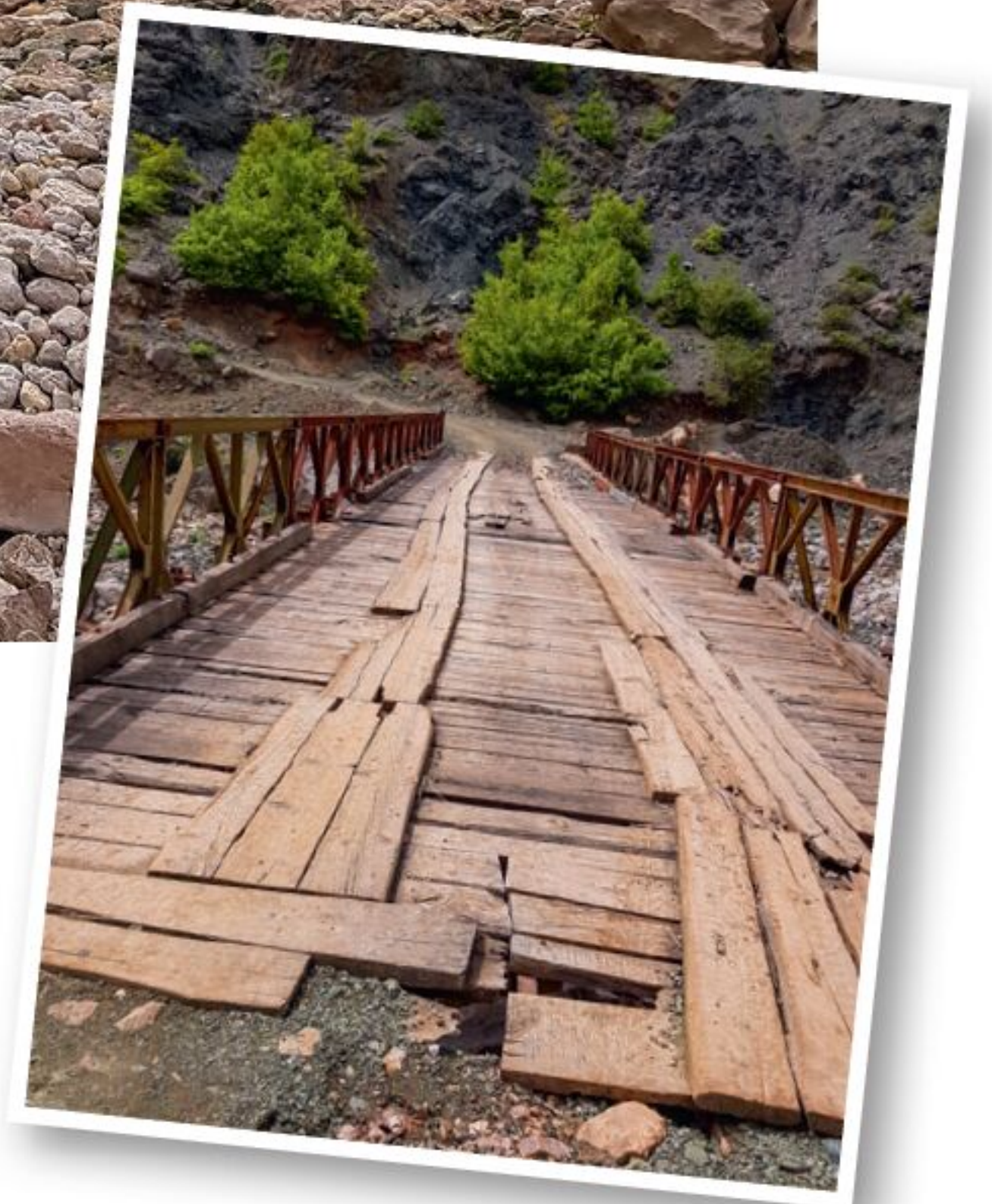
In den nächsten Tagen graben wir uns erneut durch schlammige Tracks, bergan, buddeln und beratschlagen. Aufgrund des schlechten Wetters entscheiden wir uns nahe Gramsh erstmals für eine Hotelübernachtung. Dreckverkrustet fallen wir dort ein und werden dennoch herzlich aufgenommen. Das Doppelzimmer kostet gerade mal 30 Euro inklusive üppigem Frühstück.

Wer Albanien besucht, sollte Berat, die Stadt der tausend Fenster, nicht verpassen. Am Osum gelegen, bieten die weißen Fassaden der Altstadt – besonders von der Zitadelle aus – einen beeindruckenden Anblick. Außerdem gibt es in Berat einen richtigen Supermarkt!

Im Norden Albaniens zeichnet sich ab, dass in den nächsten Jahren viele Offroad-Pisten „wegasphaltiert“ sein wer-



**Geborstene Brückenpfeiler und morsche Planken gehören zum „Abenteuer Albanien“ zuweilen dazu: Manchmal sind Furten die bessere Alternative.**



den. Schon jetzt sind sie breit ausgebaut und auch für Fahrzeuge ohne Allradantrieb und große Bodenfreiheit gut befahrbar. Die Brücken dagegen muten immer noch abenteuerlich an. Geborstene Brückenpfeiler und morsche Planken motivieren uns zu furten. Glasklare Bäche, imposante Wasserfälle und der Blick über die grünen Täler und Berge sorgen für reichlich Fotomotive.

Unsere Route führt uns bis nach Fierza, von wo aus wir die Fähre über den Koman-See nehmen, der sich fjordähnlich durch enge Schluchten windet. Gut zwei-

einhalb Stunden dauert die Fahrt, die zwar nicht notwendig gewesen wäre, aber durch den neuen Blick lohnenswert ist.

Onroad erreichen wir unsere letzte Station in Albanien: Shkodra nahe der Grenze zu Montenegro. Die touristische Infrastruktur hat uns wieder zurück. «

**Text:** Christine Heidkamp

**Fotos:** Christine Heidkamp, Angelika Maschke, Ben van Munster

**Anderen Verkehrsteilnehmern begegnet man selten: Nur Schildkröten, Esel oder Kühe beanspruchen zuweilen den Weg für sich.**





# TIPPS

## REISEZEIT

Christine, Peter und ihre Freunde waren im Mai unterwegs – und erlebten Dauerregen. Als sie im Folgejahr erneut im Mai in Albanien waren, war es sommerlich warm und nahezu niederschlagsfrei. Im Juli und August können die Temperaturen dann auf über 40 Grad ansteigen, und auch die Nächte sind dann häufig sehr warm. Von November bis März reicht die winterliche Regenzeit. Daher bieten sich die Zeiträume Mai und Juni sowie September und Oktober am besten zum Reisen an.

## ANREISE

Die Fähren nach Durrës fahren nur unregelmäßig. Die Route Ancona (Italien) – Igoumenitsa (Griechenland) dauert rund 20 Stunden, wird von mehreren Fährgesellschaften bedient und funktioniert zuverlässig. Von Igoumenitsa ist es nur noch ein Katzensprung bis nach Albanien (knapp 30 Kilometer). Der Überlandweg führt – aus Albanien kommend – durch Montenegro und dann entweder an der kroatischen Küste entlang oder durch Bosnien-Herzegowina – eine gute Möglichkeit, den einen oder anderen Abstecher zu machen und sich beispielsweise Kotor oder Dubrovnik anzuschauen.

## EINREISE

Für EU-Bürger und Schweizer reichen Personalausweis oder Reisepass bei einem Aufenthalt von unter drei Monaten. Ein internationaler Führerschein ist nicht notwendig, wird aber beispielsweise vom ADAC empfohlen. Vorgeschrieben ist das Mitführen der IVK (internationale Versicherungskarte, vormals grüne Versicherungskarte).

## CAMPEN

Das Netz an Campingplätzen im Inland ist besser als man vielleicht annehmen mag. Häufig bestehen die Plätze einfach nur aus einer Stellfläche für die Fahrzeuge, einem kleinen Waschhaus und dem Wohnbereich der Betreiber mit angeschlossener Sitzgelegenheit, die auch als Restaurant genutzt wird. An der Küste findet man zahlreiche Campingplätze, die teilweise europäischem Standard entsprechen und auch im Mai schon gut besucht sind. Tipp: Nicht zu spät am Abend anreisen, denn dann kann es passieren, dass man keinen Platz mehr bekommt.

## GEEIGNET FÜR





# 4x4 action WEEKEND

# 05./06. SEPT



# SPASS AM BERG

**Wir gehen mit euch wieder ins Gelände! Im September treffen wir uns zum nächsten 4x4action-Weekend auf dem Offroad-Gelände in Spielberg in Österreich. Dann heißt es wieder: Der Berg ruft!**

» Mitten durch den Wald, hinauf bis auf 1.600 Meter Höhe führt die „Steirischer Dschungel“ genannte Offroad-Strecke des Spielberg-Geländes. Die verschiedenen Strecken sind anspruchsvoll, die Natur atemberaubend. Die Teilnehmer der letzten Jahre können das bestätigen.

Eine Roadbooktour über Feld- und Forstwege der Umgebung, freies Fahren auf dem 4WD-Test-Track, der bis hin zum Seilwindenhang alles bietet, ein Offroad-Einsteiger-Training oder ein Seilwindenseminar für den sicheren Umgang mit der Winde – das Wochenende wird ein echtes 4x4-Event.

Die Teilnahme an den jeweiligen Aktivitäten bestimmt jeder selbst. An unserem Infoschalter vor Ort kann man sich in die Gruppen eintragen. Ihr könnt also einzelne Stationen auslassen

**4x4 action**  
DAS MAGAZIN FÜR ECHTE OFFROADER

**in Kooperation mit**



und andere dafür mehrmals belegen, wenn ihr das wollt. Zusätzlich bietet der Red Bull Ring weitere Aktivitäten wie Buggy- oder Endurofahren, die nicht in unserem Angebot enthalten sind, aber jederzeit gebucht werden können.

Am Samstagabend wird dann gemeinsam gegessen und gefeiert! «

## Anmeldung über [www.redbullring.com](http://www.redbullring.com)



## INFO & ANMELDUNG

### OFFROAD-AKTIVITÄTEN & HIGHLIGHTS

- ▶ freies Fahren auf dem 4WD-Test-Track
- ▶ geführte Offroad-Expedition in den „Steirischen Dschungel“, die Gaal
- ▶ praxisnaher Workshop zum Thema Offroad
- ▶ Offroad-Einsteiger-Training
- ▶ 4x4action-Abend mit Essen inkl. einem Getränk

### DAUER DER VERANSTALTUNG

- ▶ Beginn: Samstag, 05.09.2026, 8:45 Uhr
- ▶ Ende: Sonntag, 06.09.2026, 16:00 Uhr

### ÜBERNACHTUNG & SONSTIGES

Auf dem angrenzenden Campground oder in Hotels der Umgebung. Ausstattung Campground: Warmwasser-Dusch- & WC-Anlage, Campingplatz-Personal, Strom nach Verfügbarkeit, Waschboxen für Fahrzeuge ca. 2 Kilometer entfernt

### VERPFLEGUNG

- ▶ während der Veranstaltung gibt es Möglichkeiten für Frühstück, Mittag- und Abendessen
- ▶ das Abendessen am Samstag ist im Preis enthalten

### ORT

Red Bull Ring  
Red-Bull-Ring-Straße 1 • 8724 Spielberg • Österreich

### TEILNEHMERZAHL

Die Veranstaltung ist begrenzt auf maximal 50 Fahrzeuge

### PREISE

- ▶ Fahrzeug mit Fahrer: EUR 285,-
- ▶ je weiterer Mitfahrer:  
EUR 66,- (ab 15 Jahre), EUR 36,- (6–14 Jahre)
- ▶ Camping: verschiedene Möglichkeiten
- ▶ Hotelinfos unter [www.redbullring.com](http://www.redbullring.com)
- ▶ Anfragen für Hotel und Campingplatz an:  
[fahrerlebnisse@projekt-spielberg.com](mailto:fahrerlebnisse@projekt-spielberg.com)

### ANMELDUNG

[www.redbullring.com/de/erlebnisse/fahrerlebnisse/de/fahrzeuge/4x4-action-weekend](http://www.redbullring.com/de/erlebnisse/fahrerlebnisse/de/fahrzeuge/4x4-action-weekend)

### GEEIGNET FÜR FAHRZEUGE BIS 3,5 TONNEN









# DIE KLEINEN GROSSEN

## Schlüsselfertige Camper-Trucks:

Während viele Modelle durch maßgeschneiderte Lösungen besonders teuer sind, gibt es auch eine Fertig-Klasse auf Basis kompakter Lkw.

» Von Allrad-Lkw, die als Offroad-Camper ausgebaut sind, geht eine besondere Faszination aus. Das merkt man bei Treffen oder auf Messen, bei denen die Brummis stets dicht umlagert sind. Ihre Vorteile liegen auf der Hand: Aufgrund der robusten Bauweise und automatisch großen Bodenfreiheit kommen sie im Gelände fast überall hin – zumindest wo Platz ist. Vor allem aber bieten ihre Kabinen richtig viel Raum, allem voran komfortable Stehhöhe.

Nachteilig sind dagegen die eingeschränkte Wendigkeit und die Gesamt-

GRUNDPRINZIP IST FAST IMMER, **STANDARDISIERTE KOMPONENTEN** ZU NUTZEN, UM KOSTEN ZU SENKEN

abmessungen, die manchem Trail und vielen Stellplätzen entgegenstehen. Und es ist natürlich ihr hoher Preis, mit dem die Fahrzeugklasse bei vielen Menschen ausscheidet.

Wer dennoch vom Camper-Truck träumt, baut seinen eigenen Lkw aus – oft auf Basis ausgedienter Fahrzeuge. Weil dabei eine ordentliche Portion technisches Know-how notwendig ist, gibt es auch die teurere Option, „Kleineres“ schlüsselfertig zu kaufen. Wir stellen im Folgenden entsprechende Fahrzeuge vor. »

**Text:** Wolfgang Hörner

**Fotos:** Hersteller







# BIMOBIL

Seit vielen Jahren arbeitet Bimobil eng mit Iveco zusammen – allerdings eher auf Transporterbasis. Jetzt entstand mit dem EX462 ein kompakter Reise-Lkw.

Im Segment der Expeditionsmobile ist der Iveco Eurocargo ein eher selten anzutreffen- des Basisfahrzeug. Dabei punktet der Italiener mit einer robusten Geländetechnik und sei- nem attraktiven Preis.



**So bleibt man sauber und frisch:**  
Voll ausgestattetes Bad im Bimobil-Camper, einschließlich Trockentrenntoilette.

Das brachte Bimobil auf die Idee, die wirklich umfangreiche Palette an Allrad-Reisefahrzeu- gen um eine Eurocargo-Version zu erweitern, EX462 genannt. Im Sortiment der Bayern nimmt das Modell die Position des „kleinen Großen“ ein. Mit 4,50 Metern Kabinenlänge ist der EX462 ideal fürs Reisen zu zweit. Aller- dings bietet er die Möglichkeit, die Sitzgruppe in zwei weitere Schlafplätze umzubauen. In der Reisepraxis bedeutet das jeden Abend und Morgen natürlich fleißiges Polsterrücken. Dem Fahrzeug merkt man in vielen Bereichen die große Erfahrung an, die sich Bimobil über die Jahrzehnte beim Aufbau von Reisefahr- zeugen in unterschiedlichen Größen erwarb. Da gibt es Raumeffizientes wie die Toilette, die nur bei Benutzung aus der Wand gezogen wird und danach wieder darin verschwindet. Das schafft Platz im Bad. Oder einfach Schö- nes, wie die aufklappbare Seitenwand – ein typisches Bimobil-Gadget. Praktisch ist auch die zentral platzierte Steuerungseinheit, über die Heizung, Gas, Wasser, Strom und mehr geregelt werden. Zu den Besonderheiten von Bimobil gehört die Kostentransparenz. Ähnlich wie bei einem normalen Pkw oder Wohnwagen erhält man eine Preisliste, in der die Standardausstattung sowie die Extras mit Preisen aufgelistet sind. Gerade Neueinsteigern in dem Segment gibt das Sicherheit.

## INFO

### BASISFAHRZEUG

<b>Fahrzeug</b>	Iveco Eurocargo 4x4
<b>Motor</b>	6,7-Liter-Dieselmotor mit 280 PS
<b>Länge mit Aufbau</b>	7,64 m
<b>Radstand</b>	3,69 m
<b>Gewicht mit Kabine</b>	9.500 kg

### KABINE

<b>LxBxH</b>	4.520x2.480x2.350 mm
<b>Material</b>	Sandwich-Verbundplatten

### AUSSTATTUNG

**Frischwassertank** 400 l • **Abwassertank** 150 l • **Kühlschrank** 110 l • **Küche** optional mit Backofen • **Bad** mit Dusche, Waschtisch und Trockentrenntoilette • **Schlafplätze** 2 plus 2 • **Heizung** Luftheizung • **Boiler** 10 l • **Beleuchtung** LED

### PREIS

<b>Basispreis</b>	ab EUR 377.100,-
-------------------	------------------

### KONTAKT

**Bimobil**  
Gewerbegebiet Aich 15  
85667 Oberpfraframmern  
Telefon 08106-99690  
► [bimobil.com](http://bimobil.com)



**Gute Nacht: Das Doppelbett im Fahrzeugheck** misst 218 x 144 Zentimeter. Auf Wunsch sind zwei weitere Schlafplätze möglich.





## INFO

### BASISFAHRZEUG

<b>Fahrzeug</b>	MAN TGM 4x4
<b>Motor</b>	6,9-Liter-Dieselmotor mit 340 PS
<b>Länge mit Aufbau</b>	6,99 m
<b>Radstand</b>	3,60 m
<b>Gewicht mit Kabine</b>	10.700 kg

### KABINE

<b>LxBxH</b>	4.500x2.470x2.350 mm
<b>Material</b>	Sandwich-Verbundplatten

### AUSSTATTUNG

**Frischwassertank** 450 l ▪ **Abwassertank** 190 l plus 85 l ▪ **Kühlschrank** 130 l ▪ **Küche** mit integrierter Mikrowelle ▪ **Bad** mit Dusche, Waschtisch und Toilette ▪ **Schlafplätze** 2  
**Heizung** Fußboden- und Wandheizung  
**Boiler** 24 l ▪ **Beleuchtung** LED

### PREIS

<b>Basispreis</b>	noch nicht verfügbar
-------------------	----------------------

### KONTAKT

**Action Mobil**  
 Leogangerstr. 61 ▪ 5760 Saalfelden (AUT)  
 Telefon +43-6582-72 71 20  
 ► [actionmobil.com](http://actionmobil.com)

# ACTION MOBIL

**Ein cleverer Trick macht diesen kompakten Camper-Truck zu einem Raumwunder:  
 Die Kabine des Pure 4500 „zaubert“ ein Doppelbett aus dem Dach.**

Ein wahres Schwergewicht. Nein, nicht der neue Pure 4500 selbst, aber sein Hersteller: Action Mobil gehört seit langem zu den ganz Großen der Branche. Im österreichischen Saalfelden entstehen auch 6x6-Trucks oder 4x4-



**Vom Himmel hoch: Oberhalb der Sitzgruppe befindet sich ein absenkbares Hubbett. Dieser Trick schafft mehr Platz.**

Lkw mit langen Kabinen. Demgegenüber wirkt der Pure 4500 fast schon klein.

Ist er aber natürlich nicht. Seine Kabine ist 4,50 Meter lang. Aufgesattelt auf einem MAN TGM ist der Camper-Truck sieben Meter lang. Das macht ihn deutlich wendiger im Vergleich zu den oft zu findenden 8,50-Meter-Lkw. Dazu trägt natürlich auch der kurze Radstand des Basisfahrzeugs bei.

Dass sich Action Mobil überhaupt für diese „kleine Lösung“ entschied, liegt wesentlich an einem Trick in der Kabine: In ihr befindet sich ein neuartiges Hubbett. In der Praxis bedeutet das, dass beim Betreten des rund elf Quadratmeter großen Wohnbereichs kein Bett zu sehen ist. Stattdessen ist das Layout luftig und locker gestaltet. Ist die Schlafenszeit gekommen, senkt sich elektrisch ein Doppelbett

von der Decke herab, direkt über die dann nicht mehr benötigte Sitzgruppe.

Wie man es von Action Mobil gewöhnt ist, gibt es im Pure 4500 nichts, was es nicht gibt. Vieles davon ist serienmäßig und schafft Komfort auf langen Reisen. Von einer richtigen Dusche und Toilette über eine komplette Küche bis hin zum komplexen Solarsystem. Und was noch fehlt, kann extra geordert werden.

Anzeige

## Präzision und Ausdauer. Made in Japan.

### Fusion Trek Gaskocher:

- › Hohe Wärmeleistung 3260 W
- › Über 300 Mikroflammen
- › SOTO Micro Regulator Technologie
- › Sehr windresistent
- › Super leicht (180g)
- › Handmade in Japan

**UVP 115,95 €**



Eine Übersicht über das SOTO Outdoors-Sortiment sowie ausgesuchte Händler finden Sie auf [www.sotooutdoors.eu](http://www.sotooutdoors.eu)

**SOTO**  
 Sparked by nature



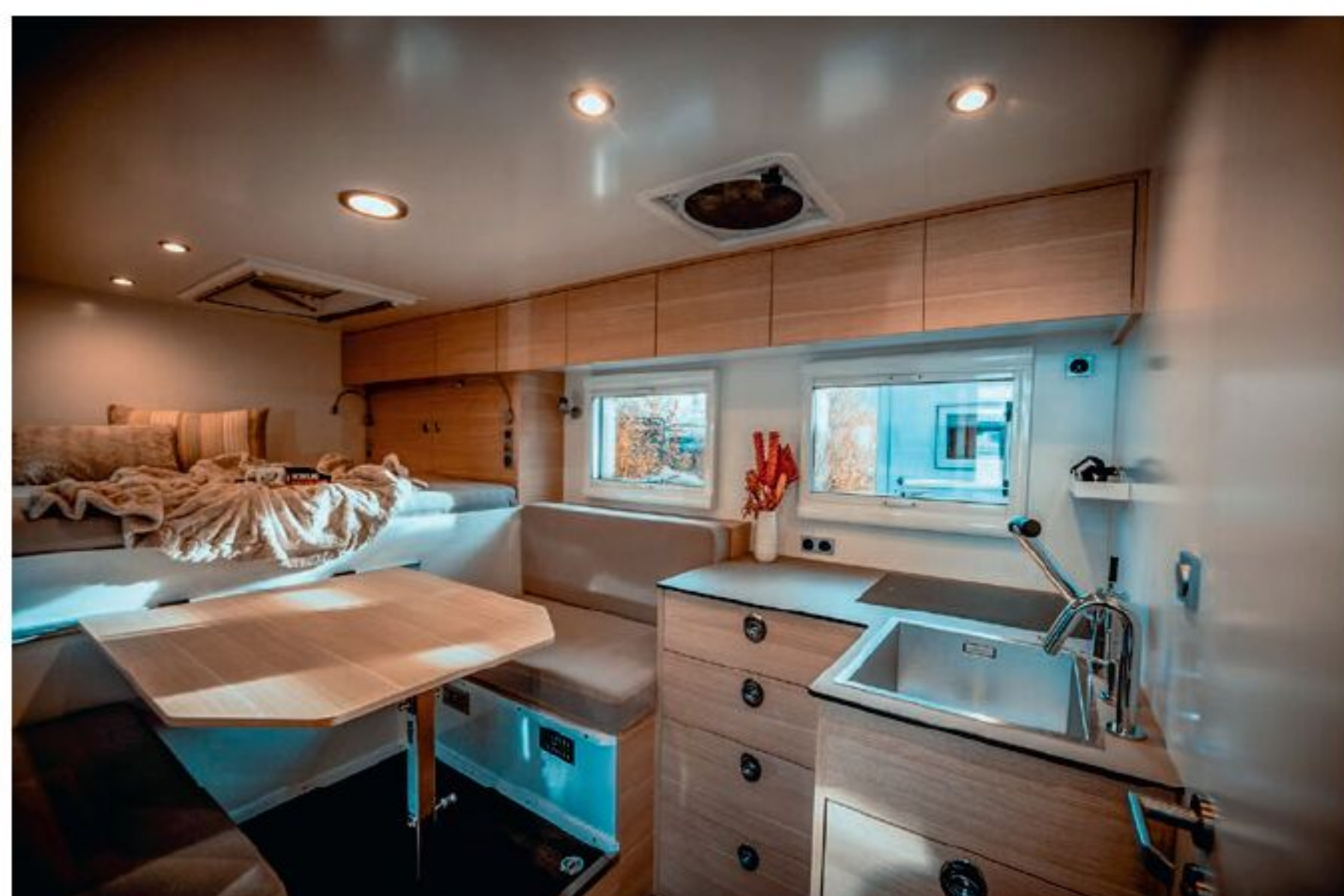


# KRUG EXPEDITION

Auch Krug Expedition ist für richtig große Fernreisemobile bekannt. Mit dem Project Rhino gibt es jetzt einen kompakten Camper-Truck, um die Welt zu erkunden.

Expeditionsmobile haben viel mit Individualität zu tun – mit individuellem Reisen genauso wie mit individuellen Ausbauten. Darum sind die meisten Fahrzeuge Einzelstücke, die ganz nach Kundenwunsch gestaltet werden. Das gilt auch für die Fahrzeuge von Krug Expedition.

Allerdings erkannten die Österreicher vor einigen Jahren den wachsenden Markt für kompakte Trucks – Fahrzeuge, die mehr bieten als ein umfangreicher Bus-Ausbau, aber nicht im Größen- und Preissegment der Einzelstücke spielen.



Solide und vor allem schick: Alle Kabinen von Krug Expedition zeichnen sich durch ein betont modernes Design aus.

So entstand der Project Rhino, zu dem auch noch ein etwas größeres Modell – der Project Rhino XL – gehört. Sein modulares Innenraumkonzept ermöglicht es, die Kabine vor-konfiguriert und damit günstiger zu gestalten. Der Project Rhino besitzt zwei Schlafplätze in einem fest eingebauten Doppelbett, in dem quer genächtigt wird.

Auf den ersten Blick fällt das modern gestaltete Design im Innenraum ins Auge, das nichts mit Wohnwagen-Ambiente zu tun hat. Zum Sitzbereich vor dem Bett gehört ein ausziehbarer Tisch, der bei Nichtgebrauch bequem in den Bettkasten eingefahren wird. Dazu passt die L-förmige Küchenzeile, die nicht nur hochwertig ausgestattet ist, sondern mit dem vorhandenen Platz optimal umgeht. Raumoptimiert ist auch das Bad, ohne dabei eng zu wirken. Im Gegenteil, es gibt sogar Platz für Extras wie einen beheizbaren Handtuchheizkörper. Ein anderes interessantes Extra ist das Lüftungsgerät, das auch die Innen-Luftfeuchtigkeit reguliert.

Ist auch nicht überall selbstverständlich: eine Dachluke, um die Aussicht zu genießen, und raffinierte LED-Lichtführung.

## INFO

### BASISFAHRZEUG

<b>Fahrzeug</b>	Mercedes-Benz Atego 4x4
<b>Motor</b>	5,1-Liter-Dieselmotor mit 231 PS
<b>Länge mit Aufbau</b>	k. A.
<b>Radstand</b>	3,26 m
<b>Gewicht mit Kabine</b>	7.500 kg

### KABINE

<b>LxBxH</b>	4.300x2.480x2.130 mm
<b>Material</b>	Platten aus GFK und Glasfaser

### AUSSTATTUNG

**Frischwassertank** 230 l ■ **Abwassertank** 140 l ■ **Kühlschrank** 150 l ■ **Küche** mit Miele-Kochfeld ■ **Bad** mit Dusche, Waschtisch und Trockentrenntoilette ■ **Schlafplätze** 2  
**Heizung** Luft- und Fußbodenheizung  
**Boiler** 11 l ■ **Beleuchtung** LED

### PREIS

<b>Basispreis</b>	ab EUR 350.000,-
-------------------	------------------

### KONTAKT

**Krug Expedition**  
 Bergwerkstraße 532 ■ 8970 Schladming (AUT)  
 Telefon +43-3687-21100  
 ► [krugxp.com](http://krugxp.com)







Fertige Camper-Trucks **4x4 CAMPER**

## INFO

### BASISFAHRZEUG

<b>Fahrzeug</b>	Mercedes-Benz Atego 4x4
<b>Motor</b>	5,1-Liter-Dieselmotor mit 238 PS
<b>Länge mit Aufbau</b>	6,98 m
<b>Radstand</b>	3,66 m
<b>Gewicht mit Kabine</b>	k. A.

### KABINE

<b>LxBxH</b>	4.600x2.460x2.150 mm
<b>Material</b>	Sandwich-Verbundplatten

### AUSSTATTUNG

**Frischwassertank** 600 l | **Abwassertank** 100 l | **Kühlschrank** 110 l | **Küche** mit Kochfeld | **Bad** mit Dusche, Waschtisch und Toilette | **Schlafplätze** 2 plus 2 | **Heizung** Luft- und Fußbodenheizung | **Boiler** 40 l | **Beleuchtung** LED

### PREIS

<b>Basispreis</b>	auf Anfrage
-------------------	-------------

### KONTAKT

**Exploryx**  
Wengen 40 | 87534 Oberstaufen  
Telefon 08386-98009 20  
► [exploryx.de](http://exploryx.de)

# EXPLORYX

Was tun, wenn es einerseits kompakt sein soll, andererseits Platz für die ganze Familie benötigt wird? Die Antwort liefert Exploryx mit dem Nyala Family.

Bereits auf den ersten Blick fällt der Camper-Truck aus dem Rahmen. Schließlich besitzt dieser Atego ein L-Fahrerhaus aus dem Programm von Mercedes-Benz, was ihn zum eingetragenen Viersitzer macht.



Einfach und kinderfreundlich: Wie so oft ist die ideale Ausstattung eine Frage der persönlichen Erfahrungen und Ansprüche.

Das ist vor allem dann gefragt, wenn Familien gemeinsam auf die große Tour gehen. Es bedeutet aber auch, dass beim Platz anders kalkuliert werden muss. Ein großes Fahrerhaus heißt, dass der Koffer entweder kleiner werden muss oder dieser weiter nach hinten rutscht. Für diesen Weg entschied sich auch Exploryx, schließlich kennt man sich seit Jahren gut mit Reise-Lkw aus.

Der Nyala Family besitzt auf der Stirnseite ein 2,10 x 1,40 Meter großes Doppelbett. Zusätzlich kann die L-förmige Sitzgruppe zum Bett für zwei Personen umgebaut werden. Klar, dann ist es etwas eng an Bord, aber immerhin ist es gut machbar – zumal auch die übrigen Komponenten platzsparend gebaut sind.

Gut durchdacht: Das kleine Bad mit abgetrennter Dusche sorgt unterwegs für genügend Komfort und nutzt den Raum optimal aus.



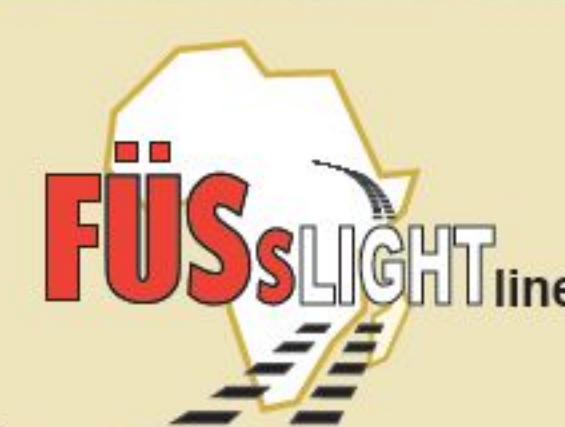
Anzeige

INDIVIDUAL  
EXCLUSIVE  
JUST LIKE YOU

AB  
7,5t

www.fuess-mobile.de  
info@fuess-mobile.de

Die große und zuverlässige Expeditions- und Reisemobilklasse für individuelle Wünsche im Kabinenausbau sowie für spezielle und extreme Anforderungen.



LIGHT  
COMPACT  
EFFICIENT

UNTER  
7,5t

www.fuesslightline.de  
info@fuesslightline.de

Neue, kompakte und bewährte Kabinenkonzepte von der robusten Leerkabine bis zum voll ausgebauten und widerstandsfähigen Reisemobil von 5,5 t bis 7,49 t.

FÜSS MOBILE GmbH & FÜSSLIGHTline UG • Riedstr. 21 | 72511 Bingen-Hitzkofen • +49 7571 13156





# WILDE EXPEDITION

Es soll ein bisschen günstiger sein? Dann ist Wilde Expedition eine gute Anlaufstelle. Trotzdem überzeugt der Iveco-Ausbau mit Qualität.

Dieser Anbieter von Camper-Trucks ist noch relativ unbekannt. Das überrascht nicht, denn bei Auto Wilde begann man erst vor einigen Jahren, unter der Bezeichnung Wilde Expedition Reise-Lkw aufzubauen. Und erst seit zwei, drei Jahren ist das Unternehmen aus Goslar regelmäßig auf Messen zu finden. Wilde Expedition macht dabei einiges anders als andere. Das beginnt bei den Basisfahrzeugen: Der Iveco Eurocargo ist nicht unbedingt das Brot-und-Butter-Auto der Szene. Daneben hat man sich auf den leichten Fuso Canter spezialisiert, dessen Umbauversionen deutlich unter 7,5 Tonnen liegen und daher in dieser Übersicht nicht enthalten sind.

Und noch etwas anderes ist typisch für Wilde Expedition: Gemessen an der Fahrzeuggröße sind die Lkw richtig günstig – Hammerpreise, wie das Unternehmen selbst sagt. Dabei produziert man in Deutschland. Beim Aufbau der Iveco-Kabine fallen schon von außen die überdurchschnittlich großen Fenster auf. Sie sorgen für einen lichtdurchfluteten Innenraum. Während sich die Küchenzeile kompakt präsentiert, fällt die Sitzgruppe umso üppiger aus. Sie lässt sich mühelos in ein 2,00 x 1,40 Meter großes Doppelbett verwandeln – ergänzt durch das Haupt-Doppelbett im Kabinenheck. Angenehm: Durch eine Schiebetür entsteht hier mehr Privatsphäre und ein richtiges Schlafzimmer. Mit an Bord sind weitere nette Extras. Dazu zählen ein kleiner, fest eingebauter Tresor von Dometic und ein großes Solarsystem auf dem Dach mit entsprechenden LiFePo4-Batterien. Wissen muss man allerdings auch, dass der Grundriss der Kabine nicht verändert werden kann. Das ist quasi der Preis für den guten Preis, den Wilde Expedition bietet.



**Hell und freundlich:** Die großen Fenster sorgen für ein angenehmes Ambiente, die Farben im Innenraum passen dazu.

**Wird im Handumdrehen zum Doppelbett:** Die Sitzgruppe an der Stirnseite der Kabine sorgt für zwei zusätzliche Schlafplätze.

## INFO

### BASISFAHRZEUG

<b>Fahrzeug</b>	Iveco Eurocargo 4x4
<b>Motor</b>	4,5-Liter-Dieselmotor mit 197 PS
<b>Länge mit Aufbau</b>	7,05 m
<b>Radstand</b>	3,92 m
<b>Gewicht mit Kabine</b>	8.500 kg

### KABINE

<b>LxBxH</b>	4.570x2.300x2.000 mm
<b>Material</b>	Sandwich-Verbundplatten

### AUSSTATTUNG

**Frischwassertank** 280 l ■ **Abwassertank** 150 l plus 150 l ■ **Kühlschrank** 78 l plus 30-l-Eisfach ■ **Küchenzeile** ■ **Bad** mit Dusche, Waschtisch und Toilette ■ **Schlafplätze** 2 plus 2 ■ **Heizung** Fußboden- und Luftheizung ■ **Boiler** 15 l ■ **Beleuchtung** LED

### PREIS

<b>Basispreis</b>	ab EUR 220.000,-
-------------------	------------------

### KONTAKT

**Auto Wilde**  
Vienenburger Straße 12 ■ 38640 Goslar  
Telefon: 053 21-685390  
► [auto-wilde.de](http://auto-wilde.de)







# Join a Bliss Mobil rental expedition



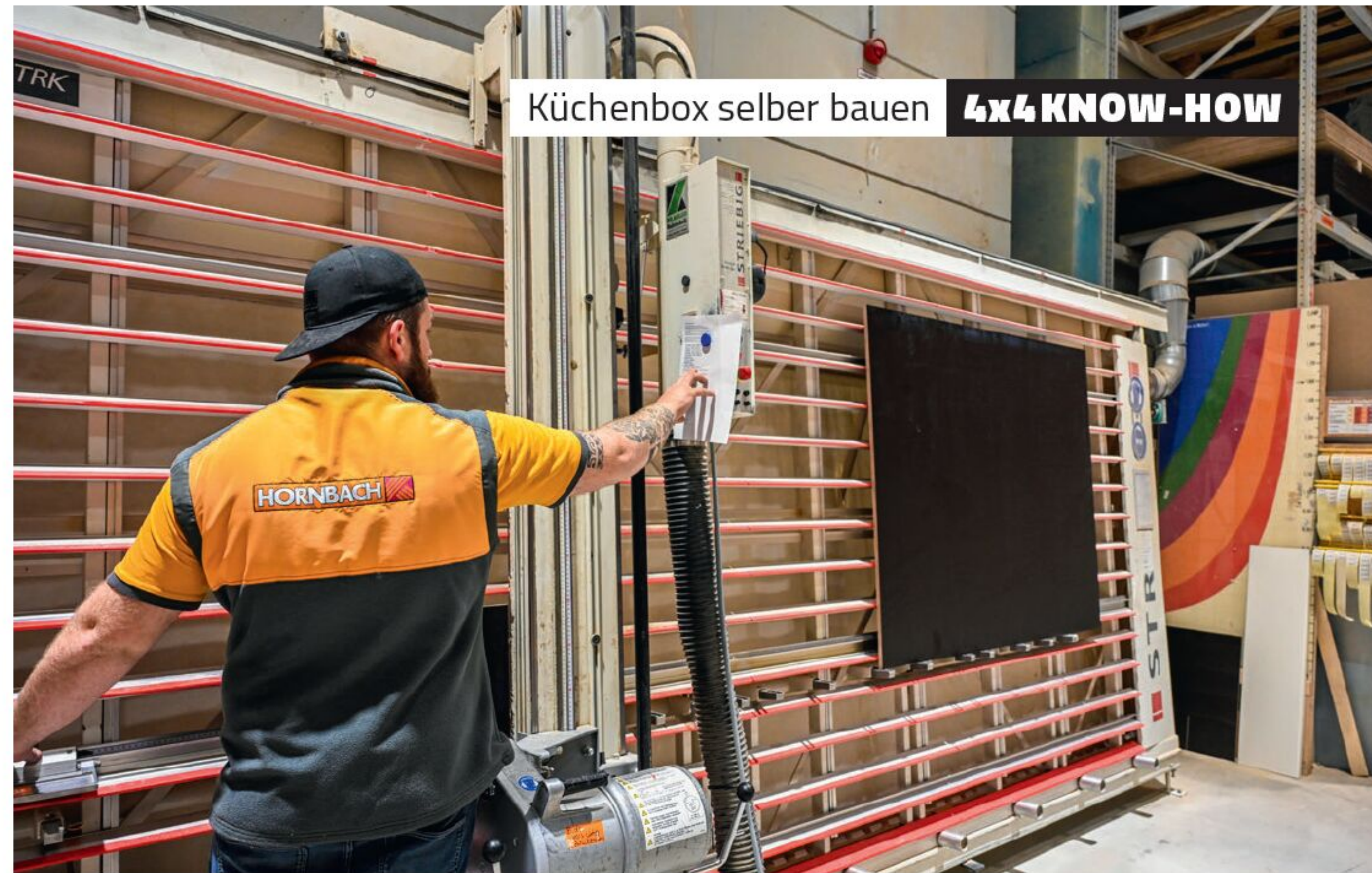


# ES GIBT IMMER WAS ZU TUN

Eine tragbare Küche ist für alle, die mit dem Offroad-Camper unterwegs sind, eine tolle Sache. Denn man hat alles dabei, was man braucht, und kann draußen kochen. Wir zeigen, wie man eine **mobile Küchenbox** mit dem Bauplan der Hornbach-Marke Buildify ganz einfach selber bauen kann.







Den Bauplan und die Materialliste für die mobile Küchenbox „Betty“ kann man im Internet herunterladen. Perfekt, denn so hat man auch gleich eine Einkaufsliste. Die Maße für die einzelnen Siebdruckplatten sind auch dabei. Das erleichtert dem Mitarbeiter im Holzzuschnitt die Arbeit.

» Zugegeben, wir sind Fans von mobilen Küchenboxen. Daher haben wir schon so einige getestet und auch selbst schon welche gebaut. Dass so eine mobile Campingküche eine tolle Sache ist, hat man auch bei der Baumarktkette Hornbach erkannt. Die Hornbach-Marke Buildify hat daher einen Bauplan entwickelt, nach dem man die mobile Campingküche „Betty“ ganz einfach selber bauen kann. Die Materialliste liefern die Heimwerker- und Selbstermacherprofis gleich mit. Und das Material – klar, das findet man selbstverständlich in jedem Hornbach-Baumarkt.

Prima, denn wir Männer lieben es angeblich – das Einkaufen im Baumarkt. Aber auch viele Frauen können sich dem Reiz des Selbstermachens nicht entziehen. Perfekt also, dass man sich die Material-

liste für die mobile Campingküche direkt aus dem Internet herunterladen kann und endlich wieder einen Grund hat, ins Paradies für Selbstermacher zu fahren.

Das haben wir uns natürlich nicht zweimal sagen lassen und sind direkt los, um die Einkaufsliste abzuarbeiten. Nachdem alle Schrauben, Winkel, Scharniere und die Alubox auf dem Wagen sind, geht es zum Holzzuschnitt. Der Mitarbeiter dort sägt die benötigten Siebdruckplatten gleich passend zu. Super, dann hat man sich den Arbeitsschritt schon mal gespart. Schnell noch aus der Kleintierabteilung den Hundenapf geholt, dem nun eine

Zukunft als Camping-Waschbecken sicher ist, und ab zur Kasse.

Wieder zu Hause breiten wir alles auf dem Arbeitstisch in unserer Werkstatt aus und sortieren vor. Sinnvoll ist es, die einzelnen Platten für Seitenteile, Klappen und so weiter zu kennzeichnen. Dann vertut man sich später nicht.

Und noch ein Tipp: Bei jedem Schritt genau schauen und die Maße an den richtigen Seiten anzeichnen. Lieber zweimal checken als später feststellen, dass man etwas falsch gemacht hat.

