

Camper Vans

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



€ 7,70

SPACECAMPER
Das Beste aus 20 Jahren im neuen VW Caravelle



WINTER-SPEZIAL
Auf- und abseits der Piste

PRAXISTEST: REIMO TRIOSTYLE

Jetzt noch besser



ARBEITEN IM CAMPER
Von Ergonomie bis Internet: So klappt's unterwegs



PANAMERICANA TEIL 2
Im G durch Mexiko, die USA und Kanada bis Alaska



HOCHDACH & HUBBETT
Der Lademeister von Yucon: Viel Campervan fürs Geld

Österreich € 6,60
Schweiz sfr 13,20 | Belgique € 8,90
Frankr. / Ital. / Span. / Port. (cont.) € 10,40
Finnland € 11,00





CAMP & WORK Die Vorstellung, von überall im Camper arbeiten zu können, ist schon nicht schlecht. Aber würde einem nicht der Plausch mit den Kollegen auf dem Flur oder an der Kaffeemaschine fehlen? Nicht wenn das selbst gewählte Ziel eine solche Kuchenauswahl mit einem dicken Batzen Schlagsahne bietet – ein Fitness-Studio wäre auch nicht schlecht.

FREIHEIT PUR Seit Jahrzehnten muss sich Kollege Juan Gamero mit teils klapprigen Reisemobilen herumärgern. Jetzt endlich ging sein größter Traum in Erfüllung: Der Cabrio Camper, Modell Carrera de viento. Freier Ausblick, im Sommer eher Sonnenbrand als Hitzestau, und den kalten Winter verbringt der Cabrio Camper natürlich im sonnigen Süden.



DAS ALTER Ja, ja – Diesel für 99 Pfennig getankt, alles selbst gebaut und repariert und heute kaum die Schrift in der Einbau-Anleitung lesen können. Wäre fast schon tragisch, wenn man sich darauf verlassen müsste. In der Praxis hilft nachmessen so gut wie nachlesen – die Anzeiger vom Messgerät ist deutlich größer als die Buchstaben.

Luxus Campen

Natürliche Selektion. War eigentlich gar nicht so gemeint, aber irgendwie passt es bald. Nachdem in der vergangenen Sommer-Saison aus vielen Zielen Gejammer kam, wie teuer plötzlich alles wurde, war der erste Plan, woanders hinzufahren. Auch schön, B-Tourism, also dorthin, wo es außer Instagram-Fotomotive auch ein bisschen Land, Leute und Kultur gibt, ist ja nicht verkehrt. Jetzt kommt aber eine andere Bremse für die Entdeckerlust, die Kraftstoff-Preise. Nein, kein Gejammer, nur eine Feststellung. Okay, der Autor ist schon so alt, er hat seinen Mitsubishi-Allrad-Camper mit zwei Zusatztanks, also gut 300 Liter Volumen, noch für 98,9 Pfennig pro Liter vollgetankt. Aber auch als eifriger Fahrradfahrer, der seinen T4 nur alle paar Monate auffüllen muss, fällt auf, warten bis der Preis unter 1,53 Euro fällt, ist ganz schön zäh geworden. Okay, eigentlich bescheuert, denn laut Spritmonitor nimmt der olle VW rund acht Liter auf 100 Kilometer. Die furchtbaren zehn Cent mehr sind also acht Euro auf 1.000 Kilometer oder theoretisch 8,80 Euro für einmal Arco und zurück. Unterwegs kostet der Sprit schon lange so viel. Also doch alles nur psychisch. Wahrscheinlich, weil man mal den Heizöl-Traktor gekauft hat, weil er weniger verbraucht, der Kraftstoff weniger kostet und der Mehrpreis und die höheren Steuern sich bei entsprechender Laufleistung amortisieren – bei den meisten Campern ist das natürlich quatsch. Lange Rede, kurzer Sinn: Nicht so viel denken, einfach fahren und genießen – so lange es noch geht. Der Reimo TrioStyle auf Ford Tourneo Custom zeigt, wie es auch als Hybrid funktioniert. Der zweieinhalb Liter Benziner ist zwar nicht steuerbegünstigt, der Verbrauch ist bei den annähernd gleichen

Preisen in Kombination mit dem günstigen Strom aber erträglich, also nichts, was nicht geht. Der Aufpreis für den Hybrid ist allerdings höher als der für den Diesel-Motor, da muss der Treibstoff noch teurer werden, damit es sich rechnet.

