

Overlander- Mythen auf dem Prüfstand

Text und Fotos: The Michaels

Wir atmen Overlanding. Ein Leben ganz ohne ist für uns kaum vorstellbar. Dabei begegnen uns immer wieder Fragen und Mythen, die wir, die Michaels, einmal genauer beleuchten möchten.



Botswana – wir schlagen uns durch den Busch, durchqueren das Okavango-Delta, bestaunen Salzpflanzen und National Parks. Immer auf der Suche nach den schönsten Zielen für Fernreisende und atemberaubenden Wildcampingplätzen. Die Faszination Overlanding lebt, ganz ohne Frage, doch häufig werden wir mit kuriosen Klischees konfrontiert, die zeigen, dass so mancher eine etwas verklärte Vorstellung vom Reisen und Leben auf Achse hat. Wir sind seit 2011 mit einem Land Rover Defender unterwegs und wollen demnächst womöglich auf ein größeres Fahrzeug umsteigen. Ein Gedanke, der uns schon zum ersten Mythos bringt.

MYTHOS 1: ES GIBT DAS PERFEKTE OVERLAND-VEHIKEL

Botswana ist ein schönes und lohnendes Reiseziel für Overlander. Vor allem das Okavango-Delta ist ein Tier-Eldorado und eines der Top-Highlights, die wir persönlich je auf einer Langzeitreise erleben durften. Der faszinierendste Zoo der Welt. Nirgends kommt man Tieren so nahe. Viele Elefanten musterten uns sogar näher, als uns manchmal lieb war. Es verwundert, dass die meisten Campingplätze in Botswana nicht eingezäunt sind, denn immer muss mit einer Begegnung mit Wildtieren gerechnet werden. Um auf dem Weg zum Waschhaus nicht unvermittelt vor einem Löwen zu stehen, fahren viele Camper die kurzen Wege mit ihrem Fahrzeug. Was uns zurück zum Mythos 1 bringt. Mit Toilette und Duscmöglichkeit an Bord können solche Fahrten vermieden werden, die Unabhängigkeit unter schwierigen Bedingungen – und damit der Komfort – steigen immens. Ein klarer Pluspunkt für größere Fahrzeuge.

Allerdings werden, gerade in Botswana, die anfallenden Kosten für größere Fahrzeuge schnell deutlich höher ausfallen als für kleine. So beträgt die Gebühr in den Nationalparks für ein Fahrzeug unter 3,5 Tonnen etwa vier Euro pro Tag. Bis zu sieben Tonnen sind es 75 Euro und alles darüber hinaus schlägt mit 113 Euro am Tag zu Buche. Wir sprechen hier von Kosten pro Tag. Gemeint sind aber nicht, wie man meinen könnte, 24 Stunden. Übernachtet man einmal im Nationalpark und fährt beispielsweise früh morgens wieder hinaus, sodass man unter 24 Stunden geblieben wäre, müssen trotzdem zwei volle Tage gezahlt werden. Das kann sich, je nach Gesamtaufenthaltsdauer in den Parks, schnell zu stattlichen Summen summieren. Aber natürlich nicht nur der Kostenfaktor – und dabei sind allgemeine Kosten wie beispielsweise Equipment oder Reparaturen noch nicht einmal beleuchtet – lässt die Frage aufkommen, welches Fahrzeug das beste für einen selbst sein könnte?

KOMPAKT VERSUS LKW

Unsere Wohnkabine umfasst etwa vier kuschelige Quadratmeter und ist mit fünf Zentimetern Wandstärke gut isoliert. Unser 130 Zentimeter breites Bett ist auf Sitzhöhe fest installiert, sodass wir bei Wind, Wetter und Minustemperaturen mit geschlossenem Dach gut und warm schlafen können, unterstützt durch eine Standheizung. Ansonsten bietet unser Klappdach Stehhöhe und uns mangelt es an nichts in unserem kleinen Haus.

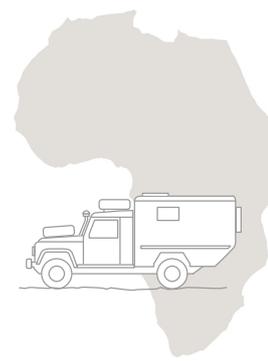
Selbst im Vergleich mit kompakten Fahrzeugen der Sprinter- oder Iveco-Daily-Klasse sind wir wendiger und unauffälliger. In Afrika auf Selbstfahrer-Safari ein gewal-

tiger Vorteil. Ein Tier am Wegesrand verpasst, setzt man schneller zurück. Auch gewendet ist im Nu. Kleiner, leiser und unauffälliger ist es wahrscheinlicher, eine höhere Tier-sichtungsquote zu erzielen.

