



Es gärt schon lange in unseren Köpfen, denn: Fast jedes unserer Intensivtrainings für 4x4 Camper und Pick-up's mit Wohnkabine endet mit derselben Frage. „Habt ihr auch etwas kürzere Touren im Programm? 2-3 Wochen sind uns einfach zu lange für eine Offroadreise.“

Obwohl unsere Reiseprogramme in Portugal und Marokko im Land nur 12 bzw. 15 Tage dauern, kommen durch Hin- und Rückreise schnell nochmal 4-7 Tage on Top – je nachdem, wie lange Tagesetappen man sich zumuten will. Wer dann noch eine Woche Strand oder Wellness anhängen will, kommt auch mal an die Grenzen des Urlaubsbudgets.

Die Herausforderung: Fast überall, wo es (in einem Tag ab Deutschland erreichbar) offiziell erlaubte Offroad-Tracks gibt, liegen die technischen Anforderungen an die Fahrzeuge jenseits der klassischen Camper Grenzwerte.

Da geht's vor allem um die Außenabmessungen in niedrigen und extrem schmalen Tunneln, aber auch in haarsträubend engen Serpentin, die den kurzen Radständen kompakter Geländefahrzeuge vorbehalten bleiben.



Keine Option für richtig große Autos: Eine „Galleria“ am Jafferau, ca. 600 lang, keine 3 Meter breit, unbeleuchtet, mit engen 90° Kurven gesegnet.

Exakt dieser Ruf eilt leider auch den Westalpen voraus, grob gesagt der italienisch-französischen Grenzregion zwischen Mont Blanc und Nizza.

Alte Militärstraßen und Versorgungswege erschließen dem ambitionierten Offroader diese

phantastische Hochgebirgsregion auf asphaltfreien Tracks bis auf 3000 Meter über Null.



Schotter pur: 1500 Höhenmeter Auffahrt zu einer der Kammstraßen. Länge: 51km.

Gott sei Dank haben wir Wolfram. Der alte Offroad-Fuchs hat einige lange Touren in den Westalpen hinter sich und steckt knochentief im Thema.

Beim Feierabendbier auf das Problem „Camper vs. Westalpen“ angesprochen, wird die Stirn ein paar Sekunden in erschreckend tiefe Falten gelegt, und dann kommt erstmal ziemlich lange: Nix. Kein Wunder, wenn vor dem inneren Auge erstmal ein paar dutzend lange Tracks nochmal abgefahren werden müssen...„Könnte schon funktionieren. Müssen wir aber nochmal genau anschauen.“ knurrt er, als eigentlich schon keiner mehr mit Antwort gerechnet hatte.



Drei Tage später liegt sein Vorschlag für eine gemeinsam Scoutingtour nebst sehr konkreten Routenvorschlägen in meinem Posteingang, Keine 6 Wochen später, Ende Juli, starten wir - Wolfram, Henry und ich - mit zwei unserer Trainingsfahrzeuge Richtung Süd-Süd-West. Henry, das ist der knapp 70kg schwere Kangal-Rüde aus der Kraftfahrwerk-Reklamationsabteilung.



Ausgangspunkt unserer kleinen Forschungsreise ist das piemontesische Tal der Dora Riparia, das – recht präzise westlich Turins und südlich des Mont Blanc – wie ein kleiner italienischer Bauch in die französischen Alpen hineinragt.

Grundlage für die meisten Tracks in dieser Region sind alte Militärstraßen, deren Entstehung zum Teil bis ins 17 Jhdt. zurück reicht. Damals versuchten die Herzöge von Savoyen, dort Verteidigungsstellungen anzulegen, da die Region häufig Schauplatz von Kämpfen zwischen Frankreich und Savoyen/Piemont war.

