

CamperVans

€ 7,70

Das Magazin
für Kastenwagen
und Campingbusse



PANAMERICANA
In vier Jahren von
Feuerland bis Alaska



ZUBEHÖR IM TEST
3x VENT-DACHHAUBE
6x AHK-TRÄGER



KLEIN, ABER GROSSARTIG

Roadtrip Slowenien



NEUE HYMER-MARKE
Corigon CV 60: Best Price,
aber auch Best Practice?



540er MIT LÄNGSBETT
Kompakt und komfortabel
mit besonderem Konzept



MANUFAKTUR-MAN
Polnische Kleinserie mit
Heckküche und Sitzlounge

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





SICHTSCHUTZ Der Spruch „Warum einfach, wenn es auch kompliziert geht?“ ist längst abgedroschen. Zu kompliziert war es für SüdBadenVan vermutlich nicht, denn die Ausschnitte für die Bullaugen-Fenster zu filzen, ist kein Hexenwerk. Das haben wir von großen Herstellern schon schlimmer gesehen. Vielleicht auch als Topf-Untersetzer nutzbar?



FLOTTE LOTTE Am Erwin Hymer Museum in Bad Waldsee fand über das lange Oktoberwochenende erstmals unser Selbstausbauercamp statt. Wir staunten nicht schlecht, als Erwin mit seiner Kastenente Lotte auf den Platz fuhr. Über 40 Jahre sind die zwei schon gemeinsam unterwegs. Vielleicht auch wieder beim Selbstausbauercamp 2026. Wir würden uns freuen.



BEWEISFOTO Es war doch kalt und auch recht feucht, denn so richtig dicht sind die Safari-fenster und die aufstellbare Dachluke nicht. Dafür ist das Klappsofa mit Federkernpolster im T1 Westfalia anno 1962 überraschend bequem. Der nächste Haken auf der Bucketlist. Wie es dazu kam und was der S034 sonst noch so kann, steht auf den Seiten 32/33.

Die Tage werden kürzer

Aber die Branche sieht wohl Licht. Entgegen allen etwas pessimistischen Vorhersagen hat der Caravan Salon in Düsseldorf zumindest 269.000 Besucherinnen und Besucher angelockt, das zweitbeste Ergebnis in 64 Jahren. Der Trend besteht also noch immer, auch wenn die meisten der Besucher sagten, sie hätten gerade weder das Geld noch die Sicherheit für eine Finanzierung, um sich ein neues Fahrzeug zu kaufen. Das „Problem“ ist nicht neu, schließlich gab es auch in der Vergangenheit schon Wirtschaftskrisen, von denen man sich wieder erholt hat. Die Wissbegierde und die Neugier, um mit dem benötigten Geld in der Tasche genau zu wissen, was es gibt und was man braucht, treiben zum Messebesuch. Jetzt mehr oder weniger direkt nach der Messe sieht es fast schon anders aus. Nicht nur, dass es nach Düsseldorf schon wieder weitere Messen gab, plötzlich ist vielleicht nicht die Kaufkraft, dafür die Lust oder Motivation zu kaufen gestiegen. Der mögliche Grund war und ist kein Geheimnis, aber auf dem Caravan Salon hat es jeder der zahlreichen Besucher gezeigt bekommen: Die Preise sind, zumindest auf dem ersten Blick, im Keller. Rabatte und Sonderangebote, wo man hinschaute. Wie erwähnt, dass Thema ist nicht neu. Ziemlich sicher, die genauen Zahlen rückt natürlich niemand heraus, wurde auf der Messe weniger als geplant verkauft im Vergleich zu den Vorjahren. Aber hinterher ist man bekanntlich schlauer. Wer jetzt, Mitte Oktober, beim Händler anruft oder vorbeifährt, muss in die Warteschlange. Gerade kommt eine Meldung rein: Für 59 Prozent der Camper ist Freiheit der wichtigste Grund für den Campingurlaub, für 17 Prozent, dass sie ihr Haustier ohne großen Aufwand mitnehmen können. Nicht zu vergessen natürlich Natur, alles

