

Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



ZWEI WELTEN
UAZ und T1, Georgien und Deutschland



GRAVEL-SPEZIAL
Bikes, Zubehör und Ziele



GETESTET

Wieder günstig

➔ VW GRAND CALIFORNIA: MODELLGEPFLEGT UND RABATTIERT



KASTEN FÜR VIER
Guter Preis und viel dabei: der neue Bürstner B66.



ALLTAG UND EXTREM
Max oder Magnum? Für jeden das Passende!



KREATIVER FORMENBAU
Andere Länder, andere Camper: Individualausbau von VAN-Jorn.

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





ES GIBT SIE ALSO DOCH, die Porsche-fahrenden Camper. Vielleicht erinnert sich ja noch jemand an die steile These aus CV04/24 – hier der Beweis. Zugegeben spät und noch dazu aus den eigenen Reihen: Der 968 mit Dachzelt gehört Kollege Gerrit Reichel, der ab sofort fleißig für CV schreiben wird – nicht über seinen Porsche, versprochen.

ALLES ROSA und nicht grau. Visuelle Antidepressiva in den harten Zeiten. Okay, schlechtes Beispiel: Beim 130.000 Euro VW T7 sollten 150



Euro für eine Tankfüllung beim Camper nicht zu Schnappatmung führen. Falls doch, einfach in den Wohnraum gehen und sich ein bisschen rosa oder einer anderen Farbe bescheinen lassen, bis sich der Puls wieder gesenkt hat.

SAUBÄREN Hartes Business, zum Glück ist die Jahreszeit fast vorbei. Frühjahr, Herbst und Winter kann man mögen, zum Arbeit-



ten sind die Jahreszeiten aber stressig. Anfahrt, waschen, nächste Location, waschen, noch ein Motiv, waschen. Pro Bild zwei Euro für den Hochdruckreiniger – und plötzlich auch der Sprit zum nächsten Cleanpark. Alles wird teurer.

Fotos: agu



Sportlich, sportlich

Tja, normalerweise und prinzipiell könnte man jetzt seitenfüllend über Politik, Wirtschaft und Spritpreise philosophieren. Aber das haben wir ja schon genug auf allen Kanälen – also sparen wir uns das. Wobei ich mir, wenn ich frühmorgens und abends mit meinen Hunden 500 Meter auf dem Gehweg an der Straße laufe, denke, der Sprit ist noch nicht teuer genug. Wie viele Vollidioten mit ihren Möchtegern-Rennwagen mit Vollgas in der 70er-Zone ans Drehzahl- und Lärmlimit gehen, ist grausam. Vielleicht liegt es aber nur daran, dass ich meinen alten T4 immer schonen will. Egal, egal. Alles was kommt, wird zumindest in der Ausführung, in der wir die Testfahrzeuge bekommen, nicht zum Verkehrshindernis. Ja, früher war Hubraum durch nichts zu ersetzen, heute ist es eher die Anzahl der Turbolader und die Programmierung des Steuergeräts. Auch über die Haltbarkeit downgesetzter Motoren will man nicht schwadronieren, hängt doch viel mit der Behandlung durch den Benutzer ab. Wer allerdings meint, nur weil er 100.000 Euro gekostet hat, kann sein Camper alles, kann eventuell weniger Freude damit haben.

Freude haben. Des einen Freud, des anderen Leid. Rabatt auf Neufahrzeuge ist noch immer ein Thema. Man muss ganz oft gar nicht verhandeln. Bei den Preisen, die der Händler bietet, hat man fast schon ein schlechtes Gewissen – oder Mitleid. Prinzipiell eine gute Zeit, um einzukaufen. Wenn

man noch einen sicheren Job hat oder es auf die paar Euro nicht ankommt. Das Leid haben die, die ihren gebrauchten Camper verkaufen wollen, denn die Neupreise sind ja entsprechend gefallen.

