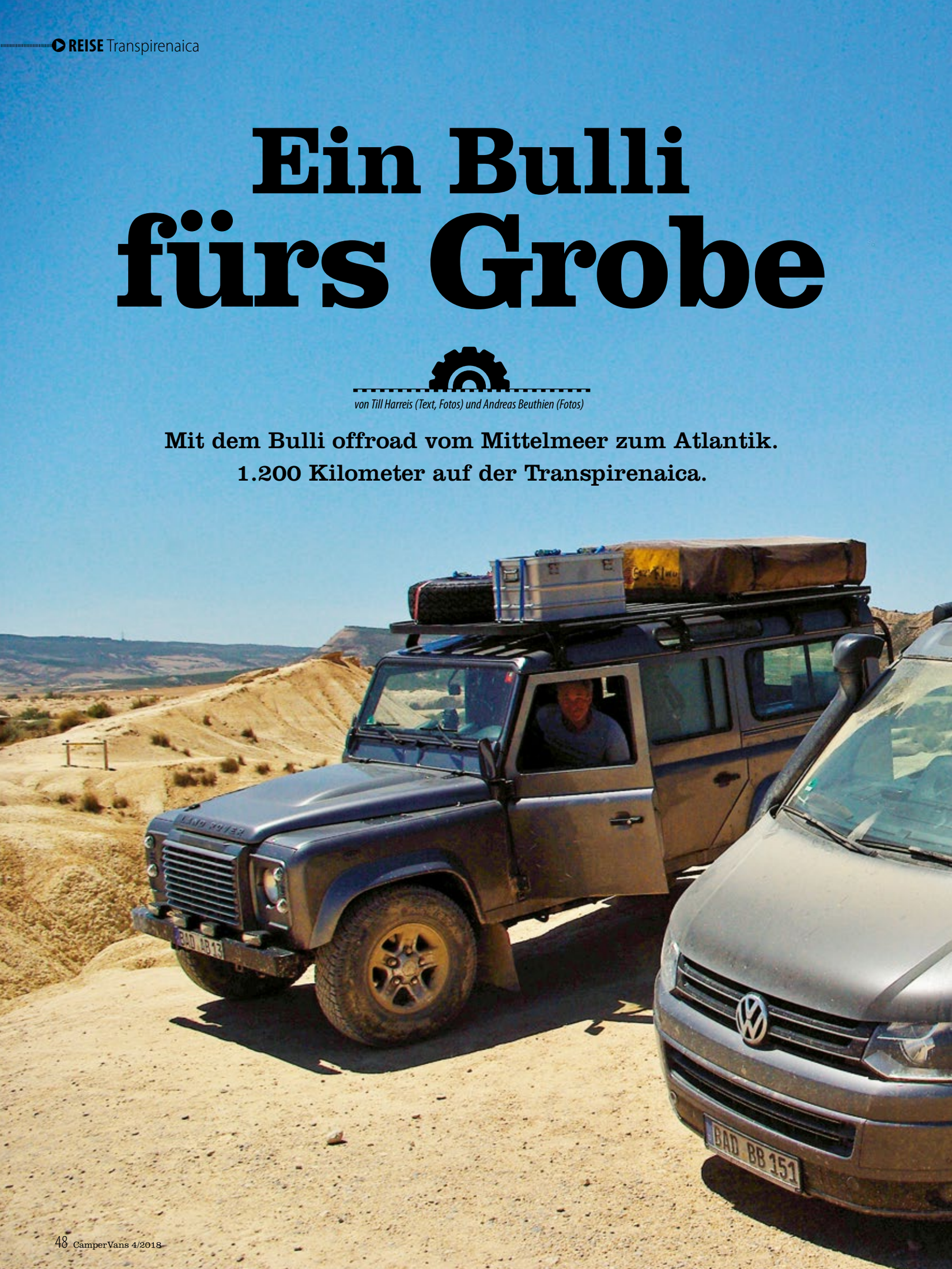
Ein Bulli fürs Grobe

von Till Harreis (Text, Fotos) und Andreas Beuthien (Fotos)

Mit dem Bulli offroad vom Mittelmeer zum Atlantik. 1.200 Kilometer auf der Transpirenaica.



Der meistfotografierte Zipfel im Naturpark Bardena Reales. Hoffentlich nutzt sich die Formation dadurch nicht ab und bleibt noch lange erhalten.

Der Juni war nicht der optimale Reisemonat – viel zu heiß, außer in der Hängematte am See.

