

# REISE MOBIL

INTERNATIONAL

TOP-TIPPS FÜR IHRE TRAUMREISE

Bergdörfer in **Südfrankreich**  
Insel Öland in **Schweden**  
Fachwerk im **Taunus**

STELLPLATZ-  
**TOUR**  
SEEN IN BAYERN  
GEPRÜFTE PLÄTZE  
zum Nachfahren

E 19189 AUGUST 2024

**NEU**  
» 2025 «  
Erste Mobile  
im Check



5,50 €  
Österreich € 6,30  
Schweiz sfr 8,80  
BeNeLux € 6,60  
Ital./ Span./ Port.  
(cont.) € 7,70  
Finnland € 8,50

PROFITEST HOBBY

11.000 EURO SPAREN – EDITIONSMODELL AUF FIAT

# ALLES DRIN FÜRS PAAR

PASSEN IN JEDE HECKGARAGE



KOMPAKTE E-BIKES  
Kaufberatung & Tipps

TOP-THEMEN

JUBILÄUM  
Fest für  
die Leser

PRAXISTEST  
Vantourer  
auf Transit

GEHECKT  
3 Vorzelte für  
Reisemobile

HYMER MASTERLINE VS. CONCORDE CREDO

LUXUS-MOBILE IM GROSSEN VERGLEICH  
Traumurlaub auf acht Meter Länge



PLUS: DETHLEFFS TREND I  
Die preisgünstigere Alternative



Simon Ribnitzky, Chefredakteur

# Preis-Rallye zu Ende? Es tut sich was

**„Bemerkenswert: Mehrere Hersteller haben angekündigt, die Listenpreise für die kommende Saison um teils einige Tausend Euro zu reduzieren.“**

Vor einem Monat habe ich an dieser Stelle über die Vielzahl an Rabatt-Angeboten geschrieben, mit denen Hersteller und Händler derzeit zum Kauf eines neuen Wohnmobils locken wollen. Mit Blick auf den neuen Modelljahrgang, der traditionell auf dem Caravan Salon Ende August Premiere feiert und den die Redaktion bereits in diesen Wochen für Sie in Augenschein nimmt, zeichnet sich ab: Es tut sich auch was bei den Listenpreisen. Mehrere große Hersteller haben angekündigt, Fahrzeuge für die kommende Saison um einige Tausend Euro günstiger anzubieten als im aktuellen Jahr. Beispiel Knaus: Der Kastenwagen Boxlife pro soll je nach Modell 2.100 bis 4.400 Euro im Grundpreis günstiger werden. Auch Eura Mobil und Forster verlautbart entsprechende Töne.

Ein Zeichen, dass die Hersteller erkannt haben, dass sie den Bogen in Sachen Preisgestaltung überspannt haben? Vielleicht. Auf jeden Fall ein klares Indiz dafür, dass viele Kunden ob der hohen Preise zuletzt von einem Neukauf abgerückt sind. Die Hersteller sind unter Druck und müssen reagieren.

Eine Möglichkeit: umfangreich ausgestattete Editionsmodelle. So stellt Weinsberg dem teilintegrierten Bestseller Edition Pepper für 2025 den Kastenwagen Cara Bus in der Edition Fire zur Seite. Schwestermarke Knaus legt mit Platinum-Selection-Sondermodellen der Baureihen Live Ti, Live Wave und Boxlife nach – fast 20.000 Euro Ersparnis sollen so möglich sein. Mehr dazu auf Seite 46. Auch unser Profitest ist diesmal einem Editionsmodell gewidmet: Der neue Hobby Optima Ontour Edition F verspricht 11.000 Euro Ersparnis – bitte blättern Sie auf Seite 10. Nichtsdestotrotz muss auch ein wenig Wasser in den Wein gegossen werden: Dass die Preise auf das Vor-Corona-Niveau sinken werden, ist – ob mit oder ohne Editionsmodelle – nicht zu erwarten.