Auch die Vorteile bei einer Verschiffung liegen auf der Hand. Für kleine Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen stellt die Ein-fahrhöhe eines Containers von maximal 238 Zentimetern kein Problem dar. Derart kompakt kann das Auto quasi überall hin auf der Welt verschifft werden – deutlich sicherer als bei der Roll-on-/Roll-off-Variante. Beide Möglichkeiten ausprobiert, würden wir uns immer wieder für die Verschiffung mittels Container entscheiden.

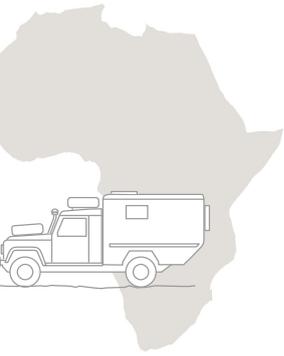
Vor allem in Botswana und Südafrika bringt ein kleines Setup viele weitere Vorteile und macht für uns mehr Sinn. Vom bereits genannten Kostenfaktor abgesehen, hat man es hier oftmals mit tiefhängenden Ästen zu tun. Sträucher und Kameldornbüsche verengen zudem an vielen Stellen die Fahrbahn und setzen dem Lack und somit auch der Optik kolossal zu. Kein Wunder also, dass die Einheimischen auf Bakkie (südafrikanisch für Pick-up) und angehängte kleine Trailer setzen und damit ihre Heimat erkunden. Den Trailer auf dem Campground abgestellt, geht es mit leichtem Gewicht auf Gamedrive – dem Suchen und Finden der wilden Tiere in den Parks.

Wir sind mit unserem kleinen Fahrzeug allgemein sehr zufrieden und haben im südlichen Afrika damit mehr Spaß als mit einem großen Vehikel. Aber unabhängig von den vielen Vorteilen, die ein kleines Fahrzeug bringt, erwischen wir uns immer öfters dabei, wie wir um große Expeditions-mobile schleichen, um sie genauer zu betrachten. Als „große Expeditions-mobile“ bezeichnen wir Fahrzeuge um die zwölf Tonnen, die wir ab nun einfachheitshalber „Lkws“ nennen werden. Warum aber liebäugeln wir für unsere



Unterwegs als digitale Nomaden. Nicht immer einfach: Planung und Kompromisse reisen stets mit.





Das Weitwinkelobjektiv präsentiert ein geräumiges Wohnzimmer. In der Realität geht's in der Kabine eng zu.



Reisezukunft gleich mit den großen Fahrzeugen? Warum nicht erst ein mittelgroßes Mobil ausprobieren? Größen zwischen Defender und Lkw, wie Unimog oder Iveco Daily, ergeben für unseren persönlichen Gebrauch keinen Sinn. Fahrzeugklassen mit 7,5 Tonnen sind schnell überladen, lassen nicht viel mehr Raum für Zuladung von Frischwasser und Treibstoff als der Defender und passen dazu nicht in einen Container. Eine RoRo-Verschiffung würde obligatorisch. Dann könnte man doch eigentlich gleich einen Lkw anvisieren, oder?

VOR- UND NACHTEILE VON LKWS

So ein Lkw birgt auf den ersten Blick natürlich viele Nachteile, wie den mächtigen Treibstoffverbrauch und höhere Ersatzteilkosten. Allein für einen Lkw-Reifen könnten wir uns vier bis fünf Defender-Reifen kaufen. Dazu kommen