dabeizuhaben, Flexibilität und Abenteuer. Man sagt es nur ungern und gesteht es sich selbst nicht ein, aber wenn die Szene immer weiterwächst, werden einige der obigen Punkte wegfallen. Egal was und wo, was zu viel ist, ist zu viel. Im Herbst überschlagen sich die Meldungen der im Sommer gestressten Regionen, dass künftig gegen wildes Campen vorgegangen wird und die Strafen erhöht werden. Dann gibt es Freiheit auf der 10 mal 6 Meter großen Parzelle und mit etwas Glück darf der Hund mit, kostet aber 12 Euro pro Tag. Tendenziell wird zu wenig darüber geredet. Jeder weiß, man soll beim Wandern auf den Wegen bleiben, mit dem Mountainbike keine Trampelpfade befahren oder beim Baden nicht in den Pool pinkeln – das richtige Verhalten beim Campen, offiziell oder irgendwo beim Übernachten am Waldrand oder dem Parkplatz. Da wirklich Anfragen kommen, wieso wir so wenig über Stealth-Camping machen, bedeutet, einige haben es nicht verstanden. Aber wie überall gibt es ein paar Spezialisten, die sich danebenbenehmen und dem Rest den Spaß verderben. Unsere CamperVans-Leser sind das sicher nicht. Dass die was vom Campen verstehen, hat sich auf dem ersten CamperVans- und Reisemobil-International-Selbstausbauer-Camp beim Hymer Museum in Bad Waldsee gezeigt. Gute Stimmung, angenehme Gespräche, interessante Menschen und Umbauten. Wirkliche Camper, die die Ruhe und Freiheit beim Campen genießen und die Pfadfinder-Regel vom „den Platz so sauber verlassen, wie man ihn vorgefunden hat“ kennen. Kleiner Tipp fürs Freistehen: Wir haben eine Greifzange dabei und eine halb gefüllte Mülltüte zum Vorzeigen – kann die Stimmung kontrollieren der Polizisten deutlich verbessern.



Auf ins nächste Jahr, zumindest das nächste Heft ist schon 2026. Bis dahin gute Fahrt und alles Gute.

Herzlichst,
Andreas Güldenfuß
Chefredakteur



28



44



KOLUMNE

über heiße Verbote und die meist
lauwarme Umsetzung.

94



22



82

EDITORIAL

Die Tage werden kürzer. 3

MAGAZIN & LESERBRIEFE

Meldungen & Meinungen. 6

SÜDBADENVAN

540er mit Längsbetten & Bad. 8

CORIGON CV 60 D

Neu und doch bekannt. 16

VANNADO ALTIPLANO

MAN mit Heckküche und Sitzlounge. 22

VW eHYBRID 4MOTION

Ideal für Alltag und Camping? 28

VW T1 WESTFALIA SO34

Der erste Serien-Campingbus. 32

GOODWOOD REVIVAL

Bulli-Parade trifft Retro-Racing. 34

DREAMER IM DAUERTEST

11.133 Kilometer Sommerurlaub. 38

WERKS BESUCH

Sprinter-Werk Düsseldorf. 40

FORD CUSTOM 4x4

OPTIMIEREN 44

Zubehör, mit dem Du weiterkommst.

HITZESTAU ADE

Ventilationsdachhauben im Test. 50

AHK-FAHRRADTRÄGER

Sechs neue Modelle ausprobiert. 56

TECHNIK-ECKE

Zukunftsmusik Feststoffbatterie. 64

KLEINE KAFFEE-KUNDE

Vier Mal möglichst simpel wach. 66

SLOWENIEN

Von den Alpen bis an die Adria. 74

PANAMERICANA

Von Feuerland bis Alaska – Teil 1. 82

KOLUMNE

Zum Verbrenner-Aus. 94

IMPRESSUM & AUSBLICK

So geht's im Dezember weiter. 98



Teilzeitstromer

Leise dieselt der T? Denkste! VW will den neuen California auch als Plug-in etablieren. Wir haben den Antrieb auf über 1.000 Kilometern erfahren.