Text: Michael Scheler

Fotos: Katrin & Michael Scheler

## DATEN

<b>Modell</b>	Buildify Betty zum Selberbauen
<b>Bauplan (kostenloses PDF)</b>	► <a href="http://hornbach.de">hornbach.de</a>
<b>Materialien (gemäß Bauplan)</b>	ca. EUR 280,-
<b>Bauzeit</b>	ca. 6–8 Stunden
<b>Benötigtes Werkzeug</b>	Akkuschrauber / Stichsäge / Maßband / Schleifpapier
<b>LxBxH (inkl. Alubox)</b>	77x38x38 cm
<b>Gewicht (leer)</b>	ca. 14 kg



Zuerst sortieren wir unseren Einkauf auf unserem Arbeitstisch vor und kennzeichnen die einzelnen Platten, damit wir sie besser zuordnen können.



Da die Kanten etwas scharf sind, ziehen wir sie einmal auf dem Oberfräsen-Tisch ab. Das kann man aber auch mit Schleifpapier erledigen.



Da man Bleistiftstriche auf der Siebdruckplatte nicht wirklich sieht, kleben wir dort, wo wir Markierungen setzen müssen, mit Kreppband ab. Ein Streichmaß oder ein Kombiwinkel erleichtern das Anzeichnen, da man den benötigten Abstand einstellen und diesen dann überall exakt gleich markieren kann.



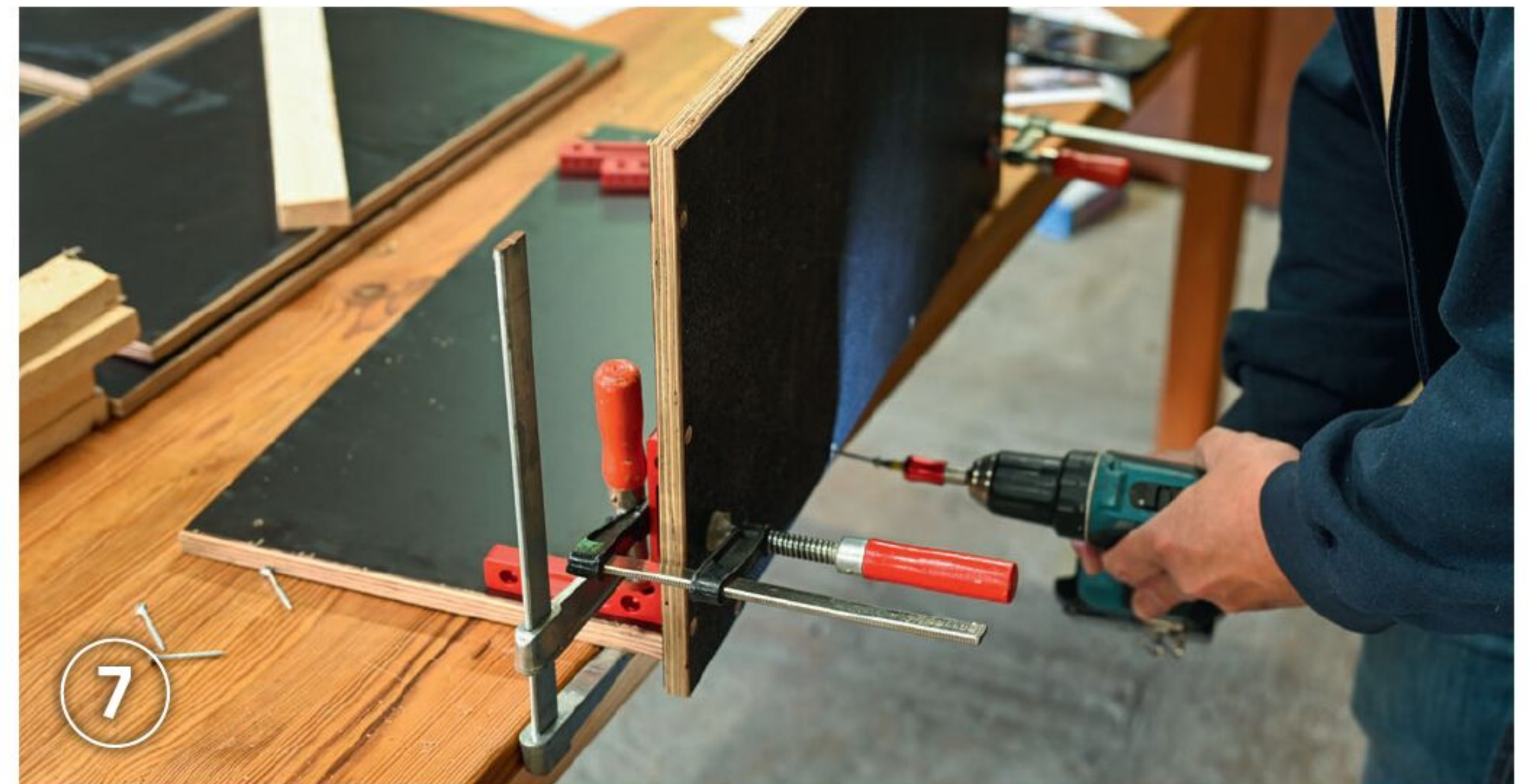


Dort, wo wir bohren müssen, stechen wir mit einem Körner vor. Vorab nochmals checken, ob alles auch wirklich stimmt.

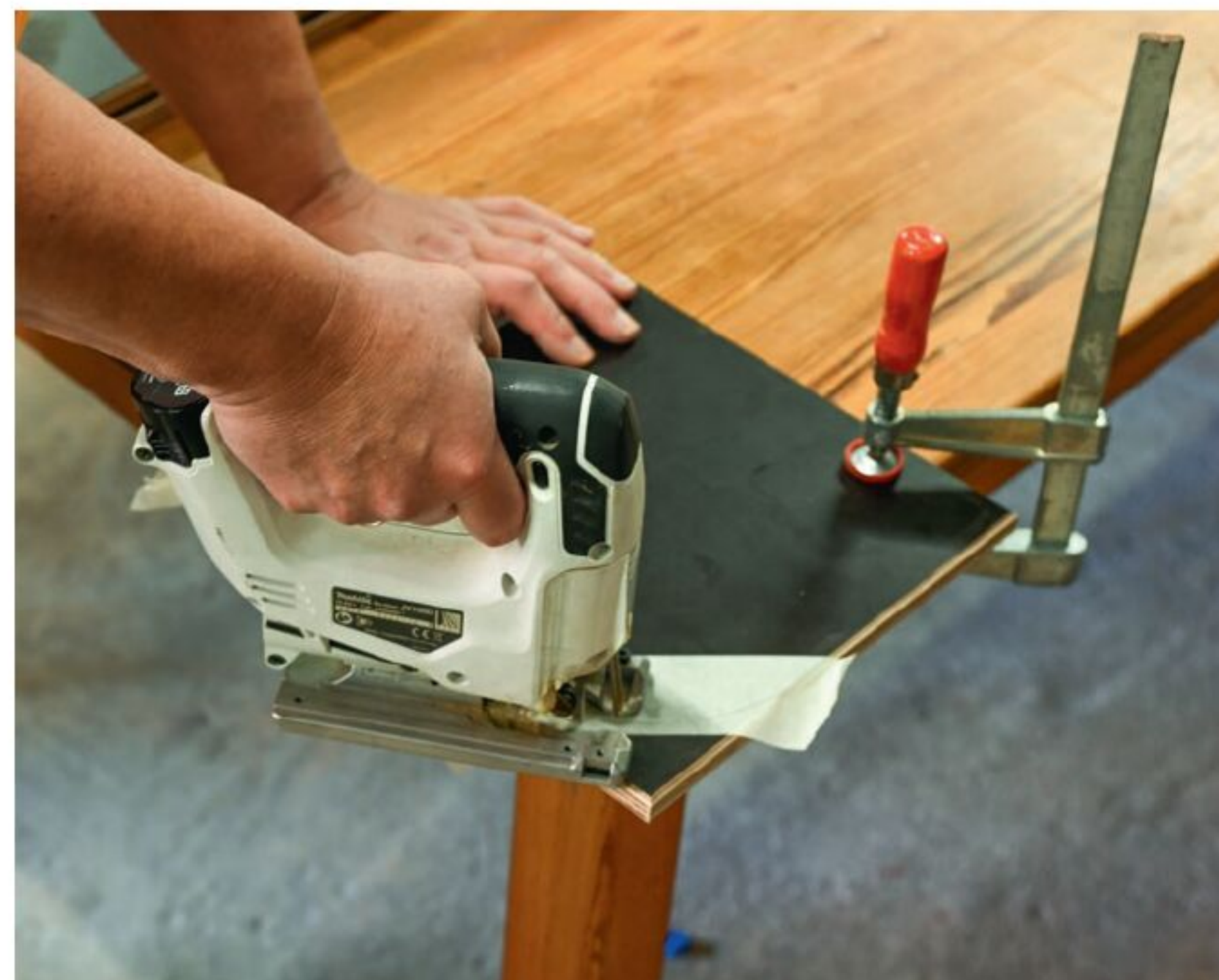
Zum Bohren reicht der Akkuschauber aus. Damit das Loch unten nicht ausreißt, legen wir ein Opferholz unter die Siebdruckplatte.



Jetzt können wir schon die ersten Platten zusammenschrauben. Ein Winkel und eine Schraubzwinde helfen dabei, dass später alles wirklich rechtwinklig ist.



Hat man nochmal überprüft, ob die Abstände an den beiden Seiten stimmen, kann man die ersten Schrauben, die auch auf der Einkaufsliste vermerkt sind, setzen.



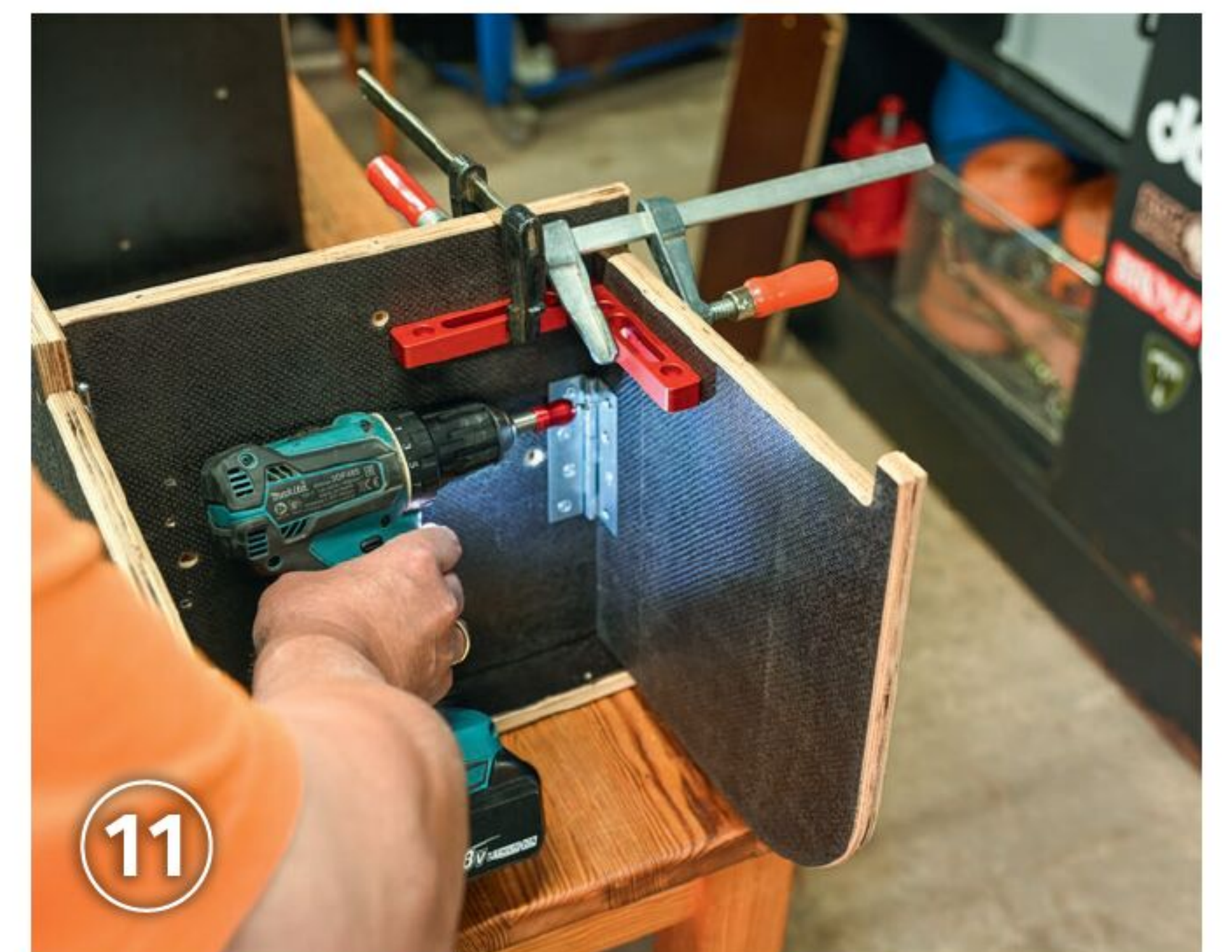
Die Halterungen für die seitlichen Klappen, in die später auch die Waschschüssel eingesetzt wird, werden abgerundet. Zum Anzeichnen dient dann gleich der umfunktionierte Hundnapf. Wir sägen mit der Stichsäge vor und schleifen mit dem Tellerschleifer nach.



Zum Montieren der Scharniere ist eine Bit-halter-Verlängerung am Akkuschauber sinnvoll. Denn die Schrauben müssen eng an der ...



... Seitenwand gesetzt werden. Für die übrigen Scharniere reicht dann ein kurzer Bithalter aus. Beim Schrauben mit dem Akkuschauber ...



... die Drehmoment-Begrenzung nutzen, damit die Schrauben nicht versehentlich im Material durchdrehen.





In der fertigen Küchenbox finden Kocher, Töpfe, Pfanne und Geschirr Platz. In der Alubox, die auch Untersatz ist, ist die Küche sicher verstaut.

## DIE KÜCHENBOX IN DER PRAXIS

Unsere mobile Hornbach-Küchenbox Betty ist fertig. Also ab ins Grüne und einen ersten Test absolvieren, wie sie sich so schlägt. Besonders schwer ist sie übrigens nicht. Das Gewicht wird eher durch den Inhalt bestimmt. Aber die Alukiste hat ja zwei Griffe. Zur Not packt man also einfach zu zweit an.

In den beiden Fächern ist ausreichend Platz für einen Campingkocher, ein oder zwei Töpfe, eine Pfanne und natürlich Geschirr und Besteck. Das steckt man allerdings sinnvollerweise in einen Organizer oder eine verschließbare Box, damit es beim Transport nicht hin- und herfliegt. Das übrige Koch-Equipment

kann man zum Beispiel mit Geschirrtüchern und einer Rolle Küchenpapier etwas gegen das Verrutschen sichern.

In der Alubox ist aber sowieso alles gut verstaut und kann nicht herausfallen. Vor allem ist alles an einem Platz und muss nicht erst mühsam im ganzen Fahrzeug zusammengesucht werden. Will man kochen, zieht man die Küche einfach aus der Alukiste, stellt sie auf den geschlossenen Deckel der Alubox, klappt die Seitenteile auf und setzt das Hundnapf-Waschbecken ein. Das würden wir übrigens, wenn wir nochmal bauen würden, weglassen und stattdessen auf ein falt-

waschbecken setzen. Dadurch spart man sich zum einen den runden Ausschnitt in der Platte, zum anderen kann man die Fläche zum Abstellen oder Arbeiten nutzen. Das faltwaschbecken findet dann auch Platz in einem der beiden Fächer, denn der Napf fällt ja weg. Die Alukiste lässt sich problemlos auch in einem kleineren 4x4-Camper verstauen, etwa in unserem Redaktions-Jimny. Daneben bleibt immer noch ausreichend Platz für Kühlbox oder Gepäck. Ist das Fahrzeug größer, ist der Platz dafür ohnehin vorhanden. Wer Spaß am Selbermachen hat und eine günstige Lösung sucht, für den ist die Küche eine gute Wahl.



Das Herausziehen klappt auch allein. Hilfreich ist jedoch eine zweite Person, die den Deckel der Alubox schließt, damit man die Küche daraufstellen kann. Das gilt auch umgekehrt, wenn man die Küche wieder in der Kiste verstauen will. Mit den seitlich ausgeklappten Arbeitsflächen hat man ausreichend Platz zum Schnippeln und zum Kochen. Auch ein Zweiflamm-Kocher hätte hier Platz. Lediglich die Arbeitshöhe der mobilen Hornbach-Buildify-Küche ist nicht ganz ideal, geht beim Campen aber in Ordnung.









# UND EWIG LOCKT DIE WÜSTE

Diese Weite! Diese Stille! Diese Abgeschiedenheit! Und ja, auch diese Gefahren! Für viele Offroad-Reisende sind Wüsten der **Inbegriff des großen Abenteuers**. Wir stellen attraktive Ziele vor und erklären, worauf man beim Fahren in der Wüste achten muss.



# WIE SAND AM MEER

Auch wenn **Wüsten nicht zwangsläufig nur aus Sand bestehen**, wecken gerade die heißen, sandig-steinigen Regionen bei vielen Offroadern die Reiselust. Wir haben Eis- und Salzwüsten ausgeklammert und stellen zehn Wüsten vor, die mit dem geeigneten Geländewagen erkundet werden können. Manches Ziel besteht sogar aus mehreren Wüsten.



<b>Kontinent</b>	Nordamerika
<b>Anreise</b>	★★★★★
<b>Abenteuer</b>	★★★★★
<b>Größe</b>	★★★★★
<b>Sand</b>	★★★★★

## Mojave / Sonora / Chihuahua

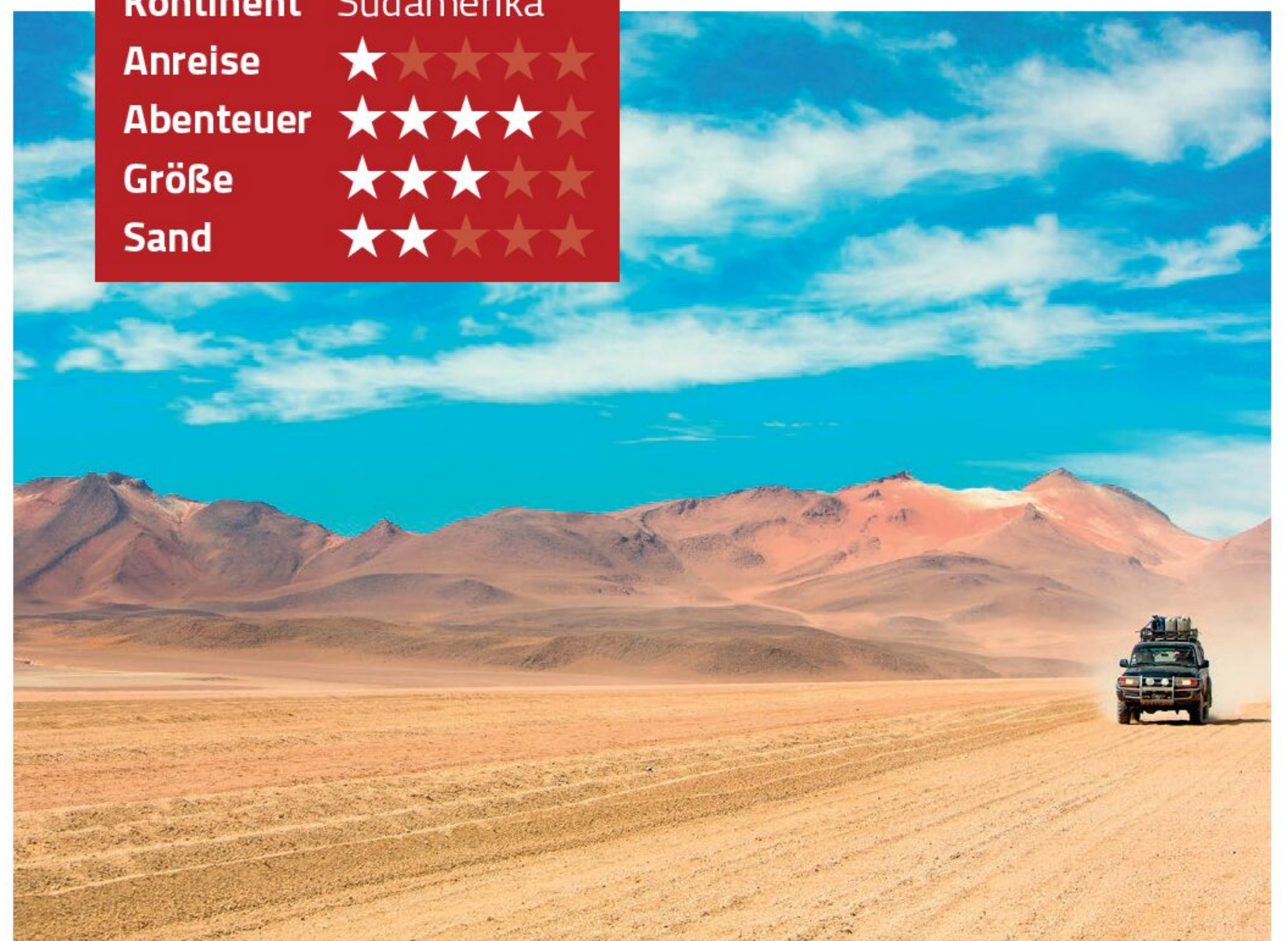
Eine Region, drei Wüsten: Die Chihuahua ist die größte nordamerikanische Wüste und liegt zum größeren Teil in Mexiko, zum kleineren Teil in den USA. Sie ist vergleichsweise hoch gelegen, sodass es hier im Winter ziemlich kalt werden kann. An mehreren Spots treffen sich regelmäßig Offroad-Fans. Weil man mit einem Miet-Geländewagen aus den USA meist nicht nach Mexiko ausreisen darf, ist es nur ein Ziel, wenn man mit dem eigenen Offroad-Camper unterwegs ist. Anders Mojave (Kalifornien und Nevada) und Sonora (Kalifornien und Arizona): Beide sind nicht nur deutlich kleiner und tiefer gelegen, sondern weitgehend auf Trails frei befahrbar – auch mit gemieteten Geländewagen. Einzelne Tracks wie der El Camino del Diablo in der Sonora oder die Mojave Desert Road sind mehrere 100 Kilometer lang und erstrecken sich durch dürre Regionen, sodass gute Wasser- und Treibstoffplanung Pflicht ist. Freies Fahren ist, wie nahezu überall in den USA, nicht zulässig, doch dafür sorgen die sandig-staubigen Trails für ein vergleichsweise sicheres Wüsten-Erlebnis.

## Atacama

Diese Wüste verläuft entlang der Pazifikküste und gilt nach den Polarwüsten als trockenste Wüste der Welt. Ihr Kerngebiet erstreckt sich auf einer Länge von über 1.200 Kilometern von Peru bis weit nach Chile hinein. Auf diesem Weg ist sie vergleichsweise facettenreich: von feinem Sand und Dünen über den vorherrschenden groben Sand und Kies bis hin zu Gesteinsformationen – hin und wieder unterbrochen von grünen Oasen.

Die Atacama ist weder ein Reiseziel, zu dem man mal schnell hinfährt, noch ist sie der Ort, bei dem der Offroad-Spaß im Vordergrund steht. Vielmehr stehen auf der Route entlang der Anden der Transfer zu kulturellen oder landschaftlichen Sehenswürdigkeiten im Vordergrund. Grundsätzlich ist hier zwar freies Wüstenfahren möglich, aber das Gestein oder die leider zunehmende Vermüllung bieten auf einer langen Reise durch Südamerika unwägbar Gefahrenquellen – zumal die Region dünn besiedelt ist.

<b>Kontinent</b>	Südamerika
<b>Anreise</b>	★★★★★
<b>Abenteuer</b>	★★★★★
<b>Größe</b>	★★★★★
<b>Sand</b>	★★★★★





# Sahara

Zurecht ist die Sahara für viele Menschen der Inbegriff der Sandwüste. Sie gilt als größte Trockenwüste der Welt und erstreckt sich in Nordafrika über elf Staaten vom Atlantik bis ans Rote Meer. Große Hitze, feiner Sand und bizarre Dünenformationen bestimmen den Charakter der Sahara, hin und wieder unterbrochen von kleinen Oasen. Allerdings bieten sich nicht alle Länder zum Reisen oder für Offroad-Spaß an. Ägypten hat zu wenig „freie Fläche“, Libyen, Mali, der Sudan und andere

Staaten sind politisch zu instabil oder machen eine Einreise unmöglich. Daher fokussiert sich das Interesse der Wüsten-Fans auf Tunesien, Marokko, Westsahara und Mauretanien. Dazu kommt, dass die Mittelmeer-Anrainerstaaten gut per Fähre und damit mit dem eigenen Fahrzeug zu erreichen sind. Angesichts der Größe der Sahara einerseits und der vergleichsweise schlechten Infrastruktur in den Ländern andererseits sollten die Sicherheitshinweise fürs Fahren in der Wüste hier ernst genommen werden. Für Einsteiger sind geführte Touren dringend zu empfehlen.



Kontinent	Afrika
Anreise	★★★★★
Abenteuer	★★★★★★
Größe	★★★★★★
Sand	★★★★★

# Namib

Namibia ist aus vielen Gründen bei Reisenden beliebt: Wegen der bunten Tierwelt und der atemberaubenden Atlantikbrandung – und bei Geländewagenfahrern wegen der Wüste Namib. Ihre Nord-Süd-Ausdehnung erstreckt sich über 2.000 Kilometer und reicht von Angola bis Botswana und Südafrika, wobei der Löwenanteil in Namibia liegt. Der weiche Sand und der stete Wind schufen im Laufe der Zeit eine unfassbare Dünenlandschaft. Manche Einzeldünen – etwa die Düne 45

oder Big Daddy – sind bis zu 380 Meter hoch. Weil sie beliebte Anziehungspunkte sind, macht das Sandfahren auf kleineren, dafür nicht übervölkerten Dünen mehr Spaß. Die Namib grenzt unmittelbar an den Atlantik. Das bürgt für fantastische Ausblicke. Gleichzeitig sorgt diese Konstellation dafür, dass die Namib zu den wenigen Nebelwüsten gehört: Über dem Meer bildet sich oft eine dauerhafte Nebelbank. Wer die Namib erkunden will, kann das problemlos mit Miet-Allrad-Campers tun, von denen es rund um die Hauptstadt ein großes Angebot gibt. Die Anreise auf eigener Achse ist dagegen beschwerlich.



Kontinent	Afrika
Anreise	★★★★★
Abenteuer	★★★★★★
Größe	★★★★★★
Sand	★★★★★★





## Tabernas

Gleich vorweg: Die Tabernas ist weder riesig noch mit besonderem Sand gefüllt oder außergewöhnlich abenteuerlich. Dass sie hier aufgeführt wird, ist nur der Tatsache zu verdanken, dass sie die einzige Wüste in Europa ist: Sie befindet sich in der Provinz Almería in Südsanien. Wer also lange Anreisen und Schiffspassagen scheut oder ohnehin in der Region ist, kann hier schon einmal Wüstenluft schnuppern.

Das Areal ist rund 280 Quadratkilometer groß und heißt offiziell Paraje Natural Desierto de Tabernas. Auch ohne bereits einmal dagewesen zu sein, kann es passieren, dass einem manches bekannt vorkommt. Das ist kein Wunder, diente die Gegend doch als Drehort für zahlreiche Western und Bud-Spencer-Filme. Noch heute können Drehorte, etwa Fort Bravo, besichtigt werden.

Klar ist aber auch: Richtiges Sandfahren oder das Erklimmen von Dünen ist hier nicht möglich. Aber ein netter Einstieg in die Welt der Wüsten ist es allemal. Und Festfahren kann man sich hier auch.

Kontinent	Europa
Anreise	★★★★★
Abenteuer	★☆☆☆☆
Größe	★☆☆☆☆
Sand	★☆☆☆☆



Kontinent	Europa
Anreise	★★★★★
Abenteuer	★☆☆☆☆
Größe	★☆☆☆☆
Sand	★★☆☆☆

## Błędów

Das einzige Sandgebiet dieser Übersicht, das keine Wüste ist! Weichen Sand gibt es aber trotzdem. Błędów ist ein Gebiet in Südpolen, rund 50 Kilometer östlich von Kattowitz, und wird dort Pustynia Błędowska genannt. Es misst zwar nur 32 Quadratkilometer, ist damit aber Mitteleuropas größtes Sandvorkommen abseits der Küsten.

Auch wenn das Gebiet kein Wüstenklima besitzt, hat es doch eine wüstenähnliche Beschaffenheit und ähnelt damit der deutlich kleineren Lieberoser Wüste in Brandenburg. Verantwortlich für das Erscheinungsbild ist eine besondere geologische Struktur, bei der die Sanddicke 40 bis 70 Meter beträgt. Daher trocknet das Gelände auch so schnell ab.

Offroad-Fahren ist hier relativ frei und unkompliziert möglich – auch wenn natürlich der Kick des völligen Alleinseins in der Wüste fehlt. Üben, wie man durch den Sand kommt, kann man hier allemal. Selbst das Afrikakorps trainierte hier einst vor seiner Verlegung nach Nordafrika.

## Rub al-Chali

Das ist die größte Sandwüste der Welt, was fälschlicherweise oft der Sahara zugeschrieben wird, die auch Geröll- und Kieswüstenabschnitte enthält. Die Rub al-Chali ist 680.000 Quadratkilometer groß. Der größte Teil davon befindet sich in Saudi-Arabien, die Wüste zieht sich aber auch in den Jemen, den Oman sowie in die Vereinigten Arabischen Emirate. Der Sand ist fein und schichtet sich zu hohen Dünen auf. Viele von ihnen sind 300 Meter hoch und haben lange Grate – ein Traum zum Offroad-Fahren. Und zu viel mehr kommt man auch nicht in die Gegend, die absolut menschenleer ist. Dagegen wirkt die Sahara richtig bevölkert. Wer die Wüste erkunden will, kann entweder die weite, nicht ganz einfache Anreise im eigenen Offroader auf sich nehmen. Oder man nutzt Destinationen wie Dubai und Abu Dhabi in den VAE oder Doha in Katar und stattet sich dort mit einem entsprechenden, fast immer üppig motorisierten Miet-Geländewagen aus. Gerade die stadtnahen Wüstenabschnitte sind ohne Probleme zu erreichen.



Kontinent	Asien
Anreise	★★★★★
Abenteuer	★★★★★
Größe	★★★★★
Sand	★★★★★



## Karakum

Sahara und Rub al-Chali sind zu bekannt, und es soll etwas Besonderes sein? Dann ist die Karakum genau richtig. Die zentralasiatische Wüste nimmt mit einer Ausdehnung von rund 400.000 Quadratkilometern fast das komplette Staatsgebiet von Turkmenistan ein. Nur ein kleiner Teil befindet sich in Usbekistan. Die Karakum ist teils Lehmwüste, teils Gesteinswüste, zum überwiegenden Teil aber Sandwüste. Typisch für den Sand ist, dass er oft durch entsprechende Mineralien schwarz wirkt (die Wüste heißt auch Schwarzer Sand) und dass sich durch die sandsteinartige Beschaffenheit kaum Dünen bilden. Und noch etwas zeichnet die Karakum aus: Es gibt in ihr mehrere Krater, in denen unkontrolliert ausströmendes Methangas verbrennt. Der bekannteste ist der Krater von Derweze, der einen Durchmesser von fast 70 Metern hat und besonders nachts ein Spektakel ist. Man darf zu ihm hin, ausgeschildert ist aber nichts. Ohne hin ist eine Turkmenistan-Reise eine Sache für Routiniers.



Kontinent	Asien
Anreise	★ ★ ★ ★ ★
Abenteuer	★ ★ ★ ★ ★
Größe	★ ★ ★ ★ ★
Sand	★ ★ ★ ★ ★

Kontinent	Asien
Anreise	★ ★ ★ ★ ★
Abenteuer	★ ★ ★ ★ ★
Größe	★ ★ ★ ★ ★
Sand	★ ★ ★ ★ ★



## Gobi

Eine der bekanntesten Wüsten der Welt, vor allem aber die größte nicht-polare Wüste der Erde: die Gobi. Das Trockengebiet erstreckt sich in der Mongolei und China über insgesamt 2,3 Millionen Quadratkilometer. Sie ist so groß und vielfältig, dass Experten in ihr eher eine Ansammlung unterschiedlicher Wüstentypen sehen. Die Liste der Teilwüsten ist lang ... Die „typische“ Gobi ist eher steinig und weniger sandig. Es gibt oft eine spärliche Vegetation.

Wer den weiten Weg in die Gobi auf sich nimmt, sucht definitiv nicht das Sand-Abenteuer, sondern vor allem Weite und Einsamkeit. Dabei ist die Gobi nicht so einsam wie andere Wüsten. Gerade in den Sommermonaten ziehen die mongolischen Nomaden mit ihren Herden durch die Region. Auch das ist etwas, was viele Reisende in Zentralasien schätzen: Den Austausch mit der Bevölkerung, die zwar arm, aber hilfsbereit und stolz ist.

Immer noch problematisch ist es, den chinesischen Teil der Gobi zu erkunden – zumindest als Individualreisender.

## Victoria und Great Sandy

Der australische Kontinent hat mehrere Sandwüsten zu bieten. Typischerweise versuchen Reisende aus Europa, gleich mehrere von ihnen anzusteuern, was auch durchaus möglich ist, denn die meisten gehen ohnehin mehr oder weniger ineinander über. Die Große Victoria-Wüste im Südwesten ist mit fast 350.000 Quadratkilometern die Nummer eins, die Große Sandwüste (Great Sandy) im Nordwesten rangiert mit gut 265.000 Quadratkilometern auf Platz zwei. Dazwischen liegt noch die Gibson. Was viele Europäer angesichts der modernen Infrastruktur Australiens immer wieder vernachlässigen, sind die typischen Gefahren der sehr heißen und menschenleeren Wüsten. Anders als andere Wüsten können hier auch Gefahren durch Wildtiere drohen. Passende Miet-Offroader mit Camping-Ausstattung sind in Australien vielerorts zu haben. Eine Verschiffung des eigenen Fahrzeugs ist langwierig und teuer.

Kontinent	Australien
Anreise	★ ★ ★ ★ ★
Abenteuer	★ ★ ★ ★ ★
Größe	★ ★ ★ ★ ★
Sand	★ ★ ★ ★ ★





# SANDKASTEN-SPIELE

Das Fahren im Sand übt auf viele Offroader eine große Faszination aus. Doch gerade **in der Wüste ist Vorsicht geboten**. Wir erklären, worauf man achten sollte.





» Mit Vollgas die Düne rauf, ein kurzer Sprung über den Dünenkamm und auf der anderen Seite wieder runter. Spielen im Sandkasten für große Kinder mit großen Spielzeugen. Was kann es Schöneres geben? Also Gas gegeben und rauf auf den nächsten Dünenkamm.

Doch plötzlich fangen die Räder an durchzudrehen, der Wagen wird langsamer, bleibt schließlich stehen. Festgefahren. Das kann passieren, kein Problem. Gas geben, dabei am Lenkrad drehen. Wenn das nicht funktioniert, dann eben mit schnellem Gangwechsel vor- und zurückschaukeln. Wäre doch gelacht, hat schließlich im Schlamm schon etliche Male funktioniert. Komisch, nur hier will es irgendwie nicht klappen. Statt vor- oder rückwärts geht es nur tiefer in den Sand. Hinten links hat sich schon das halbe Rad eingegraben. Noch ein Gasstoß und die Achse sitzt auf.

Spätestens ab jetzt wird es mühselig und schweißtreibend. Der Offroader sitzt nämlich fest, und zwar so richtig. Was man jetzt braucht, sind eine Schaufel, Muskeln und gute Kondition. Denn der Wagen muss ringsum und unten drunter freigegeben werden. Je mehr, desto besser. Denn jetzt einfach einen Gurt an ein zweites Fahrzeug hängen

und ziehen kann helfen, muss es aber nicht. In jedem Fall tut sich das Bergefahrzeug leichter, je weniger tief der Pechvogel im Sand steckt. Außerdem kommt es im Sand darauf an, ob das Bergefahrzeug genügend Grip hat oder sich ebenfalls eingräbt.

Wäre die Situation vermeidbar gewesen? Unter Umständen ja. Denn auch beim Sandfahren gibt es ein paar Dinge zu beachten. Als erstes wäre da der richtige Luftdruck in den Reifen. Er sollte so weit wie möglich abgesenkt werden, um die Aufstandsfläche zu vergrößern. Wie weit der Druck abgesenkt werden kann, ohne dass der Reifen anfängt, sich auf der Felge zu drehen, sollte man jedoch unbedingt vorab ermitteln, da sich nicht alle Reifengrößen und vor allem -breiten gleich weit absenken lassen.

Außerdem sollte man möglichst nur bereits vorhandene Spuren nutzen. Vor allem beim Fahren im weichen Sand hilft es, nur sachte Gas zu geben und zu bremsen, da sich sonst die Reifen schnell eingraben können. Ist das passiert, auf keinen Fall weiter Gas geben, sondern das Fahrzeug freigraben und bergen. «

**Text:** Michael Scheler

**Fotos:** Land Rover, M. Scheler



# Technik durch Dynamik

Dein Experte für Anbauteile  
und Spezialumbauten an  
Offroad- und Sonderfahrzeugen



**TAUBENREUTHER**  
SINCE 1966

mehr auf  
[www.taubenreuther.com](http://www.taubenreuther.com)



## TIPPS ZUM FAHREN IM SAND

- ➔ **Soweit möglich den Untergrund der Strecke vorab prüfen.** Ist der Sand weich und kann man schnell einsinken? Oder ist er fest und tragfähig?
- ➔ **Luft aus den Reifen lassen, um die Aufstandsfläche zu erhöhen.** Das ist besonders wichtig bei weichem Sand. 0,8 bis 1,0 bar sind bei vielen Reifen ein guter Wert.
- ➔ **Möglichst vorhandene Spuren nutzen.** Hier ist der Sand in der Regel tragfähig.
- ➔ **Nur sachte Gas geben und bremsen.** Schnelle und ruckartige Drehungen oder Verzögerungen der Reifen führen dazu, dass sie im Sand einsinken.
- ➔ **Sanfte Lenkbewegungen.** Ruckartige Bewegungen am Lenkrad können ebenfalls dazu führen, dass die Räder einsinken.
- ➔ **In Dünen auch bergab Gas geben.** Das ist erstmal ungewohnt und erfordert Überwindung, muss aber sein, um die Vorderräder lenkbar zu halten.

## SO GELINGT DIE BERGUNG IM SAND



**1**  
**Fährt sich das Fahrzeug fest,** auf keinen Fall mit viel Gas versuchen weiterzukommen. Die Räder graben sich nur tiefer in den Sand. Statt vorwärts geht es nur nach unten.



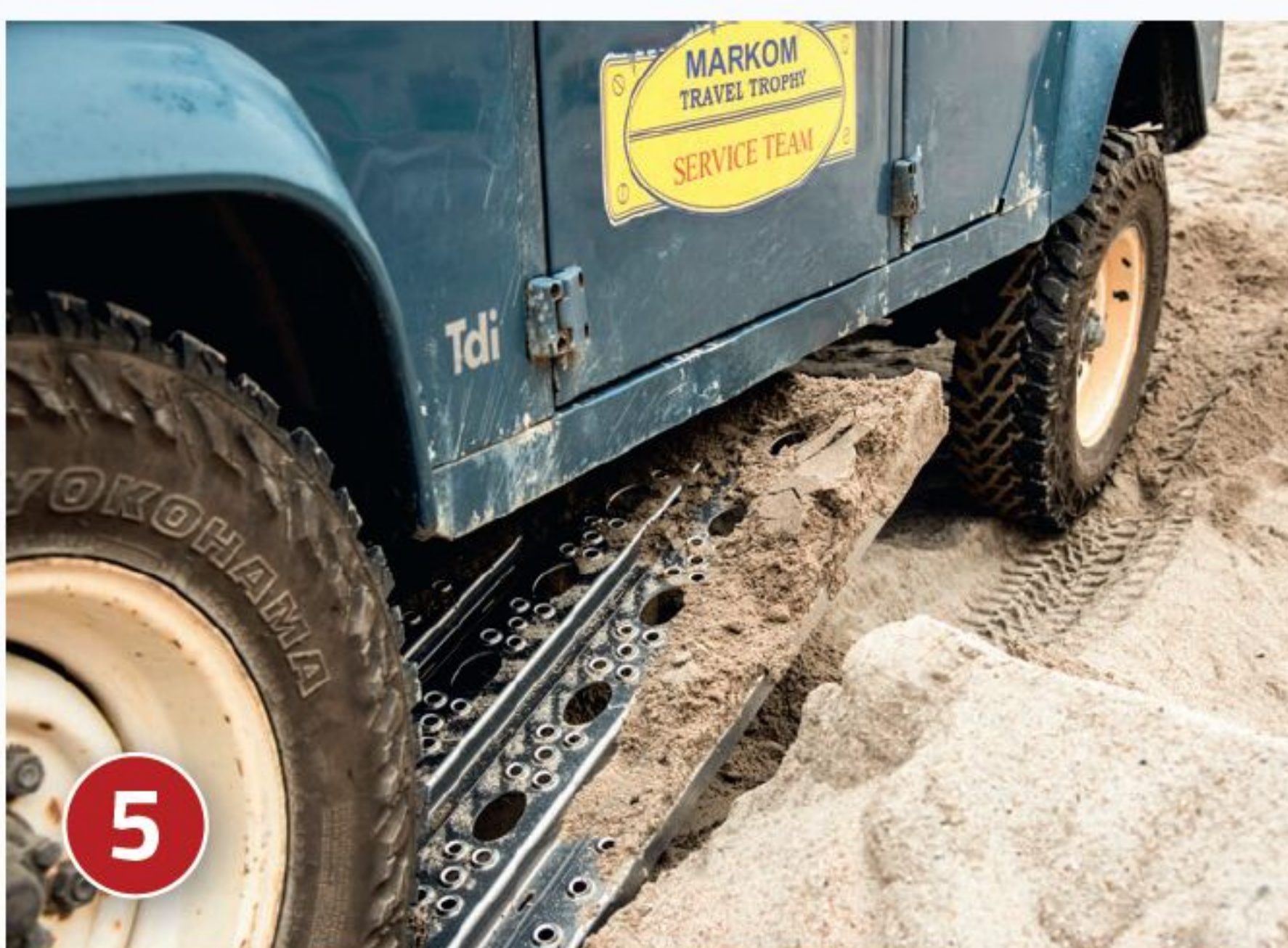
**2**  
**Steckt der Wagen fest: Schaufel benutzen!** Sie ist das wichtigste Werkzeug, um wieder freizukommen. So viel Material wie möglich vor und unter dem Wagen weggraben.



**3**  
**Die Räder so weit freigraben,** dass die Anfahrhilfe möglichst weit unter das Rad geschoben werden kann. Blech oder Board sollten möglichst überall aufliegen.