Ihren großen, historischen Moment erlebte die Region bei der Schlacht an der Assietta 1747, als ein französisches Heer von etwa 30.000 Mann unter General Belle-Isle über die Höhenkämme ins Piemont eindringen wollte, um den Weg nach Turin zu öffnen. Ihnen gegenüber stand ein Bündnis aus etwa 20.000 Piemontesen und Österreichern unter General Cacherano di Bricherasio. Die schwere französische Niederlage und die piemontesische Verteidigung wurden legendär, die „Bataille de l'Assiette“ im Piemont identitätsstiftendes Ereignis.



Festungsanlagen und Forts aus den europäischen Kriegen der letzten vier Jahrhunderte säumen noch immer die alten Wege, die mittlerweile zum friedlichen 4x4 Paradies geworden sind. Eine Perspektive, die man sich (wenn auch wesentlich schneller) für viele andere Wege in Europa und der ganzen Welt wünscht.

Gleich am ersten Tag unserer Tour starten wir, gut gerüstet mit zwei höhergelegten Mitsubishiis auf großen AT-Rädern, auf die angeblich höchste, offiziell befahrbare Bergpiste Europas – ausnahmsweise keine alte Militärpiste.

3000 Meter über dem Meer liegt der Endpunkt dieses Erschließungswegs eines ehemaligen hochalpinen Skigebiets. Exemplarisch für fast alle Pisten der nächsten Tage durchqueren wir auf unserem ersten Track alle denkbaren alpinen Vegetationszonen.

Zunächst geht's – aus dem fruchtbaren Tal kommend - auf einer winzigen Asphaltstraße durch immer lichter werdenden Bergwald, vorbei an Viehweiden mit erkennbar glücklichen Kühen, etwas später dann auf Schotter zwischen niedrigen Latschenkiefern und anderen Pioniergewächsen bis zur Vegetationsgrenze.



Hier beginnt die karge, unwirtliche und gefühlt lebensfeindliche Welt der Hochalpen. Zumindest auf den ersten Blick, denn bei genauem Hinsehen finden sich auch hier Flechten, Moose, einsame Blüten und manchmal sogar ein mutmaßlich verirrter Schmetterling.

Unser steter Begleiter dabei ist der berauschend schöne Blick auf die benachbarten Höhenzüge und Gipfel, auf das schnelle Spiel der Wolken und auf herabrauschende Bäche und Wasserfälle. Schlicht großartig!



Die Mitsubishis schrauben sich auf losem Untergrund immer weiter in die Höhe. Wieder und wieder überraschen uns dabei quer zur Piste verlaufende Entwässerungsrinnen, die – wenn im Baumschatten gelegen – schnell übersehen werden können. Die Piste wird steiler, die Serpentina immer enger, gelegentlich sind wir zum Rangieren auf engem Raum gezwungen, wenn wir uns in der Anfahrt verschätzt haben. „Du solltest vielleicht mal ein Offroadtraining buchen“ frotzelt Wolfram über den Bord-zu-Bord-Funk in meine Richtung nach einem zugegeben vermeidbaren kleinen Fahrfehler. Na warte, Schwarte...

Der fahrtechnische Teil unserer Scouting-Runde bezieht sich präzise auf diese Aufgabenstellungen: Hat ein 6,50-Meter-Camper eine realistische Chance, hier um die Ecken zu zirkeln? Wie verhält es sich mit dem oft kritischen hinteren Überhang? Geht das ohne Aufsetzer und Kratzer in der Heckschürze? Oben angekommen sind wir uns einig: Ja, einfach wird's nicht, aber das sollte schon klappen.

Apropos oben: Wir stehen nun tatsächlich auf 3000 Meter Höhe, es ist spürbar kalt geworden, über den Himmel jagen düstere Wolken und die Restsonne taucht die rauhe Landschaft in kühles Zwielicht.

Wir stehen vor einem kleinen Bergsee, immer noch umgeben von aufragenden Gipfeln. In der Senke liegt das gar nicht so kleine Biwak des Alpenvereins, gedacht für Wanderer und Tourengänger.



