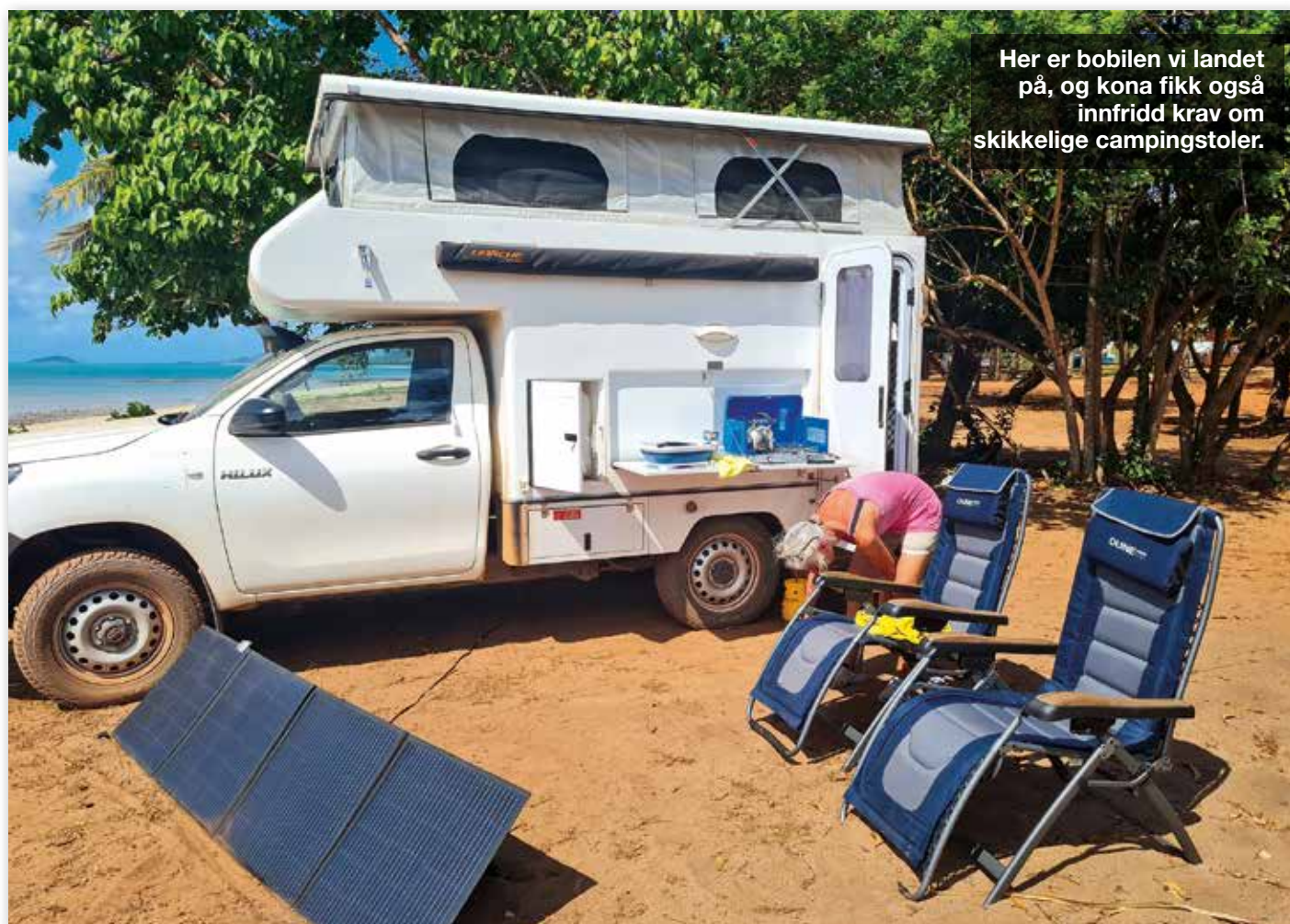




Downsizing Down Under

Hver gang vi har vært i Australia har vi sagt at vi skal ned igjen. Det fordi vi har likt oss så godt, og vi synes det skiller seg så mye fra camping i andre land vi har hatt bobilferie i. Menneskene er gjestfrie og snakker et språk en forstår, kulturen, arkitekturen, landskapet og klima er spesielt.