Mein Bulli ist ein VW T5 California 4Motion Baujahr 2015, an dem nicht mehr viel original ist. Es ist ein Offroadmobil, das ich liebevoll nur „der Graue" nenne. Mein Traumauto! In ihm steckt gut und gerne nochmal der Gegenwert eines Kleinwagens, damit wir beide auch wohlbehalten über Stock und Stein kommen. Höherlegung, kompletter Unterfahrschutz, Differenzialsperre, Getriebeuntersetzung, Schnorchel und Verlegung diverser Entlüftungen für Wasserdurchfahrten. Habe ich was vergessen? Bestimmt, aber das soll hier kein Technikausflug werden.

Die Grundlage unseres Trips war ein Roadbook aus dem Internet, das sehr detaillierte Streckenangaben machte. Über die gesamte Strecke gab es Hinweise in Form von kleinen Bildchen mit Symbolen wie in einem Rallye-Roadbook. Zusätzlich hatten wir die digitalen Wegpunkte auf unseren Navis und konnten so meist relativ exakt navigieren. Die Betonung liegt auf „meist", aber wir wollten es ja nicht anders. Doch so richtig böse verfahren hatten wir uns nie. Die Cockpits unserer Autos glichen fast schon denen von Expeditionsfahrzeugen, vor allem im Landy. Mein Kumpel hatte sogar seinen Laptop parat und wir konnten uns über Walkie-Talkies unterhalten und absprechen.

Wir starteten unsere Transpirenaica kurz vor der spanischen Grenze in Banyuls-sur-Mer. Ab jetzt ging es schnurstracks in Richtung Westen. Und zwar so lange, bis zwischen uns und Amerika nur noch ein Bier, ein Sonnenuntergang und der Atlantik liegen sollte. Das dauerte allerdings noch ein wenig. Davor kam das kalte Erwachen: „Oh mein Gott!" Wenn die Wege so schlecht

Auf den Pisten der Transpirenaica sind 20 Stundenkilometer schon reinste Raserei – besonders, wenn das Auto in einem Stück bleiben soll.

blieben, würden ich und mein geliebter Grauer in tausend Einzelteilen ankommen. Das war kein Schotter da in den Pyrenäen, sondern tausend kleine Felsspitzen, die oben ein paar Zentimeter rausguckten, um uns und unseren Autos das Fürchten zu lehren. 20 Stundenkilometer waren höllisch schnell, die Strecke miserabel und sie nahm kein Ende. Inzwischen war es bereits später Nachmittag und wir wussten nicht, wie lange es noch bis zum nächsten Nachtlager dauern sollte. Wir hatten uns einen kleinen See ausgesucht, an dem wir übernachten wollten. Als wir ankamen, war alles einfach nur perfekt. Glasklares Wasser, moosgrüne Wiese und darauf zwei Campingmobile samt zwei glücklichen Urlaubern, die ein entspanntes Bad in der Abendsonne nahmen. Unser erster Tag auf der Transpirenaica war anstrengend. Er begann mit einer langen Anreise auf der Autobahn, doch er endete perfekt mit einem leckeren Abendessen am Seeufer.

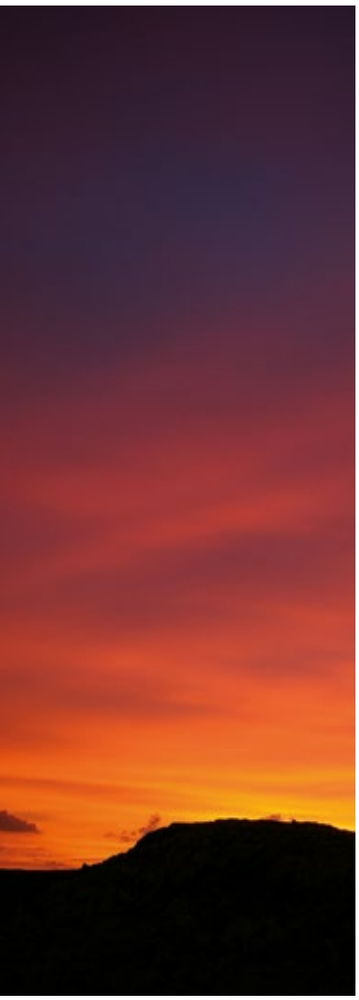
Am nächsten Morgen hatten wir nur einen Fehler gemacht, aber der war gravierend. Wir sind weiter gefahren. Im Rückblick betrachtet, hätten wir hier einen weiteren Tag und eine zweite Nacht verbringen sollen. Das war einer der schönsten Plätze. Aber wir waren erst am Beginn unseres Trips und hatten noch keinerlei Erfahrung, was unser Tagespensum angeht. Also hieß es, Pferde satteln und weiterreiten. Nach einem erfrischenden Morgenbad im Stausee waren wir guter Dinge und fuhren weiter. Allerdings nicht ohne zuvor Luft aus den Reifen zu lassen. Das sorgt im Gelände für mehr Grip und dämpft auch auf Wellblechpisten. Schließlich wollten wir nach den Erfahrungen vom Vortag am Stück den Atlantik erreichen.

