



# Wüstenabenteuer Simpson Desert



Die Durchquerung der Simpson Desert ist eines der Abenteuer, die sich Offroad-Enthusiasten nicht entgehen lassen sollten. Es gibt insgesamt über 1100 Dünen zu queren und es sind mehr als 600 Kilometer ohne Versorgungsmöglichkeit zu bewältigen. Der Trip durch die Simpson Desert ist rau, harsch und anspruchsvoll.

**W**as ist der Reiz einer Wüstendurchquerung? Sind es die unzähligen Sanddünen, die spärlich bewachsenen Dünentäler und die Salzseen? Ist es die Stille in der Nacht, die Abgeschlossenheit oder ganz einfach der Gegensatz von dem, was wir gewohnt sind?

Die Simpson Desert ist ein riesiges Gebiet, das sich in der trockensten Region von Australien befindet und sich über die Grenzen von Queensland, South Australia und des Northern Territory erstreckt. Auf einer Fläche von 170 000 Quadratkilometern gibt es endlos viele parallel verlaufende Sanddünen. Damit man sich die Dimensionen etwas besser vorstellen kann: Das Gebiet ist viermal so groß wie die Schweiz. Aber nicht nur die Dimensionen der Simpson Desert sind gewaltig, sondern auch die Schönheit der Landschaft. Die Wüste ist nämlich alles andere als langweilig.

## Ein unvergesslicher Trip durch die Wüste

1962 hat der Geologe und Entdecker Dr. Reginald Sprigg als erster mit einem Fahrzeug die Simpson Desert gequert. Heute, mehr als 50 Jahre später, fahren jährlich um die 3300 Fahrzeuge durch die Simpson Desert. Das Wüstenabenteuer steht bei vielen Australiern und Abenteurern aus der ganzen Welt weit oben auf der Liste der Dinge, die man einmal im Leben erlebt haben muss. So wie bei uns.

Wer sich auf das Wüstenabenteuer einlässt, muss mit Abgeschlossenheit umgehen können. Zudem erfordert das Vorhaben ein Fahrzeug mit Allradantrieb und Erfahrung im Fahren von Allradfahrzeugen. Eine gute Vorbereitung ist enorm wichtig für einen sicheren Trip. Die Simpson Desert kann grundsätzlich von Ost nach West oder umgekehrt gefahren werden. Einfacher ist die Fahrt von West nach Ost, da die meisten Sanddünen auf der Westseite weniger steil sind. Wir haben die einfachere Route gewählt, aber auch die ist anspruchsvoll genug.



Dalhousie Springs, heiße Quellen in der Wüste

Bevor wir uns aber in die Wüste begeben, gönnen wir uns ein heißes Bad in den Dalhousie Springs. Ja, heiße Quellen mitten in der Wüste. Eine Oase mit üppigem Bewuchs und einem großen Schwimmteich, der an der tiefsten Stelle 14 Meter tief sein soll. Die Wassertemperatur bewegt sich zwischen 34 und 38 Grad Celsius. Es weht ein kühler Wind und bei nur 19 Grad Lufttemperatur kommt uns ein warmes Bad gelegen. Die heißen Quellen sind nur drei Gehminuten vom Campingplatz entfernt. Ein Glückstreffer!

## Berg- und Talfahrt über 1100 Dünen und durch drei Staaten

Von Dalhousie Springs folgen rund 450 Kilometer Wüstengebiet. Zivilisation sucht man vergebens. Die nächste Versorgungsmöglichkeit ist Birdsville. Es gibt verschiedene Routen und Tracks. Wir entscheiden uns für den direkten, aber auch schwierigeren Weg über die French Line, die Poeppel Corner und die QAA Line bis in die Outbackstadt Birdsville.

Was erwartet uns wohl auf den nächsten 450 Kilometern? Wir verlassen Dalhousie Springs in östliche Richtung. Die Landschaft ist trocken und steinig. Bäume gibt es praktisch keine, eine unwirtliche Gegend. In trockenem Zustand sind die Straßen einfach befahrbar. Regnet es jedoch, kann sich die Strecke in eine rutschige Schlammrinne verwandeln. Das ist wohl einer der Gründe für die Schließung des Simpson Desert Conservation Park von Anfang Dezember bis Mitte März.