At jule- og nyttårsfeiringen skjer på sommertid og skolene har sommerferie, er jo også litt eksotisk for oss. Feire jul midtsommer og da har jo ungdommen sommerferie når det er jul og nyttårstid.

Bobiler er helt klart i mindretall her nede, og enkelt sagt er majoriteten av bobiler eid av et av de mange utleieselskapene.

Vi har leid bobil hver gang vi har vært i Australia tidligere og kjørt langt over 40.000 km, og fått med oss det mest populære på asfaltveier, men liksom ikke fått med oss campingformen som er mest utbredt blant Australierne. Ut i outbacken og grusveiene og de mange nasjonalparkene som mange bare er tilgjengelige med 4x4.

Begrensninger

På utleiebobilene er det mange begrensninger, man får bare lov å kjøre inntil 12 km på grusvei/dirtroad, ut og inn til

turistattraksjoner og ikke på stranden, o.s.v.

Har lest at det er over 1 700 000 km grusvei i Australia, i tillegg til alle stedene det egentlig ikke er vei i det hele tatt, og de mange 1000 campingplasser/steder som bare er tilgjengelige med 4x4 kjøretøy. Camping utenfor områder avsatt til camping, vil medføre et forelegg på 600AUD (ca. 4200 Nkr) i alle de 6 fastlandsstatene i Australia. Det er godt tilrettelagt med fricampplasser, så camping utenfor campingplasser er fullt mulig, og vi har som regel hatt en 50/50 deling på de 2 alternativene.

Australia er jo et meget stort land/kontinent og legger man det over Europa, er det jo større, så avstandene her nede er store.

Australia har ca. 25 Mill innbyggere, og ca 80% av dem bor max ca. 2 mil fra sjøen, og den nordlige delen av Australia har regntid og tropevarme halve året, så der bor det nesten ikke mennesker sammenliknet med den sørlige halvdel av Australia.



Støvet kommer inn over alt og inni alt.



Noen elvekryssinger er det bare å kjøre.

Det er dyrt å leie bobil om man ønsker «all inklusiv», og ikke minst er det nesten bare en type 4x4 utleiebobil.

Så etter siste turen vi var i Australia begynte tanken med at vi ville ned igjen og kjøre på steder vi var forhindret fra tidligere. Vi har kjørt bobil fra Carnis til Broom langs kysten med avstikere ut og inn i landet og har vært inne til Uluru 2 ganger.

Forberedelser

Når det er vinter i Norge er det sommer i Australia, det er faktisk også da regntiden og tropevarmen er i den nordlige delen av Australia, som er den delen av Australia vi har besøkt minst. I den tiden ferierer Australierne i den sørlige delen av Australia og i den nordlige delen av Australia på vår sommer.

Siden vi skulle ned på vår vinter, var det allerede derfor en del ting som ikke er til vår fordel, men vi søkte om 6 mnd. visum. Jeg fikk faktisk innvilget mitt på under 1 time, kona tok det litt lenger for, og det søkes om visum online.

Så nå måtte vi forte oss, det var bare ca. 6 mnd. til vi kunne reise og da begynte ting å stenge ned og tropevarme og regntiden begynte i Nord hvor vi vil bruke en del tid.

Vi ville nå kjøpe en bil der nede for å være friere, og det er jo ofte det backpackerne gjør, og så selger den etterpå. Vi registrerte oss på noen Facebookgrupper for salg av biler, pluss sjekket vanlige bilsider med bobiler til salgs i Australia.

Måten vi hadde tenkt å feriere på nå, er vel det vi burde gjort for 50 år siden, og ikke nå - godt voksne, stive og støle og ikke helt tette. Jeg mente vi kunne kjøpe 4x4 type SUV eller liknende og ligge i telt. Blankt avslag fra kona. SUV med taktelt da? Jo det var en mulighet, sa hun, men hva med toalett? Alderen gjør at det trengs en gang iblant på natten, og det har faktisk også vært krav på alle leiebobilene vi har leid. Så det alternativet ble også raskt forkastet.