Das Fahren im Gelände unterscheidet sich so grundlegend vom „normalen“ Autofahren, dass ich hierüber ➤

Auf einem Campingplatz an der Atlantikküste ist mir ein Syncro das erste Mal aufgefallen.

Oben: Auf dem modifizierten Heckträger ist alles verstaut, was nicht mehr ins Auto passt. Auf dem Dach gibt es zusätzlichen Stauraum und ein Solarmodul.

An solch traumhaften Plätzen sollte man genügend Zeit einplanen, um sie genießen zu können.



Um so einsame Sonnenuntergänge genießen zu können, muss man manchmal steinige Wege in Kauf nehmen – dafür wurde der Bulli entsprechend gerüstet.

doch sehr erstaunt war. Mir war bisher nicht bewusst, dass der körperliche Anteil dabei so groß ist. Offroadfahren ist anstrengend! Um Löchern, Felsen, Stock und Stein auszuweichen, ist das Lenkrad permanent in Bewegung, fast wie ein kreiselndes Ruder auf einem Segelschiff. Die Sitzposition ist wesentlich aufrechter und die Rückenlehne oft fast überflüssig. Um das Schaukeln, Rütteln und Schütteln auszugleichen, kam ich mir vor wie auf einem galoppierenden Gaul. Auch die Füße und Beine haben ständig zu tun. Wenn Gasgeben und Bremsen anstrengend werden, ist es Zeit für eine Pause. Es kam unsere dritte Übernachtung und dafür gönnten wir uns zum ersten Mal einen Campingplatz. Der Grill war angefeuert, das Fleisch fast durchgegart und so redeten wir ausgiebig über das tagsüber Erlebte. Es gab einiges zu verarbeiten.

Fast mit jedem Tag auf unserer Reise gen Westen änderte sich das Gesicht der Pyrenäen. Mal schroff, grau und mürrisch, mal farbenfroh, fröhlich und bunt, um dann wieder bizarr, monumental und fast angsteinflößend zu werden. Zumal wenn man weiß, dass in den Pyrenäen Bären leben. Es ist angeblich zwar nur ein knappes Dutzend, aber schon die Begegnung mit einem allein würde mir das Blut in den Adern gefrieren lassen. Wir wussten das und so hatte sich von Beginn an unserer Reise spaßeshalber der Satz: „Pass auf, ein Bär!" eingeschlichen. So räumten wir abends immer schön brav unseren Müll beiseite, um die Zottelviecher nicht anzulocken und kamen uns vor wie in Kanada beim Bärenhüter. Ach ja, auch Adler und riesengroße Geier durften wir am Himmel beobachten. Doch das ist verglichen mit einer Begegnung mit einem Bären mit deutlich weniger Adrenalin im Blut verbunden.

Die nächste Nacht verbrachten wir wieder an einem Stausee, doch am nächsten Morgen machten wir nicht denselben Fehler wie bei der letzten Seeübernachtung. Wir fuhren nicht weiter, sondern blieben. Ein Sonnentag am See im Süden in der Hängematte, das war jetzt genau das, was wir brauchten. Leider war dies der einzige „Ruhetag", den wir uns nahmen und das war der zweite gravierende Fehler. Aber wir hatten ja ein Ziel vor Augen und das hieß Atlantik.

„Ohne kurze Getriebeübersetzung hätte man mit dem Bulli kaum eine Chance."