Text und Fotos von Daniel Schlicke

Ja, der neue eHybrid 4Motion ist im Vergleich der besten Alltags-Camper (CV 7/2025) vielleicht ein bisschen kurz gekommen. Aber wir planen die Hefte ja etwas voraus: Inzwischen waren wir über 1.000 Kilometer hybridisch unterwegs. Ausreichend, um das Thema noch mal genauer aufzuarbeiten. Denn es stimmt schon: Die Entscheidung pro Multivan und gegen den Transporter als Cali-Basis war mutig für einen Konzern, der Campervans in Großserie fertigt. Und als Hybrid, der gegenüber dem nächst kleineren Diesel (ebenfalls mit Automatik, aber ohne Allradantrieb) satte 15.000 Euro Aufpreis kostet, gleich doppelt. Andererseits trifft VW damit ein Stück weit den Nerv der Zeit: Gerade in der alltagstauglichen Bus-Klasse fragen immer mehr Kunden nach einer Alternative zum Diesel. Dass diese Kunden dann eine sechsstelligen Summe locker machen müssen, scheint für VW vertretbar.

Von den Einzelsitzen des Multivan profitieren Kunden nicht nur im Alltag – sie lassen sich beim Campen deutlich leichter handeln. Gerade das untere Bett ist außerdem spürbar bequemer geworden, jedoch auch schmäler. Zu zweit muss man sich schon lieb haben.

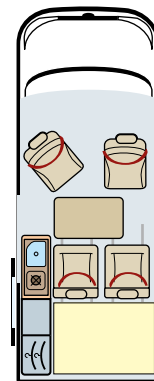


Nur noch eine Flamme, ja. Doch die lässt sich problemlos durch einen mobilen Kocher ersetzen. Induktion wäre naheliegend, klappt aber auch beim eHybrid nur mit Landstrom. Zeitvertreib beim Laden und am Fährhafen: Mario Kart über die „Air Console“.



Ob und wann sich der Aufpreis vielleicht sogar amortisiert, hängt stark vom Fahrprofil ab und von äußeren Gegebenheiten. Im Idealfall kann der Campervan als Dienstwagen versteuert werden, denn dann werden nur 0,5 Prozent (statt ein Prozent) des Brutto-Listenpreises als geldwerter Vorteil veranschlagt. Die Grenzwerte, die das Finanzamt für die elektrische Mindestreichweite und für die CO₂-Emission pro Kilometer festgelegt hat, hält der New California eHybrid 4Motion ein. Um langfristig Geld zu sparen, sollte man außerdem über die passende Ladeinfrastruktur verfügen: Wenn das Fahrzeug im Alltag genutzt, zum günstigen Hausstrom-Tarif oder mit Solarstrom aus dem Pufferspeicher geladen und die Pendelstrecke rein elektrisch bewältigt werden kann, fährt man – allein die laufenden Kosten betrachtet – günstiger als mit einem reinen Verbrenner.

Gefahren wird bevorzugt elektrisch. Tatsächlich ist das System (Ottomotor plus jeweils ein E-Motor an Vorder- und Hinterachse und Fahrbatterie) so programmiert, dass der Verbrenner nur abgerufen wird, wenn dessen Leistung auch wirklich benötigt wird. Und das nicht nur in der Stadt: selbst bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn schafft man fast 80 Kilometer, bis die Batteriekapazität erschöpft ist und sich erstmals der Benziner meldet. Entsprechend volatil ist der Verbrauch: Nach 100 Kilometern meldet der Bordcomputer einen Durchschnitt von 25,5 kWh und 0,3 Litern; bei Ankunft an der Atlantikküste, nach knapp 800 Kilometern, sind es dann 3,1 kWh und 6,9 Liter. Dabei wurde stark rekuperiert (zwei Modi wählbar) und einmal getankt und geladen: An der DC-Ladesäule fließen maximal 50 kW und damit deutlich mehr als bei anderen Hybriden. In weniger als 30 Minuten beträgt der State





Sterne gucken

Von Claus-Georg Petri



Jubiläum über die Konzernzentrale in Stuttgart hinaus: Seit drei Jahrzehnten läuft der Sprinter an weltweit drei Standorten vom Band – und er ist beliebter denn je. Wir durften im Werk in Düsseldorf hinter die Kulissen blicken.