Type bobil?

Andre biler som backpackerne bruker, er stasjonsvogner og små kassebiler, som har 4x4, og Mitsubishi Dalica eller 400 som den het her i Norge, er en meget populær 4x4. Men etter å ha målt en her hjemme i lasterommet og med takhøyde på ca. 130 cm og 190/150 lengde/bredde på lasterommet, ble også den forkastet.

Litt større kassebiler som VW T4 eller T5 og Toyota HiAce ble de neste vi så på, men de var ofte 20-30 år gamle, og ofte gått flere 100 000 km. La inn bud på noen, men fikk ikke napp. Alderen og km var heller ikke noe som gjorde at det fristet så veldig. De er AWD også og regnes ikke som 4x4.

En AWD mister fremdriften når ett hjul spinner, på en 4x4 må både et forhjul og et bakhjul spinne før den mister fremdriften. Diftpærre er jo et pluss på begge kjøretøytyper, og gjerne på begge akslene.

Australia er heller ikke noe spesielt billig land, og prisen på disse bobilene lå på 2-300 000 Nkr. Siden vi ville kjøre mye i outbacken og langt fra mennesker og sivilisasjon, ville vi ha noe vi kunne stole mer på, men da måtte vi enda mer opp i pris.

En gruppe bobil/truckcampere som det var litt utvalg av og ikke minst i normal prisklasse, var Toyota Hilux med påbygget campingenhet. Campingenheten er på 3,8 x 1,95 og med hevetak. Når senen trekkes ut er det ca. 1,8m igjen av boenheten.

Beslutning tatt!

Dette var faktisk bobilen/pickupcamperen vi landet på til slutt. Vi la inn bud på noen private, men de hadde ofte gått flere 100 000 km og var 10-15 år gamle. Til slutt fikk vi tilslaget på en ex utleie bobil fra utleieselskapet, og betalte litt ekstra for utvidet garanti i 3 år. Godt argument ved salg, tenkte vi også.

Det er flere firma som bistår med slike handler og noen garanterer også igjen kjøpspris på inntil 50%. Å leie 4x4 bobil i 6 mnd. all inklusiv, kan fort bli 350 000 Nkr. ++.

Dette sammen med friheten til å gjøre det vi ville ønske, uten å be om tillatelse, og kanskje ikke få lov og ikke minst at det går helt klart frem hos de store utleiefirmaene at kjøring på strand er ikke tillatt, og det er i hvert fall noe vi skal.

Vi har en datter boende et stykke nord for Brisbane, og der kan/står bobilen på gateparkering. Det er et nytt byggefeltområde og der står flere campingenheter på gateparkering, det er ikke uvanlig. Mener nå pickuper med forskjellig påbygg til både næring og fritid, biler med taktelt, campingvogner, som oftest off-road, camping-hengere også ofte off-road, hybridcampere, som er campingvogner med hevetak, o.s.v.

Downsizing

Bobilen vi kjøpte er utstyrt med 2x20l ekstra kanner for vann, 2x20l kanner til diesel, 2x1,25kg. gass og utvendig kokebluss. Innvendig er det vinkelgruppe, kjøkkenbenk med vask og fryse/kjøleboks på ca. 40l, og bobilen er utstyrt med 100h batteri til bodelen for kjøleboks, lys og noen kontakter. Det er utvendig 230V tilkopling for lading, kontakter og til kjøleboks.

Dette innebar at det må gjøres en del innkjøp og tilpasninger for vårt bruk samt campingutstyr, o.l. Så innkjøpsliste ble sendt ned til datteren, og de første dagene da vi kom ned ville bli brukt til montering av utstyr og tilpassing.

Downsizingen på bobilen ville bli meget stor for oss og ville nok kreve en del C-momenter for å få til. Kona ville ikke godta de vanlige foldecampingstolene som er vanlige og tar liten plass. Det skulle være ordentlige campingstoler man kunne ligge godt bakover i. Fortelt, bord, vegger o.l. måtte kjøpes inn og en portabel AC som gikk på 12V for forventede temperaturer på 40 +- burde vi ha.





Typisk Roadhouse med stor parkering, drivstoff, servering og overnatting.