Wir bleiben für Sie am Ball, herzlichst, Ihr

**JETZT KARTEN BESTELLEN**

**× AUF NACH DÜSSELDORF**

Ende August ist es wieder soweit: Neue Mobile, Zubehör und Reiseziele gibt es auf dem Caravan Salon zu entdecken. Tickets für die Messe gibt's schon jetzt unter: [www.caravan-salon.de](http://www.caravan-salon.de)



**NEU**

**KOMPLETT ÜBERHOLT**

Der Stellplatzführer schöne Thermen, Bestseller von Reisemobil International, erscheint jetzt in 3. aktualisierter Auflage. Knapp 150 Thermen in Deutschland mit Übernachtungsplätzen im Überblick – ab sofort zu haben: ISBN 978-3-948979-46-1, 21,90 Euro, [shop.doldemedien.de](http://shop.doldemedien.de)



Foto: Simon Ribnitzky



**× GRÖSSENVERGLEICH**

Mit Abstand das größte Mobil auf dem Stellplatz in Wernau bei Stuttgart war hier unser Testfahrzeug Concorde Credo 840 LI. Im Vergleich zu den Kastenwagen daneben werden die Dimensionen des Liners besonders deutlich. Wie viel Luxus passen auf acht Meter? Dieser Frage geht der Vergleichstest mit dem Hymer Masterline ab Seite 26 nach.





## 10

### PROFITEST

Hobby Optima Outour Edition F: der beliebte, vollausgestattete Teilintegrierte jetzt neu auf Fiat Ducato. Unsere Profis schauen genau hin.

### ALLE 13 MARKEN DIESER AUSGABE

Hobby	10
Rapido	23
Weinsberg	23, 44, 46
Concorde	26
Hymer	26
Dethleffs	36
Vantourer	40
Benimar	44
Knaus	45, 46
Pilote	48
Adria	50
Eura Mobil	52
Westfalia	53



### PREMIEREN 2025

Los geht's: Erste Hersteller verraten bereits, was sie zum Caravan Salon an Neuheiten bringen. Beispiel: der Adria Compact Max auf VW.

## 50

## TEST & TECHNIK

### ► Profitest

Hobby Optima Outour Edition F V65 GE – Hobbys neues Editionsmodell mit Vollausstattung gibt's jetzt auf Fiat Ducato. Eine gute Wahl? **10**

### ► Vergleich

Liner vs. Integrierter – In der 8-Meter-Klasse treffen Concorde Credo und Hymer B-Klasse Masterline aufeinander. Wer bietet mehr Luxus? **26**

### ► Praxistest

Dethleffs Trend I 7057 EBL – Dethleffs hat den Bestseller Trend neu aufgelegt. Wir testen den Integrierten in der Praxis **36**

### Dauertest-Tagebuch

Neues von unseren Dauertest-Mobilen von Benimar, Knaus und Weinsberg **44**

### ► Premieren

Knaus/Weinsberg Editionsmodelle **46**  
Pilote P 720 U **48**  
Adria Compact Max **50**  
Eura Mobil Integra Line GT **52**

## KOMPAKTE CAMPER

### ► Praxistest

Vantourer 600D – 6-Meter-Kastenwagen auf Ford Transit mit cleverem Raumbad-Grundriss im Praxis-Einsatz **40**

### Premiere

Westfalia Club Joker Urban **53**

## PRAXIS & SERVICE

### ► Mensch und Mobil

35 Jahre RMI – Wir feiern unser Jubiläum: Feiern Sie mit **54**

### ► Ratgeber

Kompakte E-Bikes – Alles, was Sie zur Technik wissen müssen. Plus: Eine Auswahl aktueller Modelle, die in jede Heckgarage passen **56**

### ► Zubehör-Test

Vorzelt-Pavillons – Extrawohnraum oder freistehender Schattenspender? Drei vielseitige Vorzelte im Konzeptvergleich **62**