Das Highlight unseres Offroadtrips durch die Pyrenäen war ein Ausflug auf das 2.000 Meter hohe Plateau des El Turbón. Ich kannte den Berg bereits von einem vorigen Motorradurlaub hier in der Gegend. Damals schon hatten wir eine prächtige Mittagspause mit gigantischem Panoramablick gemacht. Diesmal wollte ich das Ganze ausweiten. Nicht auf zwei, sondern auf vier Rädern und nicht nur Mittagspause, sondern Abendessen, Übernachtung und Frühstück in hochalpiner Atmosphäre über der Baumgrenze. Gesagt, getan – doch der Weg dorthin war steinig. Ab wann wird ein Stein eigentlich zum Felsbrocken? Ab Fußballgröße? Wenn er so groß wie ein Medizinball ist? Egal, wir fuhren etwa gut eine Stunde lang, um nach sechs Kilometern die Hochebene zu erreichen. 6 km/h! Und das war nur der Durchschnitt. Es gab also auch deutlich langsamere Passagen. Der Grund waren Schotterbrocken, die zum Teil handballgroß waren. Und in einer der Spitzkehren wurde mir das zum Verhängnis. Die Kurve war so eng, dass ich sie nicht auf ein Mal schaffte und zurücksetzen musste. Allerdings war sie zudem auch sehr steil. Und hier anfahren? Ging nicht, festfahren war angesagt. Die Vorderräder des Grauen gruben sich unter furchtbarem Getöse immer tiefer. Groß rangieren kam auch nicht in Frage, denn hinter mir versperrte ein etwa waschmaschinengroßer Fels den Weg. Nun wurde ich etwas unruhig und schaute mir die Situation erst einmal von außen an. Blieb nur noch die letzte Option: Differenzialsperre. Leider fuhr ich voraus, sodass mich der Landy ➤

Viele natürliche Gewässer, Stauseen und eine abwechslungsreiche Vegetation: Diese Vielfalt erwartet den Reisenden entlang der Route vom Mittelmeer zum Atlantik. Wem wildes Campen nicht liegt, findet genügend Campingplätze nur unweit der Route.

Offroad Reiseinfo

Grillen und offenes Feuer sind immer mit Vorsicht zu genießen. Aber auch in einer Männerwirtschaft kommt der Genuss nicht zu kurz, Lebensmittel gibt es unterwegs im Supermarkt oder zum Selbstfangen.

REISEDAUER

Wir hatten uns für unsere Transpirenaica 14 Tage Zeit genommen. Abzüglich An- und Abreise blieben also zehn Tage für die 1.200 Kilometer vom Mittelmeer zum Atlantik. 120 Kilometer pro Tag hören sich zwar wenig an, sind aber offroad schon recht sportlich.

TIPP: deutlich länger planen. Die Pyrenäen sind zu schön, um im Schnelldurchgang abgehakt zu werden.

REISEZEIT

Wir waren Mitte Juni unterwegs, was sich als sehr heiß herausstellte. Juni, Juli, August sind nicht die besten Reisemonate, zumal es Hauptsaison ist, die Campingplätze voll und teuer sind und in den Pyrenäen absolute Waldbrandgefahr herrscht.

TIPP: Aber Achtung – im Frühjahr kann auf einigen Pässen und Höhenlagen noch Schnee liegen.

TOURPLANUNG

Wir hatten uns im Internet unter www.vibraction.org das Roadbook Nr. 5 „Traverse“ von Philippe Rosa besorgt. Preis: rund 95 Euro (stand 06/2018). Es ist sehr ausführlich und umfasst über 100 Seiten mit exakten Beschreibungen der Wegpunkte. Außerdem sind die digitalen Tracks enthalten, sodass man auch mit Hilfe des Navis fahren kann. Mit etwas Geschick kann man sich seine ganz persönliche Transpirenaica aber auch selbst am Rechner planen.

TIPP: Wenn man selber plant, sollte man darauf achten, dass man auf der spanischen Seite bleibt. In Frankreich sind deutlich mehr Regionen Naturschutzgebiete und die Franzosen sind viel restriktiver als die Spanier, was Fahrverbote angeht.

SCHWIERIGKEITSGRAD

Der VW-Bus kam bis nahe an seine Grenzen, was vor allem die fehlende Bodenfreiheit angeht. Auf die Differenzialsperre hätte man notfalls verzichten können, aber ohne Untersetzung wäre diese Tour nicht fahrbar gewesen.

CAMPEN

Die Pyrenäen sind ein prädestiniertes Revier zum Wildcampen, wenn auch nur geduldet. Es gibt aber genügend Campingplätze jeglicher Kategorie. Die meisten Nächte übernachteten wir jedoch wild. Achtung, in den Pyrenäen gibt es Bären.

TIPP: Es gibt sehr viele Stauseen und Flüsse. Mit etwas Gespür finden sich hier oft traumhaft schöne Plätze. Offenes Feuer bitte nur an ausgewiesenen Feuerstellen oder auf dem Campingplatz, falls erlaubt. Die Waldbrandgefahr ist vor allem in den Sommermonaten immens.

