

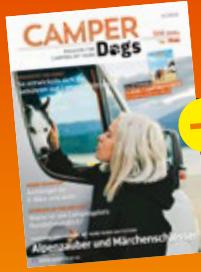
Camper Vans

€ 7,70

Das Magazin für Kastenwagen und Campingbusse



GLEICHER PREIS
VanTourer auf Ford –
besser als der Fiat?



+ GRATIS
Download
CamperDogs

NEUHEITEN 2025



Caravan Salon:
die wichtigsten
Campervans '25



DREAMER



FORSTER



LA STRADA



MALIBU



MERCEDES-BENZ



PÖSSL



SUNLIGHT



WEINBERG

+ PRAXIS Öko-
Camping-Toiletten

+ ZUBEHÖR
für Wassersportler



YUCON MIT LANGEM RADSTAND

Großer Bus für kleines Geld



SARDINIEN OFFROAD
Starke 4x4-Leserreise:
gemeinsam ins Abenteuer



JETZT PLANEN: ZYPERN
Für den Winter ins Warme
auf die Insel der Kontraste



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



24/7-ONLINE-KIOSK Keine Lust auf ein Abo? Ist okay! Weiterhin gibt es alle CamperVans-Ausgaben auch einzeln, bequem und versandkostenfrei unter shop.doldemedien.de – auch die zusätzlichen zwei. Achtung: Das kommende Heft, CamperVans 7/2024, ist nicht am Kiosk erhältlich. Wir bringen es dir gerne nach Hause!



„FACELIFT“ Über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten. Obwohl wir schon schlucken mussten, als wir die Modellpflege von Ducato und Co. zum ersten Mal vor die Kamera bekommen haben. Aber wenn's wahr ist, was Fiat verspricht – die neue, aerodynamischere Front soll bis zu neun Prozent Sprit sparen –, dann Deal!



LEBEN IN DER LADEPAUSE Wenn an der Ladesäule stehen, dann mit einem Campervan. Schlafbank umklappen, Kaffee kochen, top. Und nach ein paar hundert Kilometern ohnehin gängiges Programm, auch mit dem Verbrenner. Bis es so weit ist (Stichwort ID. California), bietet der ID. Buzz wenigstens lustige Spiele.

Fotos: Redaktion



DA GEHT WAS

Die gute oder die schlechte Nachricht zuerst? Okay, das ist ohnehin immer eine Frage der Perspektive. Jedenfalls: Die Nachfrage nach Freizeitfahrzeugen scheint ungebrochen – im ersten Halbjahr 2024 registrierte das Kraftfahrt-Bundesamt insgesamt 45.344 neu in Deutschland zugelassene Wohnmobile, ein Zuwachs von 9,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Zahlen liegen weiterhin deutlich über dem Vor-Pandemie-Niveau. Auch der Juni scheint gut gelaufen: 7.578 Neuzulassungen bedeuten ein Plus von 6,9 Prozent gegenüber Juni 2023 mit 7.091 Einheiten. Die Kastenwagen und Campingbusse verbuchten mit 4.103 Fahrzeugen zwar ein Minus von 2,3 Prozent. Absolut gesehen lagen sie dennoch vor den Reisemobilen.

Also alles im grünen Bereich? Nicht wirklich. Aufhorchen ließ Ende Juli eine Mitteilung der Knaus Tabbert AG, wonach die Mitarbeiter in Jandelsbrunn und Nagynoszi (Ungarn) über den Sommer in verlängerte Werksferien geschickt werden. Fünf statt drei Wochen stehen die Bänder still – dabei wurde der Betrieb erst im Frühjahr auf eine Vier-Tage-Woche umgestellt, sprich die Produktion deutlich gedrosselt. Offenbar werden aktuell mehr Freizeitfahrzeuge produziert, als sich verkaufen lassen. Und was sich nicht verkauft, lastet schwer auf den Schultern der Händler – um bis zu acht Prozent sind die Finanzierungskosten gestiegen, heißt es in der Mitteilung weiter. Die Prognosen für Umsatz und Ertrag hat das niederbayerische Unternehmen entsprechend nach unten korrigiert. Und das gilt sicherlich nicht nur

für Knaus – ähnliche Informationen erreichten uns auch aus anderen Konzernen der Branche.