Wenig hilfreich, aber den Spruch von Lance Armstrong „Schmerz ist vorübergehend. Aufgeben ist für immer.“ könnte man sich schon zurechtbiegen und sagen: Lieber ein paar Euro weniger für die alte Kiste, dafür jetzt den Neuen zu einem guten Preis kaufen. Aber darum sollte es gar nicht gehen, aber deshalb ist der Armstrong aufgeplöpft, obwohl er nicht ganz passt.

Zumindest geht es im Zubehör um eine gesunde und spritsparende Alternative. Okay, wer zuerst die Ausrüstung kaufen muss, könnte dafür viele Liter tanken und für viele sind die schönsten Spots auch ein paar Kilometer entfernt. Aber darum soll es ja gehen: Was mach ich denn mit meinem Campervan? Das Teil ist so praktisch und flexibel, damit kann man jedes Wochenende unterwegs sein. Vorausgesetzt, man hat ein Ziel. Freizeit, Kultur oder Sport, prinzipiell ist alles erlaubt. Aber bleiben wir mal beim Sport und dazu noch beim aktuellen Trend – wie Campen auch. Gravel-Bike, auf den ersten Blick ein Rennrad mit etwas breiteren AT-Reifen – also fast wie bei den Campervans. Aber es macht Spaß, ist anstrengend und mit weniger Gewicht gut für die Zuladungsreserven. Zieht's euch rein, ist echt lustig.



So macht es Spaß. Neue Fahrzeuge, Zubehör und ein schöner Trendsport. Die Mischung macht's, geht raus und campen Herzlichst,

Andreas Gülденfuß

Redaktion CamperVans



INHALT

Ausgabe 3/2026



90

BIKE SPEZIAL
Sportlich, leicht und
individuell einsetzbar:
Gravel Bikes.

80



54



20



42

Fotos: Autoren, Redaktion, Hersteller




KOLUMNE
 Wenn, oder besser Van mit Strom.
 Keine einfache Geburt.
110



EDITORIAL

Sportlich, sportlich. **3**

VW GRAND CALIFORNIA

Gelungenes Update zum guten Preis. **6**

NEUHEITEN

Interessante Fahrzeuge für 2026. **16**

VERGLEICH: MAGNUM VS. MAX, VITO VS. SPRINTER

Allrad mal groß, mal kein, also für jeden. **20**

BÜRSTNER B66 C

Schnäppchen für vier. **28**

MAGAZIN

Tipps und Tricks für die neue Saison. **36**

VAN-JORN SFEERMAKER

Für jeden wie er will, ganz individuell. **42**

WEINSBERG COSMOS 4x4

Gute alte Zeit oder Qualität von früher. **50**

SPRINTER SELBSTAUSBAU

Spannende Technik umgesetzt. **54**

AUFKLÄRUNG GASWARNER

Was war und wie es weiter ging. **58**

SCHÖNER KOCHEN HYBRID

Gas oder Strom – oder beides? Getestet. **66**

ZUBEHÖR-NEUHEITEN

Für unterwegs und Hobby. **70**

GEPRÜFTES ZUBEHÖR

Speziell gemütlich und natürlich. **76**

INSTAGRAM INSTABIL

Lustige Posts, die die Welt nicht braucht. **78**

BIKE-SPEZIAL

Von Gravel-Bikes und -Zubehör. **80**

BIKE-SPEZIAL SPORT & SPASS

Ziele und Veranstaltungen. **88**

REISE: GEORGIEN

Vom hohen Gipfel ins tiefe Tal im UAZ. **90**

REISE: DEUTSCHLAND

9.000 Kilometer in 90 Tagen – im T1. **100**

KOLUMNE

Der Nächste: Mercedes Benz VLE. **110**

IMPRESSUM & AUSBLICK

So geht's im Mai weiter. **114**

” SCHADE AUCH: MIT DEM 4MOTION IST DER GRAND CALIFORNIA ZWINGEND ALS 3,88-TONNER ZUGELASSEN.



Mit seinem formschönen GFK-Dach bringt es der Grand California auf knapp drei Meter. Die Zweifarblackierung steht ihm gut, ist aber ein teures Extra.