Na ja, wir werden sehen, wohin das alles führt. Nach dem Gejammer und den Spekulationen wieder das Normale: Neuigkeiten und Fahrzeugtests. Der Reimo ganz vorn war schon längst überfällig und hat im großen Praxistest eindrucksvoll gezeigt, was er kann. Die Neuheiten sind auch ganz interessant und ein wenig weg vom Massenmarkt. Im Magazin gibt es außer Nachrichten auch noch wertvolle Gewinnspiele, bevor es für die Großgewachsenen, die viel Stauraum brauchen, mit dem H3-Yucon auf Probefahrt geht. Genauso Probefahren sind wir die neuste Spacecamper-Kreation auf New Caravelle. Schön umgesetzt und die Neuentwicklung genutzt, um Verbesserungen einzubauen. Ein Thema, welches schon lange in der Szene kursiert, ist Camp & Work, sozusagen der digitale Nachfolger von Work & Travel. Mit dem Camper als mobiles Office von unterwegs, von überall ihrer Arbeit nachgehen. Getestet und für gut befunden. Gleich dazu das passende Zubehör für guten Empfang. Jahreszeitlich bedingt kommt natürlich ein Winter-Spezial mit Tipps und Zubehör fürs Fahrzeug und Campen und ein paar Alternativen, um die Jahreszeit auch abseits der überlaufenen Skigebiete zu genießen. Für diejenigen, die lieber von der Sonne träumen und Wärme genießen, gibt es zwei Reisen. Eine gut erreichbar und mit allen Informationen, um schon im Frühjahr in die Bretagne aufbrechen zu können. Die andere erfordert etwas mehr Planung: der zweite Teil der großen Panamericana-Reise mit der G-Klasse.



Wie immer bunt gemischt, um gut über die Feiertage zu kommen. Fröhliche Weihnachten und erfolgreiche Reiseplanung für 2016.

Herzlichst,
Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



98



20



8



62



74



30

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller



36



54



46



KOLUMNE

von Steckdosen, baugleichen Bussen und verpassten Chancen.

114



88

EDITORIAL

Luxus Campen. **3**

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. **6**

REIMO TRIOSTYLE

Neue Basis, neuer Antrieb, neuer Ausbau – Praxistest! **8**

PREMIEREN 2026

Nachschub für Neukunden. **20**

MAGAZIN

Neuer Sprinter, schlechte Sitze, viele Gewinnspiele. **26**

YUCON 63 H

H3-Basis mit Hubbett-Grundriss. **30**

SPACECAMPER CLASSIC+ CARAVELLE

Komfort trifft Funktionalität. **36**

OFFICE-CAMPER

Der Van für mobiles Arbeiten. **46**

RATGEBER INTERNET

Mobil perfekt vernetzt. **54**

SELBSTAUSBAUER

SAC 2025: Luis und sein T5. **60**

RATGEBER WINTER

Tipps, Tricks und Checklisten. **62**

SCHNEESCHUHWANDERN

Trend ausprobiert. **70**

SCHAUFENSTER

Winter-Ausrüstung und -To-dos. **74**

BRETAGNE

Von den Alpen bis an die Adria. **88**

PANAMERICANA

Von Feuerland bis Alaska – Teil 2. **98**

KOLUMNE

Der uncoole Bruder des Transit. **114**

IMPRESSUM & AUSBLICK

So geht's im Februar weiter. **116**

Roter RENNER





Mehr als Badge-Engineering: Reimo hat den TrioStyle auf Ford oder VW überarbeitet. Beiden gemein sind einige praktische Features – es gibt aber auch Unterschiede.