Støv etter passering personbil, road train og mye mer.

Nødvendig utstyr

Liten luftkompressor til dekkene er viktig, div campingutstyr, repsett til dekk. Bobilen er utstyrt med et reservehjul, på flere av rutene vi lurte på å kjøre, anbefales 2 reservehjul.

Ekstra LifePo4 batteri, solcelleteppe, PortaPotti, do/dusjtelt, var også ting som måtte kjøpes inn. Bergingsutstyr for bil, som slepetau, redning kjørebord, spade, o.l. Walkie Talkie er anbefalt for kjøring på flere veier som er smale og hvor en kan møte Road Train på inntil 60m i enkelte stater. Det er ofte egne Call-punkter hvor en/de kan kommunisere så de ikke treffes på smale partier. Da kan de stå og vente på disse punktene til motgående Road Train har passert. Kanal 40 oppfordres man til å bruke på grusveier, ofte p.g.a. støvskyen og for trafikkavvikling/sikkerhet. Ett sett mente vi kunne være greit for kontakt med hverandre også når vi var i outbacken, for mobildekning er svært dårlig.

Vi kjøpte også en EPI (Nødpeilesender) som er anbefalt og standardutstyr i de fleste 4x4 utleiebilene. Utløses den vil hjelp komme raskt, men den må bare utløses ved livsfare. Tom for

drivstoff eller havari på kjøretøy, regnes ikke som livsfare. Misbrukes den vil det føre til stor bot. Slangebitt, er lovlig grunn for bruk, og av Australias 170 slanger er 30 giftige, sies det. Satellittelefon er også anbefalt, men det droppet vi, men førstehjelpsskrin og slangebittsskrin er innkjøpt.

Vi hadde også med en del bra-å-ha-greier i kofferten ned, DCDC-lader, solcelleregulator, liten inverter, ledninger, kontakter, plugger, myggnett, solskjerming, diverse typer 12V vifter o.l.

Reiseforsikring og papirer på oss selv ble ordnet, når man er over 70 år er det begrensninger der, og i tillegg kan det kreves ekstra dokumentasjon på helse ved innreise.

Snusfornuft

Bruker snus, og avgiften på tobakk er høy i Australia, og man har ingen kvote og ikke mulighet til å få kjøpt det der. Sist vi var der måtte jeg betale ca. 350 Nkr./boks med snus i avgift. Nå som forbruk for 6 mnd. skulle innføres, var vi meget spente på hvordan det ville gå. Sist betalte jeg ca. 7 000 Nkr. og der satte

Typisk butikk, generaldstore i outbacken har det meste fra drivstoff til knappenåler.



Innvendig er det bare å velge det man trenger.





Noen elvekryssinger må sjekkes først, dybde o.l.

vi grensen denne gangen også. Må vi betale for alt vil det bli over 20 000, og da får jeg heller bruke det som en grunn til å redusere.

For øvrig er 7 000 for snusen mindre enn det vi har betalt for vaksiner som er anbefalt på Cap York-halvøya, og langt mindre enn det det kostet å utvide reiseforsikringen fra 90 til 180 dager.

Avreise

Endelig kom dagen da vi skulle reise og denne gangen bestilte vi billettene direkte på SAS og det ble det rimeligste, selv med overnatting på Gardermoen, da flyet gikk kl. 07:10 og Flytogets garanti om ny billett om vi ikke rakk flyet, ville ikke være gjeldende for korresponderende fly og de anbefaler ikke å ta sjansen. Med totalt ca. 24 timers effektiv flytid, tok vi ikke sjansen.

Denne gangen gikk alt bra med fly og bagasje som landet samtidig i Brisbane, og alt gikk bra gjennom tollene, takket være folkelige tollere som gikk gjennom dokumentene og bagasje på en hyggelig måte.

Første møte med bobilen

Nå så vi bobilen ordentlig for første gang, og det var en 2020-modell i stedet for 2019, og den hadde bra med utstyr, som div. kjøreassistenter, adaptiv cruisekontroll, Airbagger, multimedia Player, o.l. Dessverre var det ikke carplay, eller GPS, om en skulle klage på noe. Veldig vanskelig med utsikt bakover, p.g.a. påbygget, så ryggekamera må monteres.