**4**  
**Mit wenig Drehzahl fahren,** bis das Rad auf dem Board steht und greift. Anschließend mit erhöhter Drehzahl heraus- und möglichst weiterfahren, bis der Wagen wieder dauerhaft Grip hat – oder im nächsten Sandloch steckenbleibt.



**5**  
**Darauf achten,** ob das Board nach dem Überfahren mit dem Rad hochschlägt. Besonders in der Fahrzeugmitte können starre Sandbleche unschöne Schäden verursachen.



**6**  
**Legt man eine Spur aus mehreren unterschiedlichen Anfahrhilfen** (etwa die Boards von mehreren Fahrzeugen), sollte man den Anfang des jeweils nächsten Boards unter das Ende des vorherigen Boards legen und dabei einen möglichst glatten Übergang schaffen. Dazu unter Umständen Material unter dem Board weggraben. Für mehr Stabilität können die einzelnen Sandbretter auch miteinander verbunden werden. Kabelbinder, Paracord-Leinen oder Gurte leisten hier gute Dienste.

### PRAXIS-TIPP

Je kühler der Sand ist, umso tragfähiger ist er in der Regel. Für Wüstenfahrten gilt also, dass man Dünenpassagen möglichst morgens durchführt, wenn der Sand noch nicht zu heiß ist.





# WAS MAN BEIM FAHREN IN DER WÜSTE UNBEDINGT BEACHTEN SOLLTE

## ➔ Routen durch Wüsten sorgfältig planen

Idealerweise sollte es immer auch einen Plan B geben. Das bedeutet zwangsläufig, auch Umwege mit einzuplanen. Das wiederum heißt, die Reserven an Wasser und Treibstoff größer als eigentlich notwendig zu kalkulieren. Und auf aktuelles Kartenmaterial achten!

## ➔ Das Wetter prüfen

Das ist nicht nur vor Reisebeginn wichtig, sondern auch während der Fahrt. Unbedingt den Horizont in allen Himmelsrichtungen im Auge behalten: Heftige Sandstürme können sehr schnell aufziehen.

## ➔ Ausreichend Kraftstoff in Kanistern mitnehmen

Beim Fahren im Sand erhöht sich der Spritverbrauch enorm. Bloß nicht mit dem Standardverbrauch zu Hause kalkulieren!

## ➔ Reichlich Trinkwasser mitnehmen

Bei großer Hitze braucht der Körper viel Flüssigkeit. Und wenn sich die Reise länger als geplant zieht oder Wasser aus Versehen verschüttet wird, ist die ursprüngliche Kalkulation schnell auf den Kopf gestellt.

## ➔ An den eigenen Körper denken

Neben Trinken ist der Sonnenschutz essenziell. Sonnencreme, Tücher, Hüte und was einen sonst noch vor der Sonne schützen kann unbedingt einpacken. Das gilt auch für eine möglichst große Sonnenbrille, die auch bei Sandstürmen Schutz bietet.

## ➔ Nie allein in die Wüste fahren

Das ist ein eiserner Grundsatz. Bleibt man stecken, kann ein zweites Fahrzeug bergen oder Hilfe holen. Das gilt erst recht bei langen Wüstendurchquerungen. Ein Unfall oder eine plötzliche Krankheit können sonst ganz schnell gefährlich werden.

## ➔ Geeignete Bergeausrüstung mitnehmen

Schaufeln und Sandbleche beziehungsweise Sandboards sind ein absolutes Muss. Gleiches gilt für Berggurte, Schäkel und Offroad-Wagenheber. Was zum nächsten Punkt führt: Auch ohne Ersatzrad sollte man nicht in die Wüste fahren.

## ➔ Sicherheitsperson benennen

Eine Person zu Hause sollte über die Reisepläne exakt Bescheid wissen und auch während der Tour in Kontakt stehen. Nur so kann im Ernstfall eine Suche gestartet werden. GPS-Notfall-Tracker sind zwar generell eine gute Sache, funktionieren in großen Wüsten aber nur sehr eingeschränkt. Ein Satellitentelefon ist teurer, hilft aber zuverlässiger.

## DAS DARF MAN AUF KEINEN FALL TUN

➔ Im tiefen Sand schalten. Sobald die Kupplung getreten wird, wird der Wagen sofort langsamer und kann steckenbleiben.

➔ Gas geben, wenn der Wagen feststeckt. Die Räder graben sich nur noch tiefer in den Sand.

➔ Vergessen, die Schaufel zu benutzen. Sie macht jede Bergung leichter, auch wenn der Einsatz schweißtreibend ist.



*Dein Projekt beginnt hier...*

**300 Aussteller auf 50.000 qm**  
**Mega-Programm mit 80 Sessions**  
**Camp Area | Live-Musik | Kids Action**

Auf der Adventure Southside am Bodensee findest du alles, was du für dein nächstes Abenteuer brauchst.  
Komm zur größten Messe für **Overland**, **Campervans** und **Selbstausbau** in der Region Süd-D/A/CH.

### HIGHLIGHTS

**SELBSTAUSBAU ACADEMY**

30 Vorträge | Workshops | Experten-Panels

**SELBSTAUSBAUER CAMP**

25 kreative Privatausbauer

**SOUTHSIDE CAMP**

Festival Feeling, Food Trucks & Live Musik

**ROADTRIP GIRLS**

Female Travel Community

**ECAMPER & FRIENDS**

E-Mobility Camping Community



JETZT TICKET BUCHEN

[www.adventuresouthside.de](http://www.adventuresouthside.de)

@adventuresouthside

Medienpartner:





# WÜSTE FÜR

Mal **richtige Wüsten-Stimmung erleben** und doch weder auf den bekannten Pfaden Marokkos unterwegs sein noch eine wochenlange Anreise haben? Westsahara verspricht so ein Abenteuer.





# ANFÄNGER





» Der afrikanische Kontinent ist längst erreicht: Im Westen Marokkos geht es in Richtung Süden. Klar, es ist staubig – aber Wüsten-Feeling gibt es hier nicht. Dafür aber einen planmäßigen Boxenstopp in einer Werkstatt in Tan-Tan. Schweißen ist angesagt. Nach kurzer Wartezeit haben wir wieder einen rechten Spiegel. Er war uns unterwegs abgefallen. Eine Einkaufsrunde durch den Bazar, wir besorgen ausreichend Vorräte. Sicher ist sicher.

Dann bewegen wir uns Richtung Smara, der Provinzhauptstadt im Norden von Westsahara. Eine Fahrbahn durch die Einsamkeit, nichts ist zu spüren von einer Grenze. Westsahara – auch Spanisch Sahara genannt – ist seit der Unabhängigkeit von Spanien im Jahr 1975 von Marokko besetzt. Nur das Navi zeigt uns den Grenzverlauf in der Einöde.

Nochmal ausgiebig duschen auf dem netten Campingplatz vor Smara – wir sind die einzigen Gäste. Anderntags rollen wir auf der Teerstraße zum Einstiegspunkt in die Piste der Rallye Paris-Dakar. Begleitet von einem Unimog und dessen Besatzung, stoppen wir am eingespeicherten GPS-Punkt im Nirgendwo. Hier biegen einige

wenige Spuren ab in die Wildnis. Die Route geriet seit der Verlegung der Rallye in Vergessenheit, selbst bei Wüsten-Reisenden.

Die beiden Wüstenanfänger im Unimog hatten sich uns angeschlossen, denn in dieser einsamen Region fährt man bes-

ser nicht allein. Rechts und links der Piste im Abstand von wenigen hundert Metern liegen unübersehbare, aufgeschüttete Sandhaufen als Markierung: Hier geht's lang!

Luft ablassen sorgt für mehr Aufstandsfläche auf dem steinigen Boden.



Meer gehört hier dazu: Eine Reise durch Westsahara ist auch mit einem Besuch der Atlantikküste verbunden.

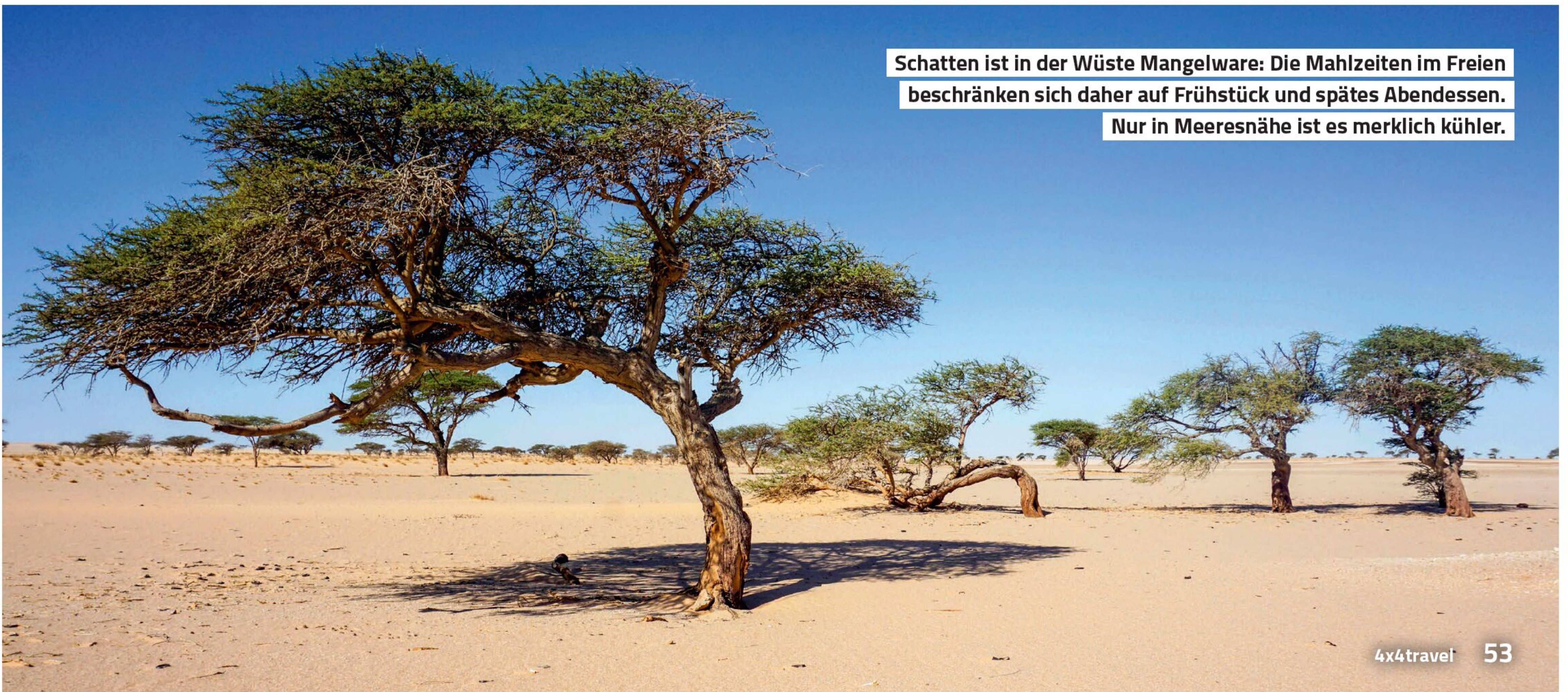
Richtiges Gefährt: Ein Toyota Land Cruiser ist für Wüstentouren ideal. Wer mit einem Camper-Van reist, muss Abstriche machen oder mehr schaufeln.







Schatten ist in der Wüste Mangelware: Die Mahlzeiten im Freien beschränken sich daher auf Frühstück und spätes Abendessen. Nur in Meeresnähe ist es merklich kühler.





## WESTSAHARA VERBINDET DAS ERLEBNIS DES **EINSAMEN WÜSTENFAHRENS** MIT ÜBERSCHAUBAREM AUFWAND

Endlich passt der Luftdruck in allen Reifen. Das Terrain ist leicht zu befahren, die geeignete Spielwiese für Anfänger. Während wir die Nachmittagssonne mit einer Tasse Kaffee genießen, sammelt das Fahrer-Duo des Unimogs erste Offroad-Erfahrung im Sand: Sperren und Geländeuntersetzung ausprobieren, auch schaufeln gehört dazu.

Ein paar Kilometer sollten wir noch fahren, eine Nacht mit Kamel unter Akazienbüschen wird als Nachtlager gewünscht. Das Klischee Dornbusch mit glutrotem Sunset finden wir ein Stück weiter. Es wird dunkel, der Blick schweift über die unendliche Einsamkeit: unser perfekter Campingplatz. Raubvögel, eine grasende Kamelherde und Dornenbüsche: Wüsten-Feeling pur. Noch ein paar hübsche Steine für die Sammlung zu Hause suchen, dann geht es ab in die Bordküche. Fahren macht hungrig. Dazu ein Glas

### UNTERWEGS MIT ...

#### IRMI THON

Zusammen mit ihrem Mann Wolfgang ist die Bayerin viel in der Welt unterwegs – besonders gern auch im Winter, weil sie die heimische Kälte nicht mag. So „floh“ sie im Januar nach Nordafrika und erkundete Westsahara auf den Spuren der alten Rallye Paris-Dakar. Nicht, dass Irmis Wüstenanfängerin wäre – ganz im Gegenteil, ihr Erfahrungsschatz ist groß. Seit Jahren reisen die Thons mit ihrem Toyota Land Cruiser überall hin, zum Beispiel nach Afrika, Zentralasien, Nordamerika oder zu ausgefallenen Zielen in Europa.



Rotwein bei milden Temperaturen, so lassen wir den Abend ausklingen.

Wir starten früh, denn mittags sticht die Sonne unerbittlich, und das mitten im Winter. Vorbei an Tiergerippen, durch kleine Sanddünen und über groben Schotter: Die Route ist abwechslungsreich und leicht zu bewältigen. Dank der für die

Rallye einst aufgeschütteten Hügel geht keiner verloren. Die Fahrzeuge pflügen sich problemlos durch den Untergrund, doch das konzentrierte Fahren strengt an, ein Mittagspäuschen im Schatten steht an. Die Sonne brennt vom Himmel. In gemütlicher Runde sitzen wir vor den Autos beim Essen. „Schau mal, unser

**Wüste heißt nicht immer Düne: Auf jeden Fall bedeutet es aber, bis zum Horizont nichts anderes als Sand, Stein und vielleicht noch ein paar trockene Sträucher zu sehen.**







Einmal Wüsten-Feeling mit allem: Sand und dürre Bäume, Dromedare und heruntergekommene Baracken und buntes Leben am Rand der Wüste. Und natürlich die obligatorische Sache mit dem Reifendruck.







**Landschaftlich und zum Offroad-Fahren  
ein Traum: die Dünen von Dakhla.**

Unimog tropft“, bemerkt die Besitzerin. Alles springt auf, bei genauerem Hinsehen sieht man das Leck im Tank deutlich, und das mitten in der Wüste. Was nun?

Die Aufregung ist groß, langt der Sprit noch? Schnell ist die Stelle lokalisiert, gereinigt und mit Sekundenkleber abgedichtet. Noch ein paar Schichten Panzer-

Tape darüber, den Kleber trocknen lassen und abwarten. Erleichterung, das Problem scheint vorübergehend gelöst, auch die Tankanzeige gibt Entwarnung, es sollte noch reichen. Mittlerweile ist es später Nachmittag, wir schleichen langsam dahin, unterbrochen von vielen Stopps, um die geklebte Stelle zu kontrollieren.

## EIN KLEINER **TECHNISCHER DEFEKT** KANN IN DER WÜSTE SCHNELL ZUR GROSSEN HERAUSFORDERUNG WERDEN

Mit einem Tag Verspätung sind wir zurück auf dem Teer, auch hier keine Menschenseele. Wir passen den Luftdruck der Reifen wieder an und sind in Sicherheit: Zur Not kann das Fahrzeug von hier aus abgeschleppt werden.

Bettelarme Flüchtlingscamps der Sahauris, der von Marokko vertriebenen Wüstenbewohner, säumen den Straßenrand. Riesige Tierherden überqueren die Fahrbahn. Es geht hinaus in die Lagune mit den vielen kleinen Guesthouses. Ein Damm führt durch die Sümpfe nach Dakhla, auf einer Landzunge weit draußen im Meer. Scharen von Campnern tummeln sich an den Stränden und verbringen hier den Winter bei angenehmen Temperaturen und viel Sonne – ein Eldorado für Surfer und Quad-Fahrer. Auch Offroader haben ihren Spaß.

Morgens rollen wir gemeinsam zum Schweißen. Tank ausbauen und abdich-

**Empfehlenswert bei Wüstenfahrten: Das Reisen mit mehreren Fahrzeugen sorgt für mehr Sicherheit in allen Bereichen – bei Pannen, Unfällen oder Übergriffen.**





ten, abends ist das Loch beseitigt. Neben-an bekommt unser Toyota frisches Öl. Der Tag vergeht mit einem Großeinkauf: Obst, Fleisch und Gemüse gibt es zum Schnäppchenpreis auf dem Markt. Neben modernen Wohnhäusern und Cafés in der Stadt schockieren die desolaten Unterkünfte der Flüchtlinge am Stadtrand, vergessen von der Welt.

Während am Unimog noch immer geschraubt wird, drehen wir eine Runde durch die Dünen der Lagune. Ein bisschen

Fahrspaß. Oben auf einem Plateau bleiben wir stehen, es geht zu Fuß weiter, die Flut kommt.

Wir haben noch große Pläne: Auf uns wartet die Eisenerzroute in Mauretanien. 250 Kilometer Teerstraße sind es bis zum verabredeten Punkt vor der Grenze, an dem ein weiteres Fahrzeug zu uns stoßen wird. So bleibt noch etwas Zeit, um mit dem Toyota im Sand zu spielen.

Auf der Hauptstraße Richtung Grenze entlang der Atlantikküste bewachen un-

zählige Militärposten das Ufer, um Migranten auf ihrem Weg nach Europa aufzuhalten. Selbst eine kurze Kaffeepause am Wasser wird uns verwehrt.

Am Treffpunkt vor einem Gasthaus eine kurze Lagebesprechung, am nächsten Morgen reihen wir uns wenige Kilometer weiter in die lange Ausreiseschlange Richtung Süden ein. Schlepper und fliegende Händler eilen sofort herbei. Nur Geduld, die Grenzabfertigung kann dauern. «

**Text & Fotos:** Irmi Thon

## TIPPS

### BESTE REISEZEIT

Abgesehen vom richtig heißen Sommer geht Westsahara immer – Irmi war zum Beispiel im Winter da. Beliebt sind Frühjahr und Herbst.

### ANREISE

Bis Südspanien ist es von Deutschland aus eine lange Anreise. In Almería und Motril oder – mit besonders kurzer Fahrt von nur einer Stunde – in Algeciras und Tarifa geht es dann auf die regelmäßig verkehrenden Fähren nach Nord-Marokko. Allerdings sind es dann noch gut 1.200 Kilometer durch Marokko, vorbei an Rabat und Casablanca, um Westsahara zu erreichen. Auf diesem Weg sind Abstecher nach „links und rechts“ empfehlenswert.

### EINREISE

Für deutsche Staatsbürger reicht bei einem Aufenthalt von maximal 90 Tagen der gültige Reisepass – ein Visum ist nicht erforderlich. Außerdem wird bei Fahrzeugkontrollen der deutsche Führerschein anerkannt. Ein Carnet de Passages ist nicht erforderlich.

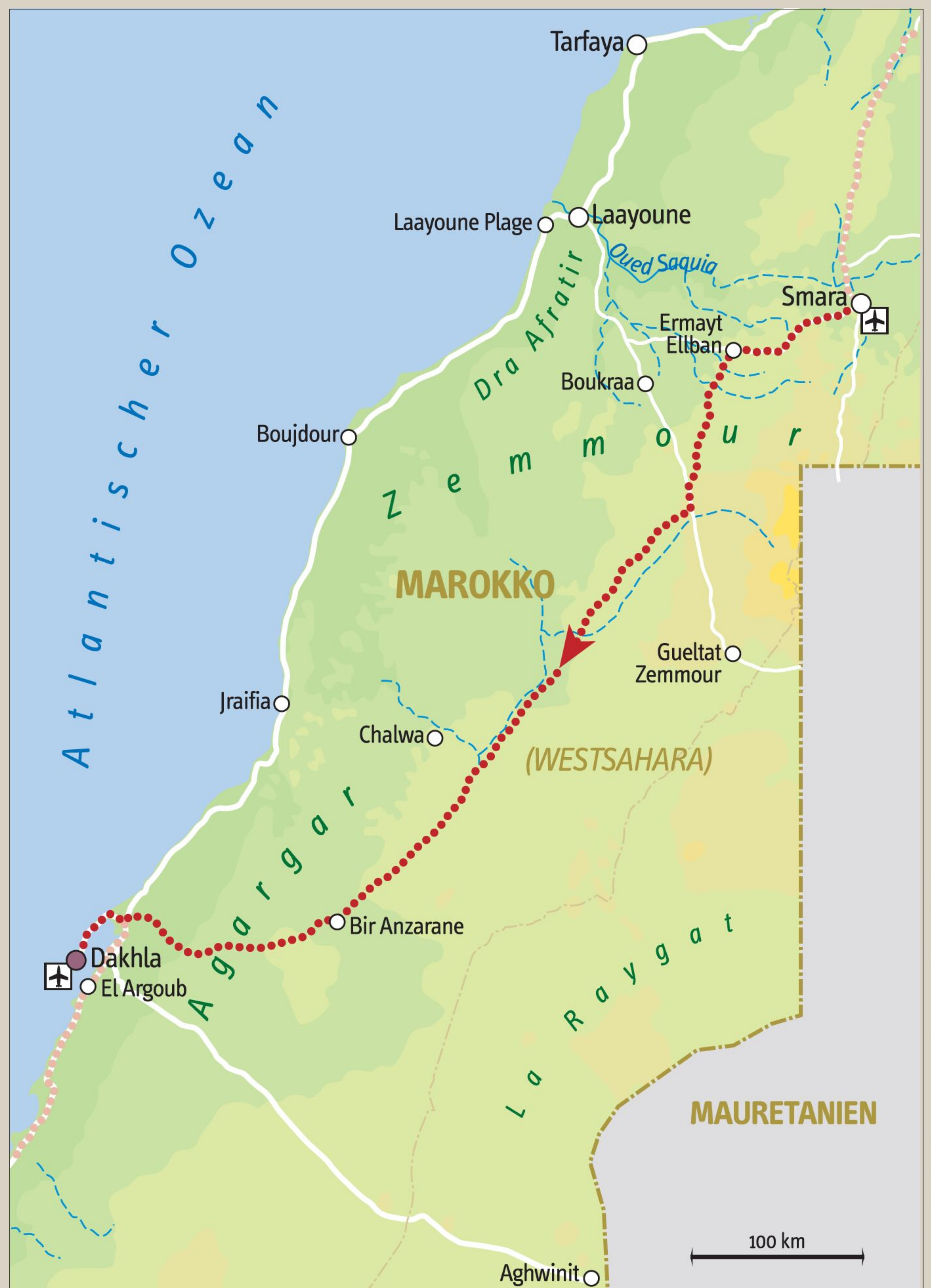
### SICHERHEITSHINWEIS

Weil Westsahara von Marokko besetzt ist, gibt es keine deutschen konsularischen Vertretungen mehr. Das Auswärtige Amt rät daher logischerweise von Besuchen ab.

### CAMPING

Wildcampen ist grundsätzlich gut möglich und nahezu überall zulässig. Empfehlenswert ist es trotzdem, nicht allein zu stehen.

### GEEIGNET FÜR





# HOCH HINAUS

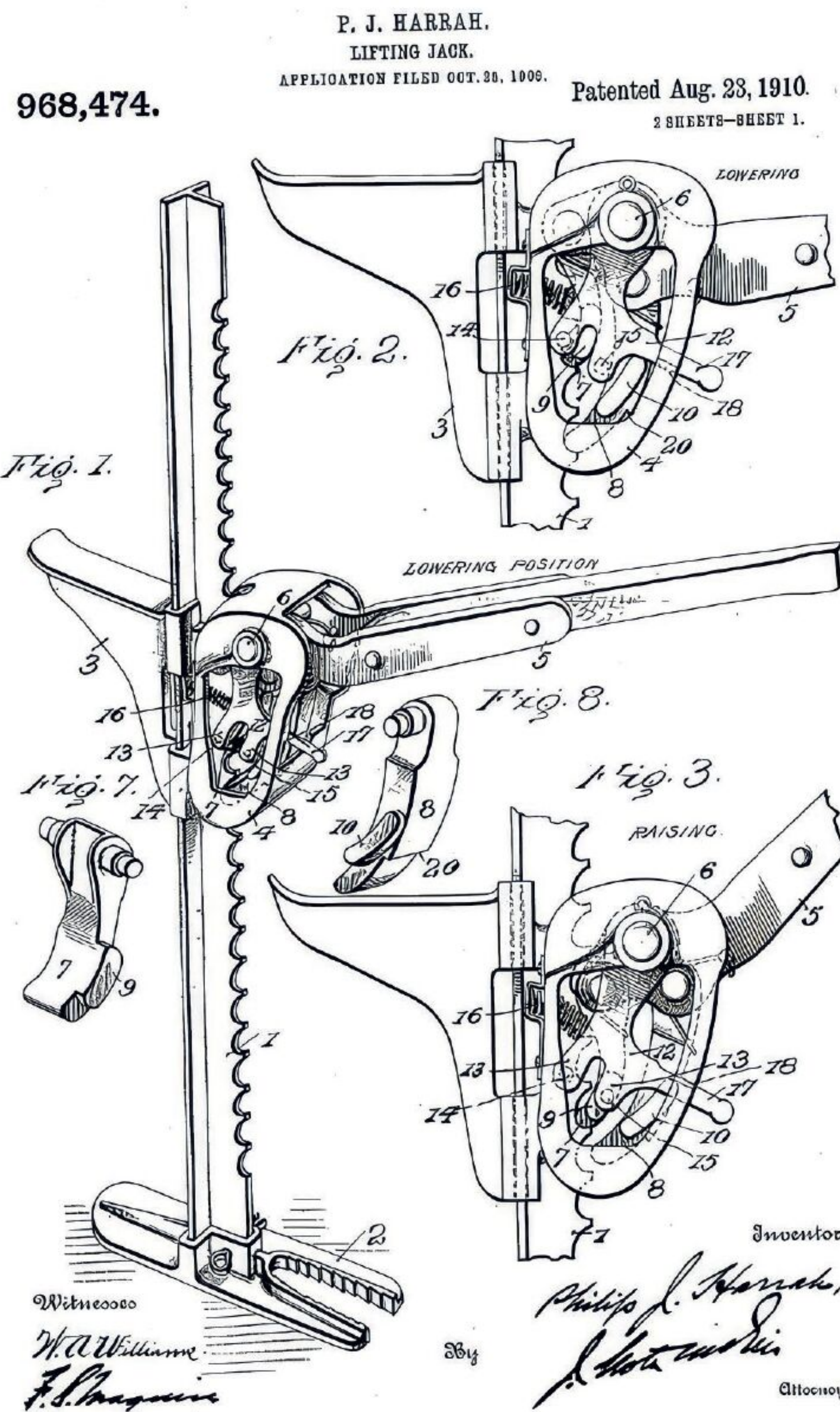
Der Hi-Lift gilt gemeinhin als **der ultimative Wagenheber für Geländefahrzeuge**. Er ist robust, hat ordentlich Hubhöhe und lässt sich auch zum Bergen des Fahrzeugs oder zum Abdrücken des Reifens von der Felge verwenden. Wir klären, wie er funktioniert und welche Alternativen zum Original es gibt.



» Um den Hi-Lift richtig zu bedienen und sich dabei vor allem die Finger nicht einzuquetschen (und das passiert schnell!), bedarf es etwas Übung und des einen oder anderen Tipps aus der Praxis. Doch klären wir zunächst, wie der Offroad-Wagenheber funktioniert: Der Hi-Lift verfügt als zentrales Element über eine gelochte Hubstange, die das Profil eines Doppel-T-Trägers hat. An ihr läuft der Hubmechanismus, an dem die Hubklaue sitzt, nach oben oder unten. Der Mechanismus verfügt über zwei federgelagerte Bolzen, die in zwei der übereinanderliegenden Löcher greifen. Ist keine Last auf der Klaue, kann der Mechanismus frei bewegt werden und so in die richtige Position geschoben werden.

Über einen Hebel kann bestimmt werden, ob es nach oben oder nach unten gehen soll. Fängt man mit dem am Mechanismus einsteckbaren Hebelarm an zu hebeln, wird einer der beiden Bolzen zurückgezogen und der Mechanismus nach oben oder unten bewegt. Der andere Bolzen hält die Hubmechanik an Ort und Stelle. Wird der Arm zurückgeführt, rastet der zurückgezogene Bolzen ein, der andere wird freigegeben und zum nächsten Loch geführt, wo er dann wieder einrasten kann. So lässt sich eine Last Stück für Stück nach oben oder unten hebeln.

Wer den Hi-Lift schon öfter benutzt hat, kennt auch seine Nachteile. Er ist



Die Zeichnung, mit der der „Lifting Jack“ zum Patent angemeldet wurde. Heute ist es lange ausgelaufen, und es gibt diverse Nachbauten.

schwer, unhandlich, man klemmt sich schnell die Finger und sobald keine Last mehr auf der Hubklaue ist, saust der Me-

chanismus ungebremst nach unten. Und außerdem findet sich an allem, was nicht so kantig wie ein G, ein Wrangler oder ein Defender ist, nur schwer ein Ansatzpunkt, an dem man den Offroader auch anheben kann. Denn für das sichere Anheben des Fahrzeugs ist es wichtig, dass auch Aufnahmemöglichkeiten für die Klaue des Hi-Lifts vorhanden sind.

Bei vielen, gerade moderneren Fahrzeugen findet man für den Hi-Lift daher leider kaum noch eine geeignete Stelle, an der man ihn ansetzen kann. Abhilfe schafft diverses Zubehör, das man an den Rädern oder an anderen Stellen einhaken kann. Alternativ lassen sich natürlich massive Stahlstoßstangen am Fahrzeug montieren, die auch gleich über eine Hi-Lift-Aufnahme verfügen. So wie schon der Hi-Lift selbst bringen jedoch auch Zubehör oder eine massivere Stoßstange zusätzliche Kilos auf die Waage.

Um den Hi-Lift im Wageninneren mitzunehmen, ist er zu groß, zu schwer und nach dem Einsatz auch zu dreckig. Also sollte er außen ans Fahrzeug. Hier bieten sich Halterungen für das Heck, die Motorhaube oder den Dachträger an. Je weiter oben man ihn anbringt, umso mehr erhöht sich jedoch der Schwerpunkt, und das Fahrzeug kann bei Schrägfahrt schneller zur Seite kippen. »

**Text:** Michael Scheler

**Fotos:** Michael Scheler, Hersteller



In den USA gehört das Hi-Lift-Modell „First Responder“, das ein paar mehr Möglichkeiten bietet, zur Grundausstattung der Feuerwehr.



## HISTORIE

Erfunden wurde der Hi-Lift 1905 von Philip John Harrah (links im Bild), der das Werkzeug zunächst als „Automatic Combination Tool“ bezeichnete. Bekannt wurde es allerdings unter dem Namen „Handyman Jack“. In den 1960er-Jahren wurde der Wagenheber in „Hi-Lift Jack“ umbenannt. Das Grunddesign ist seit der Erfindung im Wesentlichen unverändert geblieben, im Laufe der Zeit wurden jedoch einige Verbesserungen vorgenommen, um Sicherheit, Haltbarkeit und Vielseitigkeit zu optimieren. Der Original-Hi-Lift wird bis heute im südwestlich von Indianapolis gelegenen Bloomfield hergestellt, einem kleinen Ort in Indiana, der rund 2.300 Einwohner zählt.



## DAS ORIGINAL UND DIE ALTERNATIVEN

Der Hi-Lift ist nicht nur ein Wagenheber für Geländewagenfahrer, er wird auch von Landwirten und Rettungskräften eingesetzt. Wer so erfolgreich ist, hat irgendwann seine Nachahmer. Daher gibt es mittlerweile eine fast unüberschaubare Anzahl an Nachbauten, die nach dem gleichen Prinzip funktionieren. Hier sind die gängigsten Modelle.

### Hi-Lift

Der originale Hi-Lift ist in mehreren Höhen und Ausführungen zu bekommen. Deutscher Importeur ist die Firma Taubenreuther, die vier verschiedene Varianten anbietet. Der rote Hi-Lift (HL485 und HL605) ist der Klassiker in zwei verschiedenen Hubhöhen.

#### HL485

Gewicht: 12,8 kg ■ Breite: 12,7 cm  
Höhe: 128,9 cm ■ Tiefe: 24,5 cm  
Tragkraft: 3.175 kg ■ Hubhöhe: 98 cm  
Farbe: Rot/Schwarz ■ Preis: EUR 229,65

#### HL605

Gewicht: 14,2 kg ■ Breite: 12,7 cm  
Höhe: 156,9 cm ■ Tiefe: 24,5 cm  
Tragkraft: 3.175 kg ■ Hubhöhe: 126 cm  
Farbe: Rot/Schwarz ■ Preis: EUR 237,26

Beim Hi-Lift X-treme (im Bild) sind alle beweglichen Stahlteile und die Hebelstange goldfarben verzinkt. Von den Abmessungen und Hubhöhen entspricht er dem roten Hi-Lift. Das Besondere ist die neue 3-in-1-Klammer am oberen Ende. Sie ist zum Klemmen und Holzspalten gedacht.

#### XT485

Daten analog HL485 ■ Farbe: Anthrazit/Goldfarben ■ Preis: EUR 306,46

#### XT605

Daten analog HL605 ■ Farbe: Anthrazit/Goldfarben ■ Preis: EUR 319,02

► [offroad24.de](http://offroad24.de)

### Craftmax

Die Firma Craftmax vertreibt ihren Hi-Lift-Nachbau als „mobilen Wagenheber mit Stockwinde bis drei Tonnen“. Trotz nahezu identischen Abmessungen soll der Wagenheber gut 8,5 Zentimeter höher heben können, dafür aber 175 Kilo weniger stemmen. Der Preis orientiert sich am Original.

Gewicht: 14,16 kg ■ Breite: 13 cm ■ Höhe: 155 cm  
Tiefe: 25 cm ■ Tragkraft: 3.000 kg ■ Hubhöhe: 135 cm  
Farbe: Rot/Schwarz ■ Preis: EUR 228,99

► [craftmax.com](http://craftmax.com)

### Farm Jack

Hinter der Bezeichnung Farm Jack verbirgt sich kein konkreter Hersteller. Vielmehr ist es eine allgemeine Bezeichnung für diese Art Wagenheber, mit der der Name des Originals umgangen wird. Daher bieten viele Hersteller ihre Wagenheber, die nach dem System von P. J. Harrah funktionieren, als Farm Jack an. Der Wagenheber von Seilwinden Direkt ist entsprechend gelabelt. Er punktet mit einem niedrigen Preis.

Gewicht: 14 kg ■ Breite: 13 cm ■ Höhe: 122 cm ■ Tiefe: 25 cm  
Tragkraft: 3.000 kg ■ Hubhöhe: 104 cm ■ Farbe: Rot/Schwarz  
EUR 69,99

► [seilwinden-direkt.de](http://seilwinden-direkt.de)

### MSW Motor Technics

MSW bezeichnet sein Modell tatsächlich ausschließlich als Offroad-Wagenheber. Obwohl er in der Gesamtlänge etwas niedriger ist als der Hi-Lift HL485, soll er gute zehn Zentimeter höher heben, dafür aber 500 Kilo weniger stemmen können.

Gewicht: 12,2 kg ■ Breite: 13,5 cm  
Höhe: 123 cm ■ Tiefe: 23 cm  
Tragkraft: 2.500 kg ■ Hubhöhe: 110 cm  
Farbe: Blau/Schwarz ■ Preis: EUR 79,-

► [expondo.de](http://expondo.de)

### Rockfoxx

Besuchern der verschiedenen 4x4-Messen dürfte Rockfoxx ein Begriff sein. Inhaber Steve Litschka und sein Team haben sich auf gutes, aber preiswertes Offroad-Zubehör spezialisiert. Auch hier wird der Hi-Lift-Nachbau als Offroad-Wagenheber vertrieben. Er hebt drei Tonnen.

Gewicht: 13 kg ■ Breite: 12,7 cm  
Höhe: 122 cm ■ Tiefe: 24,5 cm  
Tragkraft: 3.000 kg ■ Hubhöhe: 107 cm ■ Farbe: Türkis/Schwarz  
Preis: EUR 79,-

► [rockfoxx.com](http://rockfoxx.com)







### Katsu Tools

Anders als der Name vermuten lässt, sitzt Katsu Tools nordöstlich von London in Harrow. Die angebotenen Werkzeuge und auch der Katsu-Nachbau dürften jedoch aus Asien kommen. Neben dem blauen Wagenheber, der mit einer Kette und einem Haken ausgeliefert wird, findet sich im Sortiment auch eine Version in Rot ohne Haken, die für knapp unter 80 Euro zu haben ist.

Gewicht: 13 kg ■ Breite: 10,4 cm ■ Höhe: 122 cm  
Tiefe: 17,5 cm ■ Tragkraft: 3.000 kg ■ Hubhöhe: 103 cm ■ Farbe: Blau/Anthrazit ■ Preis: EUR 128,-  
► [amazon.de](https://www.amazon.de)



### Stahlwerk

Stahlwerk bietet seinen Offroad-Wagenheber gleich in zwei Höhen an. Allerdings einmal in der üblichen Höhe von fast 122 Zentimetern und einmal in der Höhe von nur knappen 51 Zentimetern – was nicht viel ist. Beide wuchten jedoch drei Tonnen in die Höhe.

#### Zahnstangenheber 48"

Gewicht: 12,5 kg  
Breite: 12,7 cm ■ Höhe: 122 cm  
Tiefe: 24,5 cm ■ Tragkraft: 3.000 kg ■ Hubhöhe: 104,5 cm  
Farbe: Schwarz ■ Preis: EUR 59,99

#### Zahnstangenheber 20"

Gewicht: 9 kg ■ Breite: 12,7 cm  
Höhe: 51 cm ■ Tiefe: 24,5 cm  
Tragkraft: 3.000 kg ■ Hubhöhe: 33 cm  
Farbe: Schwarz ■ Preis: EUR 39,99  
► [stahlwerk-schweissgeraete.de](https://www.stahlwerk-schweissgeraete.de)



**Roof Lodge® Dachzelte**  
HERGESTELLT IN DEUTSCHLAND

**Nakatanenga**  
4x4-Equipment

[www.nakatanenga.de](https://www.nakatanenga.de) - Dachzelte, Offroad-Zubehör und vieles mehr.