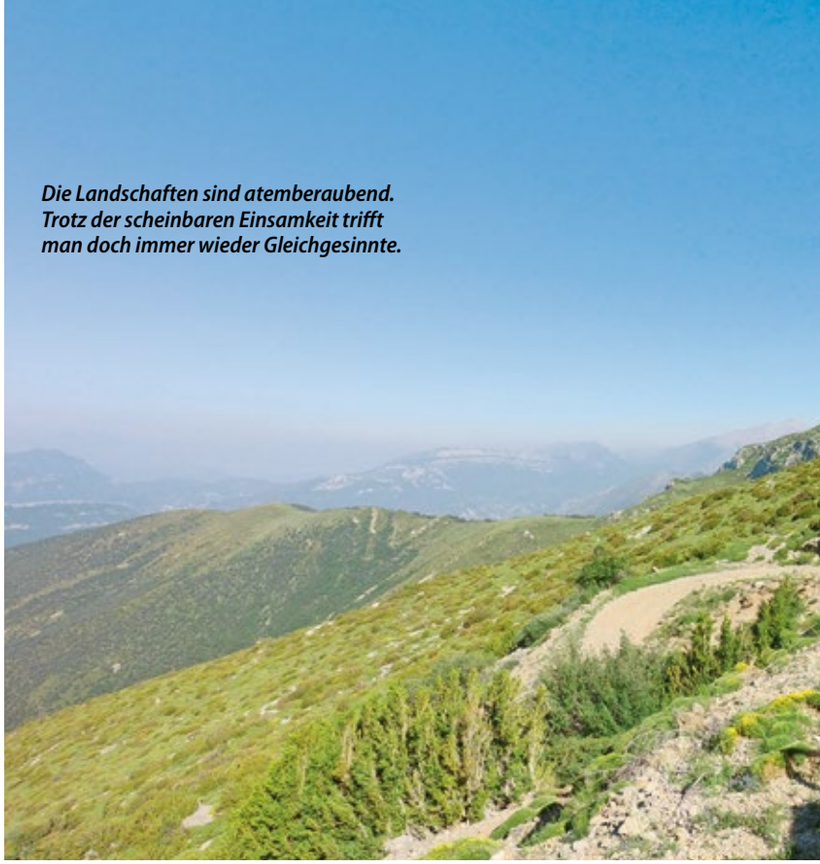
KULTUR + SEHENSWÜRDIGKEITEN

Für den Offroader ist ein Lagerfeuer unterm Sternenhimmel genügend Kultur. Abseits des Roadbooks, aber immer in Tagesreichweite liegen einige Sehenswürdigkeiten.

TIPP: In Cadaqués das Wohnhaus von Salvador Dalí. Figueres mit seinem Dalímuseum. Etwa auf einem Viertel der Route Andorra. Ein Abstecher nach Saragossa in die ehemalige Expo-Stadt. Südlich von Pamplona der Naturpark „Bardenas Reales“ mit grandioser Natur und bizarren Felsformationen. Pamplona ist außerhalb der Stierläufe in den Sanfermines Anfang Juli einen Abstecher wert. Bilbao und sein Guggenheimmuseum knapp 100 Kilometer von der Grenze zu Frankreich. Die vielen kleinen Ortschaften mit ihren schattigen Cafés, Bodegas und Tapasbars entlang der Route.

meines Freundes auch nicht aus dem Schlamassel ziehen konnte. Doch der Graue schlug sich tapfer, die Investition eines Kleinwagens machte sich bezahlt und mit eingeschalteter Differenzialsperre wühlte sich der Bulli durchs Geröll.