Die Caravanning-Industrie hat ein Problem: Sie produziert Produkte, die jeder will, aber keiner braucht. Wenn sich eine Trendwende bereits seit einigen Monaten abzeichnete, so wurden die Vorzeichen zuletzt deutlich konkreter. Beispielsweise kommt es zu Kooperationen zwischen Herstellern, die noch vor kurzer Zeit nie denkbar gewesen wären. So sind bei Ahorn Camp aus Speyer zurzeit auch Kastenwagen von Randger oder Bürstner zu haben. Kreativ sind sie ja, das muss man ihnen lassen.

Kreativ sind auch die neuen Grundrisse die nun auf den Markt kommen, um den Haben-Wollen-Effekt trotz gestiegener Lebenshaltungs- und Finanzierungskosten zu verstärken – sogar in der Großserie (Chapeau, Forster!), aber das Thema bleibt natürlich die Spezialität der kleinen und feinen Manufakturen. Eine Auswahl solcher Fahrzeuge, vor allem von Marken, die noch nicht so groß in der CamperVans stattfanden, haben wir in dieser Ausgabe (ab Seite 64) gesammelt. Noch ein paar mehr werden wohl auf dem Caravan Salon präsentiert – ein Messebesuch ist in diesem Jahr sicher so lohnenswert wie lange nicht mehr, zumindest für diejenigen mit Kaufabsicht.

Wer die Wegstrecke nach Düsseldorf oder den Messetrubel scheut: CamperVans wird berichten. Online, selbstverständlich, und in diesem Jahr zum ersten Mal auch mit einer zusätzlichen Ausgabe, die direkt im Anschluss an die Messe erscheint.



Man darf gespannt sein, wie's weiter geht. Herzlichst, Euer
Daniel Schlicke
Stv. Chefredakteur



INHALT

Ausgabe 6/2024



98



24



54



72



64

Fotos: Redaktion, Hersteller



38

EDITORIAL

Da geht was. 3

LESERBRIEFE

Meinungen & Anregungen. 8

YUCON 55 SB

Preiswerter Campingbus mit langem Radstand – verkannte Größe? 10

CARAVAN SALON 2024

Alle Infos zur Leitmesse. 20

MODELLJAHR 2025

Die wichtigsten Campervan-Neuheiten. 21

MAGAZIN

Meldungen aus Branche und Szene. 36

HYMER AYERS ROCK

Kompakter Hingucker im Familien-Test. 38

VANTOURER 600D

Praxistest auf Ford Transit. Zum gleichen Preis besser auf Fiat Ducato? 46

INNOVA ROADTRIP 595 L

4x4-Sprinter für zwei – Luxus aus dem niederländischen Jachtbau. 54

JUBI-VAN PART 3

Wir bauen einen Campervan. 62

ANDERSARTIGKEITEN

Eine Auswahl schicker Campervans mit ungewöhnlichem Grundriss. 64

VW ID. BUZZ GTX & LWB

Taugt's zur Campingbus-Basis? 72

ZUBEHÖR: WASSERSPORT

Von Komfort bis Freizeitspaß. 76

PRAXIS: CAMPING-KLO

Grünere Alternativen ohne Aufwand. 82

REISE: ZYPERN

Geheimtipp für die kalte Jahreszeit. 88

LESERREISE: SARDINIEN

Sieben Tage, 2100 Offroad-Begeisterte, viele Hundert Pistenkilometer. 98

KOLUMNE

Andere Länder, andere Kissen. 113

IMPRESSUM UND AUSBLICK

So geht's schon im September weiter. 114

76



KOLUMNE

über Kultur, Genetik und entsprechend große Campervans

113



46

illu: redgrey/stock



10



Verkannte Größe

Bei Yucon gibt es den typischen Campingbus-Grundriss auch in einer Langversion, die deutlich mehr Platz und Bewegungsfreiheit bietet. Lohnt die etwas aufwendigere Parkplatzsuche?