Text und Fotos von Daniel Schlicke

Mobil vernetzt

Unterwegs mit perfekter Internetverbindung und stabilem WLAN im Camper – wie das gelingt, erklären wir hier. *Von Philipp Pilson & Claus-Georg Petri*





Wer unterwegs mal eben das Wetter oder den Verkehr auf der Reiseroute checken will, greift für gewöhnlich zum Handy. Dabei nutzt man, wie im Alltag eben auch, den Mobilfunk-Datentarif. Auf dem gleichen Weg finden Bilder und Videos via Messengerdienste à la WhatsApp und Co. zu den Lieben nach Hause.

Vergleichsweise kleine Datenmengen, vergleichsweise kleine Probleme beim Transfer. Soll am Abend das Fußballspiel ruckelfrei über die TV-Mattscheibe oder das Notebook-Display rollen, oder will man im mobilen Office Videokonferenzen mit Standbildgrinsen vermeiden, sieht das schon ganz anders aus. Hierfür braucht es eine stabile und zuverlässige Internetverbindung mit einer gut ausgebauten Datenautobahn.

Es gibt drei Möglichkeiten, Internet in den Camper zu bekommen: per öffentlichem WLAN, mobilem Router über Mobilfunk und via Satellit. Auf vielen Campingplätzen, insbesondere in südlichen Gefilden, ist WLAN auch in der heutigen Zeit noch keine Selbstverständlichkeit. Und wenn es angeboten wird, ist es in der Regel kostenpflichtig und nicht gerade schnell und stabil. Öffentliches WLAN ist zudem unsicher. Eine charmante Alternative für eine unabhängige Internetverbindung ist die Nachrüstung eines mobilen Routers – im Optimalfall 5G.

4G LTE, 5G und Router – Wissenswertes über Mobilfunk

LTE (Long Term Evolution) ist die Technik der vierten Mobilfunkgeneration. 4G bietet bereits gute Geschwindigkeit für Streaming und Web-Browsing. In der Regel liegen die Datenraten bei bis zu 1 Gbit/s in der Spitze. Die tatsächlichen Geschwindigkeiten hängen aber von Faktoren wie Netzauslastung und Signalstärke ab. Großer Vorteil: Die vierte Generation ist gerade in Europa weit verbreitet.

5G ist der moderne Nachfolger. Diese deutlich schnellere fünfte Generation ermöglicht höhere Download-Geschwindigkeiten (bis zu 10 Gbit/s) als LTE, da mehr Bandbreite zur Verfügung steht. Ein LTE/4G- oder 5G-Router ist sozusagen der Kontakt nach draußen. Das integrierte Modem der drahtlosen Router stellt eine Internetverbindung über das Breitbandnetz (4G oder 5G) her und verteilt sie per WLAN an verschiedene Geräte im Camper. Damit das funktioniert, benötigt der Router eine SIM-Karte und einen Mobilfunkvertrag, quasi wie für das Handy auch.

Kurz und knapp: 5G-Router bieten eine höhere Bandbreite, höhere Geschwindigkeit und geringere Reaktionszeit (Latenz) als 4G/LTE-Router. Letzteres ist gerade im mobilen Office und bei zeitkritischen Anwendungen wie zum Beispiel Gaming relevant. Zudem können deutlich mehr Geräte gleichzeitig verbunden werden.

Einer der größten Unterschiede zwischen 4G/LTE- und 5G/Mobilfunk- Routern sind die jeweils verwendeten Frequenzbänder. Sie bezeichnen den Bereich oder das Intervall der Funkfrequenzen, die zur Übertragung eines Signals für die Internetverbindung verwendet werden. 4G/LTE-Router verwenden Frequenzen unterhalb von 6 GHz, die oft als Sub-6-GHz bezeichnet werden. Diese Frequenzen bieten ein Gleichgewicht zwischen Geschwindigkeit und Abdeckung.

Vorteil der fünften Generation: 5G-Router sind rückwärtskompatibel, das heißt, sie können sowohl auf den weitläufigen Low-Band-Frequenzen (ähnlich 4G) als auch auf den schnelleren Mid- und High-Band-Frequenzen (Millimeterwellen, mmWave ab 24 GHz) arbeiten und dadurch verschiedene Frequenzen zu unterschiedlichen Zeiten nutzen. So erzielen sie die besten Ergebnisse. Fenster und Wände können Hochfrequenzsignale reflektieren oder blockieren. 5G-Netze können solche Hindernisse durchdringen, indem sie Low-Band-Frequenzen verwenden. Kurzum: Je niedriger die Frequenz, desto höher die Reichweite und desto größer die Antenne.