Höhen- und Gewichtseinschränkungen bei Tunnels und Brücken. Das Fahren durch belebte Innenstädte, über enge Dorfstraßen oder schwindelerregende, kurvige Passstraßen kann zur Herausforderung werden. Was ist also für uns der entscheidende Vorteil, sich in der Zukunft für einen Lkw zu entscheiden? Komfort. Komfort bedeutet für uns persönlich jedoch nicht nur die Indoordusche, -toilette oder eine kleine Sitzecke an Bord, welche ein mittleres Fahrzeug in kleinerer Ausführung ebenfalls zu bieten hätte. Nein, ein ganz entscheidender Faktor, den wir zum Punkt Komfort zählen, ist unserer Meinung nach die Möglichkeit, lange Zeit autark zu reisen. Auf unseren Langzeitreisen vermissen wir es, für längere Zeit autark zu sein. Auch bei sehr guter Planung ist nach maximal zehn bis zwölf Tagen damit Schluss. Sollen am Ende nicht nur Reis und Bohnen auf dem Speiseplan stehen, wird es Zeit in die Zivilisation zurückzukehren. Mit den Wasser-, Treibstoff- und Platzreserven eines Lkws hat man die Möglichkeit, auch länger in einer abgelegenen Region bleiben zu können. Dabei muss selbstverständlich das Kraftstoff-Wasser-Verhältnis passend sein. Uns schweben hierbei 800 Liter Diesel und 450 Liter Wasser vor. Das Aus für die kleinen und mittleren Fahrzeugklassen, die damit nicht mehr mithalten können.

Jünger wird man ebenfalls nicht. Wer in der Zukunft seine Zeit mit Langzeitreisen verbringen, vielleicht auch von unterwegs im Fahrzeug arbeiten möchte, setzt den Fokus sicherlich auf ein entsprechend großes Fahrzeug. Ob ein älteres Modell oder eines mit Euro-6-Norm, darüber lässt sich vortrefflich streiten.

WELCHES FAHRZEUG FÜR WELCHES REISELAND?

So steht bei der Fahrzeugwahl immer auch das Reiseziel im Hinterkopf. Die Entscheidung für das vermeintlich perfekte





Keine Selbstverständlichkeit: Im Umgang mit fremden Kulturen ist Feingefühl und interkulturelle Kompetenz gefragt.

Overland-Vehikel ist darum nicht nur eine höchst persönliche und emotionale, sondern auch eine rationale, je nach Reisedestination. So mag für Europa für viele ein Sprinter optimal sein, der in Teilen Afrikas an seine Grenzen stoßen würde. Ein Defender kann in Afrika sinnvoll sein, aber mit Klapp- oder Zelt Dach in kalten Gefilden zur Herausforderung werden. Auch die Reisedauer kann hier mit entscheidend sein. All diese Überlegungen, das Abwägen und Für und Wider kennen bestimmt viele Lang- und Kurzzeitreisende. Es gibt vermutlich so viele verschiedene Meinungen wie es Overlander gibt. Die Wahrheit aber ist – und das werden viele Overlander bestätigen: Das perfekte Overland-Vehikel gibt es nicht. Die Entscheidung bleibt schwierig.

MYTHOS 2: OVERLANDING IST EIN LANGER, NIE ENDEN WOLLENDER URLAUB

Internet und Social Media zeichnen ein verklärtes Bild. Zumindest wenn man dem Hashtag „Vanlife“ glaubt, der die völlige und dauerhafte Entspannung auf Langzeitreisen suggeriert. Hauptsächlich mit überzeichneten Selfies vor pittoresken Hintergründen. Doch der Alltag im Camper, 24/7, hat selten mit permanenter Urlaubsidylle zu tun. Wie fühlt sich das Leben an, wenn man mehrere Monate zu zweit in einer Kiste auf vier Quadratmeter zusammen lebt und das nicht nur im Sommer bei schönem Wetter? Unser Land Rover Defender ist schon etwas in die Jahre gekommen, er ist laut, ab 90 km/h endet auch die Kommunikation. Es ist anstrengend, 300 Kilometer am Stück zu fahren, selbst auf gut ausgebauten Straßen. Unsere Sitze sind zwar bequem, aber wenn man während der Fahrt auf sich hinabschaut, stellt man fest, dass die Beinfreiheit in der Economy Class größer ist. Die Straßen sind manchmal nicht mehr als Straßen zu erkennen und es ist häufig besser, in den ausgefahrenen Spurrillen neben der Strecke zu fahren.