Text und Fotos von Daniel Schlicke





Aufgeräumtes Cockpit mit haptischen Tasten und Drehreglern, im Testwagen ergänzt durch ein optionales Infotainmentsystem mit kabelloser Apple Carplay-Integration. Dazu viele Ablagen, aber auch viel Hartplastik.

Obwohl der Traffic sehr übersichtlich ist, erfordern enge Gassen die volle Aufmerksamkeit des Fahrers. Hier macht sich der lange Radstand bemerkbar. Auf dem Campingplatz erweitern Heckzelt und Markise (beides optional) den Wohnraum.



Caravan Salon 2024

MOBILE SUPERLATIVE

Die ganze Welt des Caravanings abzubilden – nichts Geringeres schreibt sich auch der 63. Caravan Salon als Weltleitmesse für mobiles Reisen auf die Fahnen. Um dieses Versprechen einzulösen, ist in Düsseldorf vom 31. August bis 8. September 2024 ein vielseitiges Angebot rund um Freizeitfahrzeuge zu finden – sowie obendrein die aktuellen fünf Trends (siehe Kasten unten). Dabei fordert die aktuelle wirtschaftliche Lage die Caravaning-Branche durchaus heraus:

■ Die in den vergangenen Jahren explodierten Preise für Campervans lassen trotz steigender Zulassungszahlen eine gewisse Kaufzurückhaltung erkennen.

■ In der Folge stehen die Höfe vieler Händler voll mit Neufahrzeugen verschiedener Baujahre – was den Preisdruck zusätzlich erhöht. Dennoch sei das Interesse der Aussteller groß, betont Stefan Koschke, Direktor des Caravan Salons, „wir bieten wie im Vorjahr in 16 Hallen und dem Freigelände eine einzigartige Produkt- und Markenvielfalt an.“

Ein entsprechendes Rahmenprogramm bilden die Starterwelt für Einsteiger, das Abenteuer Selbstausbau für Individualisten, die „Travel & Nature Connected“-Bühne sowie das Traumtouren-Kino. Nicht zu vergessen: Der Caravan Salon gilt als bedeutendes Dialog-Forum für Fachleute, Experten und Industrieverbände aus aller Welt. So findet am Montag, 2. September 2024, der 4. Deutsche Stellplatztag auf der Messe statt. In dem Forum diskutieren Fachleute darüber, wie sich in Kommunen und auf privatem Gelände Stellplätze einrichten lassen – der Bedarf dazu ist durch die in den vergangenen Jahren stark gestiegenen Bestandszahlen deutlich geworden.