## Purni Bore oder wie aus einem Bohrloch ein See entstand

Die ersten 70 Kilometer fahren wir auf Schotter. Die Straße ist steinig und wellblechartig, aber ansonsten einfach zu bewältigen. An der Purni Bore legen wir einen Stopp ein. 1963 hat die French Petroleum Company Forschungen betrieben und das artesischen Becken tief unter der Wüste angezapft. Als die Firma mit den Arbeiten zu Ende war, wurde die Quelle verschlossen und abgedichtet. Über die Jahre ist die Versiegelung korrodiert und es sind unkontrolliert 18 Liter Wasser pro Sekunde ausgeflossen. Das sind pro Tag über 1,5 Millionen Liter kostbares Wasser. Ungewollt ist so ein See in der Wüste entstanden. Inzwischen ist der Ausfluss der Quelle wieder unter Kontrolle und es ist nur noch ein kleiner Teich übrig geblieben.

## Der French Line Track

29 Kilometer nach der Purni Bore wird es spannend. Der Track ist nun einspurig und sandig. Wir lassen Luft aus den Reifen, damit wir im Sand gut vorankommen. An der Abzweigung haben wir die Wahl. Geradeaus geht es auf die French Line oder rechts weg auf die Rig Road. Erstere ist schwieriger, aber auch spannender. Schließlich sind wir für das Abenteuer hier. Auf den nächsten 170 Kilometern erwarten uns Hunderte von Sanddünen. Über die Hälfte der 1100 Dünen sind auf dem French Line Track zu bewältigen. Also los, wir wagen es.

Der Sand ist rot und die ersten Sanddünen sind einfach zu überqueren. Das erste Dutzend schaffen wir problemlos. Dann werden die Dünen höher und unser Troop muss ganz schön kämpfen. Mit tiefer Übersetzung fahren wir langsam die Düne hoch und kurz vor dem Gipfel bleiben wir stehen. Auch beim zweiten Anlauf schaffen wir es nicht über die Düne. Nicht verzagen, Luft ablassen. Das ist die Devise beim Fahren im Sand. Wir passen den Reifendruck entsprechend an und siehe da, es klappt!

Der Name der Piste kommt übrigens von der Ölfirma French Petroleum Company, die nach Abschluss der Untersuchungen 1964 diesen Track durch die Wüste gewalzt hat.

Gegenverkehr auf dem French Line Track



Tiefsandige Dünen auf dem French Line Track im südaustralischen Teil der Simpson Desert



360° Info

**WICHTIG BEI DER VORBEREITUNG**

- Bei Familie oder Bekannten abmelden und über die geplante Reise informieren. Und nicht vergessen, sich auch wieder zurückzumelden.
- Desert Parks Pass kaufen. Der Pass gilt als Eintritt und obligatorische Campinggenehmigung für die Simpson Desert. Der Desert Parks Pass beinhaltet neben nützlichen Infos auch Kartenmaterial. Erhältlich bei den Desert Parks Pass Agenten oder online über die Webseite von National Parks South Australia ([www.environment.sa.gov.au](http://www.environment.sa.gov.au)).
- Wetterprognosen abklären

**INFOS ZUR DURCHQUERUNG DER SIMPSON DESERT**

- **Anfangspunkt:** Dalhousie Springs (South Australia)
- **Endpunkt:** Birdsville (Queensland)
- **Distanz:** 437 km
- **Reisedauer:** 3 bis 4 Tage
- **Optimale Reisezeit:** Juni bis September
- **Obligatorische Genehmigung (Permit):** Desert Parks Pass 150 AUD, gültig für ein Jahr und beinhaltet die Campinggebühren. Zudem ist der Desert Parks Pass auch für andere Nationalparks in South Australia gültig. Der Eintritt zu den Dalhousie Springs und der Campingplatz sind ebenfalls inbegriffen.
- **Camping:** Es gibt keine markierten Campingplätze. Campen ist auf der ganzen Strecke bis maximal 500 Meter Entfernung von der Piste erlaubt.
- **Treibstoff:** Mindestens das Doppelte des normalen Verbrauchs einplanen.
- **Trinkwasser:** Empfohlen sind mindestens 6 Liter pro Tag pro Person sowie eine Reserve für weitere 3 bis 4 Tage.
- **Lebensmittel:** Genügend Proviant für den geplanten Aufenthalt und Reserve für weitere 3 bis 4 Tage mitnehmen.
- **Funk:** Kanal 10
- **Achtung:** Der Simpson Desert Conservation Park ist von Anfang Dezember bis Mitte März wegen Hitze geschlossen.