High (3,5 Gigahertz): Funk besonders gut auf kleiner Fläche (1 km), schafft Bandbreiten von 1 Gigabit pro Sekunde, 5G-Signal kommt nur schwer in die Häuser.

Mid (1,8 Gigahertz): Schnelles Netz für größere Flächen (2–3 km), schafft Bandbreiten von 500 Megabit pro Sekunde, bringt 5G auch in Gebäude.

Low (700 Megahertz): Bringt 5G weit ins Land (5–8 km), schafft Bandbreiten von 200 Megabit pro Sekunde, schnelles Internet für Zuhause, perfekt für Home-Office und schnelles Netz auf dem Land.

Was Camper über WLAN wissen sollten

Es gibt zwei WLAN-Frequenzbereiche. Analog zu 4G und 5G gilt hier, dass im 2,4-GHz-WLAN-Band die Datenrate geringer, dafür die Reichweite höher ist, während der 5-GHz-Frequenzbereich besser für hohe Datenraten und schnelles Internet geeignet ist. Für die Datenübertragung im WLAN werden mehrere Antennen verwendet (MIMO). Die maximale Datenrate hängt von der Signalqualität ab. Aktuelle WLAN-Router können mehrere Geräte gleichzeitig mit Daten versorgen – damit steigt die Verfügbarkeit. WiFi 6 ist der aktuelle Standard und zeichnet sich gegenüber WiFi 5 durch stabilere Verbindungen sowie höhere Datenraten und niedrigere Latenzen aus.

WPA bezeichnet die Verschlüsselung der Funkverbindung zwischen Router und den jeweiligen Endgeräten. WPA2 existiert seit rund 20 Jahren und ist entsprechend löchriger, was Sicherheitsstandards betrifft. Aktuelle WLAN-Router mit WPA3 haben extra Kryptografie-Recheneinheiten, mit denen deutlich stärkere Verschlüsselungen ohne Leistungsverlust verarbeitet werden können. ➤

Kaltes Vergnügen

Von Maren Siepmann



Wintercamping ist nichts für Dich? Wenn Du Dich da nicht mal täuschst. Camping in Eis und Schnee ist anders als im Sommer – und es benötigt mehr Vorbereitung. Aber dann hat es seinen ganz besonderen Reiz.

Ein Schluck heißer Kaffee aus dem Thermobecher, dazu eingewickelt in eine warme Decke im Campingstuhl sitzend, im Camper sorgt die Heizung für wohlige Wärme und Warmwasser, der Blick geht über die schneebedeckten Berge in der Ferne: Camping im Winter hat seinen ganz besonderen Reiz. Und muss rein gar nichts mit eingefrorenen Leitungen, einem Motor mit Startschwierigkeiten und eiskalten Füßen zu tun haben. Vorausgesetzt, die Wintercamping-Crew plant ihre Tour durch Schnee und Eis vorher gründlich und bereitet nicht nur sich selbst, sondern auch Fahrzeug und Equipment auf das bevorstehende Schnee-Abenteuer vor.

Denn anders als beim Camping von Frühling bis Herbst gilt es im Winter, nicht nur Kleidung, Lebensmittel, Sportgeräte und Unterhaltungsmedien einzupacken. Zusätzlich müssen Camper daran denken, das Fahrzeug selbst, aber auch die Ausrüstung so auf die niedrigen Temperaturen anzupassen und auszurüsten, dass keine Technik streikt und niemand friert. Das fängt bei offensichtlichen Dingen wie Winterreifen, gegebenenfalls Schneeketten, Enteisungsspray und Schneeschaukel an und endet damit, sich Gedanken über das richtige Heizen und Lüften im Camper zu machen, um übermäßige Feuchtigkeit zu vermeiden.