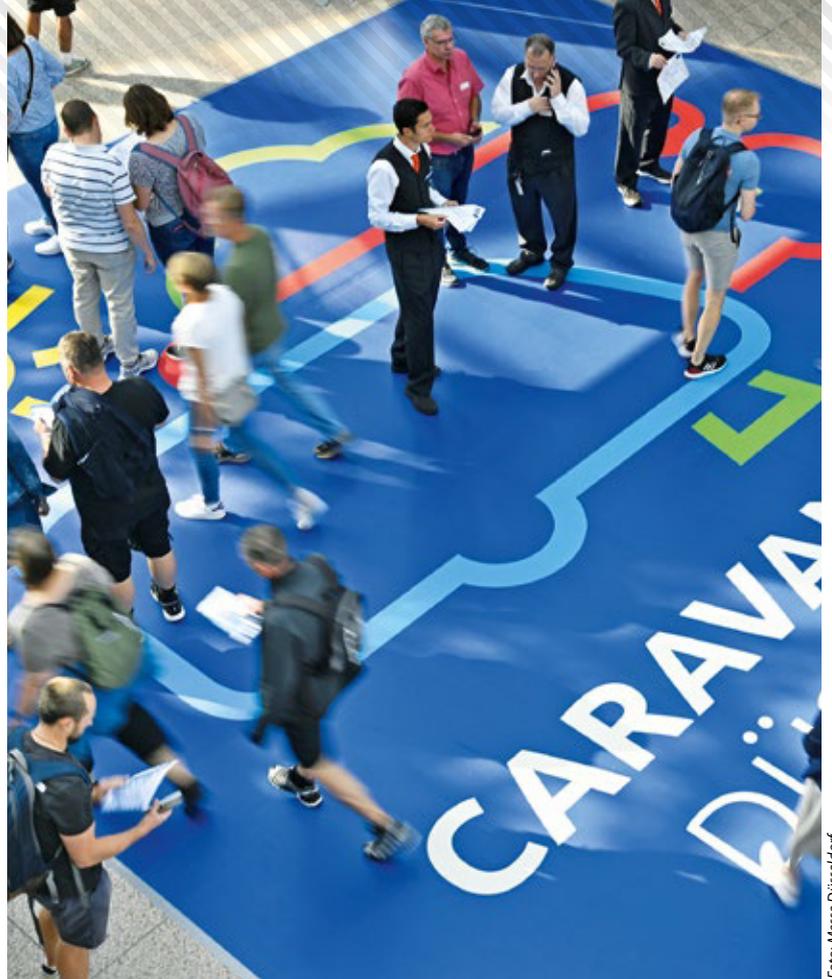


Foto: Messe Düsseldorf

Zusätzlich zu den offiziellen Messetagen hat die Messe Düsseldorf am Freitag, 30. August, einen Preview Day mit begrenztem Ticketkontingent eingeführt. Er richtet sich an alle, die die Fahrzeuge in Ruhe begutachten möchten. Das Ein-Tages-Ticket kostet 35 Euro.

Auch die regulären Tickets sind tagesdatiert. Eintrittskarten kosten am Wochenende 19 Euro und unter der Woche 17 Euro. Der ermäßigte Eintritt ist jeweils 2 Euro vergünstigt, Kinder bezahlen 8 beziehungsweise 6 Euro. Wer mit dem eigenen Fahrzeug anreisen will, kann wie in jedem Jahr den Großparkplatz P1 nutzen – 3.500 versorgte und unversorgte Stellplätze lassen keine Wünsche offen, zumal in einem Festzelt ein allabendliches Programm steigt. Sich anzumelden ist unbedingt erforderlich. Auch die Eintrittskarten für den Messebesuch sind ausschließlich vorab und online erhältlich.

📍 www.caravan-salon.de

Volle Bandbreite: Die Gäste des Caravan Salons finden außer neuen Fahrzeugen das komplette Angebot rund um die Urlaubsform Caravaning. Dazu gehören Zubehör, Reiseziele, Ausrüstung, aber auch Vorträge von Fachleuten.

Aktuell: fünf Trends für den Caravan Salon 2024

Für die Weltleitmesse der mobilen Freizeit, dem Caravan Salon 2024, hat CamperVans fünf Trends ausgemacht, die sich direkt auf die Caravaning-Saison 2025 auswirken:

1 Preise für Neufahrzeuge: Viele Hersteller reduzieren die Preise leicht oder schnüren attraktiv eingepreiste Editionsmodelle mit

vergleichsweise guter Serienausstattung. Auf das Vor-Pandemie-Niveau sinken die Fahrzeug-Preise jedoch bei Weitem nicht.

2 Neue Basisfahrzeuge: Fast alle wichtigen Basisfahrzeuge kommen zur neuen Saison 2025 überarbeitet, allen voran der neue Fiat Ducato und seine Geschwister. Auch bei Ford Transit, VW Crafter, Renault Master und Mercedes-Benz Sprinter gibt es Anpassungen. Grund sind nicht zuletzt neue gesetzliche Anforderungen.

3 Mehr Autarkie: Campen ohne die übliche Infrastruktur wird immer beliebter. Viele Hersteller reagieren mit speziellen Autarkie-Paketen, die etwa Lithium-Akkus, Wechselrichter und Solarpanels bündeln. Wir sind gespannt, wie weit die Hersteller künftig gehen – autarke Lösungen für die Toilette etwa sind im Kommen, aber noch selten.