Så nå var det noen dager klargjøring av bobilen, montering og flere innkjøp. Det ble en del besøk på jernvare-, byggevare-, camping- og husholdningsbutikker i nærheten. I en av butikkene, lurte en av betjeningen på om vi var backpackere p.g.a. innkjøpene.

Om selvsagt måtte mobilabonnement med mange GB tegnes, bl. 180 GB, det er overkill, men bare litt dyrere enn 50GB

Med 4 små utvendige rom og 3 i benken i tillegg til kjøkkenbenken, fikk vi ikke plass til alt, så en ekstra boks/kasse i tillegg til kassen som skjuler PortaPottien ble det inne i bodelen. Kassen til toalettet er blitt en velbrukt sittekrakk.

Service

Neste service på bilen var om ca. 4 000 km, og den ble bestilt hos Toyota i Cairns, som passer greit at vi får kjørt til før vi setter kursen mot det nordligste punktet på fastlands-Australia Cap York.

Time ble bestilt, og vi hadde en drøy uke opp, og vekslet litt mellom kyst og innland på veien nordover, og besøkte noen nasjonalparker og turistmål på veien opp. Prøvde å kjøre veier vi ikke hadde kjørt før, og det kan vi fordi kona tegner nøye inn på kartet veier vi kjører, og i dette området hadde vi vært før.

Vi overnattet på en camping i Cairns, da vi hadde fått time kl. 09.00 og ferdig tid kl. 15.30. Vi hadde fått beskjed om at de hadde Shuttle-buss som kunne kjøre oss til sentrum.

Da vi kom dit litt før kl. 09.00, ble bilene mottatt i 2 rekker, og beskjeder og ønsker fra verksted og kunde ble notert, og bilen ble kjørt avsted av en ansatt. Fikk beskjed om at bussen kom snart, og det var allerede flere som ventet og nye biler ble hele tiden mottatt. Bussen gikk ned til sentrum og kjørte tydeligvis innom arbeidsplasser eller hjemmedresser til kundene.

Vi ble satt av i sentrum med klar beskjed om at vi ble plukket opp igjen på samme sted kl. 15.00. Hvis vi ikke var der på tiden, kjørte den bare og vi fikk vente på neste buss. Ble bilen ferdig tidligere enn ventet, ville vi få tlf. om det, eller om noe dukket opp, ville vi også få beskjed.

Vi returnerte med avtalt buss, bilen var ferdig og ingen svakheter ble funnet, bortsett fra et dekk som det var en liten punktering i, som de ikke kunne reparere. Ble anbefalt å besøke et dekkfirma for å se om/hva som kunne gjøres. De informerte også om hvilke ting vi kunne forvente måtte gjøres på neste service.

Turen begynner for alvor

Dette var en helt ny opplevelse for oss og ikke minst - nå følte vi at turen virkelig begynte. Frem til nå hadde vi stort sett kjørt på asfaltveier og benyttet sentrale fricamp-plasser og campinger.

Nå skulle vi virkelig ut i outbacken, kjøre på veier og steder som var anbefalt for 4x4. Vi visste det ville bli varmt, og flere av overnattingsstedene var stengt for sesongen, og det ville





Verdens største krokodille, skutt i området.
Ca. 8 meter og ca. 2 tonn.

være lite mennesker. Vi kjørte noen kjente 4x4 veier langs kysten, og den ene hadde stigning på 31 gr. og 24 nedover i retningen vi kjørte den. Var innom en nasjonalpark med regnskog som strakk seg helt til havet.

Så kom vi inn på OTT og PDR som går til toppen. Vi har ikke bil som kan kjøre OTT (Old Telegraf Track) vi må kjøre til toppen via by pass-veier, og det er hovedveien og heter PDR (Peninsula Delovpmet Road). Der er det nesten bare Roadhouse som virker som sivilisasjon, og tettstedene ellers nord på den halvøya, med unntak av tettstedet Weipa med ca 4000 innbyggere, har de 2-3 bare 200-400 innbyggere.