**Expedition Anhänger-technik**

**Ihr Spezialist für Offroad & Leichtbauanhänger**  
Chassis Prototypen Kleinserien

**EXKLUSIV für Europa!**  
**Straßenzulassung für:**

- Offroad Kupplung
- AL-KO EnduroX & X Air Fahrwerk
- **NEU** Elektrische Bremse & ABS

[www.x-ant.at](https://www.x-ant.at) | [office@x-ant.at](mailto:office@x-ant.at)  
+43 (0) / 660 25 31 718

**X-ANT**

**4x4 ADVENTURES**  
OFFROAD TOURS

**Mauretanien, Libyen, Marokko, Tunesien**

[www.4x4-adventures.de](https://www.4x4-adventures.de) - [info@4x4-adventures.de](mailto:info@4x4-adventures.de)

**trayon campers**  
Das Raumwunder aus «Down Under»

**AUSTRALIAN MADE**

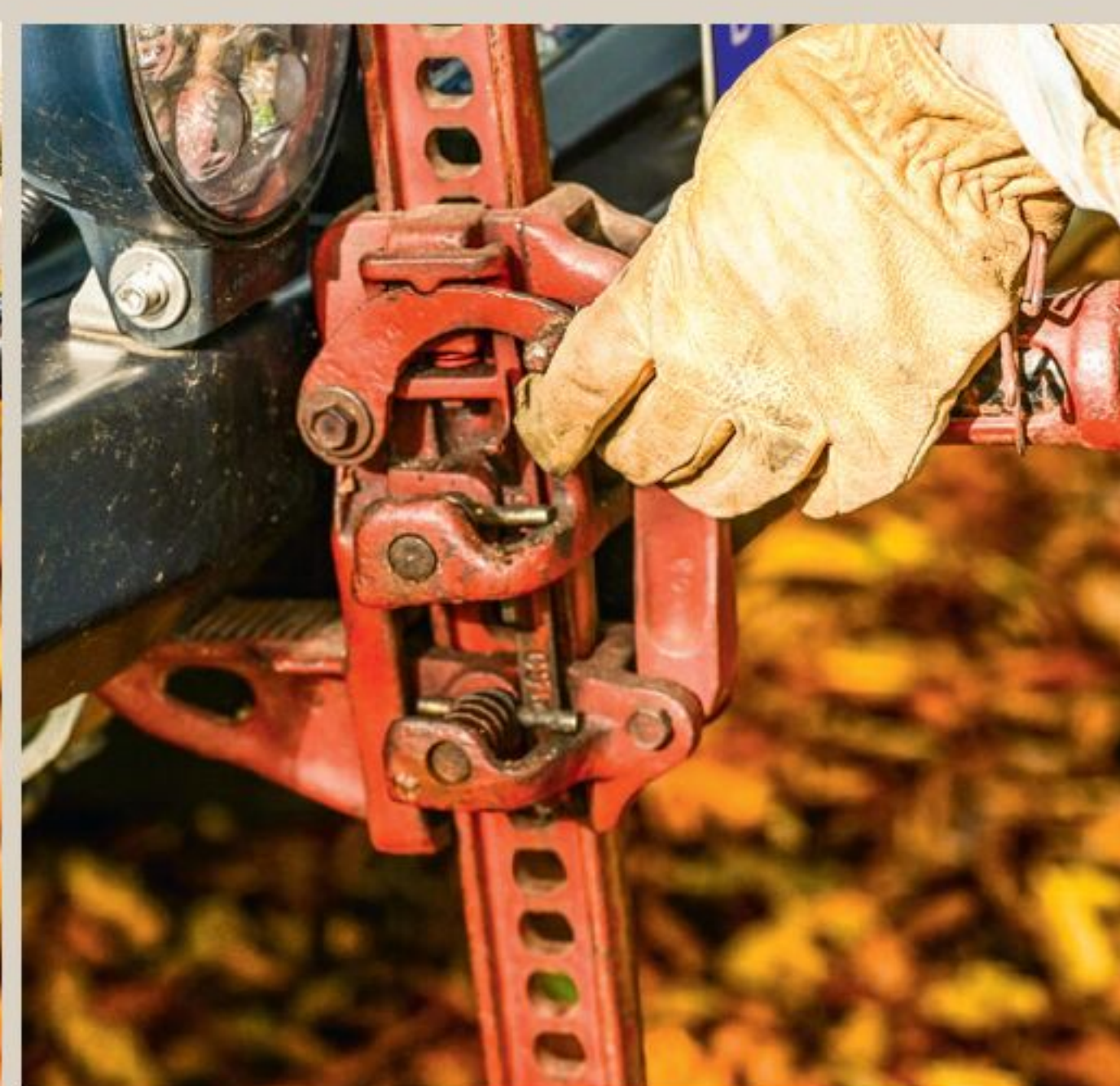
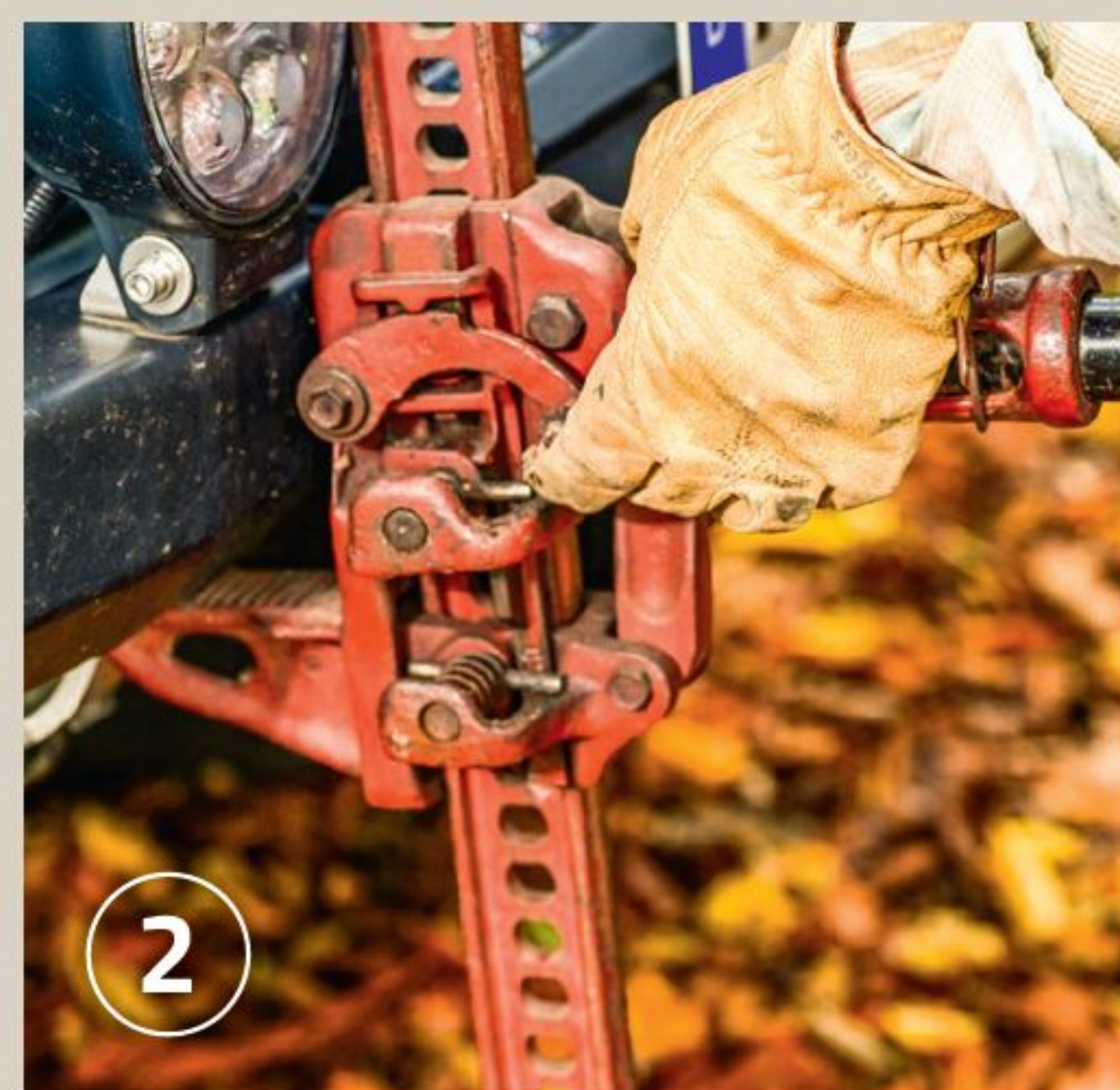
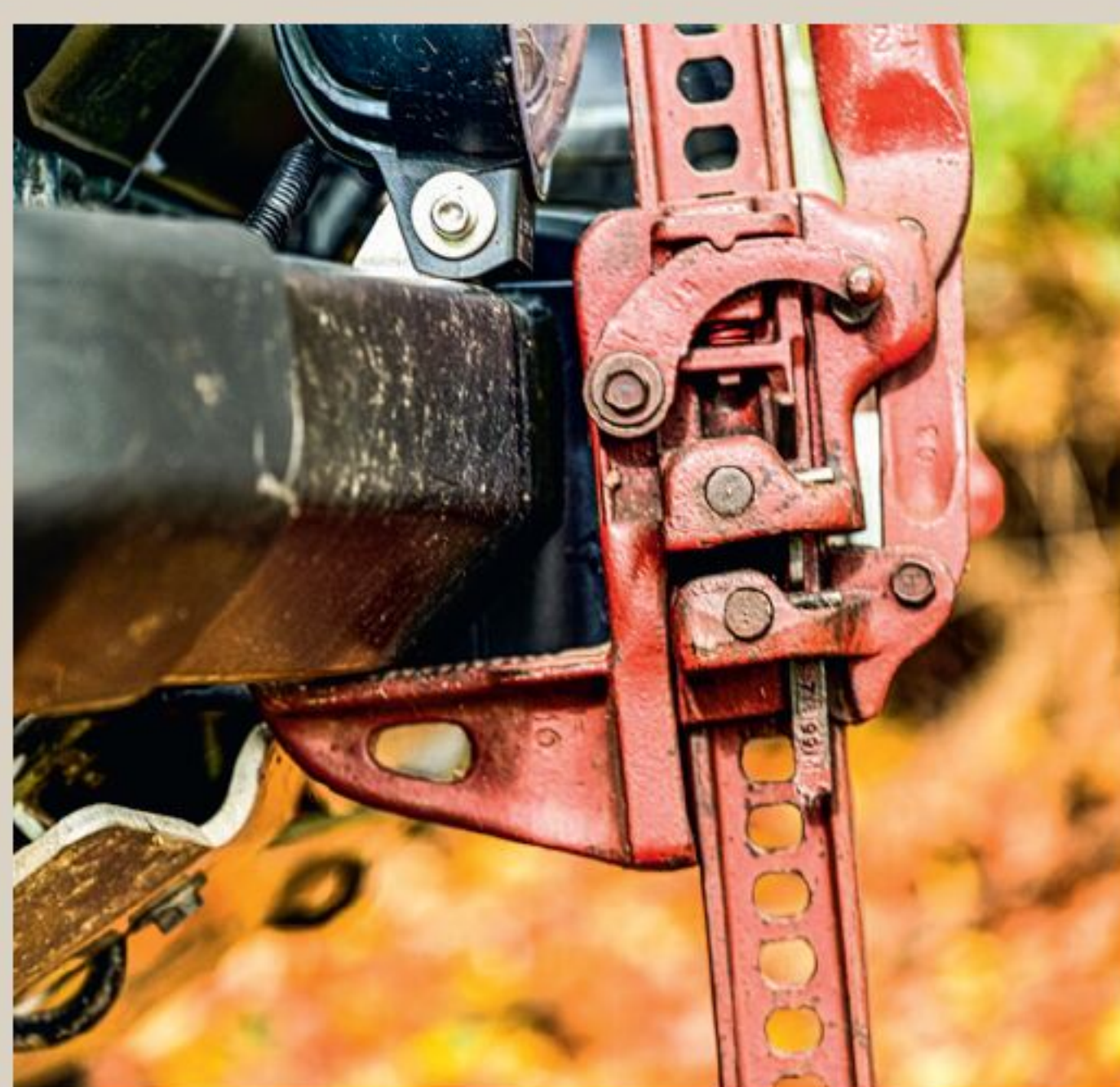
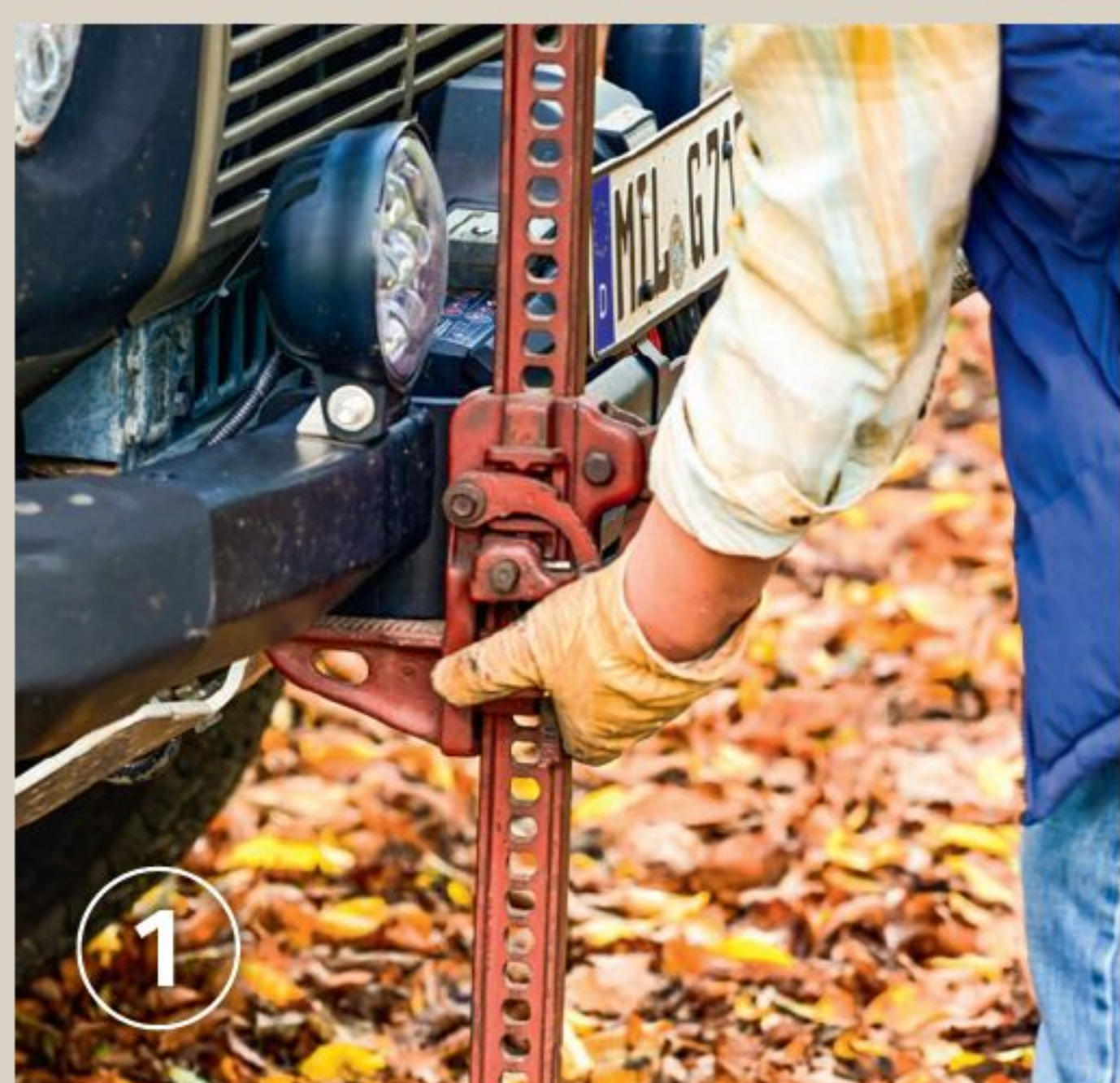
**100% Off-Road taugliche Absetz-Wohnkabinen**

**Ausstellungen 2026**  
**siehe [trayoncampers.eu](https://trayoncampers.eu)**  
Persönliche Beratung und Vorführung nach Terminvereinbarung möglich



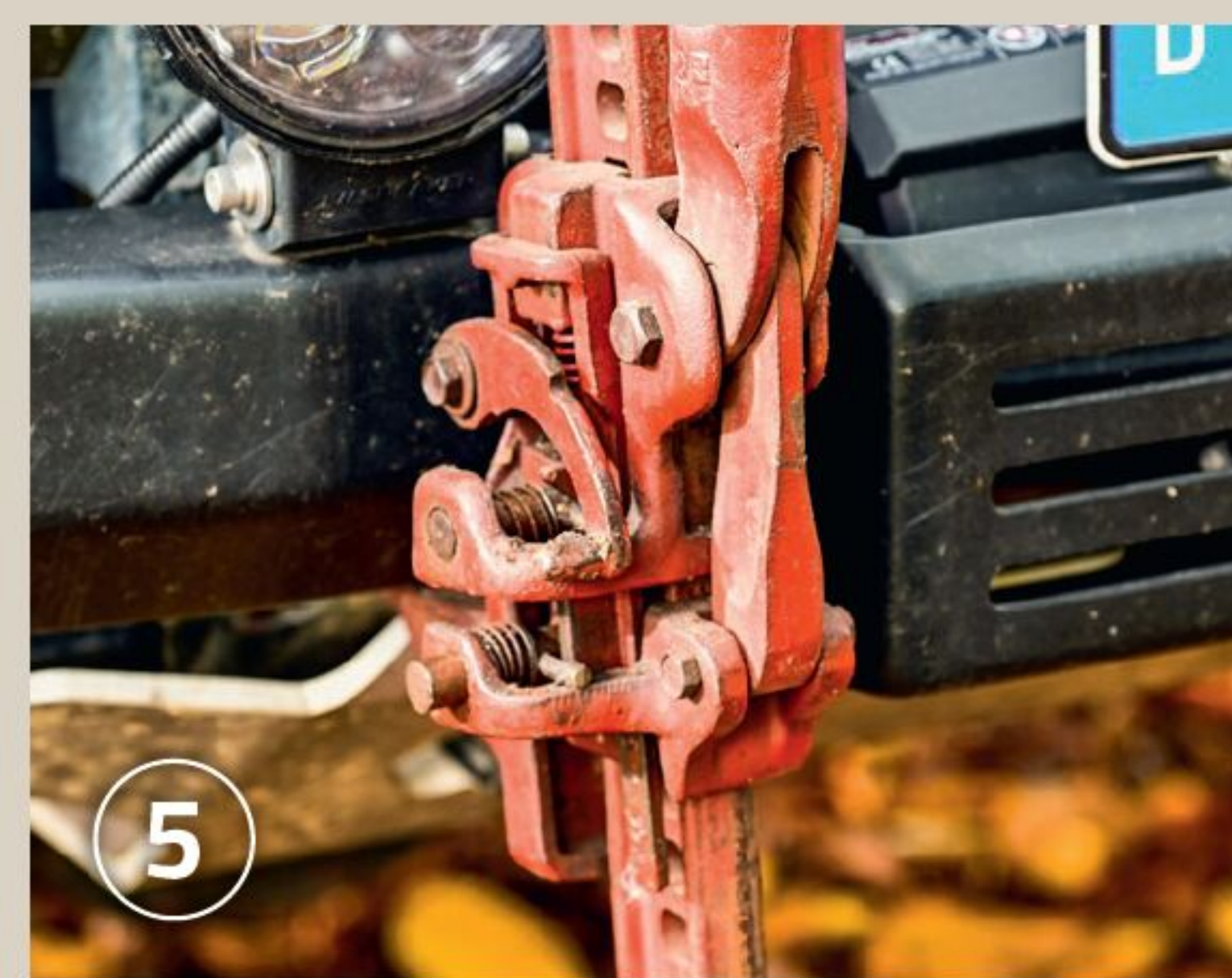
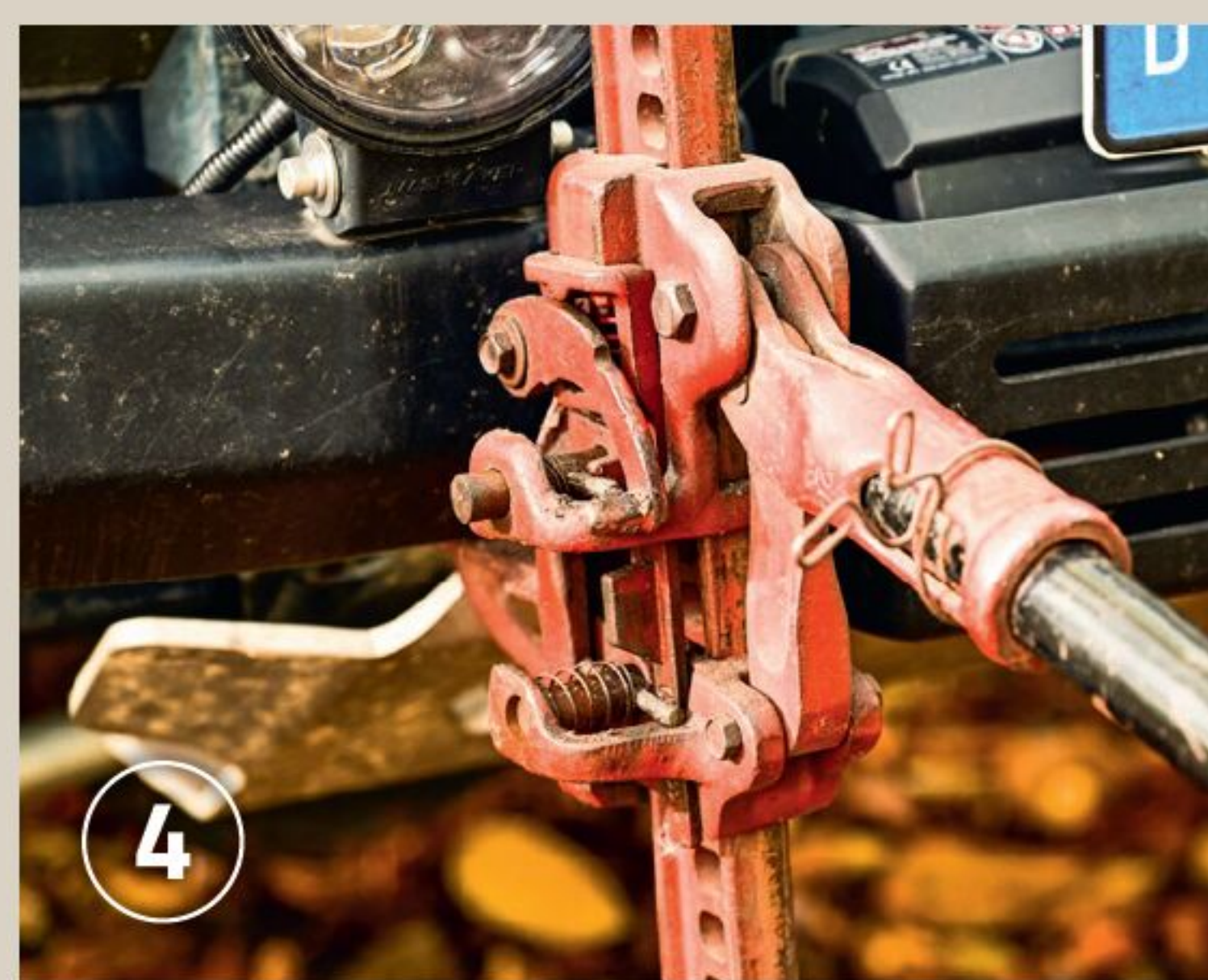
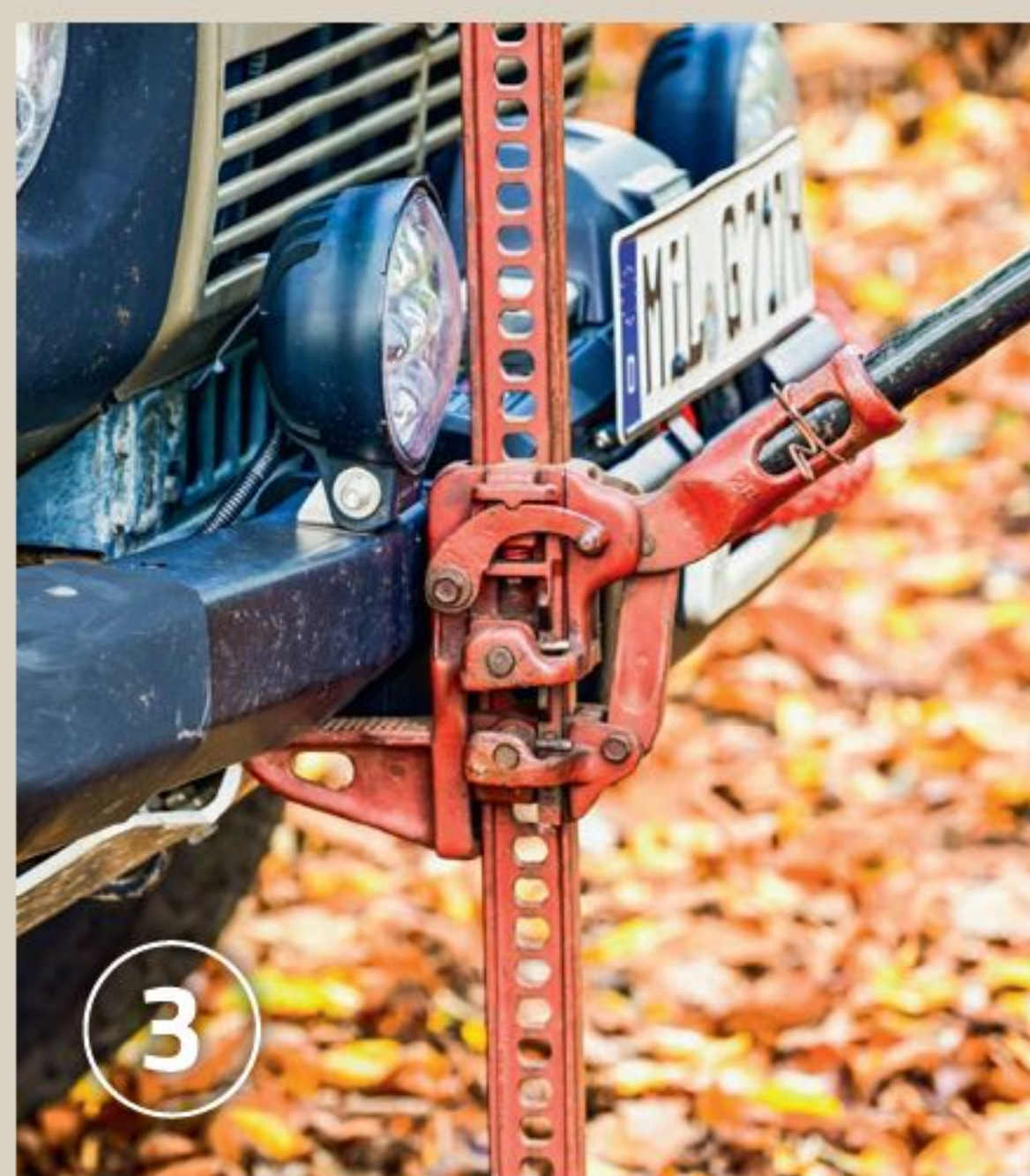
## HI-LIFT – SO FUNKTIONIERT ER

Die Handhabung eines Hi-Lift erschließt sich nicht unbedingt sofort und intuitiv. Außerdem bestehen beim Benutzen ein paar Möglichkeiten, sich böse die Finger zu quetschen oder sich anderweitig wehzutun. Wir erklären, wie das Anheben eines Fahrzeugs mit dem Hi-Lift funktioniert und auf was man dabei unbedingt achten sollte. Mit etwas Übung und Achtsamkeit ist es aber kein Problem, damit auch schwere Lasten anzuheben.



Im ersten Schritt wird der Hi-Lift am Fahrzeug positioniert. Hier ist unbedingt darauf zu achten, dass die Stelle, an der man anheben will, auch stabil genug ist. Sonst drückt man sich schnell etwas kaputt.

Zum Anheben des Fahrzeugs wird der Hebel, der die Richtung bestimmt, nach oben gedrückt. Beim Arbeiten mit dem rustikalen Offroad-Wagenheber empfiehlt sich dringend das Tragen von Handschuhen.



Jetzt kann der Offroader nach oben gehiebt werden. Der Mechanismus gibt dabei jeweils einen Bolzen frei und befördert den Hebemechanismus, der auf der gelochten Hubstange läuft, immer eine Stufe weiter nach oben.

Wird der Hebel komplett nach unten gedrückt, rastet der obere Bolzen aus und wandert ein Loch nach oben, während der untere die Mechanik gegen das Herunterfallen sichert.

Bewegt man den Hebelarm wieder nach oben, rastet der obere Bolzen ein und sichert den Hebemechanismus. Der untere Bolzen wird freigegeben und wandert nun ein Loch nach oben.



Führt man den Hebel nach oben, ist Vorsicht geboten. Da er bis ganz an die Hubstange heranreicht, quetscht man sich schnell die Finger. Daher gilt: ganz oben greifen oder aufpassen.

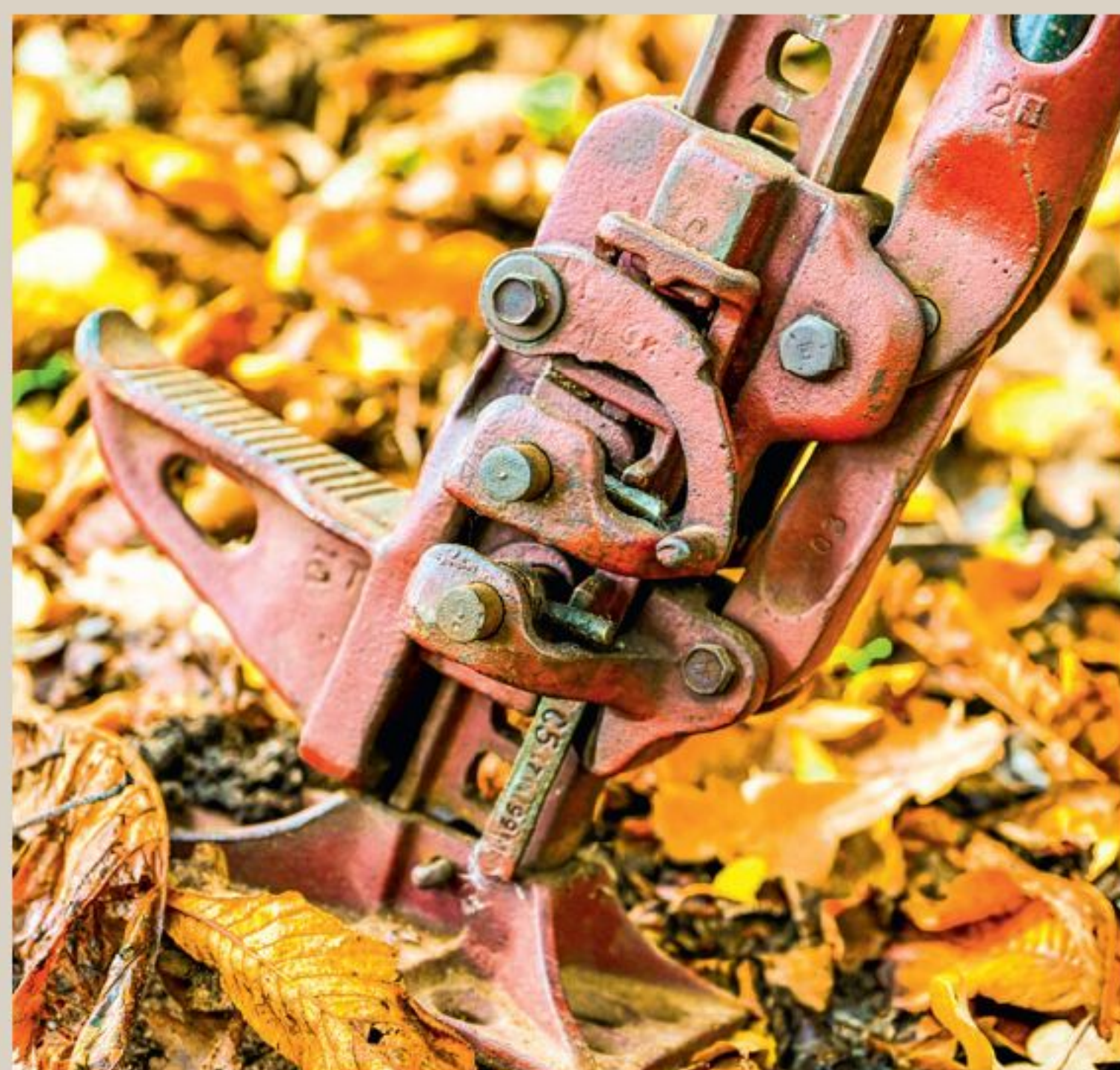
Soll es wieder nach unten gehen, muss der Hebel umgelegt werden. Auch dabei kann man sich die Finger quetschen. Ein beherzter Tritt mit dem Fuß ist daher die bessere Wahl.



Dann hebt man wieder nach unten. Ist die Last weg, rutscht die Mechanik komplett herunter, wobei man sich auch wehzun kann. Eine Unterlage sorgt für einen höheren oder besseren Stand.

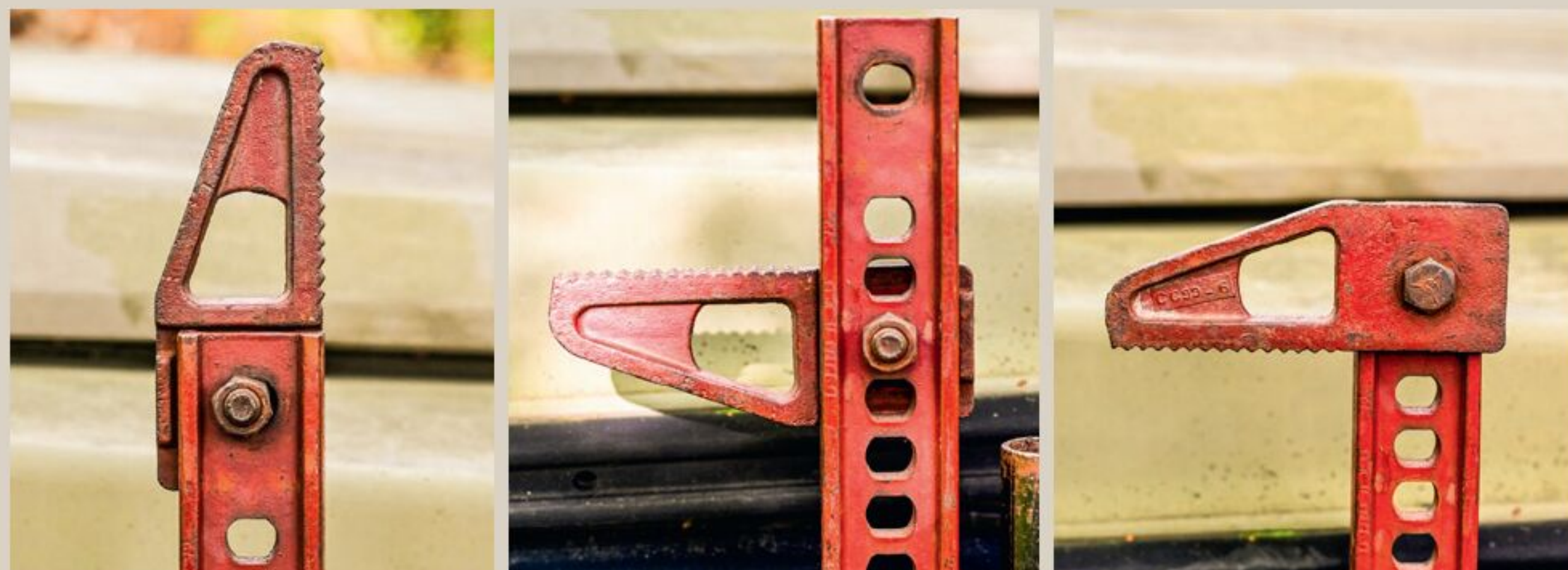


## GUT ZU WISSEN



Die Hebelmechanik ist das zentrale Teil des Hi-Lift und seiner Nachbauten. Genial einfach, aber absolut zuverlässig. Der Offroad-Wagenheber hebt damit locker auch über drei Tonnen mehr oder weniger mühelos in die Höhe. Ab und zu sollte man auf Schmutz kontrollieren und eventuell etwas fetten.

Die Original-Klammer, die den Hebelarm hält, funktioniert zwar, verbiegt sich aber mit der Zeit. Etwas zuverlässiger sind Gummihalfterungen aus dem Zubehör, die vor allem beim Transport einen besseren Job machen. Sie werden einfach über die Hubstange und den Hebel geschoben.



Die obere Klammer ist an der Hubstange verschraubt und kann in mehreren Positionen und verschiedenen Höhen angebracht werden. So lässt sich mit dem Hi-Lift auch etwas auseinanderdrücken.



Auch das Fußteil kann abgenommen werden. Das macht vor allem dann Sinn, wenn man den Hi-Lift mit Gurten zum Bergen eines Fahrzeugs nutzen will. Der massive Fuß ist dadurch nicht im Weg.

## Offroad Reisekabinen



[www.das-fernweh-mobil.de](http://www.das-fernweh-mobil.de) · Tel. +49(0)2395 212531

## TUNESIEN

Touren im Herbst und zu Ostern

quer durch's Land & Wüste pur

**Offroad zum LAC RICHEL**  
Dünen des GRAND ERG ORIENTAL

Tembain - Dekanis - Lac Richet - Gour Kleb - Ksar Ghilane - Dahar

[www.tropical-tours.de](http://www.tropical-tours.de) Offroad-Touren für 4x4-Selbstfahrer

XP-edition  
OUTDOOR & OFFROAD EQUIPMENT



Wirklich

**FREISTEHEND!**



Ab EU- & CH-Lager  
verfügbar!



Seit 1975

\* seit 1975 \*

50 Jahre Deutscher Land Rover Club

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

Weitere Informationen: [www.dlrc.org](http://www.dlrc.org) Kontakt: [geschaeftsstelle@dlrc.org](mailto:geschaeftsstelle@dlrc.org)

Sonnenstrom

Made in Germany

**SOLARA®**

Über 25 Jahre Qualität







# GUT GESCHLAFEN?

Kann der Grenadier von Ineos den guten alten Landy als **4x4-Reisefahrzeug** ersetzen? Zusammen mit Ineos-Partner Abenteuer4x4 hat Sleepn4x4 dem in Frankreich gebauten Briten einen Schlafausbau verpasst. Wir haben ihn näher angesehen und zeigen Alternativen.





» Den Offroader zum Reisen und Campen umzubauen, davon träumen wohl viele. Lange Jahre war der gute alte Land Rover Defender eine beliebte Basis für ein off-road- und reisetaugliches Fahrzeug, mit dem man nahezu überall hinkam. Doch der kantige Landy wird seit 2016 nicht mehr gebaut. Seine (zumindest optische) Nachfolge hat der Ineos Grenadier angetreten. Da die Grundform nahezu identisch ist und der Ineos mit seiner Kantigkeit das Erbe des Landy fortsetzt, warum ihn also nicht als 4x4-Camper nutzen?

Und dass man ihn zum 4x4-Camper umbauen kann, beweist unter anderem die noch junge Firma Sleepn4x4 aus dem fränkischen Karlstadt, östlich von Aschaffenburg gelegen. Der Ausbau von Sleepn4x4, der auch über Abenteuer4x4 geordert werden kann, ist als klappbarer Schlafeinbau konzipiert. Das heißt, man kann das Bett komplett nach hinten klappen und die Rücksitze noch als solche nutzen. Das geht in der Praxis recht schnell: Die Rücksitze nach vorn klappen sowie rechts und links eine Halterung

### MIT DEM AUSBAU VON SLEEPN4X4 WIRD **DER INEOS ZUM 4X4-CAMPER** MIT FÜNF VOLLWERTIGEN SITZPLÄTZEN

herausziehen. Das geht einfach, da sie mit rollengelagerten Auszügen versehen ist. Zur Stabilität stützt sich die Halterung auf der Oberkante der umgeklappten Rückenlehne ab. Anschließend wird die dreigeteilte Bettunterlage ausgeklappt und kommt auf den Halterungen zu liegen. Die ebenfalls dreigeteilte Matratze noch ausklappen, und man ist fast fertig. Fehlt nur noch das Bettzeug.

Außerdem ist der Grenadier mit einem Schubladenauszug im Heck ausgestattet. Der Ausbau nennt sich Traveller und beherbergt hier eine Engel-Kompressor-Kühlschublade mit 30 Litern Fassungsvermögen sowie eine Küchenbox – ebenfalls von Sleepn4x4.

Die Box ist mit einem Geschirr- und Besteck-Set für vier Personen (Teller, Schüssel, Becher sowie Gabel, Messer, und Löffel), zwei Optimus-Vega-Gaskochern inklusive Kartusche, dem Terra-Camp-Kochtopfset von Optimus, Koch-



löffeln, Schneidbrett und Küchenmessern bestückt.

An der Hecktür ist ein Klapptisch montiert, auf dem man kochen, Zutaten schnippeln oder einfach seinen Kaffeebecher abstellen kann. Will man draußen sitzen, holt man den Klapp-Campingtisch und die Falt-Campingstühle von Helinox heraus und entspannt einfach – am einsamen See, in den Bergen oder am Waldrand mit Blick in die weitläufige Landschaft.

Wer sich nicht auf Anhieb für den Ausbau entscheiden kann, der kann einen komplett damit ausgebauten Grenadier bei Abenteuer4x4 mieten und damit auf Tour gehen. Zusätzlich kann der Miet-Grenadier auch noch mit dem Ikamper-Dachzelt Skycamp 3.0 mit einer Liegefläche von 210×196 Zentimetern ausgeliehen werden. Beides geht sowohl im Rahmen geführter Touren als auch für die Reise auf eigene Faust.

Was jedoch schnell klar wird, ist der Umstand, dass sich der Grenadier nicht unbedingt für Reisen mit vier oder fünf Personen eignet. Denn mit Schlafausbau

WER SICH NICHT AUF ANHIEB FÜR DEN **SCHLAFBAU** ENTSCHEIDEN KANN, KANN DEN INEOS AUCH MIETEN

und Dachzelt bleibt leider nur wenig Platz für Ausrüstung und Gepäck. Klar, Kühlschrank und Küchenbox mit Geschirr für vier Personen sind mit an Bord, aber man braucht ja auch noch ein bisschen was an Kleidung, Schuhen und – je nach Reiseziel – vielleicht auch noch etwas Bergeausrüstung.

Ist man jedoch zu zweit unterwegs, kann der Grenadier mit dem Schlafausbau zum Offroad-Camper werden, in dem man innen übernachten kann und trotzdem noch Platz für Ausrüstung und Gepäck bleibt. Zur Not wandert eben etwas auf den Dachgepäckträger. Denn so ganz ist der Ineos dann eben doch nicht der Landy-Nachfolger. Zumindest was den Platz im Innenraum angeht.

**Text:** Michael Scheler

**Fotos:** M. Scheler, Hersteller

**BASIS**

SERIENFAHRZEUG	
Modell	Ineos Grenadier
Baujahr	2023
Bauzeit	seit 2022
Neupreis (2023)	EUR 67.320,-

KAROSSERIE	
Aufbau	Leiterrahmen m. aufgeschr. Karosserie
LxBxH	4.896 x 1.930 x 2.036 mm
Radstand	2.922 mm
Leergewicht	2.700 kg

MOTOR	
Bauart	Sechszylinder-Diesel-Reihenmotor
Hubraum	2.993 cm³
Leistung	249 PS @ 3.250-4.200 U/min
Drehmoment	550 Nm @ 1.250-3.000 U/min

ANTRIEBSSYSTEM	
Getriebe	Achtgang-Automatik
Antrieb	Permanent-Allrad
Geländeuntersetzung	2,5:1
Sperre vorn/zentral/hinten	●/●/●

FAHRWERK	
Radaufhängung v/h	Starrachse
Federn v/h	Schraubenfedern
Reifengröße	265/70 R17

**UMBAU-HIGHLIGHTS**

**Mietpreis Grenadier**  
kompl. mit Ausbau und Dachzelt,  
EUR 199,- pro Tag

**KONTAKT**  
Abenteuer4x4  
Tel. 09562-404200  
abenteuer4x4.com

**Dachträger** Rhino-Rack  
Reconn Bar, 3er-Set für Grenadier,  
EUR 1.033,-

**Dachzelt**  
Ikamper Skycamp 3.0,  
EUR 4.880,-

**Schlafausbau**  
Sleepn4x4 Traveller,  
EUR 1.699,-

**Küchenbox**  
Sleepn4x4 Anywhere,  
EUR 798,90

**Reifen** BF-Goodrich AT,  
Größe 265/70 R17,  
EUR 254,- pro Stück

**Rockslider** Abenteuer4x4,  
schwarz, Edelstahl,  
EUR 1.899,-

**Klapptisch**  
Sleepn4x4, in Hecktür,  
EUR 258,90





Ineos Grenadier mit Schlafausbau



Der Ausbau von Sleepn4x4 verfügt im Heck über Platz für eine Kühlschublade und eine Küchenbox, die in einer Eurobox untergebracht ist. Idee und Ausführung stammen ebenfalls von Sleepn4x4. An der Hecktür ist ein Klapptisch montiert, auf dem auch gekocht werden kann.