Es ist nur ein Handgriff. Mit leisem Summen fixiert der Druckluftschrauber den Stern an der Motorhaube. Die bis dato namenlose Karosserie ist damit sichtbar zum Mitglied der Mercedes-Benz-Familie aufgestiegen. Aus dem weißen Kasten ist ein Sprinter geworden.

Fast: So richtig fertig ist das Fahrzeug in diesem Stadium noch lange nicht. Schritt für Schritt laufen die Sprinter auf dem einen Produktionsband in der Endmontage des Mercedes-Benz Werks in Düsseldorf der letzten Kontrolle entgegen. Die ersten Stationen sind im ersten Stock des großen Industriebaus getaktet, nachdem die Karossen aus dem Rohbau und der Lackiererei ihrer wahren Bestimmung entgegenrollen – dem Dasein als geschlossener Sprinter-Kastenwagen.

Mittlerweile dient jeder zehnte Sprinter weltweit als Basis für ein Reisemobil, knapp die Hälfte davon als Kastenwagen-Variante. Das zeigte sich auch in diesem Jahr unübersehbar auf dem Caravan Salon in Düsseldorf: Unter anderem präsentieren Alphavan, Bürstner, CS-Reisemobile, Pössl und Yucon neue Kastenwagen auf Sprinter.



Drei Jahrzehnte Sprinter – die Meilensteine

1995: Der erste Sprinter kommt auf den Markt. Der intern T1N genannte Transporter markiert den Start einer neuen Ära in der Geschichte leichter Nutzfahrzeuge. Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS samt automatischem Bremsdifferenzial, eine strömungsgünstige, selbsttragende Karosserie sowie sein relativ geringer Treibstoffverbrauch zeichnen ihn aus. Der Sprinter ist als Fahrgestell, Pritschenwagen oder Kipper erhältlich, zudem als Kastenwagen und Kombi mit Flach- oder Hochdach. Die Radstände reichen von 3.000 bis 4.025 Millimeter. Zur Jahrtausendwende erhält der Sprinter eine umfassende Modellpflege. Die Aerodynamik wird weiter verbessert – und im Cockpit die Ergonomie durch einen ins Armaturenbrett integrierten Schalthebel.



2006: Mit Neuheiten wie dem Superhochdach und einer vierten Aufbauhöhe präsentiert Mercedes-Benz die zweite Sprinter-Generation und legt bei der Sicherheit nach. Das macht das Fahren entspannter, speziell für unerfahrene Camper. Zu den Neuerungen gehören das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie Bi-Xenon-Scheinwerfer mit statischem Abbiege- und Kurvenlicht.



2018: Die dritte und aktuelle Sprinter-Generation feiert Premiere, erstmals auch mit Vorderradantrieb, mit dem der Sprinter günstiger und leichter wird sowie mehr Stehhöhe bietet. Speziell in Sachen Infotainment und Konnektivität setzt der Sprinter damals neue Maßstäbe. Seitdem hört der Sprinter „aufs Wort“. Auch das neue Allradsystem (Markteinführung 2021) sticht heraus, der das Antriebsmoment situationsabhängig zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt, und bei den Sicherheitssystemen der aktive Abstands-Assistent. Mercedes-Benz gibt an, dass heute rund 75 Prozent aller produzierten Sprinter weiter modifiziert werden, um sie noch passgenauer an die unterschiedlichen Bedarfe der Kunden – darunter auch viele Camper – anzupassen.