Auch bei VW kommt man nicht vorbei am All-Terrain-Trend – oder wenigstens am entsprechenden Look. Dabei scheut man nicht davor, auf die Kunststoff-Bepunktung zu verweisen, die den robusten Auftritt noch verstärken soll. Optional kann das neue Sondermodell Dune aber auch mit Allradantrieb und einer Hinterachs-Differenzialsperre bestellt werden – und das bei einem Preisvorteil von etwas über 3.600 Euro sowie einer beliebten Lackierung, die dem Grand California bisher vorenthalten war. Mit Vitamin D (Dune-Paket) sind außerdem das ansonsten aufpreispflichtige Assistenzpaket Advanced, LED-Hauptscheinwerfer, Leichtmetallfelgen, eine Rückfahrkamera, die Klimaautomatik und Campingstühle an Bord.

Allrad nicht als 3,5-Tonner

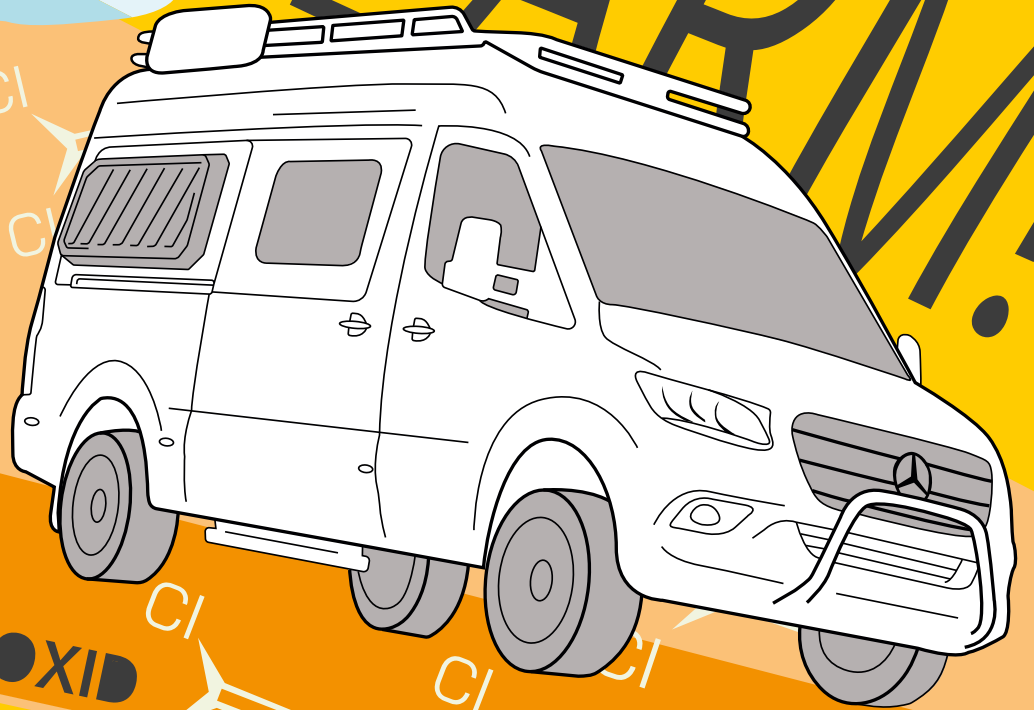
Plot-Twist – hier geht's gar nicht um den Dune, denn den darf der jüngere Teil der Redaktion nicht fahren. Oder zumindest nicht den Testwagen, den die Verantwortlichen von VW mit dem bereits erwähnten, 6.146 Euro teuren 4Motion-Allrad ausstatten. Damit ist der knapp sechs Meter lange Kastenwagen zwingend als 3,88-Tonner zugelassen. Fürs jüngere Publikum mit B-Führerschein ist es die leidige Führerschein-Thematik, alle anderen erkaufen sich das Plus an Traktion durch teurere Maut, das Lkw-Überholverbot und niedrigere erlaubten Höchstgeschwindigkeiten.