4 Design- und Grundriss-Alternativen: Mit dem Dreh zurück zum Käufermarkt sind die Hersteller wieder gezwungen, deut-

lichere Alleinstellungsmerkmale zu finden. Vielen gelingt das inzwischen über eine moderne Designsprache im Interieur, die dennoch gemütlich wirkt. Aber auch unübliche Grundrisse, teils speziell für eine bestimmte Nutzung konzipiert, gibt es wieder vermehrt.

5 Neue Stellplätze: Kommunen und private Initiatoren reagieren auf die deutlich gestiegene Zahl an Campern und richten entsprechend neue Stellplätze ein.



Jacht auf AT-Rädern

Schöner wohnen, auf Wunsch auch an abgelegenen Stellplätzen – das verspricht Innova alleinreisenden Paaren mit dem Roadtrip 595L.

Text und Fotos von Daniel Schlicke



Zugegeben, das Aufmacherfoto passt nicht wirklich zum Anleser dieser Geschichte. Die Aufnahme wird dem Campervan auch kaum gerecht. Sicher, wir könnten uns nun ganz weit aus dem Fenster lehnen und argumentieren, der Roadtrip 595L hätte einen Platz im Mercedes-Benz Museum verdient. In Wahrheit reichte die Zeit dieses Mal einfach nur für einen Wohntest auf einem nahegelegenen, dicht an dicht beparkten Stellplatz. Allerdings, so viel sei zu unserer Verteidigung gesagt, der Sprinter 4x4 konnte bereits zu genüge beweisen, dass sein Allradantrieb – gepaart mit der Neugang-Automatik und einer rekordverdächtigen Bodenfreiheit – die unangefochtene Referenz im Bereich der serienmäßigen Vans ist.

Viel spannender ist also der Ausbau von Innova. Die Firma aus Katwijk in den Niederlanden startete 1985 tatsächlich mit dem Bau von Jachten. Zielsetzung für den Roadtrip 595L war es, nicht nur das Design, sondern auch die Materialanmutung und die Verarbeitungsqualität des niederländischen Jachtbaus in das Segment der Campervans zu übertragen. Spannend ist außerdem der Grundriss: In der Kajüte befinden sich Koje, Kombüse und Nasszelle – nur auf einen Salon verzichtet

Auf unter sechs Metern bietet der Ausbau von Innova Längsbetten – und anstelle der typischen Halbdinette eine gemütliche Face-to-Face-Sitzgruppe.



Verschärft und verlängert

Mit den Kürzeln GTX und LWB erhält der ID. Buzz einige spannende Neuerungen. VW verspricht deutlich mehr Flexibilität – und den PS-stärksten Bulli aller Zeiten. Reicht's auch zum Campervan?

Text: Daniel Schlicke,
Fotos: Ingo Barenstee

Wo ist nur die Zeit geblieben? Viele Jahre mussten seine Fans auf die elektrische Reinkarnation des Bullis warten, geteasert von mehreren Prototypen, und nun steht schon das erste Facelift an: Volkswagen Nutzfahrzeuge erweitert das Modellspektrum des ID. Buzz, der sich mit großen Logos, kurzen Überhängen und der V-förmigen Front inklusive Zweifarblackierung am Urahn, dem T1, orientiert. Neu im Programm ist der ID. Buzz LWB (Long Wheelbase) mit einem um 25 Zentimeter verlängerten Radstand, neuer 86-kW-Batterie und einem 286 PS starken Hinterradantrieb. Neben den zusätzlichen Batteriezellen sorgen effizientere Motoren für mehr Reichweite – maximal 487 Kilometer sind es nun (nach WLTP/ausstattungsabhängig). Bei maximaler Ladeleistung soll der Akku von 10 auf 80 Prozent in 26 Minuten laden.

Neu ist außerdem das Topmodell GTX, das neben einer sportlichen Optik und einigen Ausstattungs-Extras eine elektromotorisierte Vorderachse erhält – macht eine Systemleistung von 340 PS und den Titel stärkster Serien-Bulli aller Zeiten. Ganz nebenbei steigen mit dem Performance-Werten des 4Motion-Antriebs freilich auch die Traktion und die Anhängelast – auf bis zu 1.800 Kilogramm.