## SO GEHT DER AUFBAU



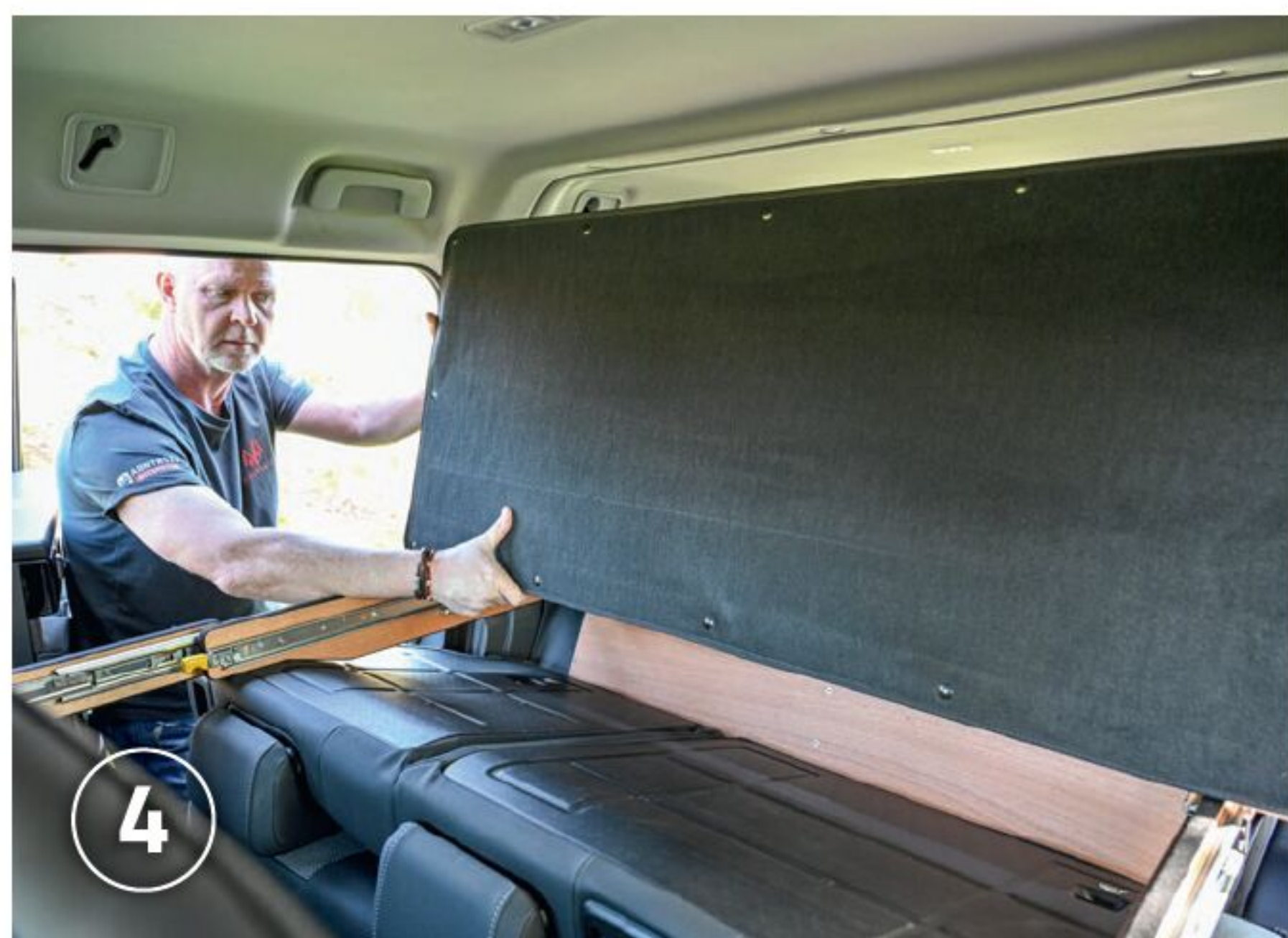
Um das Bett auszuklappen, werden zunächst die Rücksitze, die beim Ausbau erhalten bleiben, nach vorn umgeklappt.



Danach werden seitlich Halterungen ausgezogen, was einfach geht, da sie wie ein Schubladen-Auszug funktionieren.



Nun kann die dreigeteilte Bettunterlage ausgeklappt werden. Sie besteht aus Sperrholz und ist auf der Oberseite bezogen.



Da sich die seitlichen Halterungen auf der Oberkante der umgeklappten Rückenlehne abstützen, gibt es genug Stabilität für das Bett.



Nun wird die dreigeteilte Matratze ausgeklappt. Das Umbauen dauert kaum fünf Minuten und kann von einer Person erledigt werden.



Fertig. Fehlt nur noch das Bettzeug. In den beiden flachen Euroboxen, die ebenfalls auf einem Auszug sitzen, ist Platz für Kleinkram.

Anzeige

**Sealand-pro®**  
Einzigartiges Ordnungssystem  
auf Basis der Airlineschiene

sealand-pro.de



# DIE SCHLAFAUSBAU-ALTERNATIVEN

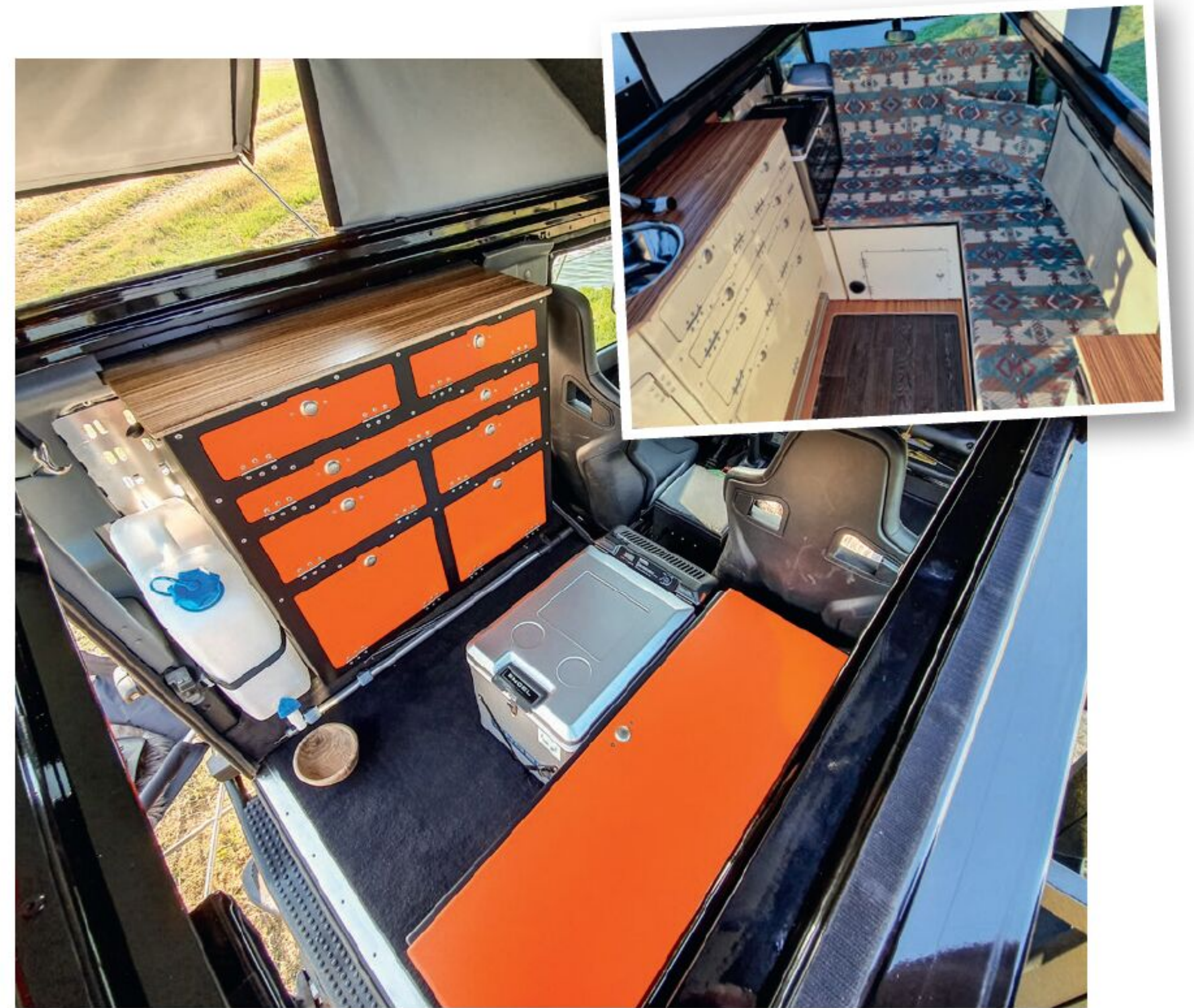
## EX-TEC

Landy-Fans ist das Unternehmen Ex-Tec seit vielen Jahren ein Begriff. Die Defender-Ausbau-Profis gehören zur festen Größe in der Szene, wenn es darum geht, den kantigen Klassiker aus England zum Camper umzubauen.

► [ex-tec.de](http://ex-tec.de)

### SCHLAFAUSBAU LAND ROVER **ab EUR 1.990,-**

Klassiker für die Umbauten ist der 110er, der genug Länge bietet, um entweder darin oder in einem nachgerüsteten Klappdach zu schlafen. Doch auch für den kurzen 90er gibt es eine Lösung von Ex-Tec. Bei beiden Fahrzeugen setzt Ex-Tec auf ein Klappdach. Der längere 110er verfügt von Haus aus über genug Platz im ersten Stock, beim 90er gibt es eine klappbare Erweiterung. Also heißt es: Klappdach auf, nach oben klettern und gute Nacht. Beide Ausbauten sind im unteren Bereich mit Schränken und Sitzmöglichkeiten ausgestattet. Beim 110er kann man jedoch auch unten nächtigen und das Dach geschlossen lassen, was beim kürzeren Landy aus Platzgründen nicht geht.



## MATZKER

Matzker ist in der Landy-Szene ebenfalls eine feste Größe. Doch mit Marktstart des Ineos haben sie sich zusätzlich auf den Grenadier spezialisiert. Und für den bieten die Kölner nun auch einen Camping-Ausbau an, der aus Leichtbau-Sperrholz besteht.

► [matzker.de](http://matzker.de)

### AUSBAU GRENADIER **ab EUR 10.950,-**

Der Matzker-Ausbau beinhaltet vor allem alles, um Köche, die unter Sternen kochen, glücklich zu machen. Der Ausbau soll zudem komplett klapperfrei sein. Ein Küchenauszug sorgt dafür, dass man unterwegs entspannt auch größere Outdoor-Menüs zubereiten kann. Eine Kühlbox und ausreichend Platz, um seinen Wein stilgerecht abstellen zu können, sind ebenfalls vorhanden. Geschlafen wird dann oben auf den Einbauten. Aber auch optisch ist der Ausbau ein echter Leckerbissen. Die weißen Möbeloberflächen kombiniert mit Naturholz wirken zeitlos modern. Doch der Matzker-Ausbau ist ebenfalls eher für eine Reise zu zweit geeignet. Mit vier Personen wird es auch hier eng.



## ONE OFF

One Off bietet nicht nur Ausbauten für den Land Cruiser von Toyota, wie auf den Bildern unten zu sehen, an, sondern hat sich auf individuelle Camper-Ausbauten spezialisiert. Es darf also auch ein anderes und auch ein größeres Fahrzeug sein.

► [oneoff-muc.de](http://oneoff-muc.de)

### AUSBAU TOYOTA HZJ **ab EUR 9.990,-**

Was bei den One-Off-Ausbauten direkt auffällt, ist, dass sie vor allem eines sind: richtig schön. Aber auch sehr stimmig konstruiert. Staufächer und -klappen, Kühlschublade und Liegefläche – alles da. Ganz besonders gelungen ist bei diesem Toyo-Ausbau das Thema Liegefläche. Rechts, links und vorne ist der Einbau als Sitzgelegenheit nutzbar. Will man am Abend dann ins Bett, dient ein Brett als Einsatz zwischen der rechten und der linken Staubox. Und damit das nicht irgendwo störend herumliegt, wenn es nicht gebraucht wird, ist es tagsüber perfekt auf dem rechten Staukasten eingepasst. Und das sieht richtig edel aus.





## RED ROCK

Einen Namen hat sich Red Rock Adventures unter anderem mit seinen Schlafausbauten für den Jeep Wrangler gemacht. Das erste ausgebaute Fahrzeug war der eigene Wrangler. Mittlerweile sind die Ausbauten aber auch für den Toyota Land Cruiser und den Ineos Grenadier erhältlich.

► [redrockadventures.de](http://redrockadventures.de)

### AUSBAU GRENADIER **ab EUR 2.950,-**

Der Flex2 genannte Camper-Ausbau ist eine Weiterentwicklung des Flexplorer-Ausbaus für den Wrangler. Auch im Grenadier sorgt er dafür, dass man bequem schlafen kann. Dabei bleibt die hintere Sitzbank vollständig erhalten und funktional. Außerdem sind für den Einbau des Flex2 keine Fahrzeugumbauten nötig. Der Stauraum unter dem hinteren Teil des Ausbaus kann flexibel genutzt werden. Wahlweise finden hier eine Kühlschublade, zwei Euroboxen oder die Mokubo Platz, die mobile Küchenbox von Red Rock.



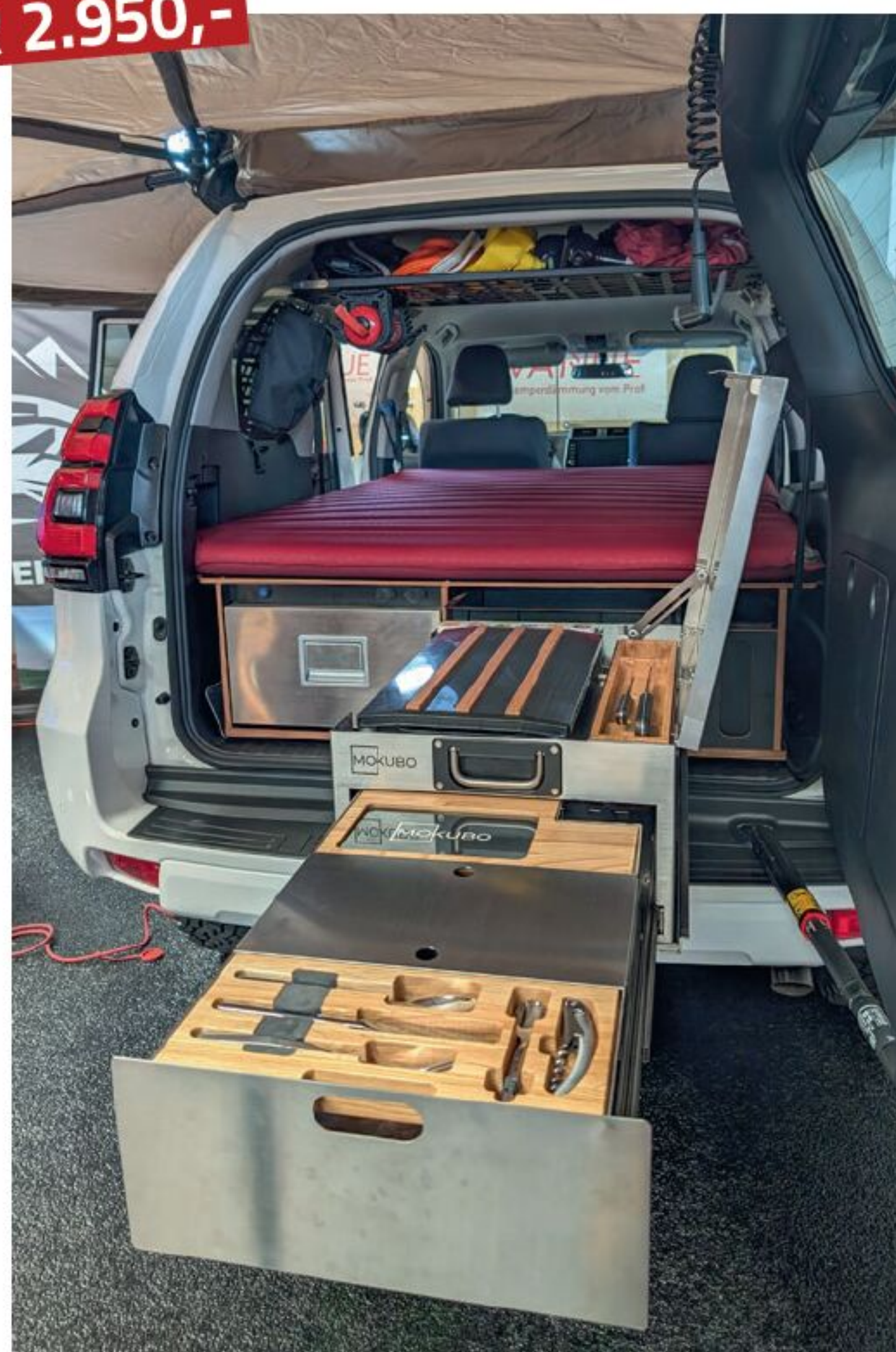
### AUSBAU JEEP **ab EUR 3.785,-**

Den Anfang der Schlafausbauten bildeten Einbaumodule für den Jeep Wrangler. Das bot sich an, da die Firmeninhaber auf ihren Touren selbst in einem Wrangler unterwegs sind. Mittlerweile sind vom reinen Schubladenausbau für den Dreitürer bis zum Ausbau für den 4XE mehrere Ausbau-Konzepte zu haben. Sie bestehen aus wasserfestem Bootsbaum-Holz. Das hat sich bei den Innenausbauten seit über zehn Jahren bewährt.



### AUSBAU TOYOTA **ab EUR 2.950,-**

Auch für den Land-Cruiser-Ausbau gilt: Durch die Bauweise mit diversen Aussparungen im Material bleibt das Gewicht niedrig. Der Ausbau bleibt aber trotzdem ausreichend stabil, damit zwei Personen darauf nächtigen können. Auch hier hört der Ausbau auf den Namen Flex2 und verfügt über die gleichen Eigenschaften wie beim Grenadier. Der Ausbau ist für den Toyota Land Cruiser J150 konzipiert. Ein Ausbau für den neuen Land Cruiser 250 ist zwar angedacht, aber noch nicht konkret in Planung.



15  
JAHRE

KRUG  
EXPEDITION

Expeditionsfahrzeuge  
in kompromissloser  
Qualität - seit 15 Jahren

f @KRUGXP  
#KRUGEXPEDITION

tel. +43 3687 21100  
WWW.KRUGXP.COM

relleum  
design  
www.relleum.design

Hooist  
Handseilzug 3t

Feuerschale Edelstahl

Uniko Faltrampe schwarz  
Nivellieren + Sandblech

AHK Trittstufe

mehari  
Ausrüstung für Abenteuerreisen

Offroad • Camping • Outdoor  
www.mehari-offroad.de



# DER PASS FÜRS FAHRZEUG

In vielen Staaten kommt man als Reisender im eigenen Fahrzeug nicht um ein Carnet de Passages herum. Nur mit ihm kann der Wagen zollfrei ein- und wieder ausgeführt werden.

Hier sind **die sieben wichtigsten Fakten.**

*Text & Fotos: Irmí Thon*





**1****Was ist ein Carnet de Passages?**

Das Carnet de Passages, kurz CDP, ist ein internationales Zolldokument. Es ermöglicht die vorübergehende zollfreie Einfuhr von Fahrzeugen in zahlreiche Länder. Der ausstellende Automobilclub bürgt mit dem CDP für die Wiederausführung aus dem Land.

**2****Wo braucht man es?**

In zahlreichen Staaten Afrikas und Asiens, aber auch Südamerikas und Ozeaniens ist die Einreise mit dem eigenen Fahrzeug (temporäre Einfuhr) nur mit einem CDP möglich. Das Auswärtige Amt und Automobilclubs geben Auskunft über die Notwendigkeit. Für sehr risikoreiche Staaten werden keine Carnets ausgestellt.

**3****Wo gibt es das Carnet?**

Das CDP wird vom internationalen Dachverband der Automobilclubs, FIA, in Kooperation mit dem jeweiligen nationalen Club ausgestellt. In Deutschland ist das Dokument beim ADAC oder AvD erhältlich, Schweizer beantragen es beim ACS und Österreicher müssen das Papier im benachbarten Ausland ausstellen lassen. Auch beim tschechischen Automobilclub kann man ein CDP (Formular nur Englisch) beantragen.

**4****Wie wird es beantragt?**

Das CDP wird online auf der jeweiligen Seite des Automobilclubs beantragt. Ausweis- und Kontaktdaten des Halters sowie exakte Angaben zum Fahrzeug werden in ein Online-Formular eingetragen, Scans im PDF-Format von Führerschein, Pass und Fahrzeugschein Teil eins und zwei werden in der passenden Spalte eingefügt. Beim ADAC ist zusätzlich ein Wertgutachten hochzuladen, erstellt von einem Sachverständigen oder einer Werkstatt. Nach der Einverständniserklärung wird der Antrag elektronisch versendet. Die Beantragung muss mindestens vier Wochen vor Reiseantritt erfolgen – das Dokument kommt dann rechtzeitig mit der Post.

**5****Wie lange gilt das Carnet?**

Das CDP ist ein Jahr ab Ausstellungsdatum gültig, in Tschechien sind auch Dokumente mit drei und sechs Monaten Laufzeit zu haben. Bei früherer Heimkehr erlischt es mit der Rücksendung an den Aussteller. Mindestens vier Wochen vor Ablauf der Jahresfrist kann ein Anschluss-Carnet beantragt werden. Dabei werden nochmals die gleichen Gebühren fällig. Es kann auch ins Ausland, zum Beispiel an die Botschaft, nachgesendet werden.

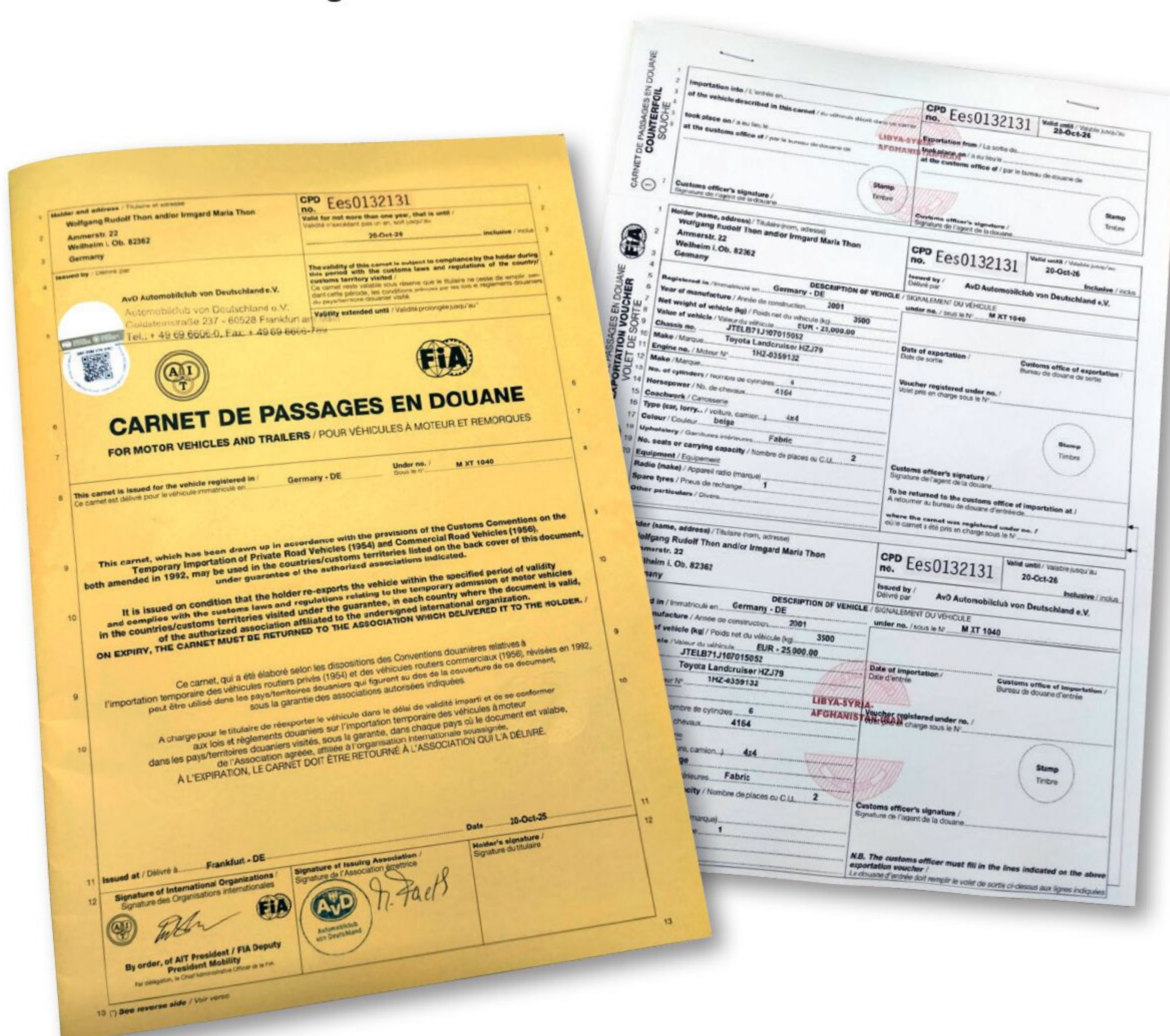
**6****Was kostet es?**

Automobilclubmitglieder zahlen etwa 200 Euro für die Ausstellung des Papiers (Nichtmitglieder rund 350 Euro) sowie die anfallenden Portogebühren beim Verschicken. In Tschechien sind kürzer geltende CDP entsprechend günstiger. Zudem hinterlegt der Antragsteller eine Kautions, die vom Fahrzeugwert und den beabsichtigten Reiseländern abhängt – zu zahlen als Bankbürgschaft (hohe Gebühren) oder unverzinsten Einlage auf dem Clubkonto. Während beim ADAC eine Gebührentabelle vorliegt, legen andere Clubs den Fahrzeugwert sowie eine erhöhte Sicherheitsleistung für Risikoländer individuell fest. Die Höhe des Deposits orientiert sich auch nach dem Reiserisiko im jeweiligen Land. Der Sudan ist teurer als Japan. Nach Rückgabe des Dokuments erhält man die Kautions wieder zurück.

**7****Wie funktioniert es?**

In einem gelben Deckmantel befinden sich 25 Einlageblätter, jeweils bedruckt mit Halter- und Fahrzeugdaten und unterteilt in drei Abschnitte. Am Zollschalter werden bei der Einreise die Carnet-Daten mit den vorgelegten Dokumenten (Fahrzeugpapiere) verglichen und die Einfuhr mit Unterschrift und Stempel links im obersten Abschnitt und im untersten Abriss bestätigt. Dieser wird an der Perforierung abgetrennt und verbleibt beim Grenzbeamten. Die Ausreise wird ebenfalls nach Abgleich mit den Originalpapieren mit Unterschrift und Stempel quittiert – jeweils links im obersten Abschnitt und im verbliebenen zweiten Abriss. Auch dieser verbleibt nach Ausreise bei den Behörden. Im Heft sind nun noch der Ein- und Ausreisestempel oben zu sehen. Im nächsten Land wird auf der nachfolgenden Seite entsprechend verfahren.

Wichtig ist, darauf zu achten, dass das Fahrzeug immer korrekt links ein- und rechts ausgestempelt wird. Das CDP sollte auch nicht aus der Hand gegeben werden – man haftet mit seiner Kautions. Bei Rückkehr begutachtet der Zoll des Heimatlands häufig an der Grenze das Fahrzeug und vergleicht Daten wie Kennzeichen oder Fahrzeugnummer. Unterschrift und Stempel erfolgen auf der letzten Seite des Carnets auf der Innenseite des gelben Umschlags, die Rücksendung erfolgt mit Einschreiben an den Aussteller.

**HILFE**

Am Telefon oder per E-Mail helfen die Clubs mit fachkundigen Mitarbeitern bei Fragen oder Unklarheiten weiter.

**ADAC** E-Mail: [cdp@adac.de](mailto:cdp@adac.de) Tel. 089-7676338

**AvD** E-Mail: [cpd@avd.de](mailto:cpd@avd.de) Tel. 069-6606241

**ACS** E-Mail: [info@acs.ch](mailto:info@acs.ch) Tel. +41-31-3283111









# IM LAND DER NOMADEN

Kirgisistan ist ein Hochgebirgsland für Abenteuer und Entdecker. Wer Berge und Natur liebt, ist hier genau richtig. **Wilde Flüsse, natürliche Sommerweiden und grandiose Bergpanoramen** erwarten den Weltenbummler.



» Schon bei der Einreise im Süden des Landes wird deutlich, dass wir uns im Hochgebirge befinden: Auf über 4.200 Metern überqueren wir die Grenze und gleichzeitig den Kysyl-Art-Pass. Trotz Hochsommer weht bei strahlendem Sonnenschein ein eisiger Wind. Auf einer Schotterpiste geht es in Richtung Alai-Tal. Wir haben Glück, denn es ist trocken. Bei Regen wird die Strecke schnell zu einer anspruchsvollen Offroad-Passage. Ab einer Höhe von etwa 3.300 Metern öffnet sich das gigantische Tal mit seinen grünen Wiesen. Erste Jurten und deren Bewohner mit ihren Tieren begegnen uns. Wir fahren weiter Richtung Norden. Das Tal bietet viele Möglichkeiten zur Erkundung: So befindet sich hier unter anderem das Basecamp des 7.134 Meter hohen Pik Lenin, das einen Abstecher wert ist.

Auf dem letzten, gut ausgebauten Teilstück des Pamir-Highways genießen wir die saftig grünen Berge. Über kleine Pisten durchqueren wir Stück für Stück das Land. Einen Übernachtungsplatz zu finden, fällt in den dünn besiedelten Regionen nicht schwer. Für unsere Einkäufe nutzen wir die Märkte in den kleinen

Städten und Dörfern. Hier spüren wir das tägliche Leben der Einheimischen: Es duftet nach frisch gebackenem Fladenbrot, und am Gemüsestand wird um den besten Preis gefeilscht. Mit genügend Proviant geht es weiter auf abgelegenen Pisten. Am Ende eines Tals windet sich der Weg mit

vielen Serpentine hoch hinauf. Oben angekommen, eröffnet sich eine Hochebene mit einem großen See und flachen Weiden: der Song-Köl-See auf etwas mehr als 3.000 Metern Höhe.

Hier bleiben wir einige Tage, genießen epische Sonnenuntergänge, schwimmen



**Jetzt bitte nicht mit schottischen Highlands verwechseln: Im Südwesten von Kirgisistan ist es richtig grün. Waldbestand gibt es nur wenig.**







Steile Berge wechseln sich mit sanften Hügeln und weiten Ebenen ab: Wer Ruhe sucht, findet sie hier – zusammen mit Yak-Herden.



KIRGISISTAN IST KEIN LAND, DAS MAN **MAL EBEN SCHNELL BESUCHT**, DENN ANREISE UND LOGISTIK SIND KOMPLIZIERT

im klaren Bergsee und erfreuen uns an der Ruhe der Natur. Es gibt einige Jurten, die Halbnomaden verbringen die Sommermonate hier mit ihren Weidetieren. Zwei Hirten kommen vorbei, und wir unterhalten uns mit Händen und Füßen. In dieser malerischen Kulisse mit dem Song-Köl-See und dem dahinterliegenden Bergpanorama ist selbst das Wäschewaschen nur halb so anstrengend.

Nach einigen Tagen geht es auf abenteuerlichen Pisten für einen kurzen Moment in tiefer gelegene Gebiete. Wir fahren entlang des wilden Naryn-Flusses. Nach einigen Kilometern biegen wir ab, um zu einem kleineren Seitenfluss zu gelangen. Er fräst sich seinen Weg durch Felsen und hat dabei einen atemberaubenden Canyon entstehen lassen. Er ist menschenleer, und so können wir direkt am Rand des Canyons unser Lager aufschlagen. Wir erkunden die Schlucht zu

## UNTERWEGS MIT ...

### HANJO KAMINSKI

Zusammen mit Linda und ihrem Toyota Hilux sind sie als „Ein Lux auf Reisen“ unterwegs. Ihre Touren führen sie auf verschiedene Kontinente, wo sie in neue Kulturen und Landschaften eintauchen. Ob in den Weiten Zentralasiens, auf den staubigen Pisten Afrikas oder in den matschigen Wäldern der Karpaten, Hanjo und Linda suchen das Abenteuer abseits ausgetretener Pfade. Dabei geht es ihnen nicht nur um spektakuläre Strecken, sondern um Begegnungen mit Menschen, Geschichten und Traditionen. Zudem haben sie ein Buch über die Vorbereitung solcher Reisen geschrieben.



Fuß und kühlen unsere Füße im klaren Flusswasser. Am Abend taucht die untergehende Sonne alles in ein warmes Licht, bevor sie am Horizont verschwindet.

Auf den staubigen, landschaftlich abwechslungsreichen Pisten sind wir schnell wieder auf über 3.000 Metern, etwa die Hälfte des Landes liegt über dieser Marke.

Wir bewegen uns weiter Richtung Süden. Über eine Wellblechpiste gelangen wir schließlich zum Tasch Rabat. Die alte Karawanserei aus dem 15. Jahrhundert liegt im At-Baschy-Gebirgszug. Hier sind wir auf den historischen Spuren der Seidenstraße unterwegs. Die Karawanen, die damals oft aus China kamen, fanden hier

**Da freut sich das Abenteuerer-Herz: Die Infrastruktur stammt weitgehend aus Sowjetzeiten und wird mehr schlecht als recht in Schuss gehalten. Nur rund um die Hauptstadt und im Grenzgebiet zu China sieht es besser aus.**







Weitgehend menschenleer: Kirgisistan ist extrem dünn besiedelt. Das macht einiges, etwa das Campen, deutlich einfacher, anderes schwerer. Zum Beispiel die Bevorratung mit Lebensmitteln.





GUTE KONDITION IST GEFRAGT,  
DENN 90 PROZENT DES  
LANDES LIEGEN AUF **ÜBER  
1.500 METER HÖHE**

Schutz vor schlechtem Wetter und Überfällen.

Unterwegs haben wir immer wieder das Glück, in das einfache Leben der Halbnomaden eintauchen zu dürfen. Die Kinder lernen schon früh, auf Eseln zu reiten, tragen Verantwortung und halten die Tierherden zusammen. Mit etwas Offenheit und Glück wird man in eine ihrer Jurten eingeladen. So erleben wir ihren Alltag hautnah und sind tief beeindruckt von ihrer Kultur.

In den höheren Lagen begegnen uns Yak-Herden. Diese Hochlandrinder haben sich hervorragend an die rauen Bedingungen angepasst. Mit ihrem langen Fell stapfen sie zusammen mit ihren Kälbern tapfer durch eiskalte Bachläufe. Im Hintergrund ragen schroffe Berge mit Gletschern auf, eine fesselnde Kulisse, wie man sie sonst nur aus Fernsehdokumentationen kennt. Doch wir sind mittendrin.



Hochgebirge, wohin man  
blickt: Das Tianshan-Gebirge  
reicht auf knapp 7.500 Meter  
und ist schroff zerklüftet.

Die Bäche und Flüsse haben hier freien Lauf, Jahr für Jahr gestalten sie die Uferlandschaften neu. Auch für uns bedeutet das, dass sich Wege ständig verändern. Nach einem starken Regenguss müssen wir uns einen neuen Pfad entlang des Flusses suchen. Mehrmals durchqueren wir tiefe Furten. Ein Erlebnis, das das

Offroad-Herz höherschlagen lässt. Unser Allradfahrzeug meistert diese Herausforderungen souverän, und wir finden erneut einen wunderschönen Übernachtungsplatz in der Nähe eines kleinen Flusses.

Es geht noch einmal hoch hinaus, bevor wir den zweitgrößten Gebirgssee der Welt erreichen. Auf holprigem Unter-

Hunderte von Kilometern nur solche Strecken:  
Da ist es naheliegend, dass der Camper ein  
robuster, zuverlässiger Begleiter sein muss.







Eintauchen in eine völlig fremde Welt: Die ländliche Bevölkerung besteht überwiegend aus Halbnomaden. Sie leben in ihren Jurten und führen ein Leben im Rhythmus der Natur.





## SELBST IM SOMMER KANN ES AUF DEN HOHEN PÄSSEN **BITTERKALT WERDEN** UND EIN EISIGER WIND WEHEN

grund geht es langsam, aber stetig über den Tosor-Pass. Die Passhöhe liegt bei beeindruckenden 3.893 Metern. Es ist so kalt, dass wir unsere Daunenjacken herausholen und Mützen aufsetzen. Danach geht es nur noch bergab, hinunter auf etwa 1.600 Meter ans Südufer des Ysyk-Kol-Sees.

Dort besuchen wir den Fairytale Canyon. Erosion hat den tief orangenen Sandstein zu bizarren Formationen geformt. Wir unternehmen eine kleine Wanderung und klettern teilweise durch die außergewöhnlichen Felsen. Nach ausgiebiger Erkundung fahren wir direkt ans Seeufer. Wir finden einen wunderschönen Platz mit Sandstrand. Hier geht es nur noch in der Untersetzung weiter. Es fühlt sich fast an wie am Meer, denn auch das Wasser ist salzig. Aus diesem Grund friert der See im Winter nicht zu. Wir genießen die Sonne am Strand und gehen ausgiebig



baden. Ein Lagerfeuer am Wasser lässt den Abend anschließend stimmungsvoll ausklingen.

Unsere Reise führt uns weiter Richtung Osten, entlang des Ufers. Nach einiger Zeit verlassen wir den See und erreichen die Stadt Karakol. Dort füllen wir unsere Vorräte auf und besuchen die

interessanten Handwerksmärkte. Danach geht es weiter in Richtung Nordosten, wo wir nach einer wunderschönen Zeit in einem atemberaubenden Land mit fesselnder Landschaft und eindrucklicher Kultur Kirgisistan mit Wehmut verlassen.

**Text & Fotos:** Hanjo Kaminski

**Kontrastprogramm: Das Manas-Ordo-Monument (Bild oben), das dem gleichnamigen Helden gewidmet ist, trifft auf entspanntes Bade-Camping am Ysyk-Kol-See.**





## TIPPS

### BESTE REISEZEIT

Ideal ist die Zeit von Mitte Juni bis Mitte September, denn dann können alle Regionen erkundet werden. Im Frühjahr (April/Mai) muss noch mit teils großen Restschneemengen gerechnet werden. Dadurch können einige Pässe gar nicht oder nur schwer befahrbar sein. Ab Ende September muss man gerade in den höheren Lagen von Wintereinbrüchen ausgehen.

### ANREISE

Es ist eine sehr lange Anreise bis nach Kirgisistan. Für eine komplette Reise müssen mindestens acht bis zwölf Wochen eingeplant werden. Über die Länder Tadschikistan (Pamir Highway), Usbekistan oder Kasachstan kann das Land erreicht werden. Eine Anreise über China ist ebenfalls machbar. Ist das mögliche Zeitfenster für eine Reise nicht so groß, gibt es die Alternative, in der Hauptstadt Bischkek Allradfahrzeuge mit Dachzelt zu mieten. So steht der Anreise per Flugzeug nichts im Wege.

### EINREISE

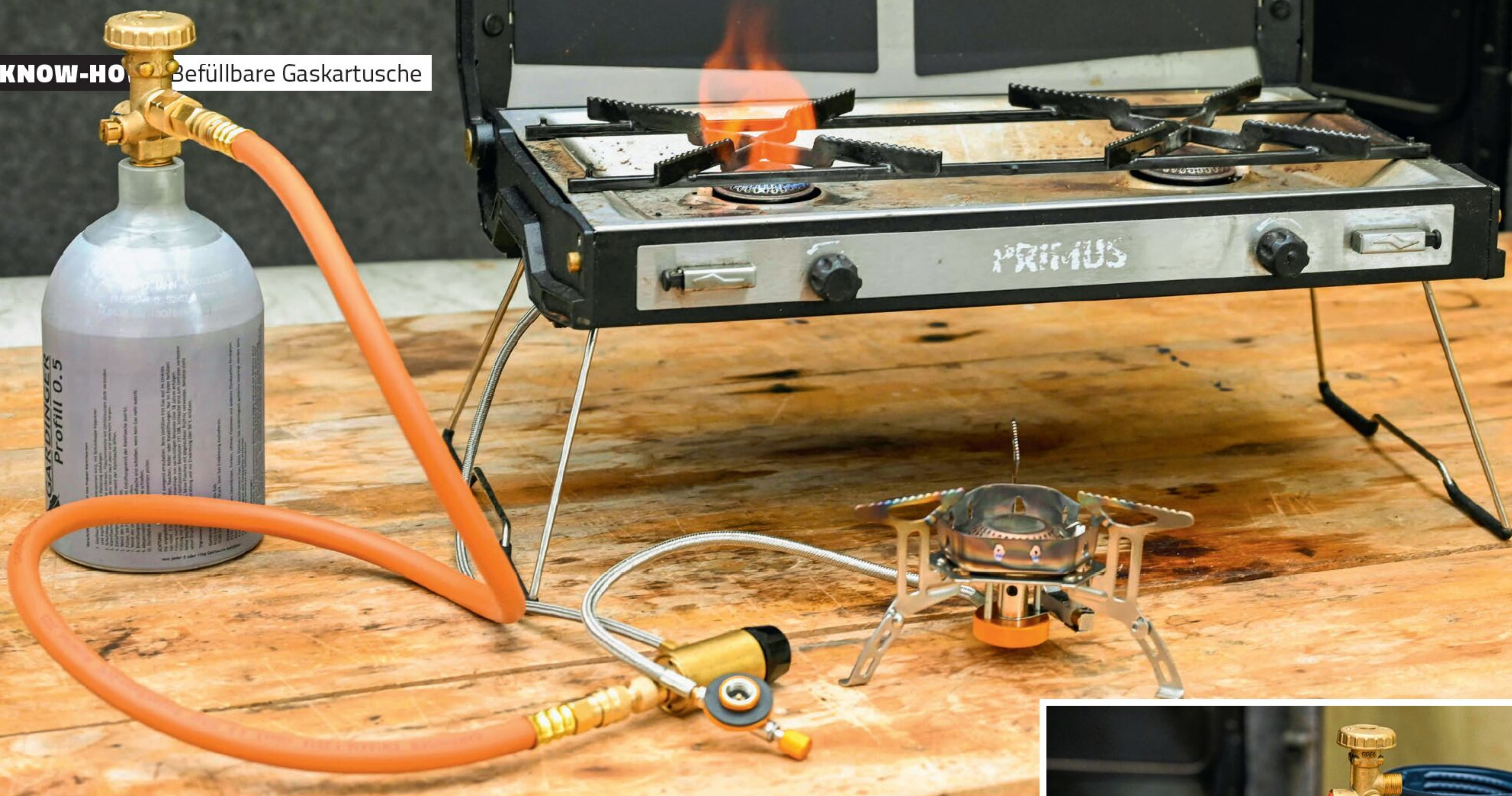
Für deutsche Staatsbürger ist die Einreise bis zu 30 Tagen innerhalb von 60 Tagen ohne Visum möglich. Der Reisepass muss mindestens drei Monate länger gültig sein als die geplante Reisedauer. Ein Carnet de Passages ist nicht erforderlich. Kirgisistan gehört zur Eurasischen Zollunion, in der das Fahrzeug mit einem „Temporären Import Permit“, kurz TIP, in die Zollunion eingeführt wird. Hier ist darauf zu achten, dass es entsprechend für die gesamte Reisedauer in der Zollunion datiert wird. Der internationale Führerschein wird formal verlangt, streng genommen sogar eine beglaubigte kyrillische Abschrift davon.