Also Platz nehmen im zweifarbig lackierten Fronttriebler. Was nicht weiter tragisch ist, denn ansonsten wurden die Testwagen recht ähnlich konfiguriert. Allerdings: Ohne Preisvorteil oder Rabatte knackt ein ordentlich ausgestatteter Grand California 600 locker die 100.000-Euro-Grenze. Dann sind neben dem Infotainmentscreen mit riesigen 32 Zentimeter Bildschirmdiagonale auch viele Assistenzsysteme an Bord, die allesamt zuverlässig, feinfühlig und nachvollziehbar agieren. Auch Fahrtdynamisch gehört der Crafter, der als Grand California immer mit dem großen 163-PS-Motor und einem Wandlergetriebe ausgestattet ist, zum Besten, was man in dieser Klasse kaufen kann. Mit der Modellpflege gibt's außerdem ein digitales Kombiinstrument und eine elektrische Feststellbremse – Sitze drehen geht damit deutlich leichter als mit angezogener Handbremse.

Auf ein offenes Fahrerhaus verzichtet VW zugunsten einer riesigen Ablage, die alternativ mit einem klappbaren Kinderbett (160 – 191 x 49 – 118 cm, 3.695 Euro) konfiguriert werden kann. Tatsächlich ist das Staufach in dem kleinen Alkoven so groß, dass eine Unterteilung oder wenigstens eine Anti-Rutschmatte wünschenswert wäre. Hinter der Ablage öffnet sich der Wohnraum mit satten 2,16 Meter Stehhöhe. Beim Tisch verzichtet man auf die übliche, ausdrehbare Verlängerung. Trotzdem ist er großzügige 114 Zentimeter breit, und je nach

Mit 114 x 54 cm ist die Tischplatte groß genug für vier Teller oder zum Arbeiten.

GASALARM!



KOHLENMONOXID

NARKOSEGAS

Wenn Sicherheits- versprechen zerbrechen

Rückblick: Im Frühjahr 2025 erschien die Februarausgabe von CamperVans – und mit ihr ein Artikel, der für erhebliches Aufsehen sorgte: der Gaswarner-Test 2025. Die Ergebnisse waren ein Warnsignal mit voller Lautstärke. Zu viele Geräte zeigten gravierende Sicherheitsmängel. Die Lage war – und ist – alarmierend.

Von Karsten Kaufmann

Februar 2026. Höchste Zeit für klare Antworten. Hat die Branche reagiert? Haben Hersteller nachgebessert? Oder wird weiter geschwiegen, obwohl es nachweislich um Menschenleben geht? Die CamperVans-Testredaktion nimmt den Markt erneut unter die Lupe, zieht eine schonungslose Bilanz und zeigt, wer gehandelt hat – und wer nicht.

Wie reagiert der Camping-Fachhandel?

Vorbildlich: Sofort nach Erscheinen des Artikels in CamperVans 02/2025 reagieren die Großhändler Frankana/Freiko, Movera und Camping Kaufhaus und stoppen den Verkauf aller mit „Mangelhaft“ oder „Mit Schwächen“ getesteten Gaswarner. Klaus Büttner, Geschäftsführer von Frankana/Freiko auf der CMT 2025 im Gespräch mit CamperVans: „Unter keinen Umständen darf einer unserer Kunden durch ein mangelhaftes Produkt zu Schaden kommen.“ An dieser Stelle: Nochmals vielen Dank für dieses Vertrauen in die Arbeit der Testredaktion.

Wie reagierten die Hersteller schlechter Gaswarngeräte?

Völlig anders die Reaktionen der betroffenen Hersteller: Unsere Testergebnisse stießen bei vielen zunächst auf Widerstand. Statt offensichtliche Mängel anzuerkennen, wurde häufig abgewiegelt – der Fehler im Test von CV gesucht, die Integrität der Redaktion und des Testpartners Thitronik, dessen Labor und Know-how wir nutzen durften, wurden in Zweifel gezogen. Als Beleg für die Funktionsfähigkeit ihrer Geräte verweisen 3Gas, Caratec und Brunner auf Tests italienischer Labors. Doch als die Redaktion offensichtliche Fehler und deutliche Schwächen in diesen Prüfungen aufzeigt, stößt sie damit auf taube Ohren. Einige Hersteller sehen nicht die Notwendigkeit, sofort zu reagieren. Auch als das Testteam Brunner und Caratec mehrfach darauf aufmerksam macht, dass die vom Zulieferer verbauten Gassensoren laut Sensorhersteller überhaupt nicht für Kohlenmonoxid geeignet sind, findet diese Warnung keine Beachtung.