Ein entscheidender Faktor ist Zeit. Nicht nur für die Anreise auf verschneiten oder glatten Straßen sollten Camper im Winter mehr Zeit einplanen. Auch vor

Ort geht für den Campingalltag mehr Zeit drauf als im Sommer. Da muss das Dach von Schneemassen freigeschaufelt werden, die nasse Skikleidung aufgehängt und das Mobil einmal am Tag gründlich durchgelüftet werden. Alles Dinge, die im Sommer nicht anfallen. Wintercamper tun daher gut daran, sich nicht allzu viele Punkte auf ihr Tagesprogramm zu setzen. Wintercamping ist nicht nur kälter und erfordert mehr Vorbereitung, es ist auch deutlich entschleunigter.

Gasvorrat ist entscheidend

Einer der wichtigsten Punkte: die Gasversorgung. Läuft die Heizung im Camper mit Gas, sollten zwei volle Elf-Kilogramm-Flaschen von Anfang an mit an Bord sein. Doch bei knackigen Minustemperaturen und durchlaufender Heizung sind auch diese schnell leer. Wer sich dann nicht auf einem Wintercampingplatz mit der passenden Infrastruktur wie Ersatz-Gasflaschen aufhält, sollte sich schon im Vorfeld darüber informieren, wo er vor Ort Ersatz herbekommt. Bei den ebenfalls weit verbreiteten Diesel-Standheizungen sollte nicht nur der Tank voll sein. Wer ohne Landstrom steht, braucht auch eine große Batterie, sonst wird es schnell unangenehm kalt.

Doch die Gasversorgung ist nur eine Sache. Damit ihr am Ende nichts vergesst, findet ihr auf den nächsten beiden Seiten drei praktische Checklisten – für Wintercamper, aber auch für alle, die ihr Fahrzeug von Herbst bis Frühling



lieber einmotten –, die ihr Schritt für Schritt schon vor Beginn der Reise abhaken könnt. Ein besonderes Augenmerk sollte der Wasseranlage gelten – und hier vor allem nicht-isolierten Abwassertanks. Anders als Frischwassertanks sind diese häufig nicht frostsicher installiert. Und wenn das Wasser im Tank erst einmal gefroren ist und sich nicht mehr ablassen lässt, ist Schluss mit der Camping-Autarkie.

Unsere Schwester Reisemobil International hat in einem Challenger 337 eine elektrische Heizmatte von Lilie einbauen lassen und gezeigt, wie dies Schritt für Schritt gelingt, und erklärt, wie die Heizmatte funktioniert und was genau sie verspricht.

Dann ist da noch das richtige Winter-Zubehör. Von Thermohauben über Wintervorzelte und elektrisch beheizbare Decken und Kissen bietet der Markt Ausrüstung, die dem Camper das Leben im Winter erleichtern und angenehmer machen soll.

Und zuletzt: Wer sich abends gemütlich mit einem Glas Rotwein im warmen Camper einkuschelt, der möchte auch das passende Ambiente haben. Und dazu gehört eine passende Beleuchtung. Wir haben acht mobile Modelle gecheckt und stellen sie auf unserer Internetseite www.campervans.de vor.

So ausgerüstet und durchgeplant steht dem Wintervergnügen jetzt wirklich nichts mehr im Weg. Viel Spaß beim Skifahren, Langlaufen, Schneeschuhwandern, beim Besuch von Weihnachtsmärkten oder einfach dem Spaziergang durch die winterliche Natur.



Im Farbenrausch

Text und Fotos: Jutta Neumann



Weiße Sandstrände und ein knallblaues Meer. Grünes Dünengras, lila blühendes Heidekraut und golden leuchtender Stechginster. Ein endlos weiter Himmel über wilden Felsküsten. Möwengeschrei und Wind. Bunte Bötchen in verschlungenen Kanälen. Mittendrin ein Schloss im Schilf. Dazu hübsche Dörfchen, charmante Hafenstädte, Crêpes, Cidre und Jakobsmuscheln.

Über 2.700 Kilometer säumt die bretonische Küste den westlichsten Zipfel des Landes und ist damit länger als in jeder anderen Region Frankreichs. Dazu kommen Hunderte kleiner und großer Inseln, die mit weitläufigen Sandstränden und steilen Felsküsten begeistern.