Menschen und Maschinen: In Düsseldorf entsteht der Sprinter als Kastenwagen im Werk von Mercedes-Benz. Die Logistik ist von vorn bis hinten ausgetüfelt.



Hand anlegen: Mit sicherem Griff fügen die Mitarbeiter die Teile zu einem Mercedes-Benz Sprinter zusammen. Das Montageband läuft dabei langsam, aber stetig voran.





Finde das beste System

Text: Andreas Güldenfuß; Bilder: Hersteller (1), agu

Eins vorweg: Um die Auswahl von Fahrradträgern ein bisschen einzugrenzen, lassen wir das Thema Dachträger weg, dafür sind die meisten Camper einfach zu hoch. Am oder im Fahrzeug ist am gängigsten – es hängt immer von Größe, Anzahl und Gewicht ab.

A Iso was gibt es für Optionen? Bei den Camping-Bussen und Campervans gibt es Heck-Türen oder -Klappen, bei den Reisemobilen Wände oder Garagen – aber auch auf diese Optionen verzichten wir mal bei unserer Übersicht. Mit am spannendsten und bequemsten sind die Fahrradträger die auf der Anhängerkupplung montiert werden – vorausgesetzt man hat eine. Nachrüsten ist aber meist kein Problem, und die Preise dafür sind erträglich. Die Bikes im Fahrzeug, quer unter dem Bett oder längs im Flur ist oft auch möglich, und bestimmte

Grundrisse sind auch extra dafür vorgesehen. Auch okay, denn so ein 15.000 Euro Kohlefaser-Monster stellt man nur ungern in der Öffentlichkeit aus. Am gängigsten ist aber die „Bike am Heck“-Methode, da es meist ja mehr als nur ein Fahrrad ist.

Beginnen wir mit dem Klassiker: Bevor die Transportgestelle auf die Kugelhöpfe wanderten, gab's das Paulchen. Schon in den 70er-Jahren hat der Heckträger am VW T2 zuverlässige Dienste geleistet. Selbst nach Jahrzehnten ist so ein Grundträger aus verzinktem Stahlrohr mit Pulverbeschichtung

noch brauchbar und kann mit Montagekits an weitere, auch modernere Fahrzeuge angepasst werden. Nehmen wir als Beispiel einen VW T6.1 mit Heckklappe. Der kann bis zu vier Fahrräder transportieren, hat 70 Kilogramm Zuladung und kostet ab 434 Euro. AHK-Träger sind aber einfacher und schneller zu beladen.

Atera Forza M	899 Euro
Eufab SD 260	849 Euro
Thule EasyFold 3	950 Euro
TowBike Pro 2	649 Euro
Uebler H21 Z	1.100 Euro
Yakima JustClick 2 EVO	800 Euro

Unterwegs mit Rädern auf der Anhängerkupplung

- ⚠ Die Bikes auf dem Träger dürfen die dritte Bremsleuchte des Autos nicht verdecken. Alternativ muss eine zusätzliche Bremsleuchte mit dem Träger installiert werden.
- ⚠ Träger auf sicheren Sitz kontrollieren, Funktion der Elektrik/Beleuchtung überprüfen.
- ⚠ Träger und Bikes dürfen in Summe nicht schwerer sein als die Stützlast – die Bikes nicht schwerer als die maximale Traglast des Trägers.
- ⚠ TIPP: Zubehör wie Steckleuchten, Luftpumpen und Taschen sowie E-Bike-Akkus abbauen und im Wagen transportieren.
- ⚠ Nach kurzer Fahrt Halterungen, Klemmen und den Sitz des Trägers kontrollieren. Ebenso checken, ob die Bikes aneinander reiben.