Auf etwa dreiviertel der Strecke vom Mittelmeer zum Atlantik befindet zwischen Saragossa und Pamplona der Naturpark „Bardenas Reales". Er liegt zwar nicht mehr in den Pyrenäen und somit nicht direkt auf unserer „Offroad-Transpirenaica", aber dieses Biosphärenreservat wollten wir uns nicht entgehen lassen. Also machten wir einen Abstecher nach Süden, raus aus den Bergen, rein in die Wüste, rein in das ehemalige Königreich „Navarra". Und das sollte sich lohnen. Erstaunlich und begeisternd, welch bizarre und kuriose Felsformationen Mutter Natur zustande gebracht hat. Das Areal ist über 400 Quadratkilometer groß, doch mit dem Auto ist man in gut zwei Stunden durch. Das Verlassen der markierten Pisten ist strengstens untersagt und Aufpasser, in Form des spanischen Militärs, gibt es genügend. Unübersehbare Warnschilder halten einen auf Distanz und irgendwie fühlten wir uns ständig beobachtet. Kurios auch, dass uns mitten in der Pampa, bereits weit außerhalb der Sichtweite zur Militärbasis am Wegesrand zwischen Kakteen und Steinen immer wieder Gullydeckel auffielen. Das Gebiet scheint mit Bunkern durchlöchert wie ein Schweizer Käse. Wahrscheinlich wurden wir nicht nur aus der Ferne, sondern auch von unten beobachtet, begutachtet und für harmlos befunden. Am nächsten Tag stand ein weiteres Highlight auf dem Plan, denn meine bessere Hälfte hatte sich zu Hause in den Flieger nach Pamplona gesetzt, um uns das letzte Stück zu begleiten. Auch für mich war der Tag in Pamplona eine willkommene Abwechslung. Erholung und Nichtstun am Hotelpool und spanische Großstadtatmosphäre im Gegensatz zu Natur pur und Campingplatz. Am Abend ein Stadtspaziergang und vorzügliches Essen mit spanischen Leckereien. Ein weiterer perfekter Tag auf unserem Weg von Ost nach West zwischen zwei Weltmeeren. Nach einem Tag grau in grau und Nieselregen folgte dann ein Tag, der getrost als letzter Urlaubstag durchgehen durfte. Sonne, aber nicht zu heiß, Meer und Strand und ein Sonnenuntergang überm Atlantik mit der Liebsten, der fast schon kitschig anmutete. Davor ein Abendmahl im Strandrestaurant, das der Wendung „essen wie Gott in Frankreich" alle Ehre machte. Mit einem Zwischenstopp in der Auvergne und Übernachtung am Flussufer des Allier ging es letztendlich dann doch in Richtung Heimat.



Die Landschaften sind atemberaubend. Trotz der scheinbaren Einsamkeit trifft man doch immer wieder Gleichgesinnte.

Nach langen Kilometern in der Zivilisation den Sonnenuntergang genießen – doch ohne Offroad geht es nicht.

Als Kontrast- und Kulturprogramm lohnt sich natürlich auch ein Ausflug in die auf der Route liegenden Städte.

> **Wer Kultur und Menschen sucht, wird abseits der Strecke fündig.**

Offroad Technik

Wer an ein geländetaugliches Auto denkt, denkt bestimmt nicht als Erstes an einen VW-Bus. Wer aber glaubt, dass ein Bulli gänzlich untauglich ist fürs Gelände, der irrt gewaltig. Beste Raumausnutzung und eine Geländegängigkeit, die manchen hartgesottenen 4x4-Fan staunen lässt. Mit meinem umgebauten T5 California habe ich mir mein Traumauto geschaffen. Allerdings war der Weg dorthin ein langer.

Zuerst gilt es natürlich, ein bisschen mehr Luft untenrum zu schaffen. Bodenfreiheit ist das A und O im Gelände. Da ein höher gelegtes Fahrwerk aber gerade mal rund drei Zentimeter bringt, mussten zudem noch größere Reifen drauf. Blöd nur, dass sich dadurch auch die Übersetzung verändert und somit eine Tachoanpassung fällig war. Außerdem fährt das Auto länger übersetzt jetzt zwar schneller, aber im ersten Gang eben auch. Und das ist im Gelände gar nicht gut, dort fährt man langsam. Da das Getriebe von Haus aus schon relativ lang übersetzt ist und die großen Reifen dies noch verstärken, bleibt nur eine Lösung, wenn man nicht ständig mit schleifender Kupplung selbige ruinieren will. Man braucht ein kurzes Getriebe. Spätestens hier kommt man an der Firma Seikel nicht mehr vorbei, da sie eine Untersetzung in gleich zwei Varianten im Programm hat.

Mit anderem Fahrwerk und größeren Reifen bekommt man circa zehn bis zwölf Zentimeter zusätzliche Bodenfreiheit. Das ist zwar nicht die Welt, aber schon mal nicht schlecht. Sicherheitshalber und falls es doch mal nicht ausreichen sollte, bekam mein „Grauer“auch noch einen Unterfahrschutz. Hier hat man die Qual der Wahl, ob nur Motorschutz, Motorschutz plus Tankschutz, Schwellerschutz, Auspuffrutsche oder alles zusammen. Da ich ein entscheidungsschwacher Mensch bin, habe ich das Komplettpaket bestellt. Jetzt hat mein Cali unterm Motor eine acht Millimeter dicke Aluschutzplatte und unterm Rest vier Millimeter Sicherheitsreserve.