Wer wie mein Partner und ich direkt an einem der herrlichen Meerufer campst, darf sich allerdings nicht wundern, wenn das Wasser am nächsten Morgen verschwunden ist. Je nach Ort sind die Gezeiten hier stark ausgeprägt. Jeden Tag zieht sich das Meer zurück, um sechs Stunden später zurückzukehren.

Ein faszinierendes Phänomen, das immer wieder neue Landschaften hervorzaubert. Für Wasserliebhaber ein Paradies: Ob beim Schwimmen, Surfen oder Paddeln, beim Wattfischen, Segeln oder Muscheln sammeln.

Wer die Küste zu Fuß erkunden will, streift mit Blick aufs Meer auf dem Zöllnerpfad entlang. Der geschichtsträchtige Fernwanderweg GR 34 führt einmal um die ganze Halbinsel herum. Früher waren hier Zöllner unterwegs, um Schmuggler und Wrackplünderer bei ihren kriminellen Machenschaften zu stören.

Wer im Campervan in die Bretagne reist, wird begeistert sein. Überall gibt es wunderschöne Stell- und Campingplätze. Allerdings sollte ausreichend Zeit eingeplant werden. Selbst vom schon sehr westlich gelegenen Stuttgart aus sind es gut 1.300 Kilometer bis nach Vannes – unserer ersten Station in der Südbretagne.

Wir entscheiden uns trotzdem für die Landstraße und tauschen die Autobahngebühren gegen traumhafte Schlösser an der Loire. Die Fahrt über Land dauert

Bis ans französische Ende der Welt: Im Campervan durch die Südbretagne – immer am Meer entlang von Vannes über Quiberon bis zur Halbinsel Crozon.



*Fast wie in der Karibik:
Der mondäne Badeort Beg-
Meil an der bretonischen
Riviera betört mit weißen
Sandstränden, Palmen und
mediterranem Klima.*

natürlich länger, ist aber ein großes Vergnügen. Neben unzähligen Prachtbauten und Weinreben säumen viele Stellplätze den sagenhaften Fluss.

VANNES: Hauptstadt des Morbihan

Wir erreichen Vannes nördlich der Küste des Golfs von Morbihan. Der gilt als Perle der südlichen Bretagne. Zig Inseln sprenkeln das leuchtende Blau. An ihren weißsandigen Ufern sonnen sich hübsche Häuser unter einem weiten Himmel. Das Klima ist hier so mild, dass sogar Orangen und Zitronen gedeihen. Ein Paradies.

Wer etwas Zeit mitbringt, erkundet das „kleine Meer“ – auf bretonisch „mor-bihan“ – vom Boot aus. Abgelegener gibt es am Hafen von Vannes. Dort lassen wir uns genüsslich durch die wuselige Altstadt treiben, über schmale Kopfsteinpflasterstraßen und durch mittelalterliche Tore. Ein Postkartenmotiv nach dem anderen: erst die alten bunten Fachwerkhäuser am Place des Lices, dann im Zentrum die prächtige Kathedrale

Saint-Pierre. Die gotische Bischofskirche ist 110 Meter lang und beeindruckt mit einem romanischen Glockenturm aus dem 13. Jahrhundert.

Nur ein paar Schritte weiter erreichen wir das Schloss mit dem blumenbunten Park vor der alten Stadtmauer der ehemaligen Festungsanlagen. Das Château de l’Hermine war einst die Residenz von Herzog Jean IV. und wurde im Laufe der Jahre mehrfach umgewidmet. Heute beherbergt es das Kulturinstitut der Bretagne.

Wer sich nach der langen Anreise erstmal ausruhen möchte, ist auf dem Flower Camping Le Conleau am Stadtrand bestens aufgehoben. Das Gelände bietet viel Platz, Schatten unter alten Bäumen, einen überdachten Pool, ein gutes Lokal, einen Shop und Leihräder.