- ⚠ Die Last auf der Anhängerkupplung kann das Fahrverhalten des Vans verändern. Fahre daher defensiv und vorausschauend.
- ⚠ Wenn die Bikes breiter als das Auto sind, Gesamtbreite messen. Eventuell darf man in Autobahnbaustellen nun nicht mehr auf der linken Spur fahren.
- ⚠ Mit beladenem Träger nicht schneller als 130 km/h fahren.
- ⚠ Im Ausland (z. B. Spanien und Italien) Warnbaken an den Bikes befestigen.
- ⚠ Der Kugelhkopf muss bei der Trägermontage sauber, fett- und rostfrei sein.



5 Tipps vor dem Kauf

- 1 Kennst Du die maximale Stützlast Deiner Kupplung? Die Stützlast ist das Gewicht, mit der die Kupplung maximal belastet werden darf. Bei Vans sind zwischen 75 und 100 kg gängig.
- 2 In der Bedienungsanleitung des Wagens die maximale Stützlast überprüfen, da diese ab und an von der maximalen Stützlast der Anhängerkupplung abweicht.
- 3 Prüfe das Gewicht deiner Fahrräder. In der Summe dürfen die Räder die maximale Zuladung des Trägers nicht überschreiten und ein einzelnes Rad nicht die maximale Belastung einer einzelnen Schiene.
- 4 Prüfe die Steckdose an deinem Van. Alle Träger sind mit 13-poligen Steckern ausgestattet. Nur der Hapro wird mit einem Adapter für 7-polige Steckdosen geliefert.
- 5 Sowohl Klemmungen als auch die Rahmenhalter sind abschließbar. Allerdings knacken Profis diese Schlösser innerhalb weniger Sekunden. Verwende ein solides, zusätzliches Schloss zur Sicherung Deiner Bikes.

Klein, aber großartig





Sehnsuchtsziel: Der Blick auf Piran, hier mit einem Kreuzfahrtschiff, zeigt die farbenfrohe Schönheit der slowenischen Adria.

Vielfalt auf engstem Raum: ein Roadtrip von den Julischen Alpen über die Brda und den Karst zur slowenischen Adria. Berge, Wein und Meer inklusive.

Von Norbert Eisele-Hein

Die Route stand schon vor dem Urlaub fest: Von den Fastdreitausendern der Julischen Alpen bis zu den Weinreben der sanft hügeligen Brda empfiehlt es sich, dem smaragdgrün bis eisblau schimmernden Strom der Soča zu folgen. Weiter durch den einsamen Karst zum Lipizzaner-Gestüt in Lipica und schließlich nach Piran und Portorož – an die gerade mal 46 Kilometer lange Adriaküste Sloweniens. Was für eine opulente Tour, was für ein Farbenrausch, was für eine überwältigende landschaftliche Vielfalt.

Wer sich dem kleinen Slowenien über den Alpenhauptkamm nähert und aufmerksam dem Verkehrsfunk lauscht, dürfte zur Hauptreisezeit öfter mal von der Blockabfertigung vor dem Karawankentunnel hören. Dann empfiehlt sich die Anreise über das italienische Tarvisio und den Predelpass.

Wenn die ersten Blicke aus der Windschutzscheibe auf die monumentalen Julischen Alpen fallen, flößt das beinahe Furcht ein. Die schroffen, jäh abfallenden Westwände dieses Bollwerks aus Kalkstein scheinen unüberwindbar. Das sind keine filigranen Türme und Zinnen, hier ragen mächtige Backenzähne in den stahlblauen Himmel. Je näher unser Kastenwagen über die Mini-Gemeinde Riofreddo und den Lago Predil herankommt, desto unüberwindbarer wirkt das Felsenreich der Julischen. Kein Geringerer als Gaius Iulius Cäsar, der hier das Municipium Forum Iulii gründete, stand für den Namen Pate – wie passend.

Die Route hoch zum Predelpass, der die Landesgrenze zwischen Italien und Slowenien markiert, schlängelt sich in wilden Kehren auf 1.156 Meter Seehöhe empor. Kurz vor der Passhöhe zweigt eine abenteuerlich-schmale Mautstraße in Richtung Nordosten ab. Für 10 Euro gestattet sie die Zufahrt zum Mangart-Sattel auf 1.906 Meter über NN.