Blitt modigere

Vi har besøkt en del turistattraksjoner på veien, men har feiget ut på noen også, da vi ikke har turt kjøre dit, da veien har sett for tøff ut for vår bil. Men vi ser at vi blir mer og mer fortrolige med bilen og tør mer og mer.

På vei sørover igjen, og vi vil ta en snarvei som de mente vi kunne kjøre nå, da vi spurte på et RoadHouse, men vi måtte ha drivstoff til litt over 70 mil som det var til neste bensinstasjon, og nå var det enda litt trafikk på veien. Noen uker seinere på året ville de ikke anbefale det, da det var så lite trafikk og fare for stengt vei p.g.a. nedbør.

Store deler av tiden i outbacken er uten nettdækning, og det er kanskje litt uansvarlig med hensyn til værmelding o.l. Nå er vi på en fricamping midt i et sumpområde, og det småregner litt. Det er i tillegg noen elvekryssinger vi skal over, og vi fikk beskjed om at det er en lang omkjøring over en, har funnet ut at den omkjøringen er på ca. 20 mil.

På vei nordover la kona ned protest på at planlagt overnattingssted ble benyttet, fordi det var en liten Bushfire ikke så langt fra, så det ble noen mil med mørkekjøring for å komme til neste overnattingssted.

Risky business

Skal aldri klage på dårlig vei igjen. For i lange partier kjørte vi bare 15-20 km/t for ikke og skrangle alt i stykker. Det var



Tømmestasjoner er det mange av og 95% ser slik ut.

vaskebrett med partier 10-15 cm. dype bølger/humper på det meste, og selvsagt mindre, men slik vei milevis ble slitsomt.

Som GPS, måtte vi benytte Google Map og lastet ned kartene så jeg kunne bruke den, selv om det ikke var nettdækning. Nettdækning var det bare på enkelte Roadhouse og campinger, så det kunne gå lenge mellom hver gang man var på nett.

Vi har nå kjørt ca. 2 000 km på grusvei, og har funnet ut at det er mange typer grusveier og type humper. En dag kjørte vi ca. 200 km med store dammer i veien, fra ca. 1 meter i omkrets til ca. 10m. På flere av grusveiene kjører man på den siden som er best, og ofte er det på utsiden av veien, og venstre og høyrekjøring brukes om hverandre. Alle vil kjøre der veien er best, om det så er på utsiden av veien.

Det er ofte skilt med «flomvei, indikator angir dybde» de er som regel tørre, men vi har hatt noen elvekryssinger, og et par ganger har jeg gått over for å se hvor dypt det er. Litt med hjertet i halsen, for nå er vi i krokodille-område og det er stadig skilt som advarer mot bading. Det er jo litt spesielt når man ser alle de fine strendene og ingen som bader. Nå som den varme perioden kommer, er det også små maneter som gjør bading enda mer risikabelt.

Støv til besvær

Støvsy blir det etter bilen på grusveier og man mister ofte sikten helt ved møtende trafikk, støvet er overalt. Det kommer inn i alle luker og inn i bodelen, en forstår godt hvorfor vaskemaskin er standardutstyr i campingvogner i øvre prisklasse.

Snorkel er også utstyr som en 4x4 er utstyrt med, og hovedgrunnen til det er faktisk at motoren skal ta inn luft litt høyere oppe hvor det ikke er så mye støv. Man får til og med kjøpt et filter som monteres på snorkelen når det er veldig støvete. Snorkel er også for å kjøre i i vann med litt dybde, men da bør en del andre tilpasninger også være til stede.

Diverse belastninger for bilen

Ved kjøring på grusvei anbefales det også å kjøre med lavere lufttrykk for mer komfort og bedre grep. Når man blir forbikjørt



Man blir liten mellom 2 Road Train, men vi har samme fartsgrense.



Noen elvekryssinger tør man ikke kjøre i.

av de innfødte, må en lure på hva de er laget av. Fartsgrensen er 100 eller 110 og de holder omtrent den farten. Snakket med enkelte med campingvogner, og det begrenser farten til 80 og nesten uansett hvor hoppete.

Når vi snakket med folk ute ved Cap York sa de faktisk at veien var ganske bra nå, i høysesongen i juli da var den mye verre.