**FAHRTIPPS**

**Reifendruck:** Reifendruck anpassen. Das Fahren durch Sand wird viel einfacher und der Track bleibt auch für andere befahrbar. Wenn der Reifendruck reduziert wird, werden die Reifen platt gedrückt und die Auflagefläche wird somit größer. So sinken die Reifen weniger in den Sand ein und man fährt viel einfacher über den Sand. Wenn man versucht, mit vollgepumpten Reifen durch Sand zu fahren, sinkt man ein und das Fahrzeug bleibt stecken. Je nach Reifen und Gewicht des Fahrzeuges kann der Reifendruck auf die Hälfte oder sogar einen Viertel des Normaldruckes reduziert werden.

**Fahrtechnik Düne:** Es ist wichtig, mit genügend Schwung über die Dünen zu fahren. Die richtige Geschwindigkeit zu finden ist der Trick. Ist man zu schnell, springt das Fahrzeug über die Bodenwellen und verliert an Bodenhaftung. Zudem ist es gefährlich, zu schnell über die Dünen zu fahren, falls ein anderes Fahrzeug entgegenkommt.



Wir sind nun mittendrin in der riesigen Simpson Desert. Auf dem höchsten Punkt jeder Düne überblicken wir das endlos scheinende Land. Die Dünen eignen sich auch gut, um nach entgegenkommenden Fahrzeugen Ausschau zu halten. Es ist kein anderes Fahrzeug zu erkennen und per Funk hören wir auch niemanden. Die Piste ist frei, zumindest bis zur nächsten Düne. Gegenverkehr kann auf der einspurigen Strecke ein schwieriges Unterfangen sein. Deshalb ist es Pflicht, eine Sandflagge am Fahrzeug anzubringen. Ein Funkgerät ist ebenfalls empfehlenswert. Ein Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug kann so verhindert werden.

Wir schaffen am ersten Tag gerade einmal 90 Kilometer. Das ist nicht viel, wenn man bedenkt, dass wir fast fünf Stunden Fahrt hinter uns haben. Unser Camp schlagen wir auf einer Sanddüne auf. Die Nacht ist sternenklar und weit und breit kein Mensch in Sicht. Das einzige Geräusch ist der Wind, der über das Land weht. Ein unbeschreibliches Gefühl überkommt uns. Einzigartig, so mitten in der Wüste, weit weg von jeglicher Zivilisation.

Sanddünen sind nun unsere steten Begleiter. Je mehr Dünen wir queren, desto besser geht es. Wir lernen auch die Beschaffenheit der Dünen besser kennen und können so unsere Fahrtechnik entsprechend anpassen. Rote Dünen sind griffiger und einfacher zu überqueren als helle Dünen. Der helle, beige Sand ist weicher und schwieriger zu befahren. Wieso ist das so? Die rote Farbe des Sandes kommt von der Oxidation. Stationärer Sand oxidiert an der Oberfläche mehr, wird somit rot und ist meist recht griffig. Heller Sand ist in Bewegung, wird vom Wind verweht und die Oberfläche oxidiert weniger. Der Sand ist meist tief und weniger griffig.



Das Swiss Nomads Team mit seinem „Troopy“ – die Sandflagge soll das Fahrzeug für andere Fahrer besser sichtbar machen.



Der Himmel brennt – Sonnenuntergang in der Simpson Desert



**Die Wüste lebt**

In der Simpson Desert gibt es nicht nur Sanddünen. Viele der Dünen sind bewachsen. Spinifex, andere Wüstengräser und Wüstenblumen lassen die Landschaft fruchtbar aussehen. In den Dünentälern wachsen Bäume und Büsche, diese sind aber meistens klein. Wüstenpflanzen müssen mit wenig Wasser auskommen, weshalb die Blätter im Normalfall klein und hart sind. Wer sich Zeit nimmt und genau hinschaut, findet viele Tierspuren im Sand. Vor allem am frühen Morgen sind Spuren von großen Tieren wie Kamelen, Kühen und Dingos, aber auch von kleineren Tieren wie Echsen, Käfern und Vögeln zu sehen.