Warum werden Hilfsangebote ausgeschlagen?

Das mehrfach unterbreitete Angebot der Redaktion, die Ergebnisse gemeinsam im Labor zu überprüfen und zu verifizieren, wurde konsequent ausgeschlagen. Kein Hersteller im Test nimmt das Angebot an. Und das, obwohl gerade bei den CO-Warnern nicht weniger als das Leben der Nutzer auf dem Spiel stand – und die Hinweise auf akuten Handlungsbedarf unübersehbar waren.

Wer reagiert auf die Testergebnisse?

Im späten Frühjahr bekommt die Wand des Schweißens erste Risse. Zwar erhält die Redaktion keine offizielle Antwort oder Stellungnahme, doch im Hintergrund reagieren einzelne Hersteller: Dometic nimmt den Magicsafe MSG 150 aus dem Verkauf, Karman sowie Fritz Berger streichen die CO-Kennzeichnung ihrer baugleichen Geräte. Caratec hingegen zögert beim ebenfalls baugleichen CEA 100G. Brunner verspricht, uns bei einem Test beim TÜV einzubinden oder zumindest zu informieren, Infos hierzu fehlen.

Im Sommer kommt weitere Bewegung ins Spiel. Im August schickt Thitronik sein eigenes Gerät G.A.S. Pro III CO (Testsieger bei CamperVans) sowie die Kohlenmonoxidwarner CEA 100G von Caratec und 3-Sicur von Brunner zum Test in das zertifizierte Gasprüflabor der DEKRA in Essen. Die Ergebnisse sind eindeutig und bestätigen unsere Testergebnisse: Das Gerät von Thitronik löst bei der von der Norm geforderten CO-Konzentration Alarm aus, während die Geräte von Brunner und Caratec im Test versagen.

Als Reaktion darauf prüft Caratec nun Maßnahmen zugunsten betroffener Kunden. Ein Schritt in die richtige Richtung – doch die Reaktion kommt spät und fällt sehr verhalten aus (siehe auch Stellungnahmen der Hersteller auf den folgenden Seiten). Da Brunner die Testergebnisse des von Thitronik bei der DEKRA in Auftrag gegebenen Gutachtens anzweifelt, hat Thitronik ein Verfahren zur Klärung rechtlicher Sachverhalte angestoßen. Das wird dauern – auch nach Monaten fehlt eine Rückmeldung der Behörden.



KLAR DIE BESTE WAHL

Text von Andreas Güldenfuß

Wieder 2-in-1. Abseits der Straße, keine Trails nötig:
Graveln ist praktisch – und furchtbar anstrengend.



Okay, es ist natürlich Ansichtssache. Mein erstes Mountainbike von Hercules hatte Sachs-15-Gang-Schaltung und Trommelbremsen, dann kam ein Hot Chili, in der Vorbereitung zum nächsten Bike-Marathon ein Jan-Ulrich-Rennrad, und als beim Chili der Rahmen brach, ein Centurion-Hardtail. Die Liste geht weiter. Cycle-Cross, Enduro und sogar ein Fully mit Motor – aber das aktuelle Gravel ist mein Favorit. Ich weiß noch, wie ich mit dem Rennrad täglich knapp 20 Kilometer zur Arbeit fuhr. Fast ausschließlich Waldwege, und ich hatte immer Angst, dass irgendwas bricht oder sich verbiegt. Letztendlich war es nur die Campagnolo-Kurbel, die mir direkt in der Rennsportabteilung geschweißt wurde.