Wir riskieren einen Blick hinein und entdecken zu unserer Überraschung ein kleines Museum: Alte Holzskier mit Riemenbindung, alpine Ausrüstung aus den 50er Jahren und einiges an Bildern aus der Pionierzeit des längst aufgelassenen Skigebiets. Einige Schlafplätze, eine Stube und ein Regal mit Notproviand sollen gestrandeten Alpinisten Hilfestellung geben. Eine tolle Location!

Später im Tal stehen die Zeichen auf Camp-Scouting. „Was denkst du, was sich unsere Gäste wünschen? Komfort-Camping oder eher wild stehen in toller Landschaft? Wäre das überhaupt zumutbar oder ist die heiße Dusche am Abend ein ‚Must have‘?“. Ich schaue Wolfram fragend an. „Wahrscheinlich macht es die Mischung, sollte wohl beides dabei sein“. Ich glaube, er hat mal wieder recht... Und so sind wir die nächsten Tage nach unseren täglichen Offroad-Exkursionen abends unterwegs von Campingplatz zu Campingplatz und durchforsten die Seitentäler nach malerischen, aber legalen Stellplätzen. Ohne zu viel zu verraten: Wir haben tolle Plätze gefunden und glauben, dass die Mischung perfekt gelungen sein könnte.



Im Laufe der nächsten Tage passieren wir Gipfel, Kammstraßen, alte Militärforts und trutzige Festungen, Berghütten mit einfacher Bewirtung und großartige Agrotourismos, die uns mit selbst produziertem Käse, Speck, Brot und Rotwein verwöhnen.



So klappern wir zunächst die bekannten 4x4-Klassiker der Region ab, dokumentieren Sektion für Sektion und treffen eine Vorauswahl. Tracks, die eindeutig nicht für Camper geeignet sind, fliegen aus der Vorauswahl, kritische Routen bekommen zwei Fragezeichen im digitalen Roadbook.

Grundlage für die Routenauswahl sind im ersten Schritt die Touren, die Wolfram bei seinen letzten Touren in der Region getrackt hat sowie online verfügbare GPX-Daten. Die gute alte Topokarte tut ihren Dienst überall dort, wo nichts digitales verfügbar ist. Unterwegs navigieren wir mit im Fahrzeug installierten Tablets per GNSS, damit wir neben den amerikanischen GPS-Satelliten auch die europäischen, russischen und chinesischen Systeme einbinden können. Das gewährleistet maximale Verfügbarkeit und höchstmögliche Präzision bei der Trackaufzeichnung. Dabei nutzen wir „Locus Pro“ als Navigations- und Trackingsoftware. In zweiter Instanz läuft parallel Google-Maps auf dem Smartphone, das wirklich erstaunliche „Treffer“ liefert und uns gelegentlich Wege anbietet, die tendenziell auch Bergziegen überfordern würden...



Genauso landen wir dann an einem der letzten Tage auch auf der „tiefschwarzen“ Piste eines

kleinen Skigebiets. Zugegeben: Da hatte uns vorher etwas der Hafer gestochen bzw. die Entdeckungslust übermannt. In der Topokarte war uns ein kleiner Verbindungsweg zwischen zwei Tracks aufgefallen, der perfekt ins Routing gepasst hätte. Digital gab's dazu nichts, was uns mehr Ansporn als Warnung war – es könnte ja immerhin sein, dass hier eine unentdeckte 4x4-Perle auf uns wartet? Locus Pro hatte nur Rudimentäres dazu, aber: Google Maps baut willig eine Route auf, die recht präzise der Topokarte entspricht. Wohlgemerkt: Nicht für Fußgänger oder Radfahrer, sondern für PKWs. Also: Los geht's...