Für den Praxisteil unserer Probefahrt lädt VWN ins Hannoveraner Umland. Wir sind zunächst im candy-weiß-limonengelben ID. Buzz Pro LWB unterwegs. Wer den Buzz bereits kennt, findet sich hier gleich zurecht. Die Bedienung wurde etwas vereinfacht, hauptsächlich weil die Benutzeroberfläche auf dem nun 12,9 Zoll großen Touchdisplay neu strukturiert und die Software um den Sprachassistenten IDA ergänzt wurde. Letzterer nutzt erstmals Künstliche Intelligenz, selbst indirekte

Stand-up-Paddeln, kajaken, surfen – alles hoch im Kurs bei Campern. Sinnvolle und praktische Ausrüstung treibt dabei den Spaß in die Höhe oder sorgt für entsprechenden Komfort.



Wasserspiele

Von Philipp Pilson

Die Beine baumeln lässig im Wasser, leichte Wellen versetzen das Board in eine sanfte Auf- und Abwärtsbewegung, während der Blick auf die atemberaubende Uferlandschaft fällt. Viele Camper lieben See und Meer und suchen auf ihren Tripps die Nähe zum Wasser. Jetzt ein Foto, um den Moment festzuhalten. Doch der Griff nach dem Handy geht schief, es verabschiedet sich in den Tiefen des Sees – der Urlaub wird teuer. Manchmal sind es kleine Helferlein, die uns Wasserratten vor Momenten wie diesen schützen. Hätte der imaginäre Wassersportler zum Beispiel eine wasserdichte Handy-Umhän-

getasche von Fidlock dabei gehabt, wäre ihm wohl einiges an Ärger erspart geblieben. Neben dem richtigen Equipment gibt es praktische Gadgets, die das Wassersporterlebnis erhöhen. Schutz vor Feuchtigkeit ist dabei ein großes Thema, aber nicht nur. Das Spektrum reicht von aufblasbaren Sportgeräten bis hin zu wasserdichtem Zubehör und mehr Komfort nach dem eigentlichen Aktivsein. Und dann will die ganze Ausrüstung auch noch transportiert werden. CamperVans hat die Must-haves recherchiert, damit der Tag am Meer einfach perfekt wird. Der Reihe nach.

GRABNER: AB IN DIE FLUTEN

Ohne entsprechendes Sportgerät, kein Abenteuer-Feeling. Aufblasbare Boote, Kajaks oder SUPs versprechen Spaß und Aktivität in der Natur. Vorteil: Aufblasbare Sportgeräte nehmen an Bord kaum Platz in Anspruch und sind vom Gewicht noch im Rahmen.

Grabner, der österreichische Wassersportspezialist und Weltmarktführer nachhaltiger Boote, führt verschiedene, aufblasbare Boote im Programm. Fun und Abenteuer, das verspricht zum Beispiel das Wildwasser-Reisekajak Hype. Das äußerst wendige Kurzkajak (245 Zentimeter lang) ist für leichte Flüsse bis zu mittlerem Wildwasser geeignet und bietet dank geschlossenem Verdeck mit integriertem Süllrand einen besonders trockenen Fahrkomfort. Der Clou: Zusammengerollt ist das robuste aus original Grabner Gummi-Bootshaut gefertigte Boot winzig klein (Packmaß 70 x 30 x 15 cm) und leicht (13,5 kg). Das fünf Meter lange Kajak Holiday 3 ist dagegen eher für gemütlichere Tages-

touren auf ruhigen Gewässern geeignet – zum Beispiel, wenn die südschwedische Seenlandschaft ruft. Das Kajak bietet ausreichend Luft für zwei bis drei Erwachsene oder für Eltern und Kinder, die eine geruhige Wasserwanderung vorhaben. Praktisch: Zur Serienausstattung gehört der Heckbeschlag für optionale Steuervorrichtung oder Elektromotor.