Zudem gibt es zermürende Bürokratie, Planung, Verschiffung, Versicherungen, Einreisebestimmungen, Visa, Besuche beim Konsulat, langatmige Grenzübertritte und viel Organisatorisches mehr. Das beginnt bereits vor der Reise in Deutschland, wenn Fragen zur langen Abwesen-

Sonnenstrom Made in Germany
SOLARA®
 Über 25 Jahre Qualität

KÖNIG KUNDE AWARDS 2019
 2. PLATZ IN DER ZUBEHÖR-KATEGORIE SOLARANLAGE
 1. PLATZ IN DER ZUBEHÖR-KATEGORIE REISEMOBIL

DAS REISEABENTEUER AUSGESCHLAFEN GENIEßEN!
 Die innovative Matratze nach Maß mit metallfreien Federelementen für IHR Fernreisemobil!

matratze offroadcamping.de
 rittel@matratzeoffroadcamping.de • Tel. +49 (0) 172/ 170 21 26 • www.matratzeoffroadcamping.de

ROTSCHUTZ-KLINIK
 Unterbodenschutzversiegelung • Hohlraumversiegelung Rostschutzbehandlung

TERMINE AUCH KURZFRISTIG!
 Werterhaltung in höchster Vollendung! Vom einfachen Campingbus, über den Kastenwagen, Alkoven, Teilintegrierte und Integrierte bis hin zum extravaganteren Liner.
Rufen Sie uns an: 07141 - 24 26 27 5
 info@rostschutzklinik.de | www.Rostschutzklinik.de

Jetzt Magazine bestellen unter shop.doldemedien.de

DUX CAMPER

INHABER MARTIN DUX
 DORFSTRASSE 41 // 24793 BARGSTEDT
 04392/920 81 82
 INFO@DUX-CAMPER.DE

CAMPERS UND WOHNKABINEN
 FLEXIBEL + FUNKTIONAL + MOBIL
 WWW.DUX-CAMPER.DE



Unverhofft kommt oft – aber alles bestens: Die Herde ist interessiert, aber ansonsten entspannt unterwegs.

heit für Verwirrung bei etlichen Institutionen führen. Guter Rat ist da manchmal teuer. All das nagt an Kräften und Ressourcen und ist furchtbar anstrengend. Zu guter Letzt gibt es neuerdings eine weitere Hürde beim Reisen: notwendige PCR-Tests bei den meisten Grenzübergängen. All das hat mit „Urlaub“ im herkömmlichen Sinn nur wenig zu tun. Als Overlander muss man teilweise schon mit einer Engelsgeduld gesegnet sein und als Team perfekt verzahnt funktionieren. Sonst reibt man sich schneller auf, als einem lieb ist.

DAS LEBEN DRAUSSEN UND IN WERKSTÄTTEN

Das Leben im kleinen Fahrzeug findet hauptsächlich draußen statt. Super. Wenn das Wetter mitspielt. Und was, wenn nicht? Wohin dann mit den matschigen Schuhen und der nassen Regenjacke? Bei unserem Landy kann es passieren, dass an der Ecke oben rechts unter dem Dach das Wasser durchsickert. Reagieren wir nicht rechtzeitig, saugt sich die Matratze voll und man schläft in einem Feuchtbiotop.

Gerade mit einem älteren Fahrzeug auf Langzeitreise sind Pannen selbstverständlich vorprogrammiert. Glücklicherweise mussten wir auf unseren insgesamt nun schon über 100.000 gefahrenen Overland-Kilometern noch nie

abgeschleppt werden, hatten aber dennoch schon einige Werkstattaufenthalte. Vorbeugend warten wir unseren Landy regelmäßig selbst. Alle 5.000 Kilometer wird eine To-do-Liste abgehakt: Radlager, Bremsen und alle Flüssigkeiten checken oder beispielsweise Abschmieren der Kreuzgelenke und Spurstangenköpfe. Dazu kommt alle 10.000 Kilometer ein lästiger Ölwechsel. Lästig, da man nicht in allen Ländern damit rechnen kann, dass die Werkstätten das Öl umweltgerecht entsorgen.

Bei schlechten Straßenverhältnissen, wie hier in Afrika, müssen zusätzlich verschlissene Teile ausgetauscht werden. Dann immer das Bangen: Hoffentlich haben wir die richtigen dabei? Wehe wenn nicht, dann folgt eine Suche, die bei Teilen für ältere Fahrzeuge schon mal länger dauern kann. Viele der dringend benötigten Ersatzteile sind in den Werkstätten einfach nicht mehr auf Lager. So erlebt in Almaty, Kasachstan. Auf einer verzweifelten Ersatzteilsuche meinte ein grinsender Werkstattleiter nur, dass er für einen Defender schon seit Jahren keine Ersatzteile mehr hätte. Wir sollten das nächste Mal doch bitte mit einem Range Rover Sport kommen. Dafür hätte er Teile vorrätig.