Das Sanitärgebäude ist etwas in die Jahre gekommen. Die vier Sterne hat der Camping Municipal dennoch verdient. Vor allem für die herrliche Lage an der Lagune, an der direkt vom Platz aus Wanderwege entlangführen. Neben an gibt es noch einen Stellplatz, der



Eine der zahlreichen Flussdurchfahrten in Mittelamerika – kein Problem für den G!

Unter uns breitet sich ein endloses grünes Meer aus Regenwald aus – kein Dorf, keine Straße. Etwa hundert Kilometer dichte, schier undurchdringliche Dschungellandschaft trennen Kolumbien von Panama. Wir überfliegen das berühmte Darién Gap – jene Lücke, an der die Panamericana unterbrochen ist und nur per Schiff oder Flugzeug überwunden werden kann. Nur wenige Expeditionen haben diese Zone jemals auf dem Landweg durchquert. Das Gebiet gilt bis heute als eines der Gefährlichsten der Welt, geprägt von Sümpfen und Drogenrouten samt bewaffneten Gruppen.

Noch vor wenigen Wochen hatten wir überlegt, Mittelamerika ganz auszulassen und unser Auto direkt nach Mexiko zu verschiffen. Viele Reisenden hatten von der fast unerträglichen Hitze berichtet. Noch dazu ließen uns die vielen Grenzübergänge in der immer noch unsicheren Covid-Zeit schwanken: Nur ungern würden wir erneut irgendwo festsitzen. Aber wie wir gelernt haben, folgt Reisen selten einer Logik. Und so haben wir unseren G kurzerhand in einen Container verladen und einen Flug nach Panama gebucht. Doch sogleich holt uns die Wirklichkeit wieder ein, als wir in Panama City auf unser Auto warten – in einem Hotel, das eher einschlägige Gäste beherbergt und auf dessen Zimmerkarte hauptsächlich Kondome und Energy Drinks zu finden

sind. Da fällt der Wiedereinzug in unser kleines, rollendes Zuhause jedenfalls nicht schwer.

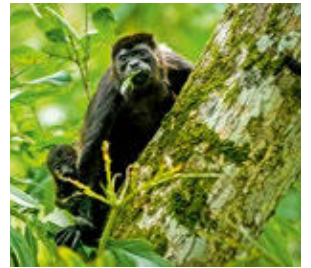
Zwischen Palmen und Vulkanen

Panama empfängt uns mit sattem Grün, angenehm warmen Tagen und kühlen Nächten. Ohne es zu wissen, kommen wir genau zum Ende der Regenzeit an. Mittelamerika ist wie wir es uns vorgestellt haben und doch ganz anders. Zwischen den beiden Küsten zieht sich ein Gebirgszug mit sanften Hügeln, grünem Gras und bis zu 4.000 Meter hohen Bergen durch alle Länder. An der Küste reiht sich ein Bilderbuchstrand an den nächsten – menschenleer und wilder, als wir es erwartet haben. Gesäumt von Palmen, von denen man sich Kokosnüsse zur Erfrischung pflücken kann, lädt ein traumhafter Schlafplatz nach dem anderen zum Verweilen ein.

Auch die Pflanzen- und Tierwelt scheint hier förmlich zu explodieren. Über unserem Dach turnen Affen durchs dichte Geäst, Waschbären spazieren neugierig am Strand entlang und in den Baumkronen kreischen Papageien in allen Farben. Es ist, als hätte die Natur hier beschlossen, alles ein bisschen übertriebener zu gestalten – lauter, bunter und lebendiger. Dieses Bild eines Tropenparadieses, das man sonst nur aus Filmen kennt, lässt unsere anfänglichen Zweifel schnell verfliegen. In Mittelamerika liegen die Länder dicht beieinander.



” Es ist, als hätte die Natur beschlossen, hier alles ein bisschen übertrieben zu gestalten. Alles ist lauter, bunter und lebendiger.



Oben: der rauchende Krater des Volcán Masaya, Nicaragua, und ein Brülläffchen mit Jungem in Costa Rica. Dann geht es für unseren G im Schiffscontainer von Kolumbien nach Panama.

Der Volcán de Fuego in Guatemala zählt zu den aktivsten Vulkanen der Welt. Es ist ein Naturschauspiel, das einen nachhaltig sprachlos macht.