Magerer Dingo auf Nahrungssuche



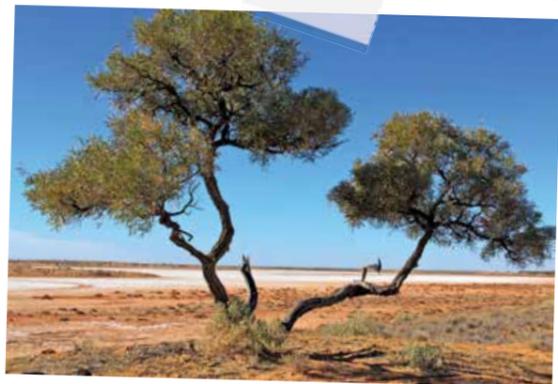
Wellensittiche sind im Inneren Australiens zu Hause



Wieder ist ein Dünenkamm erklommen



Grenzmarker am Dreiländereck Poepel Corner



Einsames Bäumchen in der Wüste

### Dreiländereck Poepel Corner

Die French Line endet an der Kreuzung zur K1 Line. Ein kurzer Abstecher führt zum Dreiländereck Poepel Corner, dem Grenzpunkt zwischen den drei Staaten Northern Territory, Queensland und South Australia.

Zurück an der Kreuzung stehen wir vor der Wahl, auf dem K1 Line Track in südliche Richtung bis zur Warburton Crossing oder auf dem QAA Line Track, der über die Big Red nach Birdsville führt, weiter zu fahren. Wir wollen auf die QAA Line. Schließlich gehört die Überquerung der Big Red zum Simpson-Desert-Abenteuer dazu.

### Auf der QAA Line zur Big Red

Wir verlassen South Australia und befinden uns auf den folgenden 21 Kilometern im Northern Territory. Auf einmal fahren wir nicht über die Dünen, sondern parallel zu ihnen. 15 Kilometer geht es an einer Sanddüne und einem riesigen Salzsee entlang. Der ausgetrocknete Salzsee trennt die Staaten Northern Territory und Queensland voneinander. Wir durchqueren die mit einer dicken Salzkruste bedeckte Lehmpanne und befinden uns in Queensland. Der Salzsee ist trocken und die Fahrt einfach. Wenn es regnet oder von der Regenzeit noch nass ist, wird die Überquerung des Salzsees praktisch unmöglich. Tiefe Fahrspuren zeugen von einem schlechteren Pistenzustand als dem jetzigen.



Die Fahrspuren im salzverkrusteten Lehm entstanden bei nassem Untergrund



Das letzte Stück auf der QAA Line hat es in sich. Die Dünen sind höher und steiler denn je. Zudem ist der Sand hell, das heißt, die Dünen sind stärker in Bewegung und somit weicher. Windböen haben zudem die Spuren verweht. So werden wir und unser Fahrzeug nochmals richtig herausgefordert. Der tiefe, weiche Sand und der unebene Untergrund lassen unseren Troopy springen und so verlieren wir sehr schnell an Schwung. Kurz vor der Kuppe bleiben wir stehen. Da hilft nur eins, den Reifendruck noch mehr zu reduzieren. Tatsächlich, beim zweiten Versuch klappt es.

Abendstimmung auf der Big Red



### Big Red, die Düne der Dünen

Das Ziel naht. In weiter Ferne sehen wir sie. Die Big Red. So groß sieht sie zwar aus der Distanz nicht aus, aber als wir davor stehen, ist die Big Red doch beeindruckend.

Es ist die letzte Düne und die wollen wir beim ersten Anlauf schaffen. Analysieren, konzentrieren, beschleunigen, Tempo halten und los. Es geht aufwärts, der Motor brummt gleichmäßig, der Sand ist griffig und wenige Sekunden später stehen wir oben. Geschafft! Wir haben die Simpson Desert erfolgreich durchquert.

Es überkommt uns ein Glücksgefühl, aber auch etwas Wehmut. Nach mehreren Tagen Abgeschiedenheit sind wir plötzlich am Ziel. Einfach so, ohne Vorwarnung. Keine Frage, es war ein unglaublich eindrucksvolles Erlebnis. ■



360° Autoren: Reni & Marcel Kaspar

Das Schweizer Paar Reni (Text) und Marcel (Fotos) hat die Heimat auf unbestimmte Zeit verlassen. Ihr Nomadenleben begann 2007 mit einer großen Reise durch Südostasien und einem Roadtrip durch Neuseeland und Australien. Schlussendlich landeten die Zwei als Tauchlehrer auf den Malediven. Seit Ende 2013 sind sie wieder unterwegs in Australien und berichten über ihre Erlebnisse auf ihrem Blog [www.swissnomads.ch](http://www.swissnomads.ch).