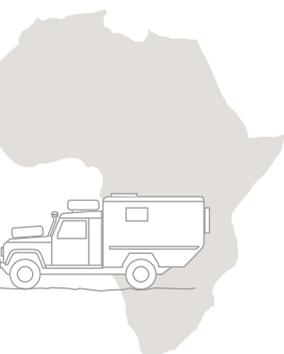
DIE SACHE MIT DER SICHERHEIT

Habt ihr denn keine Angst, allein mit dem Auto durch fremde Länder zu fahren? Eine Frage, die wir tatsächlich sehr oft zu hören bekommen. Natürlich birgt eine Overlander-Lang- oder Kurzzeitreise auch einiges an Gefahren. Man reist teilweise durch Länder, die viele Menschen als „gefährlich“ abgespeichert haben. Die meisten Menschen denken beim Thema Sicherheit an Überfälle und von Menschen ausgehende Gewalt. Uns persönlich erscheinen Straßenverkehr oder tropische Krankheiten sehr viel bedrohlicher. Natürlich ist das nicht auf alle Länder gleichermaßen übertragbar und es gilt, sich über die Sicherheit im Vorfeld Gedanken zu machen und wachsam zu sein.

Es kommt vor, dass sich bei manchen Wildcampingplätzen plötzlich ein schlechtes Bauchgefühl einstellt. Meist ist es gar nicht die Angst vor Menschen oder Überfällen, sondern der Respekt vor der Natur. Ist der Platz neben dem Flussbett wirklich sicher, sollte ein Regenschauer niedergehen? Der drohende Blitzschlag bei Aufziehen eines Gewitters, wenn man sich am höchsten Punkt eines Berges befindet. Panische Nacht- und Nebelaktionen beim Wechsel des Stellplatzes kommen durchaus vor. Derartige Schlafunterbrechungen nagen mitunter mächtig an der Stimmung. Ist man wirklich einmal in einem unsicheren Gebiet unterwegs, hat sich verfahren und die Dunkelheit bricht bereits herein und kein Campingplatz findet sich weit und breit – dann endet man bisweilen auch einmal vor einer Polizeistation oder einer Feuerwache.

Viele Overlander reisen aus diesem Grund in Gruppen. Für uns hat sich das erst wenige Male für kurze Zeit ergeben, da wir mehr der Typ Alleinreisende sind: Meist inkompatibel für gemeinsame Reisen mit anderen, da häufige Fotostopps, Besichtigung von Sehenswürdigkeiten, ausgiebige Mittagessen und Kaffeepausen für andere Personen extrem nervig werden können. Die daraus resultierende Rücksichtnahme auf die anderen Reisenden stellt sich für uns persönlich als nicht sehr erholsam heraus.

Natürlich gibt es sie, die entspannten Tage zwischendurch, aber im Großen und Ganzen gibt es immer was zu tun. Viele Reisende arbeiten sogar von unterwegs und somit wären wir bei Mythos 3.





Auszüge aus dem wahren Overlander-Leben:

- 1 Beim Abspülen draußen werden die Finger wegen der Kälte blau.
- 2 Wasserhahn vergessen abzustellen: Spülbecken läuft über und flutet das ganze Fahrzeug.
- 3 Es schneit: Fünf Grad unter Null und man muss leider mehrfach raus, weil der Krautsalat nicht mehr gut war.
- 4 Nervige Werkstattaufenthalte. Dauern diese länger als einen Tag, stellen Werkstätten, die fast immer an lauten Straßen oder in Industriegebieten gelegen sind, meist keine schönen Übernachtungsplätze dar.
- 5 Freude über eine heiße Dusche mit gutem Druck. Bei unserem Defender kann nur draußen mit kaltem Wasser geduscht werden (bitte wassersparend).
- 6 Auf's Klo geht man beim Wildcampen mit dem kleinen Schäufelchen.
- 7 Schlaflose Nächte: Autos mit lauter Musik stellen sich immer direkt neben einen, auch wenn der Parkplatz riesig ist.
- 8 Weitere schlaflose Nächte: Starkwind zwingt zum dreifachen Stellplatzwechsel.
- 9 Lange Irrfahrten auf der Suche nach sicheren Stellplätzen (v. a. in Südamerika).
- 10 Fliegen und Mückeninvasionen.



Auf schmalen Wegen zu entfernten Zielen: Manchmal offeriert der kompakte Landy eben doch seine spezifischen Vorteile.