Das war schon lange vor dem Gravel-Boom, und ich habe mich lange dagegen gewehrt. Erst als ich nach ein paar Tausend Kilometern den Crosser updaten wollte, hat die Suche nach GRX und Co. ständig Angebote angezeigt. Irgendwann war der Punkt erreicht, als die Teile teurer waren als ein neues Bike. Und für das inzwischen zwölf Jahre alte Specialized Crux gab es auch noch ein paar Euro. Carbon statt Kondition war

nicht der Plan, aber das Angebot war zu gut. Schon vor zwölf Jahren war die Erkenntnis, dass die Strecken, die mit dem Mountainbike langweilig wurden, mit dem Renner richtig Spaß machen. Klar, es ist nicht so einfach, aber der höhere Anspruch vertreibt die Langeweile. Mit der längeren Übersetzung werden mehr Steigungen anstrengend, denn der kurze Gang fehlt. Der Rennrad-Lenker, der einem anfangs komisch vorkommt, bietet deutlich mehr Griffpositionen als die Stange beim MTB. Bergauf so, dass man an die Schaltung kommt, im kleinsten Gang oben auf der Querstange, bergab meist auf den Brems-Schalthebeln, um die Funktionen bedienen zu können. Die klassische Rennradposition an den Hörnchen bleibt dann für Speed auf der Ebene, bei Gegenwind oder wenn man einfach mal die Sitzposition ändern will.

Kurz gesagt: Das Gravel-Bike ist eine Mischung aus Rennrad und Mountainbike – und damit für eine breitere Zielgruppe geeignet. Okay, ein Touren- oder Trekking-Rad würde auch gehen, das ist aber vielen zu langweilig, zu oldschool. Also wieso kein Rennrad? Wer die Renner mit rasierten Beinen, glänzendem Elasthan und einer 100er-Trittfrequenz über die Straße fliegen sieht – das ist schon eine Philosophie. Hier geht es meist nicht um ein bisschen Bewegung, muss beim Graveln auch nicht sein, sondern um richtigen Sport. Außerdem spielt die Technik eine größere Rolle und viel dreht sich um das Gewicht von Material und Fahrer. Locker flockig in den Bier-

garten und dabei noch ein paar Bordsteine rauf und runter muss nicht sein. Das Mountainbike, zumindest das ungefederte, kann schon viel. Aber auch hier sind wieder Kleinigkeiten. Um im Gelände gut und sicher unterwegs zu sein, braucht es grob profilierte Reifen, die auf der Straße mehr bremsen als rollen. Jammern auf hohem Niveau, aber kurz mal 20 Kilometer zum Einkaufen ist anstrengender als mit dem beinahe Rennrad. Ein anderer Punkt, der für uns Camper nicht ganz unwichtig ist, ist schon wieder das Gewicht. Zuladung und Aufladung. Das Gravel spart einfach ein paar Kilo auf der Waage, die man mit anderen Sachen wieder auffüllen kann. Vorteile auch beim Aufladen: Begonnen mit dem Hochheben, und zudem die schmalen Lenker, so lässt es sich viel einfacher auf dem Heckträger befestigen, egal ob an der Wand oder der Anhängerkupplung. Nochmals die Definition: Das Schotterfahrrad soll Spaß machen, Abenteuer auf zwei Rädern. Robuster Rahmen, breitere Reifen und eine aufrechtere, komfortablere Sitzposition. Man muss sich einfach nicht so viele Gedanken über die Strecke machen, denn auch bei einer Sackgasse im Wald kann man einfach über die Wiese oder das Unterholz fahren – oder auch tragen. Dennoch geht es gut voran, und der eigene Aktionsradius mit dem Bike vergrößert sich. Es macht einfach Spaß, nur treten muss man noch selbst.