### PRAXISTIPPS

Im ländlichen Bereich ist die Infrastruktur nur sehr schwach ausgebaut. Es gibt nur kleine Tante-Emma-Läden, die häufig nur ein spärliches Sortiment haben. In kleinen Städten findet man Märkte und besser sortierte Läden. Die medizinische Versorgung ist schlecht. Eine Auslandskrankenversicherung ist trotzdem dringend empfohlen. Sie sollte auch Rückholungen abdecken. Das Fahrzeug ist im Land nicht Haftpflicht versichert, sofern keine lokale Versicherung abgeschlossen wird oder ein separater weltweiter Versicherungsschutz besteht. Campingplätze gibt es faktisch nicht, frei Stehen ist mit Einhalten der allgemeinen Regeln aber kein Problem. Für bestimmte Gebiete nahe der chinesischen Grenze wird ein Permit benötigt, wie zum Beispiel rund um den Chatyr-Kol-See. Um Kirgisistan in Richtung Tadschikistan zu verlassen, ist ein Permit für die Einreise nach Tadschikistan erforderlich. Für den Pamir Highway ist zusätzlich das Gabo Permit erforderlich. Möchte man sein Fahrzeug in Kirgisistan überwintern, gibt es in der Hauptstadt Bischkek Unterstellmöglichkeiten.







# ABGEFÜLLT

Die Profill 0.5 von Gardinger ist eine **befüllbare Mini-Gasflasche**, die eine echte Alternative zu Einweg-Gaskartuschen darstellt. Wir haben sie getestet, erklären wie sie funktioniert und warum man damit Geld sparen kann.

» Jeder, der unterwegs auf Reisen kocht, kennt sie, die Einweg-Schraubkartuschen, die Kocher, Gasgrills, Camping-Laternen oder anderes Camping-Equipment mit Gas versorgen. Sie sind mit einem 7/16-Zoll-Schraubgewinde ausgestattet und in verschiedenen Größen von rund 100 bis 500 Gramm erhältlich. Vor allem sind sie aber eines: teuer. Von irgendwas um die sechs oder sieben Euro bis zehn oder gar zwölf Euro ist so ziemlich alles dabei. Für 500 Gramm Gas.

Macht also für das Kilo zwischen zwölf und 24 Euro. Zum Vergleich: Die Füllung einer Fünf-Kilo-Gasflasche kostet derzeit zwischen elf und 16 Euro, die Füllung einer Elf-Kilo-Gasflasche zwischen 20 und 30 Euro. Das wäre bei der Fünf-Kilo-Flasche also ein Preis zwischen 2,20 und 3,80 pro Kilo. Bei der Elf-Kilo-Flasche wird es sogar noch günstiger. Hier liegt der Kilopreis zwischen 1,80 und 2,70 Euro.

Ein ganz schöner Preisunterschied! Wäre es daher nicht schön, man könnte die kleinen Kartuschen wieder auffüllen? Das ist vor allem dann sinnvoll, wenn man ohnehin eine große Gasflasche an Bord des Offroad-Reisemobils hat. Die Profill 0.5 von Gardinger macht genau das möglich. Denn sie kann und darf – im Gegensatz zu den Schraubkartuschen (siehe rechts) – wieder befüllt werden. Wir erklären Schritt für Schritt, wie die in Deutschland gefertigte Aluminium-Gasflasche gefüllt und verwendet wird. «

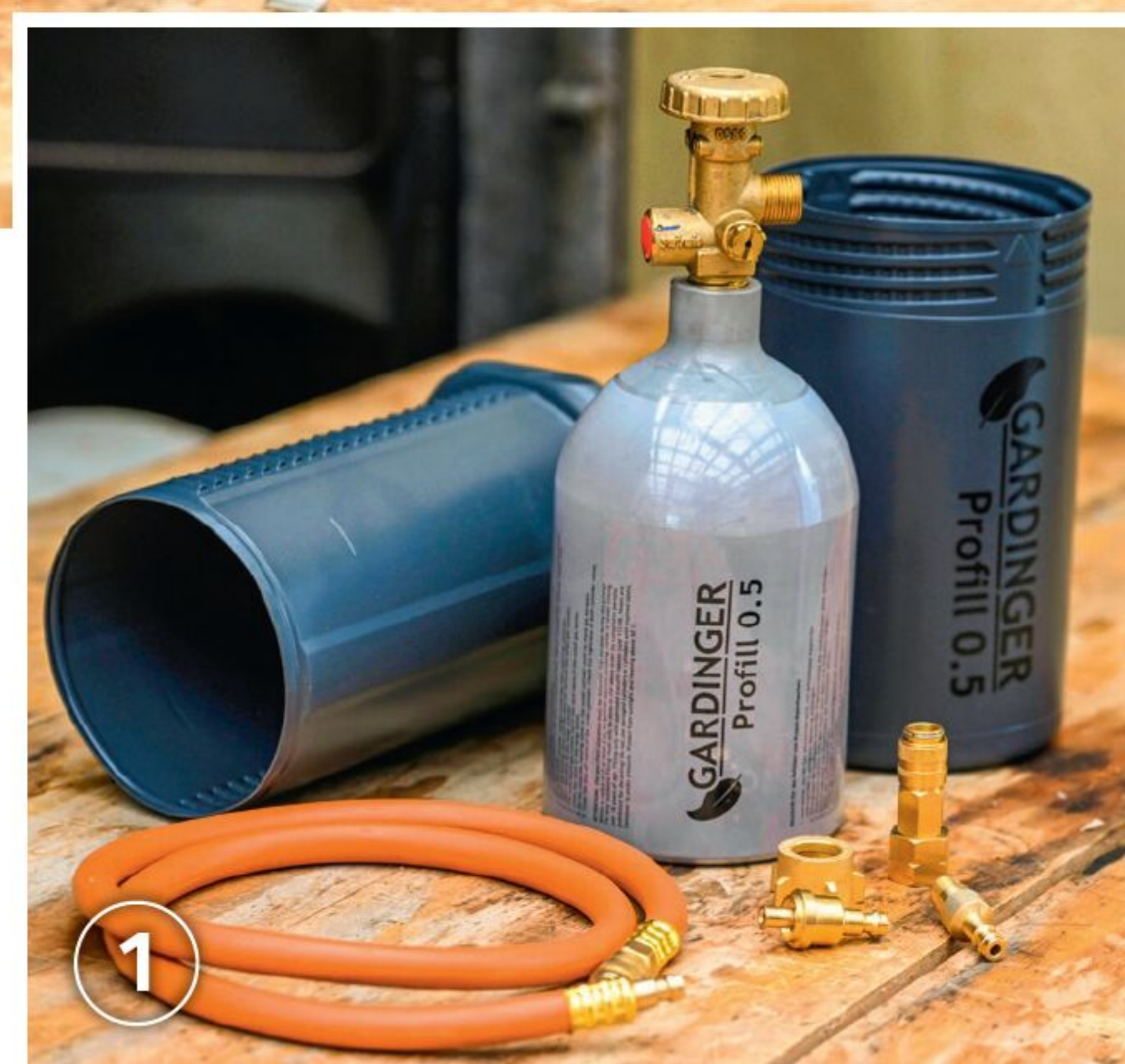
**Text:** Michael Scheler

**Fotos:** M. Scheler, Screenshot Gardinger-Video

## DAS PRODUKT

Die Profill 0.5 von Gardinger gibt es einzeln und im Set. Die Einzelflasche kostet EUR 69,99, das Set mit Umfüllschlauch und Schnellkupplung ist derzeit für EUR 89,99 zu haben. Verschiedene Komponenten wie Schnellkupplungs-Adapter oder das Sicherheitsventil sind auch einzeln zu bekommen.

► [huw24.de](http://huw24.de)



Das Set kommt in einem Kunststoffcase, das auch für den Transport genutzt werden kann. Enthalten sind die Flasche, ein Füllschlauch und alle benötigten Adapter zum Anschluss an Gasflaschen.



Ein Adapter mit einer Schnellkupplung ist für die große Flasche bestimmt.



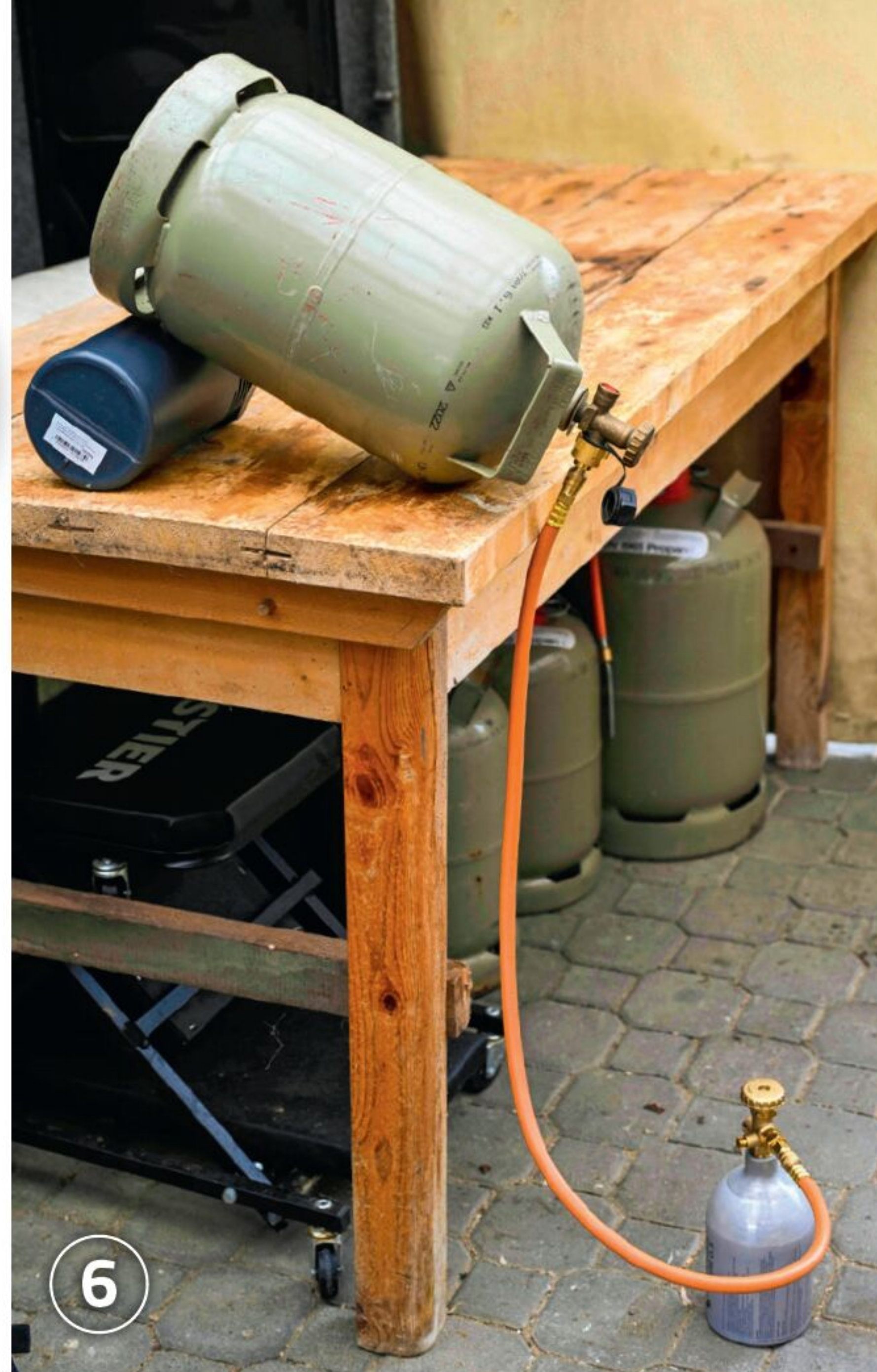
Der andere Adapter, ebenfalls mit Schnellkupplung versehen, wird an die Gardinger Profill 0.5 geschraubt.





Passend zu den Kupplungen verfügt der Gasschlauch über einen „männlichen“ und einen „weiblichen“ Anschluss. Sie werden einfach aufgesteckt.

Vor dem Befüllen ist es wichtig, das seitlich angebrachte Entlüftungsventil aufzudrehen. Es sorgt dafür, dass die Flasche nur bis zu einem gewissen Grad gefüllt werden kann.



Zum Befüllen muss die große Flasche oben platziert werden (auf sichere Lagerung achten), die kleine steht unten. Zuerst werden unten Ventil und Entlüftung aufgedreht und dann das Ventil oben.

### GANZ WICHTIG

Das Befüllen der Gasflasche sollte ausschließlich draußen erfolgen. In Innenräumen (besonders in Kellern) besteht die Gefahr, dass sich das Gas am Boden sammelt und entzünden kann. Ein Funken reicht. Daher gilt: **nur draußen befüllen!**



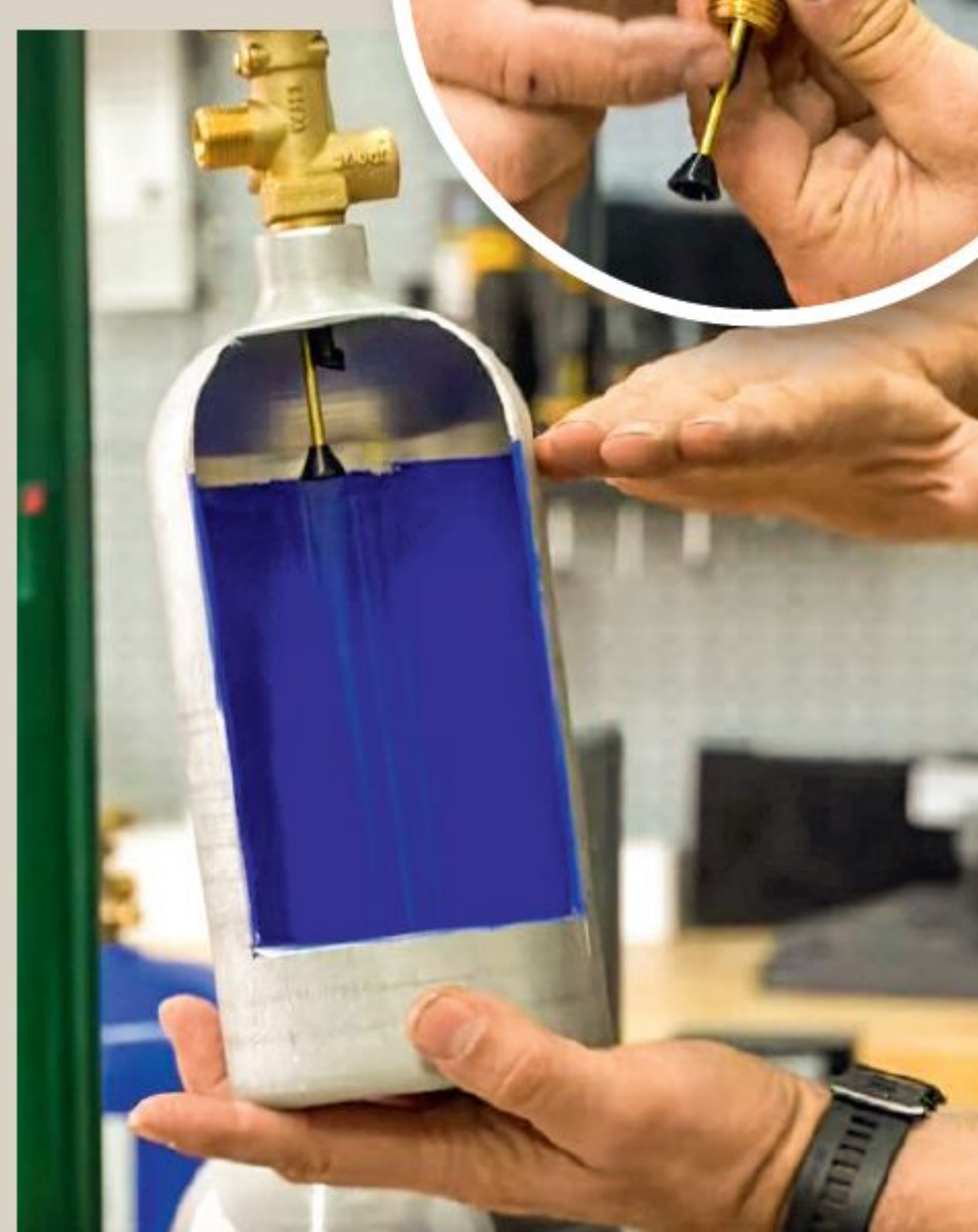
Sobald das Gas aus dem Entlüftungsventil strömt, ist die Profill 0.5 voll. Jetzt wird zügig abgedreht. Aber Vorsicht, gerade am Entlüftungsventil kann es richtig kalt sein. Handschuhe schaffen Abhilfe.



Dem Set liegt ein weiterer Schnellkupplungs-Adapter bei. Er wird an den Anschluss des Campingkochers oder Grills geschraubt. Die Schnellkupplung passt an alle Gasgeräte, die mit dem 7/16-Zoll-Anschluss versehen sind.

## RECHTLICHES

In Deutschland und der EU ist das Befüllen von Kartuschen grundsätzlich verboten. Ein Grund sind die unterschiedlichen Gasdrücke von Butan und Propan. Außerdem sind die Kartuschen nicht dafür ausgelegt, wieder befüllt zu werden, denn sie verfügen nicht über einen Druckausgleich oder andere Sicherheitsvorkehrungen. Zudem ist der untere Rand nur gebördelt. Bei zu viel Druck kann die Flasche daher platzen. Von irgendwelchen selbstgebastelten Lösungen sollte man also unbedingt Abstand nehmen. Das Befüllen von dafür vorgesehenen Druckbehältern ist jedoch nicht grundsätzlich verboten. Das Umfüllen von großen in kleinere Flaschen ist also kein Problem. Für Schraubkartuschen gibt es nun eine Lösung, die nicht nur erlaubt ist, sondern auch hervorragend funktioniert und ungefährlich ist. Die Profill 0.5 fasst 0,425 Kilogramm Gas. Sie kann mit wenig Aufwand und ohne Gefahr mit Gas aus einer Fünf- oder Elf-Kilo-Gasflasche befüllt werden. Und man muss kein Rechengenie sein, um festzustellen, dass sich der Preis von 90 Euro für das Set mit Flasche, Adaptern und Füllschlauch schnell amortisiert hat.



Der auf dem Modell in Blau eingefärbte Bereich verdeutlicht, bis wohin die Gasflasche gefüllt wird. Das Sicherheitsventil sorgt dafür, dass das Gas über das Entlüftungsventil ausströmt, wenn das maximale Level erreicht ist. Der Füllvorgang ist damit beendet, die Ventile können zugezogen werden.



Ist man mit dem Kochen oder Grillen fertig, kann die Profill 0.5 für den Transport wieder in dem Kunststoffcase verstaut werden. Auch wenn es zunächst nicht danach aussieht, das klappt auch mit dem aufgeschraubten Adapter.







# UNTERWEGS MIT KIDS

Reisen erweitert den Geist, das Herz und den Horizont – in jedem Alter. Wenn Kinder die Möglichkeit bekommen, **mit ihrer Familie fremde Länder und Kulturen zu entdecken**, kann das ihre soziale und emotionale Intelligenz stärken, die Anpassungsfähigkeit fördern und aktive Lernprozesse anregen. Gute Gründe, um mit dem Nachwuchs die Welt zu erkunden.

» Meine frühkindliche Schlaflosigkeit habe ich einzig bevorstehenden Reisen zu verdanken. Oft war ich so aufgeregt, dass ich mit einem flauen Gefühl hellwach im Bett lag und ungeduldig darauf wartete, dass meine Mutter endlich das Startkommando gab. Um Ferien-Reisekolonnen zuvorzukommen, fuhren wir häufig mitten in der Nacht los. Dafür durfte ich mich auf ein improvisiertes Matratzenlager legen, das meine Eltern im Heckbereich des Autos auf Koffern und Luftmatratzen vorbereitet hatten. Ich kuschelte mich in warme Decken, beobachtete den vorbeiziehenden Mond und futterte eine Käsestulle nach der anderen. Ja, die Sicherheit

## FÜR DIE KINDER IST ES VOR ALLEM EIN ABENTEUER, FÜR DIE ELTERN EINE **SPANNENDE HERAUSFORDERUNG**

war unterbewertet, der Komfort dafür unschlagbar. Meist reisten wir für nur zwei bis drei Wochen nach Italien oder Frankreich – für mich aber war es eine Fahrt ins pure Glück. Das Glück, die Fremde entdecken zu dürfen, das mich bis heute nicht mehr loslässt.

Während Reisen früher üblicherweise auf wenige Urlaubstage beschränkt waren,

wählen manche Familien das Unterwegssein heute als bewusste Lebensform und touren monatelang um den Globus. Eine Erfahrung, die auch Kinder wachsen lässt und in ihrer Entwicklung fördert.

Dabei geht es nicht um Verzicht, sondern um Organisation und Anpassung: an die Fahrzeugausstattung, die Reisegeschwindigkeit und vor allem an die besonderen Anforderungen von Sicherheit und Gesundheit. Wie Langzeitreisen mit Kindern gelingen und was sie für Familien bedeuten können, zeigen die folgenden Geschichten. »

**Text:** Julia Wieser

**Fotos:** Privat

## TIPPS FÜR LANGZEITREISEN MIT KINDERN

- ➔ **Safety first:** Impfungen, Reiseapotheke, Erste-Hilfe-Kurse und eine Auslands-krankenversicherung sorgen unterwegs für Sicherheit – besonders in Ländern mit fragwürdiger Gesundheitsversorgung.
- ➔ **Reiserhythmus anpassen:** Tagesetappen, Pausen und Tempo an die Ausdauer und das Alter der Kinder anpassen. Flexibel bleiben und Highlights priorisieren.

- ➔ **Für Wohlbefinden sorgen:** Ein kindgerechter Schlafplatz, Rückzugsbereiche und vertraute Routinen geben Kindern Sicherheit.
- ➔ **Auf Ernährung achten:** Je nach Reiseland besonderes Augenmerk auf sauberes Trinkwasser und gekochte oder geschälte Lebensmittel legen.
- ➔ **Beschäftigung:** Kinder einbinden. Karten lesen lernen, Tagebuch führen, spielerisch die Umgebung entdecken – Langeweile ist

aber erlaubt, manchmal entstehen daraus die besten Ideen.

- ➔ **Emotionale Vorbereitung:** Auf kulturelle Unterschiede vorbereiten, Ängste ernst nehmen, die Kinder in die Planung einbeziehen.
- ➔ **Viel Gelassenheit:** Perfektionismus ablegen, Humor behalten, kleine Pannen annehmen – daraus können die schönsten Erinnerungen entstehen.





# SANDRA & UWE MIT LUCA, FELIX & OSCAR

Als Luca das erste Mal auf große Reise ging, war er gerade zarte sechs Wochen alt. Viel Verständnis, mit einem Neugeborenen fünf Monate lang durch Asien, Australien, Neuseeland und Tasmanien zu touren, ernteten seine Eltern Sandra und Uwe dafür nicht. „Es war schon ziemlich aufregend“, erzählt Uwe: „Wir hatten so etwas noch nie gemacht, und alle rieten uns ab, mit einem Säugling so weit zu verreisen. Wir dachten aber: Wenn er sechs Wochen alt ist, kann er nicht krabbeln und nicht weglaufen. Und am Ende hat alles reibungslos funktioniert und unglaublich viel Spaß gemacht.“

Bestärkt durch die positiven Erfahrungen, erfüllte sich das Paar nach der Geburt ihres

zweiten Sohns Felix den lange gehegten Traum einer Südamerikareise. Sie planten die Tour bis ins kleinste Detail, erwarben einen ursprünglich vom Militär genutzten Iveco Daily aus den 1980er-Jahren, hamsterten Babynahrung und Windeln und verschifften das Fahrzeug nach Buenos Aires. Da war Lucas kleiner Bruder Felix immerhin sechs Monate alt.

Die Tatsache, dass Sandra plastische Chirurgin ist, sorgte auf medizinischer Ebene für Sicherheit, und unangenehmen Überraschungen versuchte das Paar mit akribischer Vorbereitung vorzubeugen. „Am wenigsten Sorgen habe ich mir um die Kinder gemacht“, lacht Uwe: „Die waren ja bei uns.“ Dass sie das Expeditionsmobil speziell absicherten, konnte

**SANDRA UND UWE BRACHEN ZUR ERSTEN TOUR AUF, ALS IHR SOHN GERADE EINMAL SECHS WOCHEN ALT WAR**

einen Einbruch durch das Beifahrerfenster in Chile zwar nicht verhindern, den Schaden zumindest aber begrenzen.

Knapp fünf Monate tourten die vier durch die Steppen Patagoniens, ließen sich von singenden Walen an der Küste Argentiniens wecken, verloren sich in der Weite der Atacama-Wüste und an den Salzseen Boliviens, beobachteten sternenklare Nächte in den





Anden und bunte Papageienschwärme im Pantanal in Brasilien.

Während Felix mit dem Sprechen anfang, lernte Luca, mit der Kamera Fotos aufzunehmen, die mitunter besser wurden als die seiner Eltern. Er lernte, wie wenig man wirklich zum Leben benötigt und wie positiv sich Eigenschaften wie Flexibilität und Improvisationsfähigkeit auswirken. „Papa, es gibt für alle Probleme eine Lösung“, ermutigte er seine Eltern, als das Auto an Silvester im Flussbett inmitten des bolivianischen Dschungels stecken blieb – und er erinnerte sie erneut daran, als das Auto an der Flutkante im Sand festsaß und das Wasser unaufhaltsam näher kam.

Als die vier nach Hause zurückkehrten, war Sandra zum dritten Mal schwanger. Und auch Baby Oscar darf schon früh mit seiner Familie auf große Tour – diesmal durch West- und Südeuropa. Sandra und Uwe tauschten den zu klein gewordenen Iveco gegen einen von der Feuerwehr aussortierten 1222-Mercedes-Lkw und versuchen sich in Marokko als Erstklasslehrer des inzwischen schulpflichtig gewordenen Luca. „Manche machen das. Ich fand es aber sehr schwierig. Während seine kleinen Brüder draußen herumhüpften und die Sonne schien, musste Luca im Wohnmobil sitzen und lernen.“ Das Erkunden fremder Länder wird deshalb nun an die Schulferien angepasst – denn weitergereist wird in jedem Fall.

## MEHR INFOS

Ihre Reiseerlebnisse in Südamerika veröffentlichten Sandra und Uwe auch als Buch mit dem Titel *Vier auf vier Rädern: Familienausflug bis ans andere Ende der Welt* (ISBN 978-3910920002, 300 Seiten, EUR 16,-). Zusätzlich entstand auch ein 108-minütiger Film, der klassisch als DVD erhältlich ist, inzwischen aber auch auf Amazon Prime, Netflix und Disney+ zu sehen ist. Sehenswert!

► [vavr.de](http://vavr.de)





# BARBARA & FLORIAN MIT BENEDIKT & EMIL

„Wir haben sehr viel Planung in unser Fahrzeug gesteckt. In das Konzept, die Raumaufteilung und in die Überlegung, wie wir die Kinder bestmöglich integrieren können, damit sie einen vollwertigen Lebensraum im Fahrzeug haben“, blickt Florian zurück.

Als Entwicklungsingenieur in der Automobilindustrie tüftelte Florian gemeinsam mit seiner Barbara lange am perfekten Ausbau der zehn Quadratmeter Wohnraum ihres Iveco 90-16 – eines alten Allrad-Feuerwehrfahrzeugs mit robuster Technik aus dem Baujahr 1994. Dass sich der Aufwand lohnte, merkten die beiden bei einer zweijährigen Reise mit den Kindern durch Südamerika. Zuvor hatten sie bereits verschiedene Kontinente bereist

und das Entdecken neuer Länder, Landschaften und Kulturen lieben gelernt. „Seitdem wir Eltern sind, gehört Weltoffenheit für uns auch zu einem wichtigen Bestandteil der Erziehung. Unsere Kinder sollen wissen, dass es mehr Dinge außerhalb des Dorfs gibt, in dem wir leben“, meint Florian.

Als die Familie nach Südamerika aufbrach, war Benedikt vier und Emil zwei Jahre alt. Für Barbara das ideale Alter, weil die Kinder bereits robuster, aber noch nicht schulpflichtig waren. Unterstützend setzte sie bewusst auf Entschleunigung. „Wir haben versucht, ein Reisetempo zu finden, das für uns alle angenehm ist. Wir blieben auch mal länger als nur eine Nacht am selben Ort, nahmen uns Zeit

BEVOR ES LOS GING, NAHMEN SICH BARBARA UND FLORIAN VIEL ZEIT, UM DEN **TRUCK KINDERTAUGLICH** ZU MACHEN

zum Spielen, um die Umgebung zu erkunden oder aber auch spontan vom Weg abzuweichen“, erzählt sie.

So konnten sich die beiden Jungen ausgiebig von den Highlights Südamerikas beeindrucken lassen – insbesondere von tierreichen Regionen wie den Galapagos-Inseln, wo sie mit Hammerhaien schnorchelten und Benedikt das Schwimmen lernte. Sie durften auf





der Reise Pinguin-Kolonien, Jaguare und einen Puma in seinem natürlichen Lebensraum beobachten und auf den Machu Picchu wandern – bleibende Erinnerungen, die sie bis heute mit Stolz erfüllen.

„Für uns ist es ein gemeinsames Entdecken. Wir zeigen den Kindern viel, aber auch sie zeigen uns viel und machen uns auf Kleinigkeiten aufmerksam. Sie sind auch oft der Türöffner und stellen neue Kontakte her“, erzählt Barbara von den gemeinsamen Erlebnissen. Nach der langen Reise, bei der Benedikt und Emil lernten, sich bei Wind und Wetter draußen zu beschäftigen, sind die beiden längst mit der Reiselust ihrer Eltern infiziert, haben ein beeindruckendes geografisches

Verständnis aufgebaut und ihren Geist geöffnet. „Während wir nur älter geworden sind, haben sich die Kinder entwickelt“, lacht Florian: „Sie haben gelernt, offen und schnell auf andere Kinder zuzugehen und dabei gemerkt, dass Sprache kein Hindernis ist. Wenn man den Fußball in eine Ecke kickt und fünf südamerikanische Kinder sowie die beiden eigenen dem Ball hinterherflitzen, ist die Nationalität egal.“

Weil die Familie inzwischen an die Schulferien gebunden ist, werden zukünftig Ziele angesteuert, die in der Ferienzeit erreichbar sind. Doch wo ließe sich der Horizont weiter ausdehnen als auf einer Dünenkette in der tunesischen Sahara zur Weihnachtszeit?

## INFO

Inspiziert von ihrer Südamerikareise hat Barbara den Reiseroman *Wie viele Sommer verbleiben dir noch? Eine Reise ins Abenteuer Leben* (ISBN 979-8281836708, 314 Seiten, EUR 16,-) geschrieben. Es geht darin um das Setzen von Prioritäten im Leben.

► **vierim4x4.de**

Florian nutzt seine Praxiserfahrungen und berät mit seiner Firma beim Ausbau von Campern für Langzeitreisen.

► **camperflo.de**





# CARMEN & SANDRO MIT THEO

„Es braucht viel weniger, als man denkt!“, ist Sandro überzeugt: „Das größte Geschenk macht man seinem Kind und sich als Familie, indem man einfach losfährt und Tag für Tag miteinander verbringt.“ Carmen und Sandro verreisten mit Theo das erste Mal im Dachzelt, als er ein halbes Jahr alt war. „Allerdings bestand unsere Hauptaufgabe damals darin, Schatten für ihn zu machen“, lacht Sandro.

Den Traum der Transafrika-Reise erfüllte sich das Paar deshalb erst, als Theo bereits viereinhalb Jahre alt war – und es für ihn längst eine Selbstverständlichkeit war, im Toyota Land Cruiser GRJ 79 mit Dachzelt loszufahren. Nun ist es das eine, mit einem Kleinkind nach Namibia, Marokko oder auch Kenia

zu reisen – aber eine Reise entlang der Westküste Afrikas?

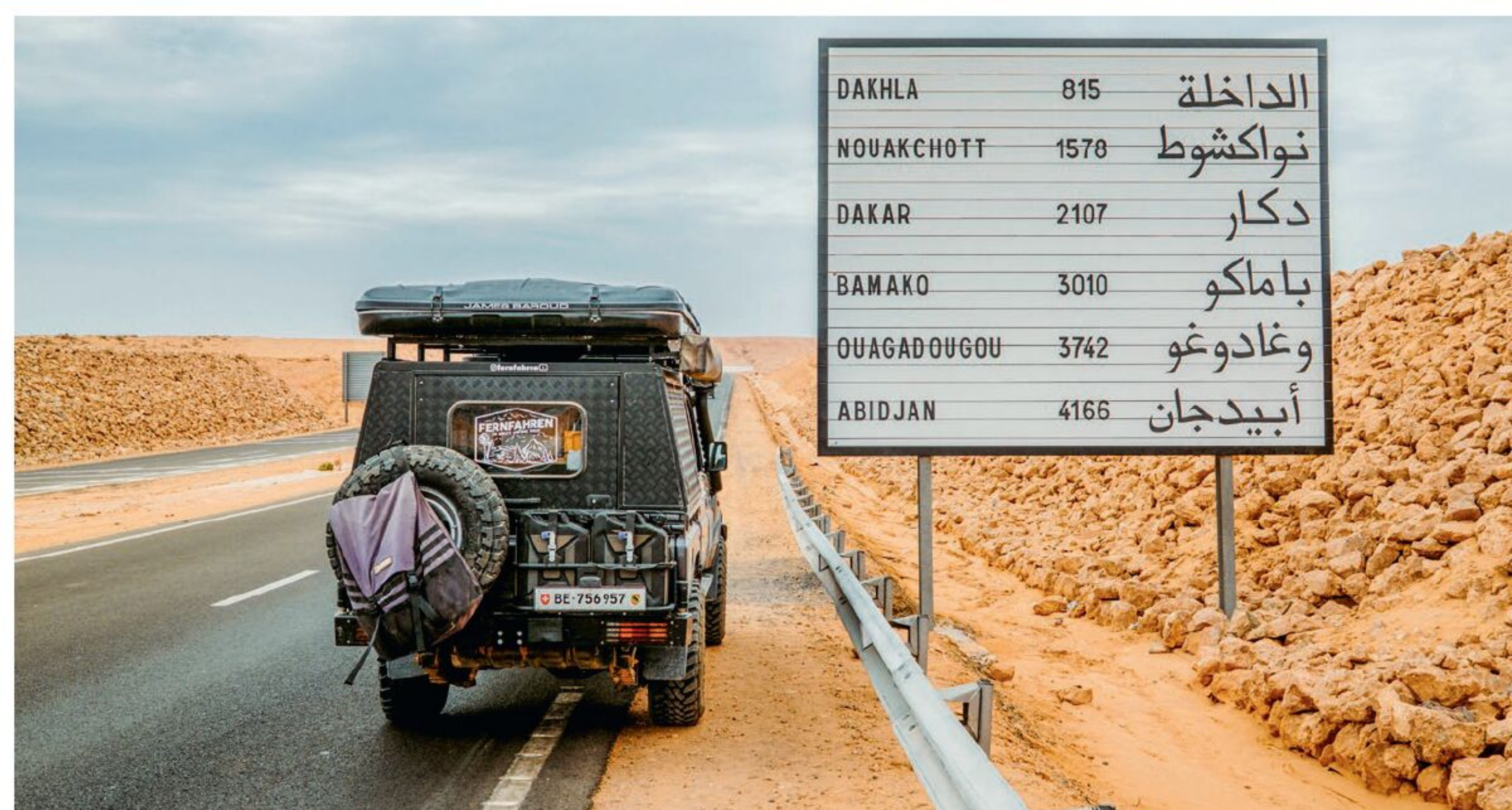
„Bei der Vorbereitung war es uns wichtig, eine reisemedizinische Beratung in Anspruch zu nehmen“, erzählt Carmen: „Nachträglich war das auch sehr sinnvoll, denn gerade für Afrika sollte man doch überlegen, welche Impfungen und Medikamente man benötigt.“ Mit Malariaprofilaxe, Antibiotika und Wasserfiltern ausgestattet, fühlte sich das Paar für den Kontinent gewappnet und startete in ein 14-monatiges Abenteuer. Sie durchquerten die staubige Sahara und weite Savannen, fuhren von einem chaotischen westafrikanischen Land ins nächste, badeten an den einsamen Paradiesstränden der Atlantikküste und

CARMEN UND SANDRO ZEIGEN, DASS ZUMINDEST BEI NUR EINEM KIND EIN **DACHZELT-CAMPER AUSREICHT**

durchstreiften Regenwälder mit Baumriesen, die den Himmel über ihnen verdunkelten.

Im Kongo durfte Theo Gorillas beobachten, an anderer Stelle begegnete er Einheimischen, die zuvor noch nie einen Weißen gesehen hatten. Trotz der langen Tour wurde er dabei nicht reisemüde. „Unterwegs zu sein hat seine Interessen und auch seine Eigeninitiative sehr positiv beeinflusst. Und die ge-





legentliche Langeweile im Auto fördert seine Kreativität. Er liest dann, bastelt wilde Sachen oder schmiedet Pläne“, erzählt Carmen.

Sie ist überzeugt, dass ihm die Reisen und die gemeinsame Zeit mit der Familie ein stabiles Fundament und ein gutes Selbstbewusstsein schenken. Sandro formuliert es so: „Ich wünsche mir, dass Theo durch die Reisen Vorurteile abbauen kann, weil er gewisse Sachen mit seinen eigenen Augen sehen konnte. Ich hoffe, er wird dadurch offener im Geist, ein Mensch mit Respekt, wenig Vorurteilen und viel Offenheit und Toleranz anderen Mitmenschen gegenüber.“

Nach einer kurzen Verschnaufpause sind die drei inzwischen wieder unterwegs, diesmal

entlang der afrikanischen Ostküste in Richtung Kenia.

Im Herbst wollen sie dann das Fahrzeug auf die arabische Halbinsel verschiffen – das war zumindest bislang der Plan. Wie es danach weitergeht, darf der inzwischen sechsjährige Theo mitentscheiden. „Auf Reisen wird ein Kind auf allen Ebenen gefördert“, ist Sandro überzeugt: „Vieles passiert automatisch, und Lernen wird zum Spiel.“ Zu seiner und Carmens eigenen Überraschung hat sich Theo unterwegs selbstständig das Lesen und Schreiben beigebracht und zu rechnen begonnen. Sollte er aber irgendwann die Schule seiner Schweizer Heimat besuchen wollen, werden seine Eltern die Reisepläne anpassen.

## INFO

Carmen und Sandro teilen ihre Reiseerlebnisse und speziell auch das Unterwegssein mit Kind auf ihrem eigenen YouTube-Kanal unter dem Hashtag @fernfahren. Hier gibt es nicht nur eindrucksvolle Landschaften und Tiere zu sehen, sondern auch Tipps und Erfahrungsberichte aus dem Alltag. Auf ihrer Homepage ist zudem auch detailliertes Kartenmaterial zur Routenplanung erhältlich – nicht nur für Afrika.

► [fernfahren.com](https://www.fernfahren.com)







# ELEKTRISCHES EXPERIMENT

Ist die Zukunft des Offroad-Reisens elektrisch? **Vermutlich noch nicht so bald.** Dabei gibt es durchaus Punkte, die den Allrad-ID-Buzz zum passablen Schlecht-Wege-Camper machen.

» „Warum testen wir den Wagen?“ Diese Frage höre ich in der Redaktion wochenlang. Denn geht es nach Landy- oder Buschtaxi-Fans, hat ein VW-Bus sowieso nichts beim Thema Offroad-Reisen verloren.

Andererseits wäre es gelogen, wenn man sagen würde, dass solche Fahrzeuge nicht Reisen abseits ausgetretener Pfade erlauben würden – Allradantrieb und passendes Geländezubehör vorausgesetzt. Damit lassen sich auf jeden Fall schöne Touren in den Westalpen, den Pyrenäen oder auf dem Balkan machen.

AKTIVE E-CAMPER BEWEISEN, DASS ZUMINDEST IN EUROPA DIE **LADEINFRASTRUKTUR GUT GENUG** ZUM REISEN IST

Der VW ID Buzz hat aber Elektroantrieb. Das heißt, er muss alle paar hundert Kilometer ans Netz. Streitet man sich hierzulande noch, ob die Technik überhaupt alltagstauglich ist, ist die Provokation in der Camper-Szene vorprogrammiert. Also einfach ausprobieren, heißt die Devise, die im Hinterkopf auch einschließt: Für Reisen nach Zentralasien oder Afrika taugt die Technik nicht.

Der Testwagen ist ein ID Buzz GTX. Das Zusatzkürzel steht für Allradantrieb. Er wird über zwei E-Motoren realisiert. Sie addieren sich auf satte 340 PS Systemleistung. Im Detail schieben hinten





Da hätte man schon gewarnt sein können: Der lange Radstand (und dabei haben wir die Kurzversion getestet) und die geringe Bodenfreiheit sind ein Manko des ID Buzz – und auch, dass echte Traktionshilfen fürs Gelände fehlen. So drehen die Räder schnell durch.

286 PS, vorn ziehen 109 PS. Die Werte dürfen als Systemleistung aber nicht einfach addiert werden. Trotzdem ist schon auf dem Papier klar, was man beim Fahren spürt: Die Hinterräder treiben stärker, was dem Wagen ein agiles Fahrverhalten verleiht. Und dass bei einem Gesamtdrehmoment von 679 Newtonmetern beim Beschleunigen die Post abgeht, ist logisch. In nur 6,1 Sekunden könnte man auf Tempo 100 sprinten.

Macht man aber nicht. Denn dann fällt die Reichweitenanzeige genauso schnell wie die Mundwinkel nach unten. Dabei hat der ID Buzz GTX eine ordentliche Batteriekapazität: 79 Kilowattstunden netto. 421 Kilometer schafft er damit im WLTP-Zyklus. Das haben wir nie erreicht. Hohe 300er-Werte waren es in der Praxis bei spätsommerlichen Temperaturen.

„Bremsen“ ist vor allem die große Stirnfläche des ID Buzz, die sich im über-

## DIE ENTtäUSCHUNG IST NICHT DIE REICHWEITE, SONDERN DAS **MANGELNDE KLETTER-VERMöGEN** DES ID BUZZ GTX

proportional hohen Verbrauch auf der Autobahn niederschlägt. Wer sich dort mit Tempo 100 zufriedengibt, kommt deutlich weiter. Ein Stromfresser ist das hohe Gewicht von 2.650 Kilogramm. Wenn man sich dann noch einen Camper-Ausbau vorstellt ... Dass der ID Buzz GTX sogar Anhänger bis 1,8 Tonnen ziehen darf, wird damit zum zweiseitigen Pluspunkt.

Dafür geht das Laden hurtig. Mit bis zu 185 kW fließt der Strom. Das Finden von Ladesäulen übernimmt das serienmäßige Navi zuverlässig und ohne Tadel. Das gilt auch bei eingegebenen Reisezielen in Europa: Hier werden nicht nur mögliche

Ladestopps angezeigt, sondern auch Alternativen. Schön ist, dass man individuell einstellen kann, bis zu wieviel Prozent man den VW höchstens leerfahren möchte. Das gibt Einsteigern und Skeptikern Sicherheit.