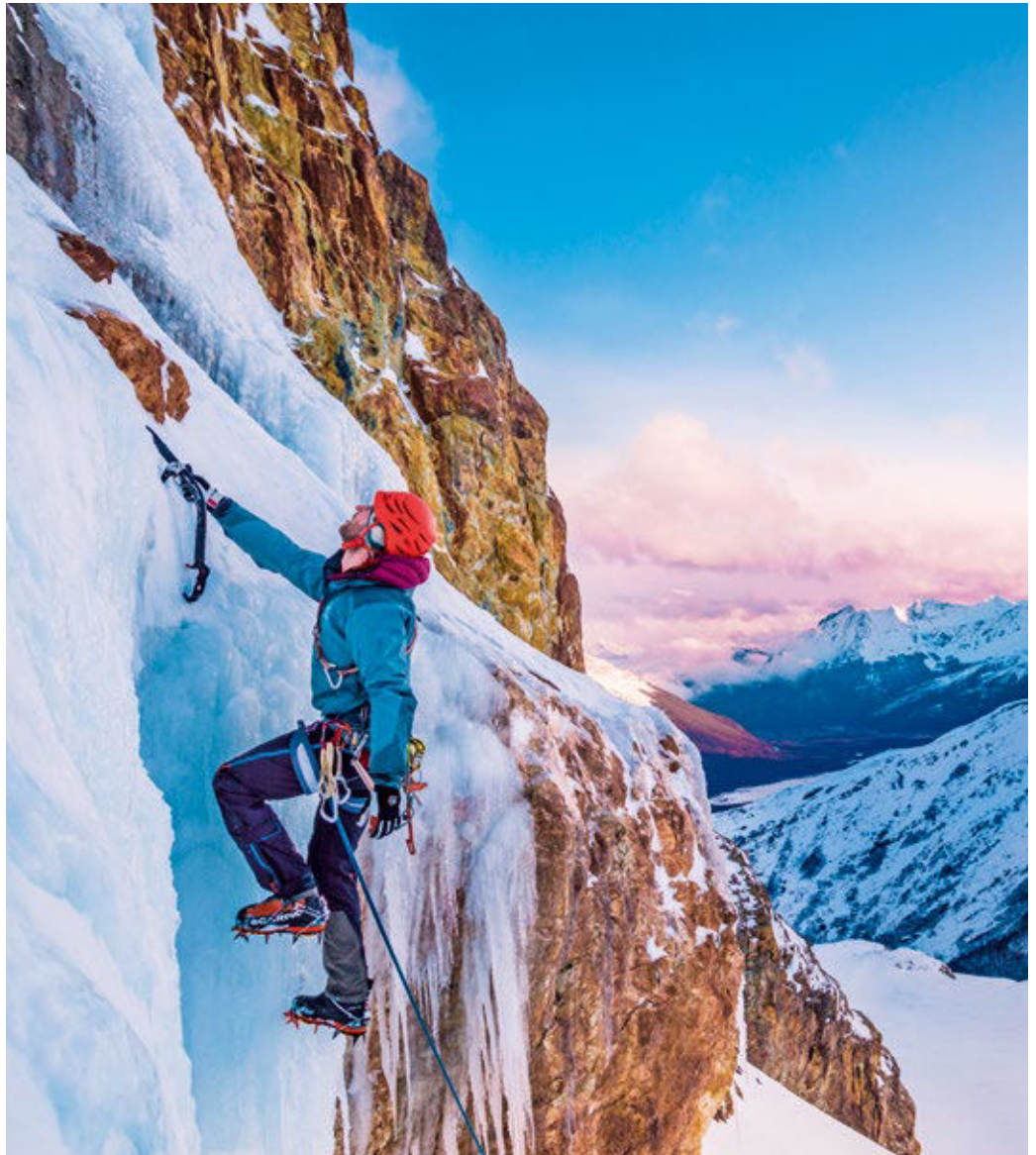
Aufgepasst: Es gibt nur wenige Buchten zum Ausweichen. Diese Straße ist nicht für übergroße Wohnmobile geeignet. Zum Gipfel des Mangart, mit 2.679 Metern einer der höchsten der Julischen Alpen, geht es mit Wanderstiefeln weiter – die gehören bei jeder Slowenientour in die Heckgarage.