Runde 45 Minuten später kommt von der Rückbank ein genervtes Grunzen. Henry stützt sich – halb liegend, halb stehend - mit allen vier Pfoten gegen die Vordersitze und versucht gleichzeitig, aus dem Fenster zu schauen. Was zur Hölle passiert hier eigentlich gerade? Mit Untersetzung geht's im ersten Gang in Schleichfahrt zunehmend steil auf Schotter bergab, aber trotz der Bremsleistung des 3,2 Liter Diesels muss ich aktiv zubremmen. Immer wieder überbremst trotz brachialem Biss der ATs und sensiblem Bremsfuß die Hinterachse, das Heck schiebt nach außen. Bremse öffnen, Linie richten, wieder sanft einbremsen, um Gottes Willen nicht quer zum Hang kommen. Der Hang wird noch steiler, das Heck schiebt energischer, Henry grunzt immer genervter... Vor mir sehe ich in einiger Entfernung, aber tief unter mir, Wolfram mit den gleichen Problemen kämpfen, allerdings neigt sein Pick-up dank leichtem Heck noch mehr zum Übersteuern wie mein treuer Pajero. Wir kommen nicht mal mehr zu launigen Frotzeleien per Funk, hier nimmst du freiwillig keine Hand mehr vom Steuer. Etwa 300 Meter lang ist diese Steilpassage, es kommt mir vor wie 5 Kilometer, und auch die Zeit vergeht nur tropfenweise...



Irgendwann ist es geschafft. Durchatmen, Aussteigen, vielsagender Blick – und große Pause. Henry trollt sich in die Büsche und zollt dem Nervenstress flüssigen Tribut. Eigentlich der richtige Moment für's Feierabendbier...aber vor uns liegen noch knapp die Hälfte der geplanten Route.

In der „Anfahrt zur Abfahrt“ waren wir vielleicht etwas zu vertrauensselig, wir sind „Maps“ gefolgt, obwohl die Wege zusehends weniger fahrzeugtauglich wurden. Erst nachdem klar war, dass „rückwärts raus“ keine Option mehr war, taten sich dann die wirklich extremen Teile der Piste auf. Vermutlich haben die Pistenraupenfahrer hier das Android Smartphone als ständigen Begleiter in der Tasche, und Maps interpretiert diese Daten dann als „Straße“ ...man lernt halt nie aus.



Wenig später ernten wir den Lohn der Anstrengung: Durch dichten Laubwald geht es nun Gott-sei-Dank maßvoll bergab auf einem abwechslungsreichen, nicht zu harten Trail, der uns durch einige pittoresk – verfallene piemontesische Dörfer führt. Hier lebt schon lange niemand mehr, die wuchtigen Natursteinhäuser sind dem Verfall preisgegeben und zeugen von ehemaligem Wohlstand und intensiv betriebener Landwirtschaft. Ein Blick ins Innere zeigt uns mit Hand gehauene Kalksandsäulen und Bogengewölbe in großen

Kellern – was für Ferienhäuser könnte man daraus machen!

Am letzten Abend unserer Scoutingtour ziehen wir Bilanz: Viele tolle Tracks, eine wirklich absolut großartige Gebirgslandschaft, nette Leute, herrliche Camps, gutes Essen und – Glück gehabt – fast durchgehend strahlend schönes Wetter. Am allerwichtigsten aber: Die Tour für 4x4 Camper steht! Es gibt genug tolle Strecken, die auch mit großen Fahrzeugen gut zu machen sind, wenn auch manchmal einiges an Fahrkönnen und Präzisionsarbeit hinter dem Steuer nötig sein wird.

Next Step also: Eine **Pilotreise** mit etwas abenteuerlustigen Gästen in ihren 4x4 Campern – diesmal aber ohne Google Maps als Co-Navigator...

Geplanter Termin/Start und Endpunkt:

Samstag, 25.7.2026, abends bis Sonntag, 01.08.26, morgens, ab/bis Region Bardonecchia

Preis:

1400,00€ pro Fahrzeug (unabhängig von der Insassenanzahl)

Leistungen:

Qualifizierte Tourenleitung, Führungsfahrzeug, technisches Equipment für Notreparaturen und Fahrzeugbergungen, Funkgeräte für jedes Teilnehmerfahrzeug, technische Beratung vor der Tour.

Nicht enthalten:

Treibstoff, Campinggebühren, Maut, Verpflegung usw.

[Vor Anmeldung per Email >>](#)