Vi har virkelig fått noen aha-opplevelser og på et parti vi kjørte, møtte vi en bil på 5 timer, det var faktisk på den veien vi ble anbefalt å kjøre fordi det fremdeles var litt trafikk på den før den ble stengt pga. regntiden. Nå tilbakelegger vi nok langt under halve strekningen i forhold til de fastboende/vanlige trafikanter. Jeg tenker litt på bilen også, for det må være en stor belastning på kjøretøyene i den hastigheten som de kjører i.

Når det gjelder erfaringer vi har gjort hittil, er bl.a. når GPS'en f.eks. sier 5 timer, har vi hatt tilfeller hvor vi bruker over dobbelt så lang tid, og som tidligere nevnt, blir det veldig fort mørkt etter solnedgang og vi prøver å ikke kjøre etter at det er mørkt. Vi har allerede måttet gjøre det, og da er det vanskelig å se veiforholdene, og ikke minst er faren for dyrepåkørsler enda større.

Uvante utfordringer

Hittil har vi bare hatt temperatur på 38 gr. og AC'en vi har kjøpt for å bruke i bodelen fungerer dårlig og var større enn forventet. Å bruke den på 12V tapper batteriet bare på noen timer. Stod at den brukte 8 A 12 A på Peak, men det er på 24V så forbruket er dobbelt på 12V.

På vår bil har taket enkelte ganger forskjøvet seg så mye at klemmene som holder taket nede, har løsnet fordi taket vrir seg litt. Så jeg prøver å justere hastigheten så ikke det skjer.

Ved et par anledninger har vi campet på fricamp-plasser 20-30 mil fra folk, og etter noen netter på en slik plass uten nett og uten siste værmelding, kan reisen videre bli spennende/utfordrende. En morgen var markisen nesten full av vann og vi skulle kjøre gjennom myrlandskap som det står på kartet kan bli ufarbart og stengt ved mye nedbør, så spenningen var stor om vi kom videre, og i det tilfellet var det 50 mil til neste

overnattingsplass. Heldigvis har det gått bra hittil, og vi lærer og ser noe nytt hver gang, så fortsettelsen blir spennende.

Kort oppsummert

Kort oppsummering til nå, er at det er litt varmere enn forventet, AC'en vi kjøpte fungerer meget dårlig. Bodelen har ikke isolasjon, bare glassfiberen og teltduk på toppen. Blir som å bruke AC i telt, bare kald luft. Samt at vi må ha 230V for å kunne bruke den. Så nesten et bortkastet kjøp. Veiene er 10 ganger verre enn forventet, og hastigheten må ned og kjøretiden blir lenger. Korte partier med dårlig vei var forventet, men når det blir flere 10-talls mil, er det for mye.

Støv, spesielt rødt, over alt, i luker, i bodelen. Kjøkkenbenken må tørkes over etter tur. Vi tettet lufteluke i dør til ingen nytte. Det går også ut over klær og på kroppen, en del plagg har kona allerede gitt opp å få reine - selv ved bruk av vaske-maskin på campingplasser. Det trenger inn over alt og er over alt. Flere turistattraksjoner, enn forventet, har stengt for sesongen.

Vi har sett langt mindre ville dyr enn forventet. Har ikke fått montert ryggekamera enda, og det har resultert i at trær er rygget på, eller kona må ut og dirigere.

Lading av bodelsbatteriene må forbedres, DCDC-lader er ikke montert, men det er noen smart-releer og batteribeskyttere som gir vekselvis lading, og som jeg må finne ut hvordan fungerer først.

Positivt er at bilen har fungert perfekt, ingen uhell eller problemer hittil. Campingdelen har fungert som forventet, og vi har sett det vi har ønsket, og vi grugleder oss til fortsettelsen. Justering med dekktrykk og hastighet for å kunne kjøre litt fortere på humpete grusveier, virker som blir bedre og bedre. Solcelleteppe leverer bra strøm.

Mye av det jeg har skrevet om her nå, tyder på at vi gjør dette 50 år for seint. Litt spennende er det, men dette har vi ønsket å gjøre lenge.

Svett hilsen fra Tor H 114