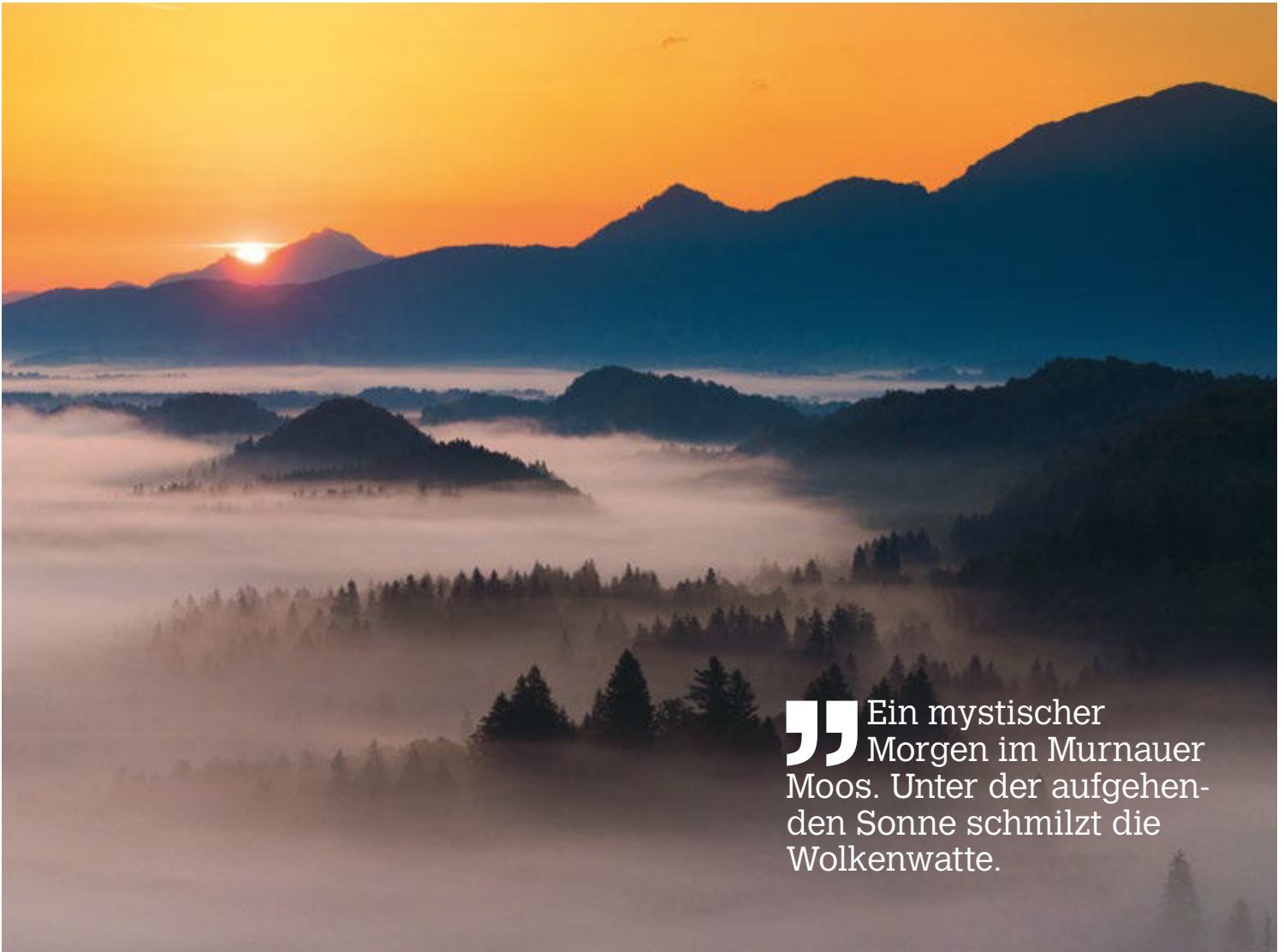
Eine Reise durch zwei Welten

Text und Fotos von Andreas Hülsmann



Krasser können Gegensätze kaum sein. Zwischen den hohen Gipfeln des Kaukasus und den staubigen Canyons von Vashlovani in Georgien liegen Welten, die unterschiedlicher nicht sein können. Auf dieser Route liegt eine Piste, die zu den gefährlichsten Straßen der Welt zählt: die Tusheti Road.





„ Ein mystischer Morgen im Murnauer Moos. Unter der aufgehenden Sonne schmilzt die Wolkenwatte.