Und im Gelände? Das reduzieren wir ganz schnell auf Schlechtwege-tauglichkeit. Einen Allradantrieb zu haben, ist das eine. Dass man diesen aber nicht beeinflussen oder etwas sperren kann, ist selbst bei mäßigen Verwerfungen ein Manko – zumal der Begriff Verschränkung ein Fremdwort für den ID Buzz ist. Da ist es dann auch fast schon egal, dass die Off-road-Winkel beängstigend klein ausfallen.

Festzuhalten bleibt: Das Streckemachen mit dem Elektro-Bus ist wirklich entspannt, einschließlich der Ladestopps. So smooth! Aber das Klettern muss man ihm irgendwann noch beibringen. <<

**Text & Fotos: Wolfgang Hörner**

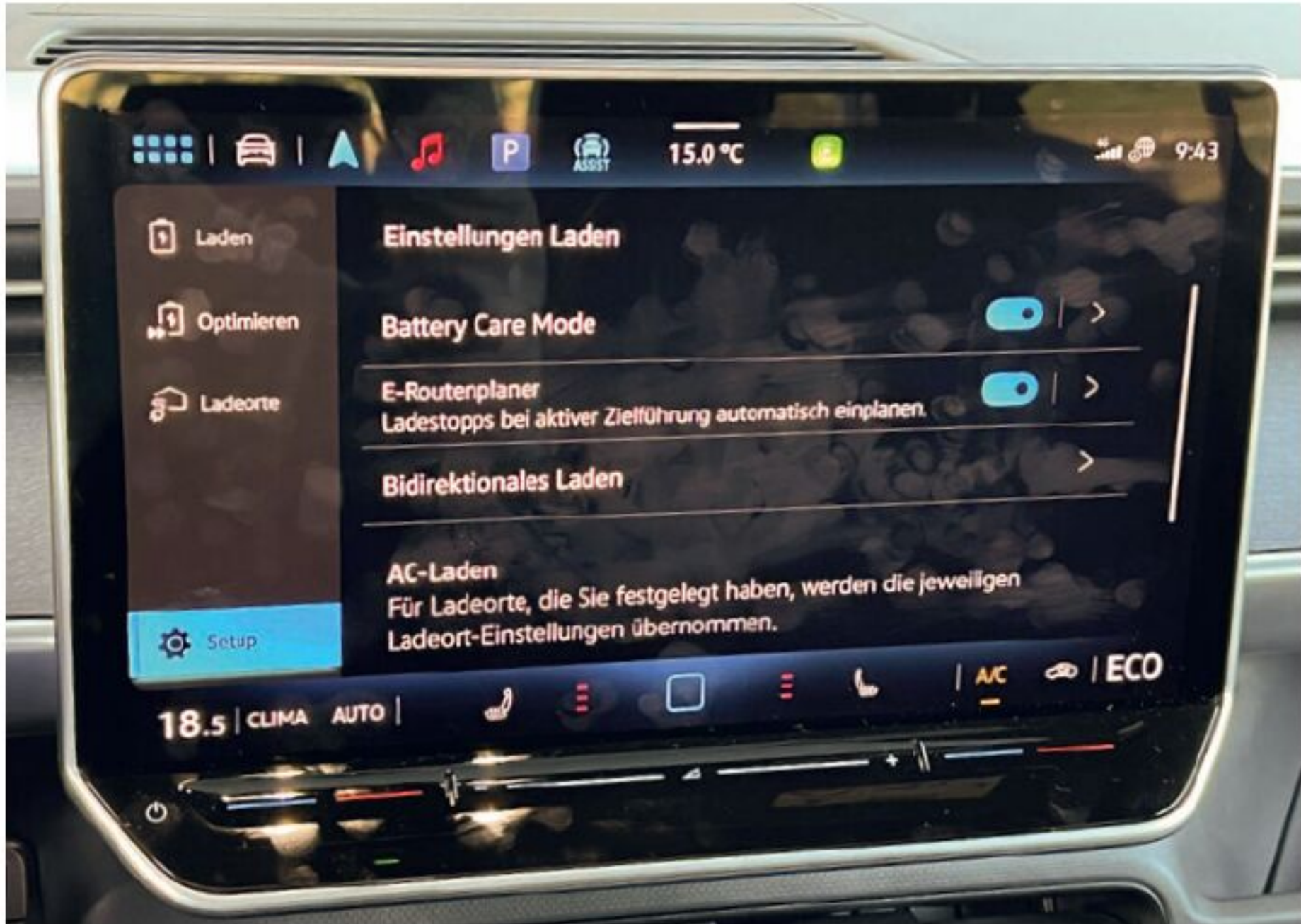


DATEN

Modell	VW ID Buzz GTX
KAROSSERIE	
LxBxH	4.712x1.985x1.927 mm
Radstand	2.989 mm
Aufbau	selbsttragende Karosserie
Kofferraum	1.121-2.977 l
Rampenwinkel	12°
Böschungswinkel v/h	17°/15°
Bodenfreiheit	160 mm
Wattiefe	k. A.
MOTOR	
Bauart	2 E-Motoren, je einer pro Achse
Leistung gesamt	340 PS
Drehmoment Vorderachse	134 Nm
Drehmoment Hinterachse	560 Nm
Batteriekapazität netto	79 kWh
ANTRIEBSSYSTEM	
Getriebe	stufenloser E-Antrieb
Antrieb	Permanent-Allrad
Geländeuntersetzung	–
Sperre vorn/zentral/hinten	–/–/–
FAHRWERK	
Radaufhängung vorn	Mac-Pherson-Achse
Radaufhängung hinten	Mehrlenkerachse
Federn v/h	Schraubenfedern
Reifengröße v/h	235/45 R21 / 265/40 R21
GEWICHTE	
Leergewicht	2.650 kg
zul. Gesamtgewicht	3.120 kg
Anhängelast	1.800 kg
Dachlast	100 kg
FAHRLEISTUNGEN	
Reichweite (WLTP)	421 km
0-100 km/h	6,1 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
VERBRAUCH	
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
ECE kombiniert kWh/100 km	21,7
PREIS	
Testfahrzeug	EUR 73.239,-



Und hoch das Bein! Die Fahrwerksverschränkung des ID Buzz GTX ist vernachlässigbar. Wald- und Feldwege meistert er mühelos, scheitert aber, wenn es anfängt, wirklich uneben zu werden.



Vorbildliche Unterstützung: Beim Lade- und Energiemanagement zeigt sich der Elektro-Bus von seiner besten Seite. Er kann bidirektionales Laden, also Strom an andere abgeben.



Gut gelöst: Trotz fünf Metern Länge ist der ID Buzz GTX kein Raumwunder, da gibt es größere Vans. Trotzdem gibt es genügend Platz und nach Umlegen der Rücksitze eine ebene Ladefläche.



Auch in der zweiten Reihe sitzt man bequem: Praktisch ist, dass man die elektrischen Schiebetüren auch vom Fahrersitz bedienen kann.





# WICHTIGER SCHRITT

Der VW ID Buzz GTX wurde „geseikelt“. Der Elektro-Bully bekommt von Seikel **ein Offroad-Paket**, das in Kürze auf den Markt kommt. Wir durften eine Runde mit dem Prototypen drehen.

» VW-Bus, Allradantrieb und Gelände. Was kommt einem da in den Sinn? Richtig: Seikel – egal ob die Allradtechnik Synchro, 4Motion oder jetzt eben GTX heißt. Oder ist das Elektrothema doch nichts für den traditionsreichen VW-Spezialisten? Denn ein Blick auf die Homepage offenbart: Zum ID Buzz findet man nichts.

Ein Anruf bei Juniorchefin Susanne Seikel schafft Klarheit: Da kommt was für den ID Buzz und steht kurz vor der Serienreife. Das Angebot, nach Freigericht zu kommen und eine kleine Testfahrt zu unternehmen, schlugen wir natürlich nicht aus. Tatsächlich beschäftigt man sich bei Seikel schon länger mit dem ID Buzz. Als sich aber herausstellte, dass es

auch eine Allradversion geben würde, unterbrach man die Entwicklungsarbeiten, um sie 2025 wieder aufzunehmen.

„Mein Vater, Peter Seikel, hat nicht unbedingt hurra geschrien, als der ID Buzz kam“, erinnert sich Susanne. Klar, wer den Seniorchef kennt, weiß, dass er ein echter Petrolhead ist. „Inzwischen ist er richtig viel mit dem ID Buzz unterwegs“,



Da floss viel Erfahrung von Seikel und KW ein: Das neue Fahrwerk basiert auf der Inox-Linie von KW. Für Offroader ist eine Mac-Pherson-Aufhängung zwar nicht das Non-plus-ultra, ist aber im ID Buzz okay. Die komfortable Einstellung trägt viel zum positiven Fahreindruck des Seikel-Modells bei.





**Den Schritt in die E-Mobilität gewagt: Susanne Seikel (im Bild) wurde in den letzten zwei Jahren mit konkreten Kundenanfragen konfrontiert. Wie groß der Markt tatsächlich ist und wie schnell er sich entwickelt, wird die Zukunft zeigen.**

offenbart die Tochter und stellt aber auch klar: „Autarkie geht mit dem E-Bus nicht.“ Trotzdem kamen gerade von gewerblichen Kunden zahlreiche Anfragen, den ID Buzz GTX geländegängiger zu machen: aus dem Forst- und Jagdumfeld, aber auch von Hüttenwirten.

In Zusammenarbeit mit Fahrwerkspezialist KW wurde auf Basis der voll verstellbaren Inox-Linie ein Dämpfer-Feder-Paket entwickelt, das ein gewaltiger Fortschritt ist. Der Wagen erhält damit

einige Zentimeter mehr Bodenfreiheit. Wichtiger aber ist: Er fährt sich auf Schotterwegen & Co. deutlich besser. Vor allem bei etwas zügiger Fahrweise dämpft der ID Buzz GTX besser, neigt weniger zum Springen und hat eben doch ein bisschen mehr Federweg.

Wichtig dabei: Der seriennahe Prototyp hat auch AT-Reifen und passende Offroad-Felgen, dazu Unterfahrschutzplatten vorn und hinten. Nicht in der Mitte? Nein, denn da sind die bereits

vorhandenen Schutzplatten der Batterie. Ob man die mit weiteren Unterfahrschutzplatten abdecken darf, weiß keiner genau. Das gilt auch für die Preise, an denen bis zur Einführung noch gerechnet wird. <<

**Text:** Wolfgang Hörner

**Fotos:** Seikel, W. Hörner



**Da geht natürlich noch mehr: Seikel spendierte eine Kombi aus BF-Goodrich Trail-Terrain-T/A-Reifen auf 20-Zoll-Felgen von Twin-Monotube-Projekt. Wie auch für das Fahrwerk wird es hier eine Typgenehmigung geben. Akkurat gefertigte Unterfahrschutzplatten aus Alu runden das Angebot ab.**

## ÜBER SEIKEL

77 Jahre ist das Unternehmen inzwischen alt – die meiste Zeit davon als Spezialist für VW-Allradfahrzeuge. In der Zwischenzeit kam, bedingt durch die baulichen Gemeinsamkeiten, noch Ford hinzu.

Kerngeschäft ist weiterhin VW mit Amarok, Caddy, Bus und Transporter. Im Fokus stehen robuste Offroad-Fahrwerke, modulare Unterfahrschutzplatten, Schnorchel und Rockslider. Vieles davon entsteht in enger Abstimmung mit VW.

Die Produkte nutzen die große Erfahrung, die Peter Seikel jahrzehntelang im Rallye- und Rennsport sammelte. Das machte sein Unternehmen auch als Entwicklungspartner für VW interessant. Seikels Know-how floss seit dem VW-Bus T3 in den 1980er-Jahren in die Offroad-Produkte für Kunden ein.





#### Hubdach von Alpicamper

## ENTSCHEIDENDES PLUS

So einfach kann der ID Buzz zum Camper werden: Alpicamper, bekannt für clevere Kompaktlösungen, stattet ihn mit einer kleinen Küchenzeile und einem Ausklappbett aus. Das Ganze ist sehr stylish gestaltet. Praktisch (vielleicht auch anfangs etwas verwunderlich) ist

das Mini-Aufstelltdach. Es verleiht dem Innenraum mehr Luftigkeit und sorgt beim Kochen und Anziehen für Stehhöhe. Die gesamte Ausstattung ist für rund 7.000 Euro zu haben. Außerdem hat Alpicamper seine Offroad-Erfahrung genutzt und den ID Buzz mit Spacern um 3,6 Zentimeter höhergelegt sowie auf AT-Reifen mit Delta4x4-Felgen gestellt.

► [alpicamper.de](http://alpicamper.de)



#### Explorer-Ausstattung von Tonke

## MULTIFUNKTIONALES DACH

Dieser Ausbau hat es in sich, verwandelt er doch den ID Buzz in einen vollwertigen Camper mit überraschend viel Platz. Auffällig ist das völlig neue, zur Seite hin aufklappende Dach, das ein echter Tausendsassa ist: Es sorgt im Inneren für Stehhöhe, schafft einen 2,05 x 1,35 Meter großen Schlafplatz und dient als Markise. Ergänzt wird der rund 20.000 Euro teure Ausbau durch Möbel (mit weiterem Schlafplatz) und Küche. Das Ganze geht nur mit einem langen ID Buzz (Radstand 3,24 Meter).

► [tonke.eu](http://tonke.eu)





Luftfederfahrwerk von Streetec

## **VARIABLES** FAHRWERK

Streetec hat in Zusammenarbeit mit einem führenden Hersteller von Stoßdämpfern ein Luftfederfahrwerk für den ID Buzz entwickelt. Es wird komplett mit Stoßdämpfern und Luftbälgen für Vorder- und Hinterachse sowie allen benötigten Verbindungsteilen geliefert und kostet rund 3.300 Euro. Es schafft Komfort und bei Bedarf mehr Bodenfreiheit. Es wird aber noch ein Lufterzeugungskit gebraucht.

► [null-bar.de](http://null-bar.de)



Campingbox von Ququq

## **KÜCHE** MIT MEHRWERT

Diese Campingbox ist nicht spezifisch für den ID Buzz, aber sie wertet ihn auf einen Schlag zum Camper auf. Die Box ist mobil und kann nach Ende der Tour zum Beispiel wieder in der Garage gelagert werden. Sie ist nicht nur komplette Heckküche mit Kocher, Wasser und Kühlbox, sondern lässt sich zum Doppelbett im Innenraum ausklappen. Komplett ausgestattet kostet die Ququq-Box rund 3.600 Euro.

► [ququq.info](http://ququq.info)



Frontbügel von Metec

## **KLASSISCHER** BÜGEL

Metec hat einen Frontbügel für den ID Buzz entwickelt, der wahlweise verchromt oder in Schwarz pulverbeschichtet erhältlich ist. Er ist aus Edelstahl gefertigt und übernimmt im Gelände die Rolle des robusten Bumpers. Zusätzlich ist der Bügel mit drei Anschlüssen für Zusatzscheinwerfer ausgestattet. Er kostet 445 Euro, hat aber keine EU-Typgenehmigung. So ist eine Einzelabnahme nötig.

► [gtv-van.com](http://gtv-van.com)



Offroad-Rad von Delta4x4

## **ROBUSTE** RÄDER

Es ist kaum verwunderlich, aber auch Räder-König Delta4x4 hat sich bereits um den ID Buzz gekümmert und passende Felgen entwickelt. Das einteilige Gussrad ist im klassischen Loch-Design gestaltet und verfügt über einen aufgeschraubten (und austauschbaren) Rugged-

Ring, der ähnlich wie bei einer Beadlock-Felge funktioniert. Das Rad gibt es ausschließlich in der Größe 18 Zoll mit einer Einpresstiefe von 39 mm in mattschwarzer Ausführung.

► [delta4x4.com](http://delta4x4.com)



## **ZU GUTER LETZT**

Ob ich mir vorstellen kann, mit dem VW ID Buzz GTX zu verreisen? Definitiv ja. Ich mag das leise, entspannte Fahren im E-Auto. Hat man die erste Skepsis mal überwunden, ist auch das Laden kein Thema. Nur die Grenzen des europäischen Kontinents will ich mit dem E-Bus nicht verlassen. Autarkes Reisen in abgelegene Regionen geht mit ihm nicht. Dass man den Wagen zum gemütlichen Camper mit netten Extras ausbauen kann, überrascht auch nicht. Was mich überrascht, ist der mäßige Allradantrieb, der selbst bei kleinen Hindernissen überfordert ist. Schade, da wäre bei der Entwicklung mehr möglich gewesen.



Wolfgang Hörner,  
Chefredakteur







# STEPPE, NOMADEN UND DSCHINGIS KHAN

Kein Reich war größer als die Mongolei unter Dschingis Khan im 12. Jahrhundert. Noch heute begeistern die Steppen mit ihren **unendlichen Weiten die Offroad-Fahrer**. Erst recht, wenn man in einem prächtigen Mercedes-Benz Zetros unterwegs ist.



» Die Reifen buddeln sich immer tiefer in den Boden, obwohl der Schnee steinhart ist. Da hilft nur, alle Diff-Sperren einzuschalten, nach hinten und vorne zu wippen und dann den mächtigen Sechszylinder zu treten. Nach dem dritten Anlauf beißen sich die sechs Reifen des Mercedes-Benz Zetros durch den Schnee, und der Lastwagen schnauft mühsam den Berg hinauf. Glück gehabt. Denn ich bin mit einem Freund in dem Lkw allein unterwegs. Rundherum nichts. Nur endlose Weite. Mitten in der Mongolei.

Nein, der Monster-Camper gehört mir nicht. Über einen Bekannten bekam ich zufällig Kontakt zu einem Mongolen, der gleich zwei Zetros besitzt – beide komplett ausgebaut als Wohnmobil. Die Fahrzeuge nutzt er primär im Sommer als Unterkunft bei Pferderennen. In der Mongolei gehen solche Rennen über bis zu 45 Kilometer Distanz. Da ist es praktisch, wenn ein Fahrzeug am Start und eines am Ziel parkt. Im Winter stehen sich dagegen die Fahrzeuge die Reifen platt. „Also, wenn du ihn brauchen kannst ...“ Und so nahm das Abenteuer seinen Lauf.

## ES PASSIERT NICHT OFT, DASS EINEM EIN **6X6-LUXUS-ZETROS** FÜR EINE MONGOLEI-REISE ANGEBOTEN WIRD

Und das beginnt mit einer Flucht aus Ulan Bator. Ja, es ist eine Flucht. Die Stadt ist voll, stickig, unfreundlich, voller Stau und hat nichts zu bieten. Mit bis zu minus 40 Grad und einer mittleren Temperatur von minus zwei Grad ist sie die kälteste Hauptstadt der Welt. Über ihr schwebt vor allem im Winter ein Schwefel- und Kohlegeruch. Der Smog schnürt einem die Kehle zu. Rund die Hälfte aller Mongolen lebt in der 1,5-Millionen-Stadt, bietet sie doch Arbeitsplätze abseits der Viehwirtschaft.

Doch mich interessiert die Steppe, die Weite und Einsamkeit, durch die einst Dschingis Khan mit seinen Soldaten ritt. Also geht es in Richtung Norden über Darkhan und Erdenet, Khutag Undur und Boshloi Rock bis nahe an die russische Grenze nach Tsagaannuur am Dood-

Tsagaan-See. Von dort soll es zurück Richtung Süden zum Khuvsgul-See und wieder retour über Seven Nuga nach Ulan Bator gehen. Rund 3.000 Kilometer, davon mehr als die Hälfte offroad. Nur die ersten 700 Kilometer nach Erdenet führen über guten Asphalt.

Der Besitzer ließ den Zetros vor rund zehn Jahren mit einem Koffer von Hartmann Spezialkarossen aus Alsfeld versehen und von Hünorkopf in Neukirchen zum Luxus-Camper ausbauen. Zehn Zentimeter Isolierung, doppelverglaste Fenster und Fußbodenheizung sorgen für Komfort. In Küche und Bad liegt Marmor, im Heck ein breites Doppelbett. Gegen kalte Nächte hilft eine Standheizung. Mit Allradantrieb, Untersetzung und drei Differentialsperren kommt der 27-Tonner auch im härtesten Gelände weiter, auch dank einer Wassertiefe von 1,2 Metern. Die brauche ich im Winter zwar hoffentlich nicht, aber es ist beruhigend zu wissen, dass der Zetros auch durchkommt, wenn die Eisschicht auf einem Fluss bricht.

Hinter Erdenet verlasse ich den Asphalt und biege in die Steppe ab. Die

Im Winter ist nicht alles weiß: Erst wenn man von der Hauptstadt aus weiter Richtung Norden fährt, kommt der Schnee. Kalt ist es aber immer.









## VON WEGEN FLACHE STEPPE: IMMER WIEDER MUSS DER **TRUCK UMKEHREN**, WEIL KEIN DURCHKOMMEN IST

grobe Richtung heißt Norden. Grob deshalb, weil schon nach wenigen Kilometern die Straße aufhört und kaum Fahrspuren zu sehen sind. So fahre ich einfach querfeldein, orientiere mich an Strommasten, die in eine ähnliche Richtung laufen. Häuser oder Ruinen gibt es nicht – Nomaden bauen ihre Jurten vor der Weiterreise einfach ab. Dafür fallen die Yaks auf, auch tibetischer Grunzochse genannt. Die zotteligen Viecher traben gelangweilt umher, lassen sich selbst vom großen Zetros nicht erschrecken. Sie dienen den Nomaden als Lieferant für Milch, Haar, Wolle, Leder und Fleisch. Ein paar mongolische Przewalski-Wildpferde galoppieren durch die Steppe. Ein tolles Schauspiel in einer traumhaft schönen Landschaft.

Kurz vor Einbruch der Dunkelheit suchen wir uns einen Stellplatz in der

## UNTERWEGS MIT ...

### FABIAN HOBERG

Autojournalist und Abenteurer – das kennzeichnet den Wahl-Bonner. Gern darf es dabei allradgetrieben vorangehen und besonders gern in abgelegene Regionen. Um seine Traumreise durch die Mongolei im 6x6-Truck machen zu können, kamen ihm Glück und seine vielen Kontakte zu Hilfe. Während er hin und weg war von der Landschaft der Mongolei, war die Tour gleichzeitig auch eine Art Jungfernfahrt: Seinen Lkw-Führerschein machte Fabian (im Bild übrigens vor den Eisschnitzereien am Khuvsgul-See) erst kurz vorher.



Nähe der Jargant Lodge, um dort ein mongolisches Abendessen zu genießen. Es gibt Buuz, kleine Teigtaschen, gefüllt mit Hammel- oder Rindfleisch, und Tee. Der Betreiber erklärt mir die Spezialitäten, warnt aber gleichzeitig vor der vergorenen

Ziegenmilch – die sei nur was für harte Mägen. Ich lehne dankend ab.

Nach einer kurzen Nacht klingelt deutlich vor Sonnenaufgang der Wecker. Direkt losfahren kann ich nicht, denn es gibt für den Zetros in der Kälte bei minus 25 Grad

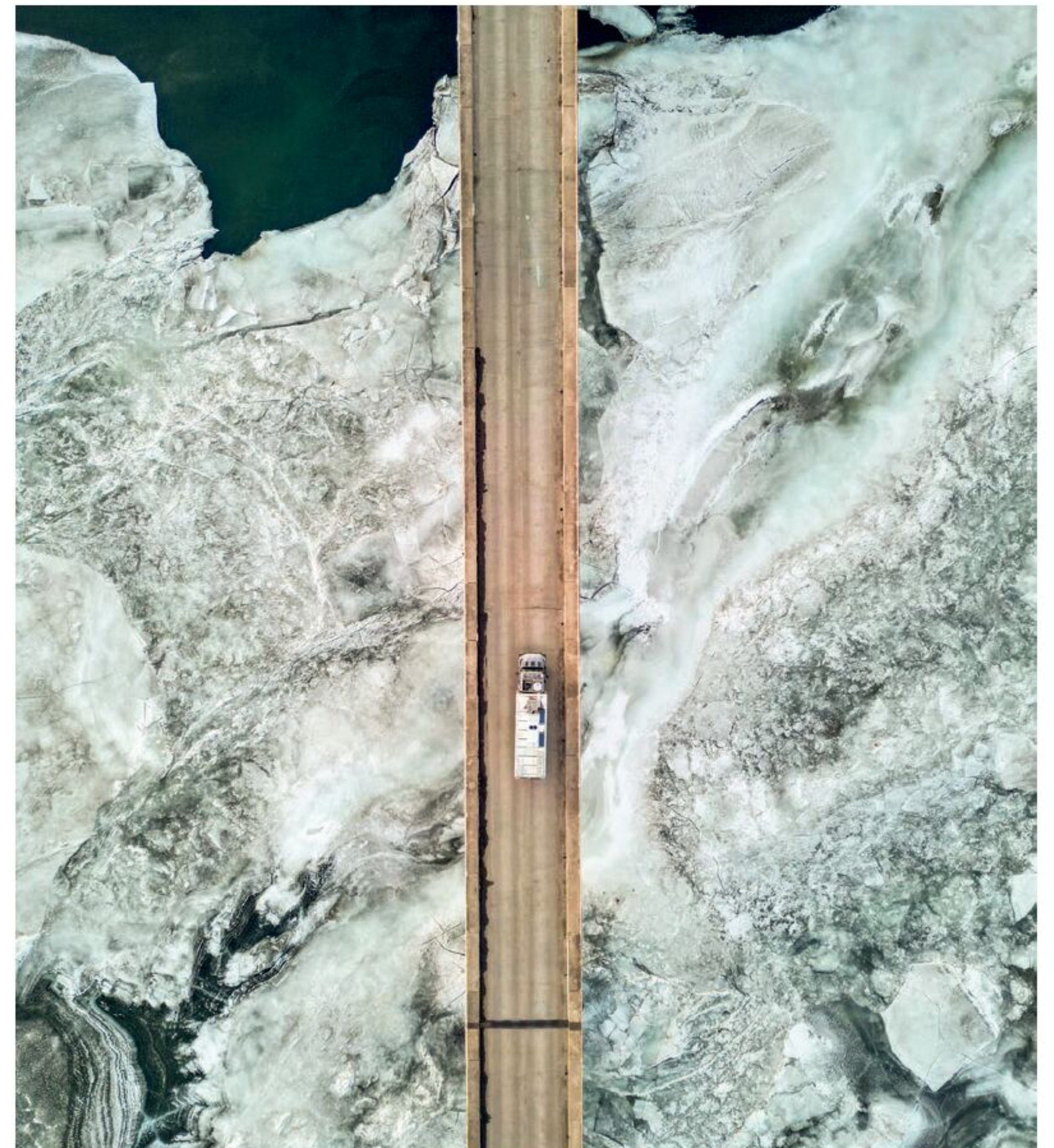
**Freundliche Menschen: Die Einheimischen staunen und bewundern Reisende und ihre Fahrzeuge, die unermesslichen Luxus darstellen. Ihr persönlicher Luxus sind ihre Smartphones.**







Auf dem Weg zum Boshloi Rock: Auf der einen Seite steile Felsen, auf der anderen ein Abgrund und dazwischen ein schmaler Pfad. Und gut, dass der Diesel in der Mongolei winterfest ist. Da klappt dann wenigstens auch das Tanken (Bild unten links).





## SCHON DAS ANLASSEN DES 27-TONNERS ERFORDERT DIE GENAUE EINHALTUNG EINER **AUFWENDIGEN PROZEDUR**

ein bestimmtes Procedere: Motor mit einer Standheizung 15 Minuten vorwärmen, dann starten und gut zehn Minuten im Stand laufen lassen, damit die Druckluftbremse ausreichend Druck aufgebaut hat. Erst dann läuft der Zetros frei.

Mit dicker Jacke, Mütze und Handschuhen setze ich mich mit meinem Kumpel in die kalte Kabine, fahre gut eine Stunde in die Weite, um auf einer Anhöhe den Sonnenaufgang zu bewundern. Wir machen uns in der Küche einen Instant-Kaffee und genießen das Schauspiel.

Doch ich will weiter. Angesichts einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 20 km/h im Gelände will ich jede Minute Tageslicht nutzen. Also wieder den Antrieb des Zetros zünden und gemächlich



**King of the Road, sofern es eine Straße gibt: Nicht nur das Reiseziel, sondern auch das Fortbewegungsmittel ist ein Erlebnis.**

über Berge, Flüsse und Weiden fahren. Wege erkenne ich längst nicht mehr, dafür taste ich mich mit Allrad und Differentialsperre vorsichtig weiter. Wir wollen zum Dood-Tsagaan-See, der im Winter zugefroren ist. Plötzlich kommt uns ein Nomade auf seinem Motorrad entgegen. Er winkt und fordert uns zum Anhalten auf. Mit Händen und Füßen erklärt er mir, dass es für den großen Zetros nicht mehr weitergeht – das verstehe ich allerdings

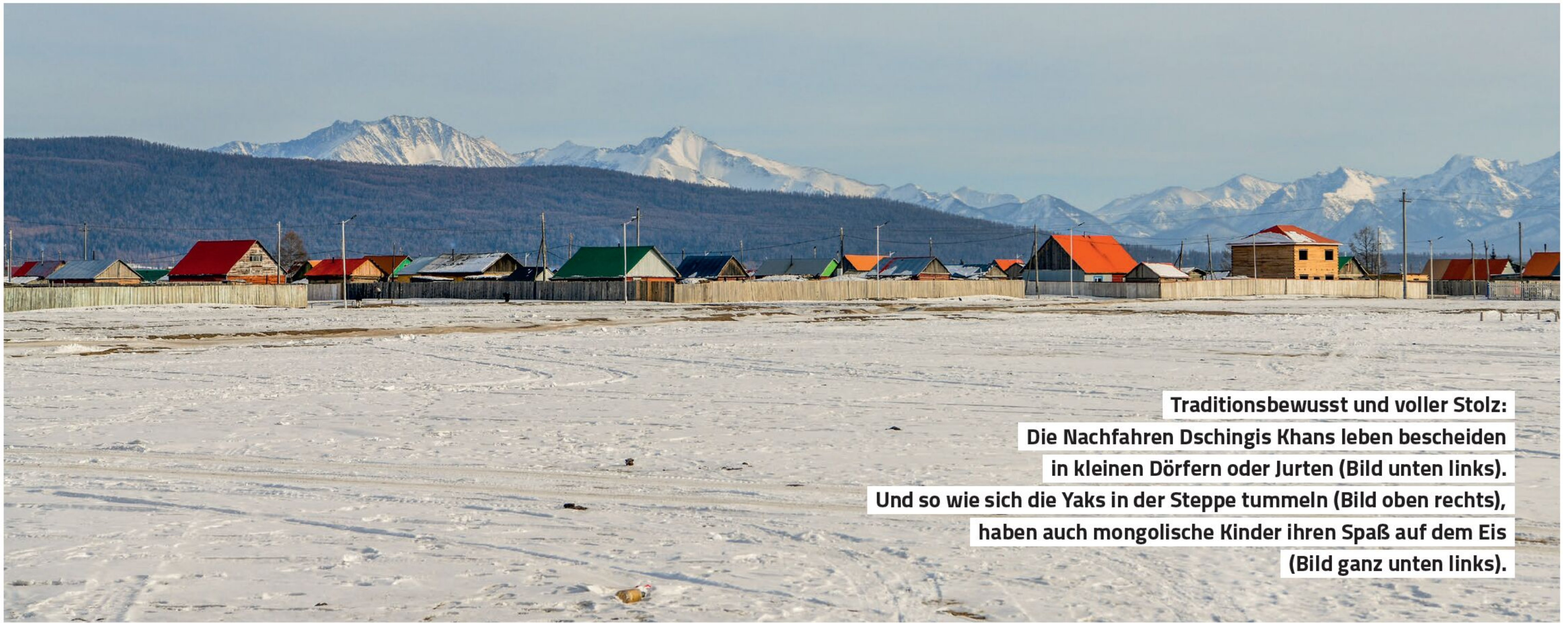
erst nach gut 20 Minuten. Doch ich glaube ihm und kehre lieber um, suche mir einen anderen Weg mit mehr Platz nach allen Seiten.

Das geht lange gut, bis ein kleines Dorf in Sichtweite kommt. Eine dazugehörige Holzbrücke wirkt für unsere 27 Tonnen schon auf den ersten Blick ein wenig überfordert, also kehre ich wieder einmal zurück und suche einen Weg durch das vereiste Flussbett. Es klappt, das Eis hält

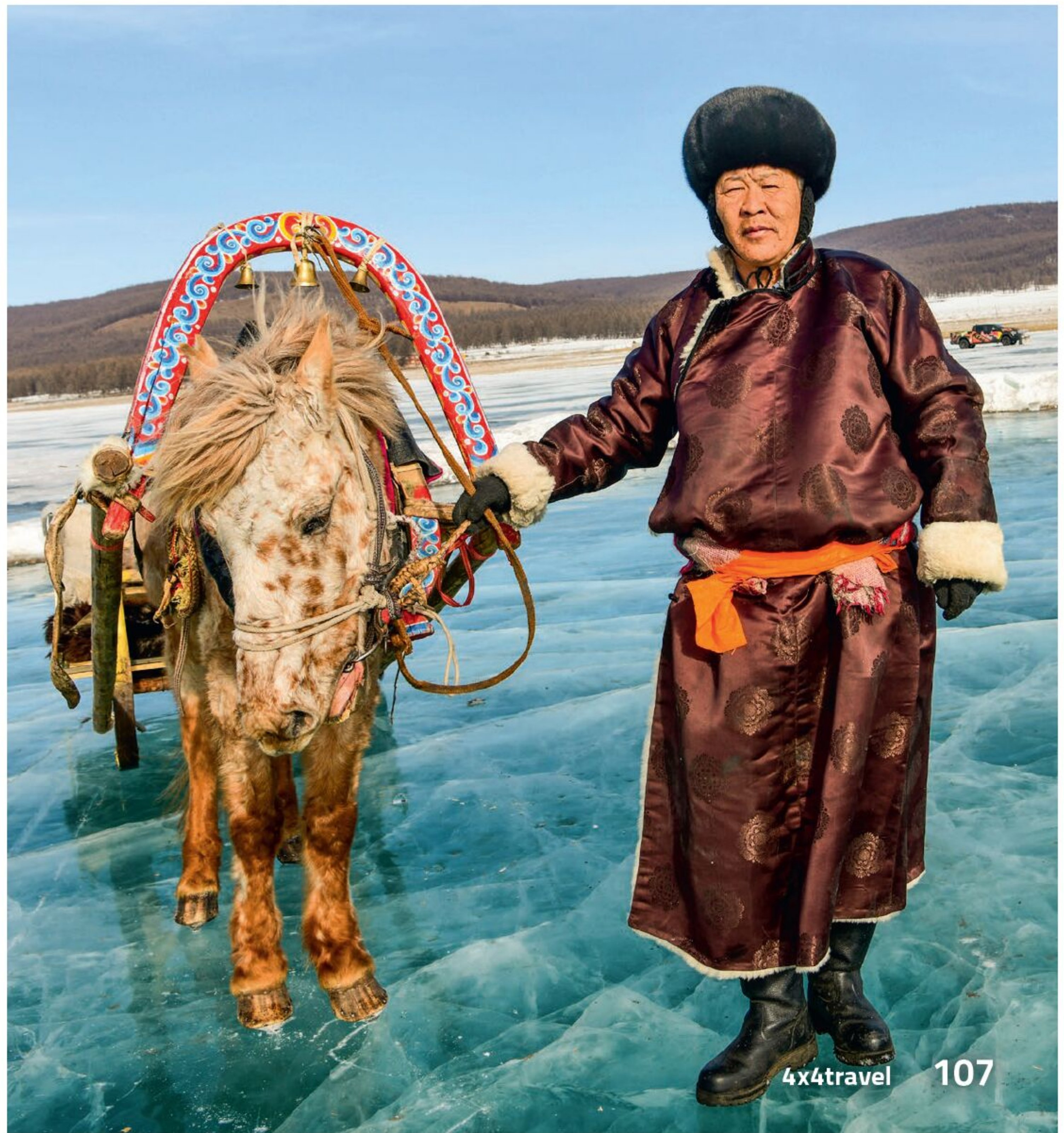
**Da gehört schon Mut dazu: Der schwere Zetros fährt über einen zugefrorenen See. Das Knirschen und Knacken sorgt für Herzklopfen.**







**Traditionsbewusst und voller Stolz:**  
**Die Nachfahren Dschingis Khans leben bescheiden**  
**in kleinen Dörfern oder Jurten (Bild unten links).**  
**Und so wie sich die Yaks in der Steppe tummeln (Bild oben rechts),**  
**haben auch mongolische Kinder ihren Spaß auf dem Eis**  
**(Bild ganz unten links).**





den schweren Zetros aus. Es lehrt mich mal wieder: Es gibt immer einen Weg.

Am nächsten Morgen zeigt das Thermometer wieder minus 25 Grad. Es geht zuerst durch ein Tal zum Boshloi Rock, dicht an schroffen Felsen und dem tiefen Abgrund des Murun-Flusses vorbei. Der Zetros arbeitet sich schnaufend die Bergstrecke hinauf – bis es wieder nicht mehr weiter geht. Also wenden und zurück, bis wir leichter durch die Steppe finden. Nach etlichen Stunden kommen wir zum Dood-Tsagaan-See ganz im Norden.

Ich warte lieber am Ufer auf die ersten Autos, die ohne zu zögern aufs Eis fahren. Aber erst als die ersten UAZ 452 und Kamaz-Lastwagen darüber rollen, starte ich den Zetros. Vorsichtshalber legen wir den Anschnallgurt ab, immer zum sofortigen Ausstieg bereit. Der zugefrorene See bietet einen ganz besonderen Nervenkitzel: Es ist dieses Knacken und Knarzen bei jeder Radumdrehung. Bei minus 20

## DAS FAHREN AUF DEN VEREISTEN SEEN IST IM ZETROS EINE MUTPROBE UND TREIBT DEN PULS NACH OBEN

Grad ist der See zwar seit Monaten gefroren. Aber ob die Eisschicht auch hält? Ein paar Einheimische winken mir jedenfalls zu, ich solle schneller fahren. Seltsam, diese Hektik kannte ich bisher von den Nomaden gar nicht. Dennoch bemühe ich mich, möglichst zügig übers Eis zu fahren, immer das Knacken im Ohr und den Blick zum Ufer. Nach einer Viertelstunde, einer gefühlten Ewigkeit, komme ich wieder ans Ufer und bin wirklich erleichtert.

Sofort kommen ein paar Kinder aus dem nächstliegenden Dorf angelaufen und bestaunen den Zetros. Wir unterhalten uns mit Händen und Füßen, und ich lade zwei der dazugekommenen Nomaden in die Wohnkabine ein. Die können den Luxus kaum glauben. Kein Wunder: In den meisten Dörfern herrscht Trostlosigkeit und Armut. Ein paar

spärlich sortierte Mini-Supermärkte bieten nur das Allernötigste an. Im Ort Ulaan-Uul reicht eine Dusche auf dem Dorfplatz für alle Dorfbewohner, statt einem WC gibt es Holzschuppen mit Plumpsklos.

Vielen Mongolen scheint das immer mehr auszumachen, denn vor allem Jugendliche und junge Erwachsene bekommen durch Internet und Social Media die ganze Bling-Bling-Gesellschaft weltweit mit. Junge Menschen mit einer guten Ausbildung sehen zu, dass sie das Land verlassen und eine Karriere starten.

Es geht weiter Richtung Khuvsgul-See. Dort stellen einmal im Jahr beim Ice Festival lokale Künstler ihre Figuren aus. Die kunstvollen Eisschnitzereien will ich mir anschauen und nehme dafür die Buckelpisten über die nächsten Stunden in Kauf. Erst kurz vor dem See schont wieder Asphalt meinen Rücken. Die kunstvoll geschnitzten Figuren stehen glänzend in der Sonne und zeugen von der Schönheit des Wassers in seinem festen Zustand. Und davon hat die Mongolei im Winter viel zu bieten. «

**Text & Fotos: Fabian Hoberg**



Überbleibsel aus der Sowjetzeit: Portale wie dieses sind noch zahlreich in und um Ulan Bator zu finden. Und man findet auch interessante Lebensmittel, etwa Milch in originalen Coca-Cola-Flaschen (Bild links).





## TIPPS

### BESTE REISEZEIT

Die Mongolei geht zu jeder Jahreszeit. Klimatisch am unkompliziertesten ist es aber im späten Frühjahr oder im frühen Herbst.

### EINREISE

Reisende aus Deutschland können mit gültigem Reisepass visafrei bis zu 30 Tage in der Mongolei verbringen. Fürs Autofahren ist der internationale Führerschein nötig, für Reisen mit dem eigenen Fahrzeug ein entsprechendes Carnet de Passages.

### ANREISE

Per Achse erreicht man die Mongolei über Land entweder über Russland, was derzeit eher schwierig ist, oder über die Türkei, Aserbaidschan und Kasachstan – immerhin über 10.000 Kilometer. Die meisten besuchen die Mongolei, wenn sie bereits in der Nähe unterwegs sind, wie in China oder Kasachstan. Schneller und bequemer geht es

mit dem Flugzeug: In achteinhalb Stunden geht es mit Mongolia Airlines von Frankfurt in die Hauptstadt Ulan Bator.

### MIETWAGEN

Verschiedene lokale und internationale Mietwagenunternehmen bieten Fahrzeuge in allen möglichen Klassen an, darunter auch Geländewagen mit und ohne Dachzelt. Die Preise starten je nach Zustand und Ausstattung ab rund 50 Euro, die meisten Fahrzeuge liegen bei rund 100 Euro am Tag.

### TANKSTELLEN-NETZ

Sorge vor zu wenigen Tankstellen brauchen Reisende in der Mongolei nicht zu haben. Auf den Hauptverkehrsstrecken gibt es ausreichend Tankstellen. Nur wer lange abseits der Wege unterwegs ist, sollte immer rechtzeitig tanken und die Ersatzkanister füllen.

### STRASSENNETZ

Von den rund 6.500 Kilometern Straße (zum Vergleich: in Deutsch-

land sind es 830.000 Kilometer) sind nur 2.600 Kilometer befestigt. Ein Weg entsteht dort, wo man mit einem Fahrzeug fahren kann. Fahrzeuge mit Allrad und sperrbaren Differentialen kommen in der Steppe deutlich weiter.

### VERPFLEGUNG

Das Essen in der Mongolei ist eher karg. Große Supermärkte befinden sich in den größeren Städten, kleinere in jedem Dorf. Das Angebot umfasst meist Instant-Produkte wie Suppennudeln aus China.

### HOTELS UND CAMPING

Campingplätze gibt es in der Mongolei so gut wie keine, vor allem nicht abseits der Touristen-Hochburgen wie dem Khuvsgul-See oder der Wüste Gobi. Doch Camping ist so gut wie überall erlaubt – die Mongolei ist eben ein Land der Nomaden. Hotels bieten in Dörfern und Städten außerhalb der Hauptstadt Ulan Bator zwar eine Unterkunft, doch meist wenig Komfort oder gar Luxus.