Die nächste Baustelle war der Luftfilter. Es brauchte eine höher gelegte Luftansaugung, den sogenannten Schnorchel. Auch hier ist die Firma Seikel Monopolist und bietet die passende Lösung. Heißgefahrenes Metall kann durch die plötzliche Abkühlung ebenfalls Wasser ziehen. Daher wurden auch die Entlüftungen fürs Getriebe und Differenzial verlegt bis neben die Starterbatterie. Außerdem wurde das Auspuffrohr der Dieselstandheizung und das des Zuheizers mit einem Absperrventil versehen, sodass beide vom Motorraum aus manuell verschlossen werden können.

Apropos Wasser. Der California hat in seiner Campingausstattung einen Frischwassertank, der circa 25 Liter fasst. Das ist nicht besonders viel, wenn man zu zweit unterwegs ist, kocht, spült und ab und zu auch duschen will. Deshalb musste ein zusätzlicher 20-Liter-Wasserkanister her, der das Reservoir fast verdoppelt und zusammen mit dem Reserverad an einem modifizierten Original-VW-Heckträger montiert ist. Das Reserverad darf offroad natürlich nicht fehlen und war inzwi- ➤

Trotz aller Umbauten ist der T5 kein Geländewagen, macht aber Spaß.

❶ *Mit dem Bulli auf Abwegen: mit der richtigen Ausrüstung kein Problem.* ❷ *Der robuste Heckauszug mit Kocher und viel Platz für die Ausrüstung ist ein echter Raumgewinn.* ❸ *Die höher gelegten Entlüftungen.* ❹ *Der Schnorchel sorgt für saubere Luft auf staubigen Pisten.* ❺ *Verschließbare Auslässe für Standheizung und Zuheizer.* ❻ *Cockpit wie im Rallye-Auto mit GPS und Tripmaster.* ❼ *Robuste Abschleppösen, falls der schwere Bulli geborgen werden muss.*

schen so groß geworden, dass es nicht mehr in die dafür vorgesehene Mulde passte. Reserverad, 20 Liter Wasser und gegebenenfalls noch Fahrräder – und das alles zusammen auf der Heckklappe übersteigt natürlich die Kapazität der Gasdruckdämpfer. Sie wurden gegen stärkere ausgetauscht, ihre Verankerungen ebenfalls.

Im Gelände stecken bleiben ist das Gleiche wie beim Skifahren stürzen. Selbst die Besten erwischt es irgendwann. Wenn man rückwärts rausgezogen werden will, befestigt man einen Bergegurt an der Anhängerkupplung, die fest mit dem Auto verbunden ist. Muss man vorwärts geborgen werden, sollte man es tunlichst vermeiden, die vordere Abschleppöse hierfür zu verwenden. Die ist von Haus aus dafür ausgelegt, auf Asphalt ohne größeren Rollwiderstand gezogen zu werden, aber nicht fürs Bergen im Gelände. Wenn sie ausreißt, wird es nicht nur gefährlich, sondern auch teuer. Abhilfe schaffen zwei Bergeösen, die über die Stoßstange vorne fest mit dem Rahmen verschraubt werden. Sie halbieren zudem die Kraft, die auf eine einzelne Öse wirken würde.

Der VW-Bus bietet die bestmögliche Raumausnutzung als Wohnmobil, Stauraum ist jedoch nicht gerade üppig. Da liegt es nahe aufzustocken, um sperriges Gut auch Huckepack zu nehmen. Den Dachträger gibt es in einer kurzen und einer langen Variante. Ich habe mich für die kurze entschieden, um mir auf der vorderen Dachhälfte die Option für eine Solaranlage zu erhalten. Außerdem ist die Zuladung der Dachlast auf 50 Kilogramm beschränkt. Und dafür reicht die Fläche des kleineren Trägers locker aus. Zieht man dessen Eigengewicht von 23 Kilogramm ab, bleiben nämlich gerade mal 27 Kilo fürs Dachgepäck übrig.