MYTHOS 3: DIGITALES NOMADENTUM IST EASY PEASY

Unsere besondere Art des Nomadentums, sprich das Overlanding, unterscheidet sich sehr stark von den digitalen Nomaden, die sich auf ein, zwei feste Wohnorte pro Jahr im Ausland beschränken. Wir, im Gegensatz zu ihnen, ziehen fast jeden zweiten Tag weiter. Ausnahmen bestätigen die Regel. Zwar ist unsere Basis immer mit dabei, aber auf vier Quadratmetern lässt es sich oft nur beschwerlich arbeiten.

Digitaler Nomade, das klingt nach einfachem und freiem Arbeiten. Dass die Arbeitszeit frei bestimmt werden kann, können wir bestätigen. Einfach ist es aber nicht immer, denn man ist auf der Reise abhängig von guten Arbeitsmöglichkeiten und -bedingungen, teilweise auch vom Klima. Kurz gesagt ist es manchmal zu heiß, zu hell, zu kalt oder zu regnerisch. Arbeiten am Strand schaut auf Fotos romantisch aus, die Realität zeigt ein anderes Bild. Sand auf der Tastatur. Ein wegen der Helligkeit kaum sichtbarer Bildschirm, Kopfschmerzen durch zusammengekniffene Augen. Attacken durch Möwen oder streunende Hunde. All das lenkt ab und macht eine durchgängige Konzentration mitunter unmöglich. Bei schlechtem Wetter muss drinnen gearbeitet werden. Sind beide gleichzeitig mit dem Laptop auf dem Schoß beschäftigt, wird die Enge der ➔



Auch eine Steppenlandschaft kann sich zur richtigen Jahreszeit in imposanter Schönheit präsentieren.

Wohnkabine schnell zur Zerreißprobe. Nervenaureibend kann auch sein, dass man schon sehr genau planen muss, um mit gutem Internet an einem Meeting teilnehmen zu können. Glücklich diejenigen, die sich in Restaurants und Cafés konzentrieren können und damit eine Ausweichmöglichkeit gefunden haben. Natürlich hätte man die Möglichkeit, sich für Zeiten größerer Aufträge in Lodges oder Hotels einzumieten.

Ähnliches gilt für Kommunikation, Informationsaustausch oder Datenübermittlungen mit Auftraggebern und Kunden. Da muss schnelles und stabiles Internet her. Auf Campingplätzen ist das oft kein Problem. Aber seine Arbeitstage dort zu verbringen, kostet natürlich ebenfalls Geld, genau wie Hotels und Lodges. Das schmälert den Ver-

dienst. Im Gegenzug spart man beim Wildcampen, ist aber von mitunter teurem Datenvolumen in manchen Ländern abhängig. All jene Kostenfaktoren müssen eingeplant werden. Am Ende bleibt für viele nur ein kleines Zubrot übrig.

Den Remote-Vollzeitjob bei einem Arbeitgeber in Deutschland von unterwegs aus zu wuppen, ist fast ein Ding der Unmöglichkeit. Sicherlich möglich mit längerfristigen, selten wechselnden Standorten im Ausland, mehr als eine Herausforderung als Overlander. Besser sieht es da schon mit selbstständiger Arbeit und gelegentlichen Aufträgen aus, die nur wenige Stunden Arbeit pro Woche erfordern.

Selbstverständlich gibt es auch die Art von Reisenden, die mit Motorrad oder Auto die Welt bereisen und ihren Youtube-Kanal mit Tausenden Followern betreiben. Respekt, wie sie Reisen, Filmen und Pflege des Youtube-Kanals unter einen Hut bekommen. Doch bei ihnen entsteht der Eindruck, dass die Reise an sich den Job darstellt.

MYTHOS 4: OVERLANDING IST UMWELTSCHÄDLICH

Wie? Ihr fahrt jeden zweiten Tag weiter und seit monatelang mit dem Auto unterwegs? Das muss doch umweltschädlich sein. Jein, zum einen fahren wir nach heutigen EU-Abgasnormen eine Dreckschleuder. Ohne Katalysator oder Rußpartikelfilter, einfach nur ein Auspuffrohr vom Motor bis nach hinten gelegt. Allerdings kauften wir unser Fahrzeug, Baujahr 1998, vor sieben Jahren gebraucht, inklusive Wohnkabine. Es musste kein neues Fahrzeug für uns sein und darum auch nicht auf neue, weitere Ressourcen zurückgegriffen werden. Und wieder jein: Denn beim Fahren erzeugt unser Defender zwar Abgase, aber über die 200-Watt-Solar-Panels auf unserem Dach erzeugen