Früh morgens wabert der Herbstnebel über dem Murnauer Moos nördlich von Garmisch.

Für Bulli „Erwin“ haben Alex und Antonius vom Brauhaus Garmisch einen besonderen Stellplatz inmitten der Tanks.

Rückblende: Vor rund 90 Tagen starteten mein Bulli „Erwin“ und ich ganz oben im Norden, an der Flensburger Förde. Von dort aus ging es in Richtung Osten und dann immer weiter gen Süden, bis auf 1.570 Meter hinauf, wo wir nahe der Oberen Ahornalm in den Berchtesgadener Alpen den höchsten Punkt der Panorama-Ringstraße erreichten. Hier, direkt vor uns, ragt jetzt die mächtige bleiche Kalksteinwand des hochalpinen Hohen Göll empor, weiter hinten der Watzmann und tief unter uns liegt das Tal der Salzach im Dunst. Die spektakuläre Trassenführung der Rossfeld-Panoramastraße mit all ihren überhöhten Kehren und kühnen Viadukten entspringt nicht dem Zufall: Sie diente niemals der Infrastruktur, sondern war in den späten 1930er-Jahren ein Prestigeprojekt der NS-Führung.

Ein Hauch kanadischer Weite, von Klondike River, von Yukon, weht über dem Gebirgstal zwischen der Jachenau und der Grenze zu Tirol. Über Jahrhunderte war das obere Isartal eine fast unerschlossene, schwer zugängliche Wildnis – statt Gold gab es Wild und Holz. Dichter Nebel hängt über dem Tal, als ich mit meinem Bulli die elegante Brücke über den Stausee passiere. Mühsam kämpft sich fahles Sonnenlicht durch die dünner werdende Wolkenwatte. Je tiefer man ins Rißtal vordringt,



desto dramatischer wächst die wilde Landschaft des Karwendelgebirges empor. Ganz hinten bereits in Tirol wartet das imposante Finale: der Große Ahornboden, ein verwunschener, fast heiliger Versammlungsplatz. Eine Viehherde grasst friedlich zwischen den uralten Ahornbäumen. Plötzlich durchbricht ein charakteristisches Knattern das Idyll: Ein wunderschöner beiger T2-Bulli mit Garmischer Kennzeichen nähert sich der Alm



– ein kleines Bulli-Treffen im Hochgebirge. Carsten ist seit Jahrzehnten ein leidenschaftlicher VW-Bus-Fan, er besitzt daneben noch einen blau-weißen T1- und einen grauen T2-Bus mit Panoramafenstern. Spontan bietet er mir in seiner Oldtimer-Garage in Garmisch einen Übernachtungsplatz an.

Weiter in Bayern erlebe ich am nächsten Abend einen exklusiven Blick auf Schloss Neuschwanstein:



Die Oberjochstraße im Allgäu gilt mit über 100 Kurven als Deutschlands kurvenreichste Passstraße.

Am Oberjoch hütet Alfred oberhalb von Hindelang seine Kühe.

Mit Bulli „Erwin“ übernachtete ich unterm Sternenzelt bei einem Bauern nahe der Ammergauer Alpen.

Östlich vom Forggensee schlage ich mit Erlaubnis des Bauern auf einer Wiesenkupe mein Nachtlager auf. Bis tief in die sternklare Nacht hinein bleibt das Märchenschloss König Ludwigs vor der Bergkulisse illuminiert, aus den nahen Wäldern der Ammergauer Alpen dringt echoverstärkt das Brunftgeschrei röhrender Hirsche, zwei Sternschnuppen stieben vom Himmel hinunter – eine extravagante, königliche Nacht.

Nachdem sich mein Oldtimer schon so wacker hoch auf der Rossfeld-Panoramastraße geschlagen hat, traue ich ihm auch die kurvenreichste Passstraße Deutschlands zu: Die Oberjochstraße ist für uns das Tor zum Allgäu – 106 Kurven auf einer Strecke von gerade einmal fünf Kilometern. An einer Haarnadelkurve erblicke ich