Wer tatsächlich vor hat, seinen VW-Bus geländegängig umzubauen, um mit ihm nicht nur Asphalt unter die Räder zu nehmen, sollte unbedingt darauf achten, dass das Basisfahrzeug bereits eine Differenzialsperre verbaut hat. Gemeint ist hier die 100-prozentige, manuell zuschaltbare, mechanische Hinterachsdifferenzialsperre. Die Differenzialsperre ist nämlich nicht nachrüstbar. Es gibt bisher keinen Hersteller, der dies anbietet. Hat ein VW-Bus also keine Hinterachssperre, wird er auch nie eine haben. Und wer ernsthaft vor hat, mit seinem Bulli ins Gelände zu gehen, will hierauf nicht verzichten. Mit all diesen Veränderungen hat der T5 natürlich ordentlich an Gewicht zugelegt. Die Zuladung ist beim California auf etwa 500 Kilogramm begrenzt. Berechnet man zwei Fahrer (150 kg), Wasser (25 kg) und einen vollen Tank (80 kg) mit über 250 Kilo ohne Gepäck, dann ist das ohne Umbauten gerade so passend. Mit wird es allerdings knapp. Daher habe ich den „Grauen“ auf 3,2 Tonnen auflasten lassen, was ein verstärktes HD-Fahrwerk vorausgesetzt hatte.

Bei all den Umbauten, technischen Veränderungen und Zubehör könnte man jetzt meinen, dass der Weg zum TÜV einem Gang nach Canossa gleichen würde. Doch dem ist Gott sei Dank überhaupt nicht so. Sämtliche Anbieter der oben aufgeführten Umbauten bieten diese inklusive TÜV-Gutachten an, sodass mit diesen auf der Zulassungsstelle ohne Probleme die Eintragung in die Fahrzeugpapiere erfolgen kann.

Kommen wir nun zum unangenehmen Teil der Geschichte, zu den Preisen. Ja, offroad-verrückter VW-Busfahrer zu sein, ist ein teures Hobby. Inzwischen haben viele VW-Busausbauer den Trend hin zum Offroadwohnmobil erkannt und reagiert. Immer mehr bieten bereits fertig umgebaute Busse an, allerdings für weit mehr als 100.000 Euro. Da liegt meiner doch deutlich unter dieser magischen Schmerzgrenze. Wem das alles noch nicht reicht, wer noch mehr Offroad haben will und wessen Konto immer noch nicht in den Miesen steckt, dem sind mit einem VW-Bus kaum Grenzen gesetzt. Das Schöne am Bulli ist, dass er Kult ist, in immensen Stückzahlen verkauft wird und die Zubehörindustrie mit ihm somit ein lohnendes Ausstattungsobjekt hat. Es gibt fast nichts, was es für den VW-Bus nicht gibt. Vom per Fernsteuerung bedienbaren, pneumatischen Luftfahrwerk bis hin zur nach vorne und hinten ziehenden Seilwinde. Geburtstag und Weihnachten kommen bestimmt auch nächstes Jahr!

Selbst mit all dem betriebenen Aufwand wird ein VW-Bus in wirklich ernsthaftem Gelände selbstverständlich niemals mit einem echten Geländewagen konkurrieren können. Aber mein T5 hält für seine Verhältnisse ganz gut mit. Da könnte man sich natürlich die Frage stellen: Wozu dann das Ganze? Für mich ist das schnell beantwortet.

Die Gewichtung meines umgebauten VW-California liegt bei 60 Prozent Wohnen und 40 Prozent Offroad-Einsatz, vielleicht ist das Verhältnis auch 70 zu 30 Prozent. Aber selbst auf diese 30 Prozent möchte ich nicht mehr verzichten. Ich bin ein ausgesprochener Naturmensch, stehe nur auf dem Campingplatz, wenn es sich nicht vermeiden lässt und campe überwiegend lieber wild. Zu den schönsten Plätzen in der Natur führt eben nun mal selten eine asphaltierte Straße.

HERSTELLER- UND AUSRÜSTERVERZEICHNIS

Die hier im Artikel aufgeführten Umbauten wurden von folgenden Firmen durchgeführt:

www.seikel.de Fahrwerk, Schnorchel, kurzes Getriebe und Getriebeentlüftung

www.terranger.de Höherlegung, Reifen, Unterfahrschutz, Heckträger mit Reserveradhalterung und Wasserkanister, Absperrventile für Standheizung und Zuheizer

www.cate-vertrieb.de Motorradheckträger

www.relleumdesign.de verstärkte Bergeösen vorne

www.rhinorack.de Dachträger

www.caliboard.de Internetforum für VW-California-Fahrer mit dem Unterforum „Der robuste Off-Road-Cali“ für Offroad-Umbauten

www.tx-board.de Internetforum für VW-Bus-Fahrer mit dem Unterforum „Der Robuste“ für Offroad-Umbauten

www.caliboard.de Internetforum mit Zubehörshop. Heckauszug