Das Hype ist für 2.290 Euro zu haben, das Holiday 3 schlägt mit 2.790 Euro zu buche, jeweils exklusive (Komfort-)Zubehör. Wer statt pumpen lieber auf ein anderes, nicht ganz so kleines aber dennoch

kompaktes Boot setzen will, wirft einen Blick auf die innovativen Oru-Kajaks zum Falten – Origami lässt grüßen.

www.grabner.com





*Seelenbaumerei in Vollen-
dung – Meerblick inklusive.
Wer die Natur zu Fuß erleben
möchte, hat auf Zypern die
Wahl zwischen mehreren
Nature Trails.*

*Der wilde Fenchel reicht bis
weit übers Bulli-Dach und
macht die Fahrt auf jeder
noch so kleinen Seiten-
straße zu einem optischen
Highlight.*





Wo könnten wir dem nasskalten Winter entfliehen und die ersten Frühlingsblüher genießen, noch bevor der Kalender die nächste Jahreszeit einläutet?“ Es ist Januar. Mein Mann und ich befinden uns gerade in Georgien. Stürmischer Wind lässt den Regen fast waagrecht gegen den Bulli prasseln. In alle Decken eingemummelt, liegen wir im Bett und wischen auf dem Smartphone Google Maps hin und her. „Wie wäre es mit Zypern?“ Von Freunden wissen wir von der günstigen Fährfahrt von der Türkei aus, von bunt getupften Wiesen noch vor dem Frühlingsbeginn und von den Formalitäten, die das Reisen zwischen beiden Teilen Zyperns mit sich bringt.

Ab auf die Fähre

Einen Monat später stehen wir im Hafen von Taşucu und warten auf die Fähre, die uns innerhalb von fünf Stunden auf die Insel bringt. Es herrscht ein kleines bisschen Chaos hier und da, und mit fast sechs Stunden Verspätung legen wir um 4.30 Uhr endlich ab.

Die kurze Überfahrt verschlafen wir anschließend im Camper, eingelullt vom gleichmäßigen Dröhnen der Schiffsmotoren. Zuerst der Süden, dann der Norden, so lautet der ziemlich einfache Plan für die kommenden Wochen. Und genau das haben wir auch gemacht. In Girne im nordzypriotischen Teil angekommen, folgen auf das ganze Prozedere mit Einreise, Zoll und Versiche-

rung die ersten Kilometer im Linksverkehr. Einen Tag später fahren wir in Richtung Nikosia.

Die geteilte Insel

„This is no bordercross, it’s a checkpoint. You came here illegal from the occupied area“, antwortet uns die Zöllnerin mit Nachdruck, aber freundlich, als wir bei der Einreise nachfragen, ob wir an jedem Grenzübergang das Zolldokument verlängern können. Zypern ist seit 1974 geteilt. Der Süden der Insel ist als Republik Zypern anerkannt und seit 2004 Mitglied der EU. Der Norden wurde damals von türkischen Streitkräften besetzt, nachdem griechische Putschisten den Anschluss Zyperns an Griechenland durchsetzen wollten. Seit 1983 als Türkische Republik Nordzypern proklamiert, wird das Gebiet international – mit Ausnahme der Türkei – nicht als Staat akzeptiert.

Die britisch-koloniale Vergangenheit sorgt außerdem dafür, dass sich auf der Insel zwei britische Hoheitsgebiete befinden. Und zu all dem gesellt sich noch die sogenannte „Green Line“, eine Demarkationslinie, die unter der Verwaltung der UN-Friedenstruppen steht. Einiges davon wissen wir bereits, vieles aber wird uns erst in den nächsten Wochen des Reisens richtig bewusst. Abgesehen davon sind wir aber erstmal froh, in den Genuss der Fülle europäischer Supermärkte zu kommen. Die letzten neun Monate haben wir in Zentralasien und dem Kaukasus verbracht, und ich hatte ganz vergessen,

Die Edro III strandete bereits 2011 und liegt nur ein paar Meter von der Küste entfernt. Eine Bergung war nicht möglich. Mittlerweile ist das halb gesunkene Schiff eine beliebte Touristenattraktion.