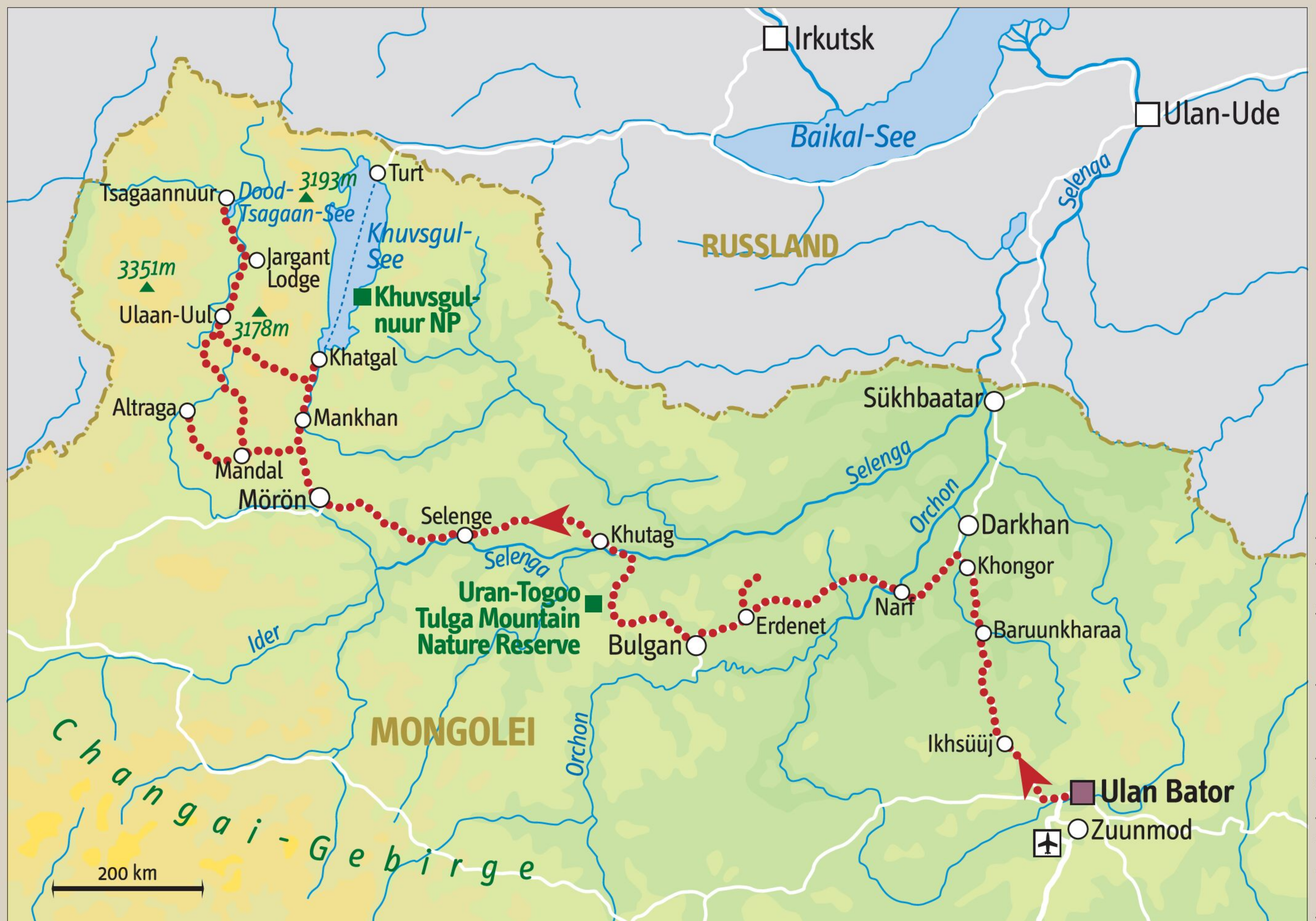
### HANDYNETZ

Bis auf die einsame Steppe ist das Handynetz in der Mongolei gut ausgebaut. Wer hohe Roaming-Gebühren scheut und keine Zusatzoption seines Providers bucht, sollte sich eine Handykarte von einem mongolischen Provider gönnen. E-Sim-Karten funktionieren zwar auch, aber weniger gut als eine lokale Karte.

### SICHERHEIT UND GESUNDHEIT

Abseits der Metropole Ulan Bator gibt es wenig Polizei oder Militär. Am Rande der Dörfer existieren zwar vereinzelt Polizeistationen – die aber meist verlassen sind. Die medizinische Versorgung im Land ist äußerst dürftig. Hier ist nicht nur an eine gut gefüllte eigene Notfallapotheke zu denken, sondern auch an einen ausreichenden Impfschutz, insbesondere gegen Tuberkulose.

### GEEIGNET FÜR







# LUXUS IM GELÄNDE

Im Winter durch die Mongolei zu fahren, ist ein Abenteuer für sich. Es aber in einem 6x6-Zetros zu tun, ist ein besonderes Erlebnis. Wir erzählen warum.

Für diese Strecke brauchte es ein Fahrzeug, das mehr ist als nur ein Wohnmobil. Der Mercedes-Benz Zetros, sonst im Dienst von Feuerwehr, THW oder Bundeswehr, ist genau dafür gemacht: 7,2 Liter Hubraum, 325 PS, 1.300 Newtonmeter Drehmoment – Zahlen, die sich anfühlen wie rohe Kraft pur. Die 500 Liter Diesel im Tank reichen für weite Offroad-Etappen. Aber sprechen wir einmal darüber: Mit 35 Litern auf 100 Kilometer muss man schon rechnen.

Dieser Zetros ist aber kein altes Einsatzfahrzeug – zumal der Gebrauchtwagenmarkt für das seit 2008 gebaute Fahrzeug äußerst dünn ist. Schließlich haben Einsatz- und Streitkräfte lange Haltedauern.

Der Kofferaufbau selbst ist von Hartmann Spezialkarossen. Umgebaut wurde er von Hünorkopf, die ihn in einen Luxus-Camper verwandelt haben: zehn Zentimeter dicke Isolierung, Fußbodenheizung, Marmor im Bad und ein zwei mal zwei Meter großes Doppelbett im Heck. So entstand

eine kleine Festung gegen die Kälte. Selbst bei minus 30 Grad blieb es drinnen warm, das Kochen auf Granitplatten machte Spaß und der beheizte Boden im Bad sorgte für ein Wohlfühl, das man in der Wildnis kaum erwartet. Der Pilot sitzt hoch oben, fast wie in einem Turm. Vor ihm: eine aufgeräumte Kabine, kein überflüssiger Luxus, aber auch kein Mangel an Komfort. Die Sitze sind gefedert, vibrationsgedämpft, die Lüftung trotzt Wüstensonne und Winterfrost gleichermaßen. Zumindest ein bisschen. Hier oben herrscht Konzentration und Präzision. Jeder Schalter, jeder Hebel hat seinen Zweck. Das ist Lkw-Fahren in seiner reinsten Form. Also Parkbremse lösen und gleich den zweiten Gang des manuellen Getriebes mit Untersetzung zum Anfahren wählen. Der Allradantrieb greift selbst im tiefsten Morast. Also kräftig Gas geben und die Gänge langsam hochschalten. Bei jedem Vorgang knickt die Kabine des Langhaubers kurz, schnauft der Diesel laut mit.

## DATEN

**Modell** Mercedes-Benz Zetros 2733 6x6

### KAROSSERIE

**LxBxH** 8.329x2.530x2.830 mm

**Radstand (erste bis zweite Achse)** 4.750 mm

**Aufbau** Leiterrahmen mit aufgeschraubtem Fahrerhaus und Wohnkabine

**Bodenfreiheit** 343 mm

### MOTOR

**Bauart** Sechszylinder-Diesel-Reihenmotor

**Hubraum** 7.210 cm<sup>3</sup>

**Leistung** 325 PS @ 2.300 U/min

**Drehmoment** 1.300 Nm @ 1.200 - 1.600 U/min

### ANTRIEBSSYSTEM

**Getriebe** Neungang-Schaltgetriebe

**Antrieb** Permanent-Allrad

**Geländeuntersetzung** ●

**Sperre vorn/zentral/hinten** ●/●/●

### FAHRWERK

**Radaufhängung v/h** Starrachse

**Federn v/h** Blattfedern

**Reifengröße** 14.00 R20

### GEWICHTE

**Leergewicht** 10.500 kg (ohne Aufbau)

**zul. Gesamtgewicht** 27.000 kg

### PREIS

**Basis ohne Aufbau** ca. EUR 250.000,-

Ob es der 6x6 hätte sein müssen? Ein 4x4-Zetros hätte gereicht, aber der Dreiachser ist cooler.

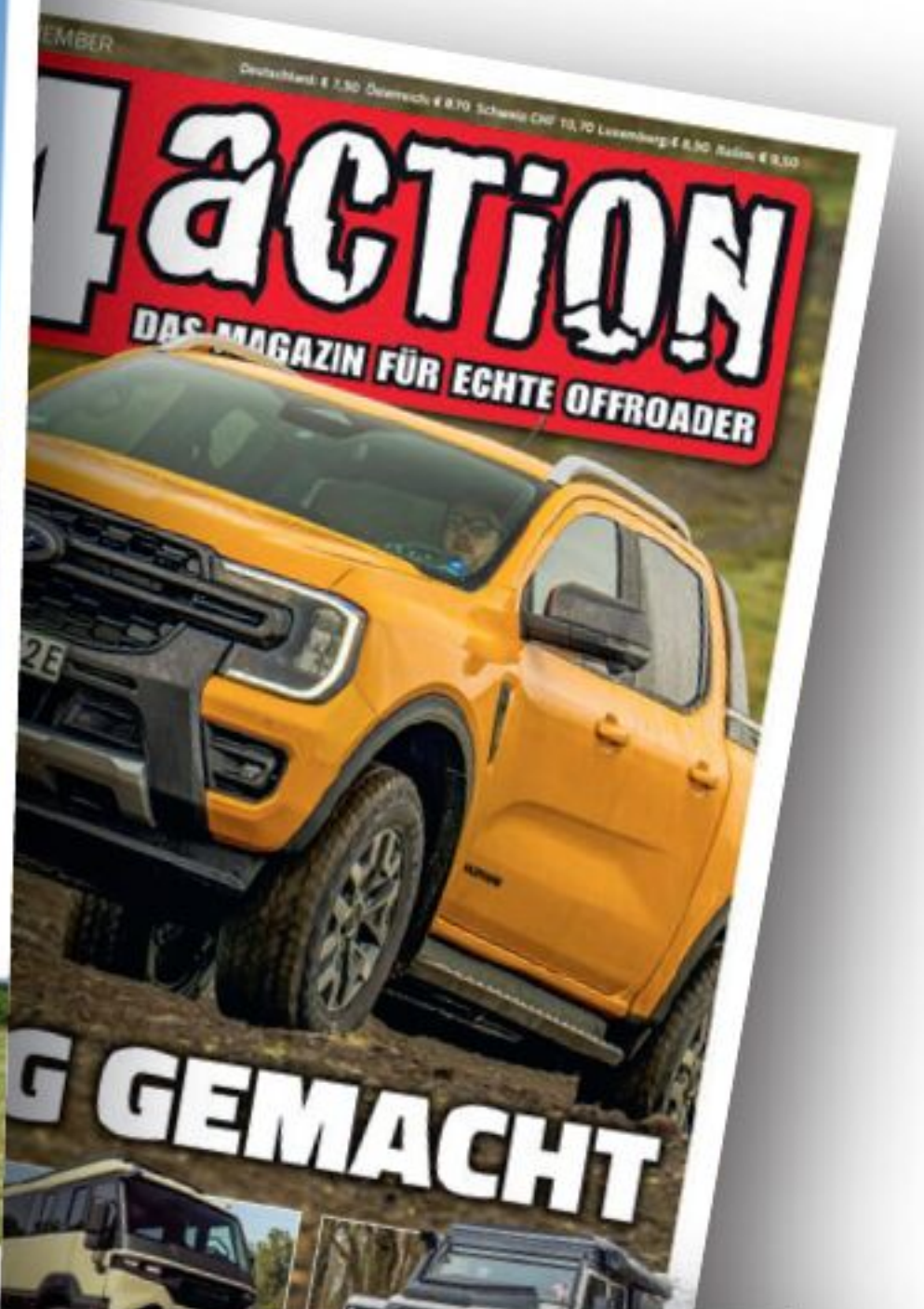
**Text & Fotos:** Fabian Hoberg



Nein, das sind keine Fotos aus einem schicken Hotelzimmer: Die Kabine des Zetros 6x6 ist so ausgestattet, dass mancher Hotelbesitzer blass werden würde. Geschmackvoll, luxuriös und geräumig. Was das Fahrzeug komplett kostete, ist ein Geheimnis.



# FRÜHER LESEN



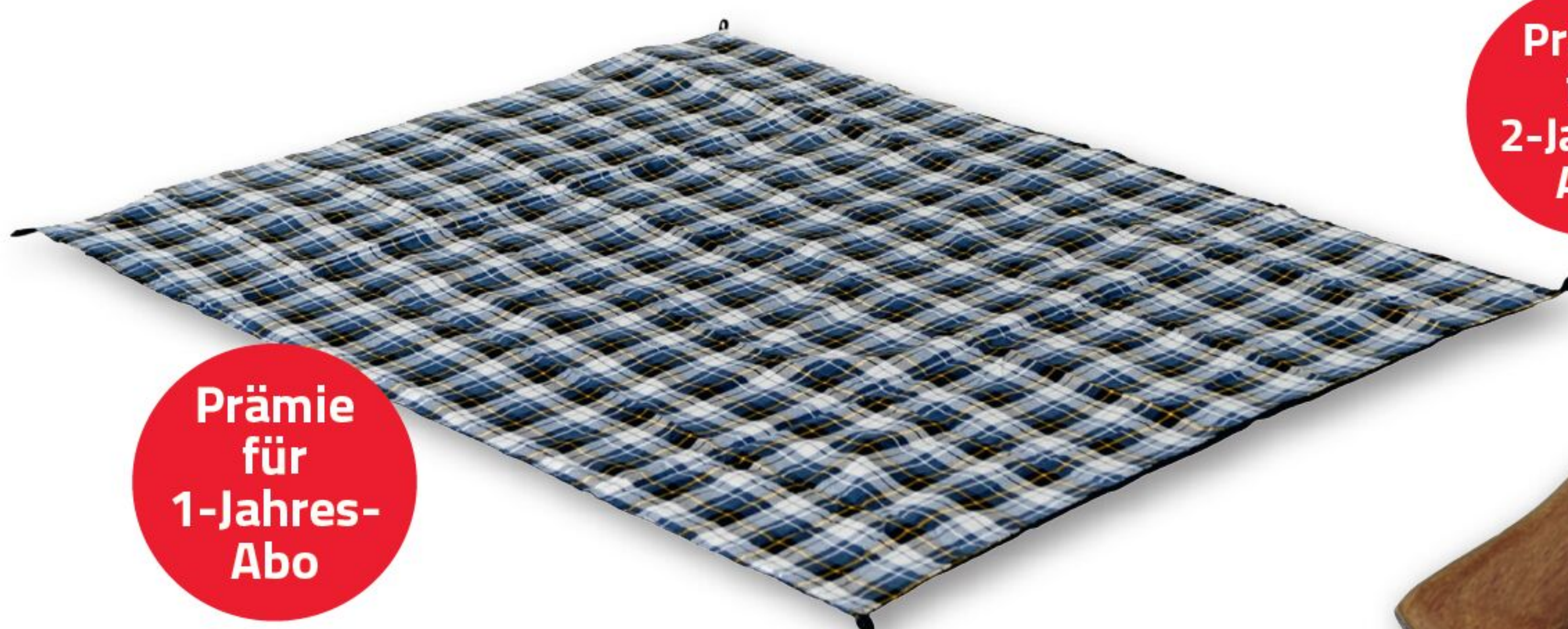
6x  
**4x4action**  
und 1x 4x4travel  
für EUR 48,50\*  
(statt EUR 53,95  
bei Einzelkauf)

**4x4travel**  
**Ausgabe**  
**2027**  
(erscheint im  
April 2027)

## GENIESSE DEINE **ABO-VORTEILE:**

- ▶ 4x4action und 4x4travel **früher erhalten** als im Zeitschriftenhandel
- ▶ **günstigerer Preis** gegenüber Einzelkauf
- ▶ **versandkostenfrei** und **neutral und sicher** verpackt
- ▶ Abo nach Ende der ersten Laufzeit **jederzeit kündbar**
- ▶ **tolle Prämie** für dich zur Auswahl, zum Beispiel:

\* Unsere Preise für **ein Jahres-Abo inkl. Versand:**  
6 Ausgaben 4x4action und  
1 Sonderausgabe 4x4travel 2027  
für nur EUR 48,50 in Deutschland  
(Ausland innerhalb EU: EUR 58,50 /  
Ausland Welt: EUR 72,50)



Prämie  
für  
1-Jahres-  
Abo



Prämie  
für  
2-Jahres-  
Abo



Prämie  
für  
2-Jahres-  
Abo



Weitere Prämien auf unserer Homepage. Alle Prämien solange der Vorrat reicht!

**Jetzt online bestellen: [www.4x4action.de](http://www.4x4action.de)**





# RAUS AUS DEM ALLTAG

Redaktionsschluss:  
1. März 2026

## April 2026

**24.04.2026 – 26.04.2026**

Offroad-Training & Genuss im Bayerischen Wald, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**24.04.2026 – 01.05.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Adventure-Hotel-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**26.04.2026 – 01.05.2026**

Trans-Karpaten-Tour, Karpaten in Rumänien mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**26.04.2026 – 02.05.2026**

Spanien Bungalow-Tour Zentralpyrenäen (Rot, Halbpension), Spanien – Huesca, **Abenteuer 4x4 e.K.**

## Mai 2026

**01.05.2026 – 04.05.2026**

Polen Süd – Sudeten (Violett, Camp), Niederschlesien, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**02.05.2026 – 09.05.2026**

Kroatien Berge und Meer, Hotel-Tour, **NPL-Overland.eu**

**03.05.2026 – 08.05.2026**

Toskana-Entdecker-Tour (Hotel-Variante) quer durch die Toskana, **TC-Offroad-Trekking**

**03.05.2026 – 13.05.2026**

Serbiens grüne Verstecke, Camp-Tour, **NPL-Overland.eu**

**05.05.2026 – 08.05.2026**

Polen Süd – Sudeten (Violett, Camp), Niederschlesien, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**10.05.2026 – 15.05.2026**

Grosse Karpaten-Überquerung Karpaten in Rumänien mit Camps **TC-Offroad-Trekking**

**10.05.2026 – 15.05.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Adventure-Hotel-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**11.05.2026 – 17.05.2026**

Traumziel Sardinien – das Juwel am Meer, **experience GmbH**

**11.05.2026 – 21.05.2026**

Mythos Greece – Camp- & Hotel-Tour in Griechenland, **Red Rock Adventures**

**17.05.2026 – 23.05.2026**

Kroatien Camptour – Schotter, Karst & Panorama (Blau), Muškovci Zrmanja **Abenteuer 4x4 e.K.**

**23.05.2026 – 30.05.2026**

Kroatien Berge und Meer Camp, **NPL-Overland.eu**

**24.05.2026 – 29.05.2026**

Sardinien-Hotel: Die Roten Felsen von Arbatax, **4x4 Experience**

**24.05.2026 – 29.05.2026**

Toskana-Entdecker-Tour (Hotel-Variante) quer durch die Toskana, **TC-Offroad-Trekking**

**24.05.2026 – 30.05.2026**

Kroatien Camptour – Schotter, Karst & Panorama (Blau), Muškovci Zrmanja **Abenteuer 4x4 e.K.**

**25.05.2026 – 30.05.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Adventure-Hotel-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**31.05.2026 – 05.06.2026**

Toskana-Trekking-Tour (Camp-Variante) quer durch die Toskana, **TC-Offroad-Trekking**

**31.05.2026 – 05.06.2026**

Sizilien-Hotel-Tour: Auf den Spuren des Gottes Vulcanos, **4x4 Experience**

**31.05.2026 – 05.06.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Camp-Tour Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**31.05.2026 – 06.06.2026**

Kroatien – Berge und noch mehr Action Camp, **NPL-Overland.eu**

**31.05.2026 – 07.06.2026**

Sensationelles Sardinien, **NPL Overland.eu**

## Juni 2026

**01.06.2026 – 14.06.2026**

Georgien und Armenien mit 4x4-Mietwagen für Selbstfahrer, **Karpaten Outdoor Tours**

**03.06.2026 – 13.06.2026**

Albanien & Griechenland: 10 Tage Abenteuer- und Erlebnis-Reise, **Karpaten Outdoor Tours**

**03.06.2026 – 13.06.2026**

Albanien: 10 Tage Abenteuer im Land der Adler, **Karpaten Outdoor Tours**

**06.06.2026 – 13.06.2026**

Bosnien, **NPL-Overland.eu**

**07.06.2026 – 11.06.2026**

Montenegro: ATV- & Buggy-Tour, **Karpaten Outdoor Tours**

**08.06.2026 – 18.06.2026**

Peloponnes-Tour – Hotel-Tour in Griechenland, **Red Rock Adventures**

**14.06.2026 – 19.06.2026**

Trans-Pyrenäen-Tour mit Camps, Zentral-Pyrenäen, **TC-Offroad-Trekking**

**15.06.2026 – 19.06.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Camp-Tour Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**16.06.2026 – 26.06.2026**

Albanien & Griechenland: 10 Tage Abenteuer- und Erlebnis-Reise, **Karpaten Outdoor Tours**

**16.06.2026 – 26.06.2026**

Albanien: 10 Tage Abenteuer im Land der Adler, **Karpaten Outdoor Tours**

**21.06.2026 – 26.06.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Adventure-Hotel-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**22.06.2026 – 28.06.2026**

Neue Beach Xtreme – Hotel-Tour in Griechenland, **Red Rock Adventures**

**28.06.2026 – 03.07.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Camp-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

## Juli 2026

**01.07.2026 – 10.07.2026**

Albanien & Griechenland: 10 Tage Abenteuer- und Erlebnis-Reise, **Karpaten Outdoor Tours**

**01.07.2026 – 14.07.2026**

Georgien und Armenien mit 4x4-Mietwagen für Selbstfahrer, **Karpaten Outdoor Tours**

**05.07.2026 – 09.07.2026**

Montenegro: ATV- & Buggy-Tour, **Karpaten Outdoor Tours**

**05.07.2026 – 10.07.2026**

Grosse Karpaten-Überquerung, Karpaten in Rumänien mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**05.07.2026 – 10.07.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Adventure-Hotel-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**05.07.2026 – 15.07.2026**

Montenegro Highlands Camp-Tour, **NPL-Overland.eu**

**12.07.2026 – 17.07.2026**

Alpenüberquerung Albergos mit Hotels, **TC-Offroad-Trekking**

**12.07.2026 – 18.07.2026**

Grosse Alpen-Überquerung mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**18.07.2026 – 27.07.2026**

Albanien & Griechenland: 10 Tage Abenteuer- und Erlebnis-Reise, **Karpaten Outdoor Tours**

**18.07.2026 – 27.07.2026**

Albanien: 10 Tage Abenteuer im Land der Adler, **Karpaten Outdoor Tours**

**19.07.2026 – 23.07.2026**

Montenegro: ATV- & Buggy-Tour, **Karpaten Outdoor Tours**

**19.07.2026 – 24.07.2026**

Alpenüberquerung Albergos mit Hotels, **TC-Offroad-Trekking**

**19.07.2026 – 24.07.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Camp-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**19.07.2026 – 25.07.2026**

Grosse Alpen-Überquerung mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**19.07.2026 – 25.07.2026**

Montenegro Camptour (Blau, teilw. Abendessen), **Abenteuer 4x4 e.K.**

**19.07.2026 – 31.07.2026**

4-Länder-Tour Montenegro – Kosovo – Serbien – Bulgarien mit Camps, Balkan, **NPL-Overland.eu**

**26.07.2026 – 31.07.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Camp-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**26.07.2026 – 31.07.2026**

Rumänien: 4x4-Offroad-Adventure-Hotel-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**26.07.2026 – 01.08.2026**

Grosse Alpen-Überquerung mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**26.07.2026 – 01.08.2026**

Westalpen Panoramatur 2.0 (Blau, Camp, inkl. 2x Abendessen, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**30.07.2026 – 10.08.2026**

Island – Insel zwischen Lava und Eis (Rot, Camp), **Abenteuer 4x4 e.K.**

## August 2026

**01.08.2026 – 14.08.2026**

Georgien und Armenien mit 4x4-Mietwagen für Selbstfahrer, **Karpaten Outdoor Tours**



**02.08.2026 – 08.08.2026**  
Grosse Alpen-Überquerung mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**04.08.2026 – 22.08.2026**  
Island-Camp-Tour: Fire&Ice, **4x4 Experience**

**08.08.2026 – 17.08.2026**  
Georgien: Offroad-Tour mit 4x4-Mietwagen, **Karpaten Outdoor Tours**

**09.08.2026 – 13.08.2026**  
Montenegro: ATV- & Buggy-Tour, **Karpaten Outdoor Tours**

**09.08.2026 – 15.08.2026**  
Montenegro Camptour für 4x4-Reisemobile (Grün), **Abenteuer 4x4 e.K.**

**09.08.2026 – 19.08.2026**  
Geheimnisvolle serbische Karpaten, Camp-Tour, **NPL-Overland.eu**

**11.08.2026 – 29.08.2026**  
Island-Hotel-Tour: Fire&Ice, **4x4 Experience**

**19.08.2026 – 02.09.2026**  
Unentdecktes Georgien, **NPL-Overland.eu**

**23.08.2026 – 28.08.2026**  
Alpenüberquerung Albergo mit Hotels, **TC-Offroad-Trekking**

**23.08.2026 – 29.08.2026**  
Grosse Alpen-Überquerung mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**24.08.2026 – 29.08.2026**  
Rumänien: 4x4-Offroad-Camp-Tour, **Karpaten, Karpaten Outdoor Tours**

**29.08.2026 – 07.09.2026**  
Georgien: Offroad-Tour mit 4x4-Mietwagen, **Karpaten Outdoor Tours**

**30.08.2026 – 03.09.2026**  
Montenegro: ATV- & Buggy-Tour, **Karpaten Outdoor Tours**

**30.08.2026 – 04.09.2026**  
Alpenüberquerung Albergo mit Hotels, **TC-Offroad-Trekking**

**30.08.2026 – 04.09.2026**  
Rumänien: 4x4-Offroad-Adventure-Hotel-Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**30.08.2026 – 05.09.2026**  
Grosse Alpen-Überquerung mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**30.08.2026 – 05.09.2026**  
Montenegro Camptour (Blau, teilw. Abendessen), **Abenteuer 4x4 e.K.**

**30.08.2026 – 06.09.2026**  
Kyrgyzstan: Offroad-Reise mit 4x4-Mietwagen, **Karpaten Outdoor Tours**

#### September 2026

**01.09.2026 – 10.09.2026**  
Albanien & Griechenland: 10 Tage Abenteuer- und Erlebnis-Reise, **Karpaten Outdoor Tours**

**01.09.2026 – 14.09.2026**  
Georgien und Armenien mit 4x4-Mietwagen für Selbstfahrer, **Karpaten Outdoor Tours**

**01.09.2026 – 10.09.2026**  
Albanien: 10 Tage Abenteuer im Land der Adler, **Karpaten Outdoor Tours**

**05.09.2026 – 08.09.2026**  
Polen Nord – Zweipunktnull (Violett, Camp), Westpommern, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**06.09.2026 – 12.09.2026**  
Grosse Alpen-Überquerung mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**06.09.2026 – 11.09.2026**  
Rumänien: 4x4 Offroad Camp Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**06.09.2026 – 12.09.2026**  
Westalpen Panoramatur 2.0 (Blau, Camp, inkl. 2x Abendessen), **Abenteuer 4x4 e.K.**

**09.09.2026 – 12.09.2026**  
Polen Nord – Zweipunktnull (Violett, Camp), Westpommern, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**12.09.2026 – 19.09.2026**  
Kroatien – Berge und noch mehr, Action Camp, **NPL-Overland.eu**

**13.09.2026 – 17.09.2026**  
Montenegro: ATV- & Buggy-Tour, **Karpaten Outdoor Tours**

**13.09.2026 – 18.09.2026**  
Grosse Karpaten-Überquerung, Karpaten in Rumänien mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

**13.09.2026 – 18.09.2026**  
Rumänien: 4x4 Offroad Adventure Hotel Tour, Karpaten, **Karpaten Outdoor Tours**

**14.09.2026 – 24.09.2026**  
Horizons of Greece – Hotel-Tour in Griechenland, **Red Rock Adventures**

**19.09.2026 – 26.09.2026**  
Bosnien, **NPL-Overland.eu**

**20.09.2026 – 25.09.2026**  
Trans-Pyrenäen-Tour mit Camps, Zentral-Pyrenäen, **TC-Offroad-Trekking**

**20.09.2026 – 26.09.2026**  
Piemonteser Alpen-Hüttentour (Blau, Vollpension), Valle Susa, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**20.09.2026 – 27.09.2026**  
Overlanding Lettland, **NPL-Overland.eu**

**27.09.2026 – 02.10.2026**  
Trans-Pyrenäen-Albergo mit Hotels, Zentral-Pyrenäen, **TC-Offroad-Trekking**

**27.09.2026 – 02.10.2026**  
Toskana-Trekking-Tour (Camp-Variante) quer durch die Toskana, **TC-Offroad-Trekking**

**27.09.2026 – 03.10.2026**  
Piemonteser Alpen-Hüttentour (Blau, Vollpension), Valle Susa, **Abenteuer 4x4 e.K.**

#### Oktober 2026

**02.10.2026 – 09.10.2026**  
Estnische Inseln, Estland, **NPL-Overland.eu**

**03.10.2026 – 10.10.2026**  
Kroatien Berge und Meer Hoteltour, **NPL-Overland.eu**

**04.10.2026 – 09.10.2026**  
Trans-Karpaten-Tour, Karpaten in Rumänien mit Camps, **TC-Offroad-Trekking**

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Anzeigen

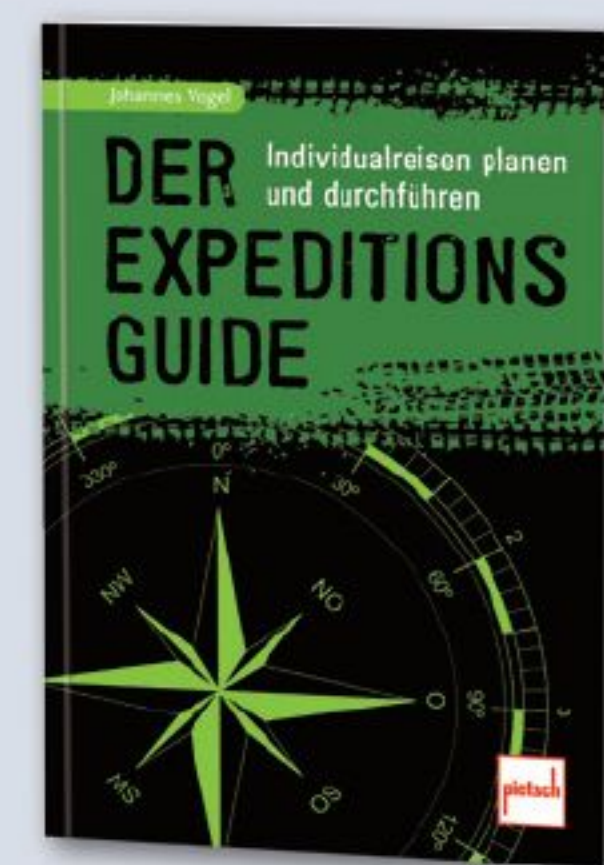
## LESESTOFF IM SHOP

**Motorbuch  
Versand**



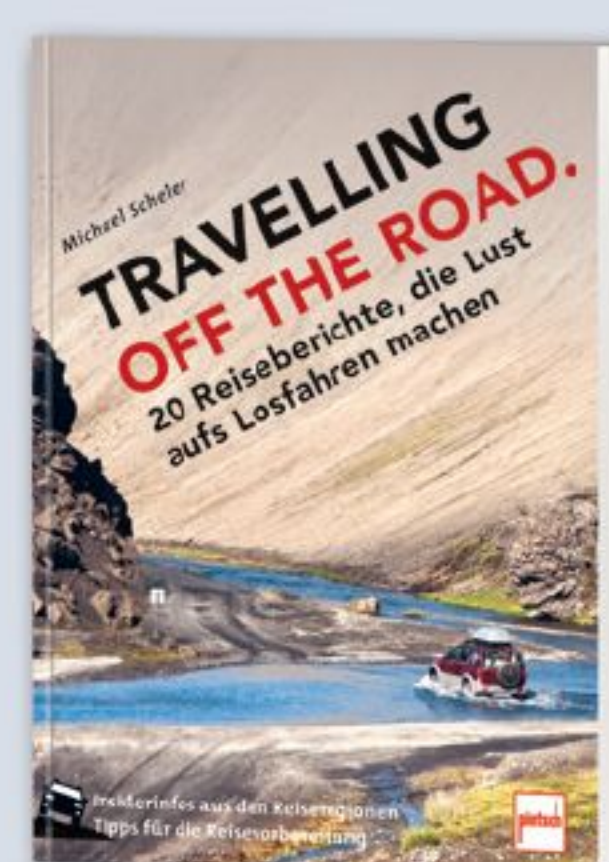
Caravan-Gespann oder Offroader, mit Rucksack und Öffis oder im vollausgestatteten Miet-Wohnmobil? Thorsten Dentges liefert einen praktischen Leitfaden für alle, die mit ihren Kindern ins große Abenteuer starten wollen. Eindrucksvolle Reiseberichte und brillante Fotos runden diesen Band ab.

208 Seiten, 280 Abb., 17 x 24 cm  
€ 24,90 | ISBN 978-3-613-04759-4



Immer mehr Reisende entscheiden sich gegen Cluburlaub und ziehen los bis in die entlegensten Ecken der Erde. Dieser Ratgeber zeigt, wie man seine ganz eigene Reise im Expeditions-Stil planen und durchführen kann und gibt Informationen für ein unvergessliches Individualabenteuer.

384 Seiten, 400 Abb., 10 x 15 cm  
€ 24,90 | ISBN 978-3-613-50860-6



Eigene Offroadabenteuer erleben: Erfahrene Experten bieten Insider-Informationen sowie Ratschläge und helfen so bei der Planung und Vorbereitung der eigenen Reise.

240 Seiten, 378 Abb., 17 x 24 cm  
€ 19,95 | ISBN 978-3-613-50914-6





**04.10.2026 – 09.10.2026**

Grosse Karpaten-Überquerung,  
Karpaten in Rumänien mit Camps,  
**TC-Offroad-Trekking**

**04.10.2026 – 09.10.2026**

Toskana-Entdecker-Tour (Hotel-  
Variante) quer durch die Toskana,  
**TC-Offroad-Trekking**

**04.10.2026 – 09.10.2026**

Rumänien: 4x4 Offroad Adventure Ho-  
tel Tour, Karpaten,  
**Karpaten Outdoor Tours**

**05.10.2026 – 15.10.2026**

Echoes of Greece – Hotel-Tour in  
Griechenland, **Red Rock Adventures**

**05.10.2026 – 15.10.2026**

Die Wüste ruft!, Tunesien,  
**4x4-Adventures**

**10.10.2026 – 18.10.2026**

Kroatien Berge und Meer Camp,  
**NPL-Overland.eu**

**10.10.2026 – 25.10.2026**

Tunesien Sif Es Souane –  
Les grandes dunes de Tunisie,  
**NPL-Overland.eu**

**11.10.2026 – 16.10.2026**

Toskana-Entdecker-Tour (Hotel-  
Variante) quer durch die Toskana,  
**TC-Offroad-Trekking**

**11.10.2026 – 16.10.2026**

Korsika-Hotel-Tour: Insel der Düfte,  
**4x4 Experience**

**11.10.2026 – 16.10.2026**

Sardinien-Camp: Die Roten Felsen von  
Arbatax, **4x4 Experience**

**11.10.2026 – 17.10.2026**

Serbian Indian Summer,  
**NPL-Overland.eu**

**17.10.2026 – 20.10.2026**

Polen Süd – Sudeten (Violett, Camp),  
Niederschlesien, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**18.10.2026 – 23.10.2026**

Korsika-Camp-Tour: Insel der Düfte,  
**4x4 Experience**

**18.10.2026 – 23.10.2026**

Rumänien: 4x4 Offroad Adventure,  
Hotel Tour, Karpaten,  
**Karpaten Outdoor Tours**

**18.10.2026 – 05.11.2026**

Wüstenfieber, Tunesien,  
**4x4-adventures**

**19.10.2026 – 29.10.2026**

Arktos Highlands-Tour – Hotel-Tour in  
Griechenland, **Red Rock Adventures**

**19.10.2026 – 29.10.2026**

Kalliste Korsika – Camp & Hotel-Tour  
in Korsika, **Red Rock Adventures**

**21.10.2026 – 24.10.2026**

Polen Süd – Sudeten (Violett, Camp),  
Niederschlesien, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**23.10.2026 – 25.10.2026**

Offroad-Training & Genuss im Baye-  
rischen Wald, **Abenteuer 4x4 e.K.**

**25.10.2026 – 30.10.2026**

Rumänien: 4x4 Offroad Adventure  
Hotel Tour, Karpaten,  
**Karpaten Outdoor Tours**

**25.10.2026 – 31.10.2026**

Spanien Bungalow-Tour Zentralpyre-  
näen (Rot, Halbpension), Huesca,  
**Abenteuer 4x4 e.K.**

**November 2026**

**01.11.2026 – 07.11.2026**

Spanien Bungalow-Tour Zentralpyre-  
näen (Rot, Halbpension), Huesca,  
**Abenteuer 4x4 e.K.**

**09.11.2026 – 19.11.2026**

Colors of Greece – Offroad-Tour in  
einem Meer aus Farben,  
Griechenland, **Red Rock Adventures**

**14.11.2026 – 28.11.2026**

Marokko Camp-Tour: Im Land des  
Maghreb, **4x4 Experience**

**15.11.2026 – 15.12.2026**

Mauretanien Scout Tour,  
Marokko / Mauretanien,  
**NPL Overland**

**Dezember 2026**

**07.12.2026 – 12.01.2027**

Das wilde Wüstenland, Mauretanien,  
**4x4-Adventures**

**19.12.2026 – 04.01.2027**

Tunesien – Verlorener See Spezial,  
Weihnachten / Silvester, Camp und  
Hotel, **NPL Overland**

**Januar 2027**

**16.01.2027 – 03.02.2027**

Marokko Classic,  
**4x4-Adventures**

**März 2027**

**20.03.2027 – 05.04.2027**

Marokko Classic,  
**4x4-Adventures**

**April 2027**

**05.04.2027 – 21.04.2027**

Marokko Oriental,  
**4x4-Adventures**

Alle Termine vorbehaltlich eventueller  
Änderungen. Bitte informiert euch  
direkt beim Veranstalter.

## VERANSTALTER

**4x4-Adventures**, Tel. 0 9245-7619991, 4x4-adventures.com

**4x4 Experience**, Tel. 0171-1443884, 4x4-experience.de

**Abenteuer 4x4 e.K.**, Tel. 09562-40420-0, abenteuer4x4.com

**experience GmbH**, Tel. 0661-96177976, experience.de

**Karpaten Outdoor Tours**, Tel. 0172-8938939, karpaten-offroad.de

**NPL-Overland.eu**, Tel. 0176-21729138, NPL-Overland.eu

**Red Rock Adventures**, Tel. 02154-4729151, redrockadventures.de

**TC-Offroad-Trekking**, Tel. 04444-988125, tc-offroad-trekking.de

**Tropical Tours Erlebnisreisen GmbH**, Tel. 08161-91403, tropical-tours.de

## IMPRESSUM



erscheint als Sonderheft  
von **4x4action** in der

**Wieland Verlag GmbH**

Rosenheimer Str. 22  
83043 Bad Aibling  
Tel. 08061/38998-0  
E-Mail: redaktion@4x4action.de  
www.4x4action.de

**Herausgeber**

Hans Joachim Wieland

**Chefredakteur**

Dr. Wolfgang Hörner  
Tel. 08061-38998-17  
E-Mail: redaktion@4x4action.de

**Mitarbeiter dieser Ausgabe**

Jochen Fischer, Christine Heidkamp,  
Fabian Hoberg, Lucas T. Jahn,  
Hanjo Kaminski, Katrin und  
Michael Scheler, Irmi Thon,  
Julia Wieser

**Gesamtleitung**

**Redaktion / Produktion**

Caroline Wydeau

**Gestaltung**

Patrik Nadler

**Lektorat**

Birgit Arnold

**Schlussredaktion**

Karola Wieland

**Shop und Heftnachbestellungen**

www.wieland-verlag.com

**Anzeigen**

Für die Inhalte von Anzeigen und Beilagen  
übernehmen wir keine Verantwortung.

**Gültige Anzeigenpreisliste**

Nr. 15 vom 1.10.2025

**Medienberatung**

Alexandra Hildner  
Tel. 08061/38998-22  
E-Mail: a.hildner@4x4action.de

**Druck**

Mayr Miesbach GmbH  
Am Windfeld 15  
83714 Miesbach  
info@mayrmiesbach.de

**Vertrieb**

DMV Der Medien Vertrieb  
20086 Hamburg

Namentlich gekennzeichnete  
Artikel geben nicht unbedingt die  
Meinung der Redaktion wieder.  
Für unverlangt eingesandtes  
Material wird keine Haftung  
übernommen.





*DIE OFF-ROAD-MESSE*

# UNVERGLEICHLICH.

**04.06. – 07.06.2026 • Bad Kissingen**  
**[www.abenteuer-allrad.de](http://www.abenteuer-allrad.de)**





# OB MATSCH, SAND ODER FELS

IN UNSEREM 4X4-REIFENSORTIMENT  
HABEN WIR FÜR JEDES GELÄNDE  
ETWAS PASSENDES.

**RAZR AT-S**

AT-781



**BIGHORN**

MT-764

**TREPADOR**

M-8060

**MUDZILLA**

M-8080

**CREEPY  
CRAWLER**

M-8090



ALLES AUS EINER HAND – DIE PRODUKTPALETTE MIT QUALITÄTSREIFEN DER MAXXIS INTERNATIONAL GMBH

PKW-, LLKW-, SUV- und 4x4-Reifen  
Motorrad- und Rollerreifen

ATV- und Quad-Reifen  
Klein- und Industriereifen

Rollstuhlreifen  
Anhängerreifen