Der Aufstieg entlang der Grenze erfordert Schwindelfreiheit, doch er entlohnt mit einem grandiosen Panorama über den 1981 gegründeten Triglav Nationalpark. Seit 2003 gehört der Park zur UNESCO-Liste der Biosphärenreservate. Er umfasst nahezu den gesamten slowenischen Teil der Julischen Alpen. ➤

„ Je nachdem, welche Grenze gerade offen ist, düsen wir in die eine oder in die andere Himmelsrichtung.



Links oben: Wintereinbruch am Fuße des Volcán Domuyo, Argentinien. Daneben: die atemberaubenden Granit-türme um El Chalten. In Feuerland – Tierra del Fuego – sind wir dann mit Eispickel und Steigeisen unterwegs.





werfen wir unsere Vorsätze über Bord. Wie in einem Traum fliegen wir nahezu über die glatte Oberfläche dem Sonnenuntergang entgegen und verlieren jedes Zeitgefühl – ein Hochgefühl, das uns bis heute Gänsehaut bereitet.

Je nachdem, welche Grenze gerade offen ist, düsen wir in eine andere Himmelsrichtung. Bis wir wieder ganz im Süden, in Patagonien landen – diesmal allerdings auf der chilenischen Seite. Breitet sich im Osten, im Regenschatten der Anden, die trockene Steppe Argentiniens aus, zeigt sich uns nun westlich der Anden eine kom-

plett andere Welt: Durch die feuchten Luftmassen des Pazifiks gedeihen hier große Bäume mit moosbedeckten Stämmen, Regenwälder und Seen gesäumt von schneebedeckten Vulkanen. Es ist, als würde man bei jedem Grenzübergang die Farbpalette wechseln.

Entlang der Anden führt unser Weg wieder nordwärts und die grünen Flächen Patagoniens liegen bald hinter uns. Rasch wird die Landschaft wieder karger, wüstenhafter, die Berge höher und die Luft dünner. Im Norden Chiles erstreckt sich auf einer Höhe von etwa 4.000 Meter die Atacama-Wüste. Angrenzend ans Altiplano, herrscht hier extrem klare und trockene Luft mit kaum Luftfeuchtigkeit. Nicht ohne Grund findet man hier zahlreiche Sternwarten, und in manchen Wetterstationen wurde über Jahrzehnte kein Regen gemessen. Umso mehr staunen wir, als wir in der Gegend um San Pedro de Atacama von einem Schneesturm überrascht werden. Ein besonderer Moment, der nur vom dunklen Nachthimmel mit seinen hier tausenden funkelnden Sternen übertroffen wird.

Die harten Bedingungen und die lange Reise fordern ihren Tribut. So holt uns hier im Norden Chiles die Ermüdung der Technik ein, als tausende Kilometer später die Lager der Lichtmaschine und der Wasserpumpe endgültig den Salzresten des Salars zum Opfer fallen. Über Stock und Stein bringt uns unser Camper an die entlegensten Orte und an die schönsten Plätze. Oft haben wir uns zu Hause über die vielen Vorbereitungen geärgert – jetzt aber sind wir dankbar, so viel Arbeit und Pflege in unser Gefährt gesteckt zu haben. Auch zahlt es sich aus, dass ein großer Teil unseres Gepäcks aus

Spektakuläre Aussicht über das Dach der Anden, die weißen Gipfel der Cordillera Blanca vom Gipfel des Mt. Urus, Peru.

Hier gehts zur detaillierten Reiseroute