### ► Praxis

WC-Ratgeber – Chemie- oder Trenntoilette: Was ist besser für die Umwelt? **68**

### Neues Zubehör

Frisch am Markt – Diese Produkte machen Ihre Reise noch angenehmer **74**

### Technik-Ecke

Die Sache mit der Dämpfung – und warum etwas Technik-Know-how wichtig ist **78**

### Experten-Forum

Leser fragen – Redaktion und Fachleute antworten **80**

### Interview

20 Jahre Sunlight – Geschäftsführer Stephan Brutscher blickt zurück und spricht über die Pläne für die Zukunft **82**

### Magazin

VW ID Buzz Green; Reisemobiltreffen in Zwiesel; Neuzulassungen im Mai 2024 u.v.m. **84**

## STELLPLATZ & REISE

### ► Stellplatz-Check

Seen in Oberbayern – Auf Stellplatz-Tour zu sieben zauberhaften Moor- und Gletscherseen in Süddeutschland **114**

### Stellplatz-Magazin

Unterwegs entdeckt **124**  
Neue Stellplätze **126**

### ► Städte-Tipp

Idstein – Farbenfrohe Fachwerkstatt im Taunus. Gutes Ziel im Mobil? **128**

### Reise-Magazin

Hamburg, Oberpfälzer Wald **132**

### ► Reise

Südfrankreich – Im Hinterland von Nizza unweit der Côte d'Azur klammern sich spektakuläre Bergdörfer an die Felsen. Reportage und Tipps **134**

### ► Reise

Öland, Schweden – Die Insel vor der schwedischen Ostküste besticht durch ihre Mischung aus Kunst, Kultur und Natur. Perfekt für Camper **140**

Editorial **3**

### Augenblick

Das besondere Foto zum Start **6**

Leserbriefe/Impressum **8**

Vorschau **146**

### ► = Titelthemen

Kostenlose Neuigkeiten aus der Redaktion und der Reisemobil-Branche. Jetzt anmelden:  
[www.reisemobil-international.de/newsletter](http://www.reisemobil-international.de/newsletter)





## REISE ÖLAND

Kunst, Kultur und Natur: Die langgezogene Insel im Südosten Schwedens erweist sich als Top-Ziel für Reisemobilisten. Wir erklären, warum.

# 140

## STELLPLATZ-CHECK

Starnberger See, Ammersee und fünf weitere bekannte und unbekannte Gewässer im Süden Bayerns bilden die Kulisse für die Tour. Wir checken die Stellplätze.

# 114



Fotos: Redaktion



## 38 ÜBERNACHTUNGS-PLÄTZE IM HEFT

Oberbayern (18)	114
Bad Frankenhausen	124
Procchio, IT	126
Maxey-sur-Meuse, F	126
Couvin-cul-de-Sarts, B	127
Idstein	128
Hamburg (4)	132
Südfrankreich (7)	134
Öland, SWE (4)	140



## PRAXISTEST VANTOURER

Von der Röhn bis in die Toskana: Kompakter Kastenwagen mit kräftigem 170-PS-Ford-Transit auf großer Fahrt.

# 40



## ZUBEHÖR-TEST

Ob Extra-Wohnraum oder freistehender Schattenspender: Drei vielseitige Vorzelte stellen sich dem Konzept-Vergleich.

# 62



## WC-RATGEBER

Chemie- oder Trockentoilette? Zwei Interviews klären auf.

# 68

# PROFITEST

Hobby Optima Ontour Edition F V65 GE





**B**ei Hobby ist das so: Optima heißen alle Reisemobile des Herstellers aus dem schleswig-holsteinischen Fockbek. Dann gibt es den Optima de Luxe und den Optima Ontour. Den Optima Ontour wiederum gibt es als Ontour ohne Beinamen und als Ontour Edition. Und beim Hobby Optima Ontour Edition gibt es neuerdings das Sondermodell Hobby Optima Ontour Edition F V65 GE.

Anders als seine zahlreichen Optima-Edition-Geschwister basiert er, wie die Optima-de-Luxe-Baureihe, auf dem Fiat Ducato statt auf Citroën Jumper.

Der kompakte, 6,78 Meter lange und 2,23 Meter breite Teilintegrierte ist mit zwei Längs-Einzelbetten über der Heckgarage, Küche und Bad mit integrierter Dusche in der Innraummitte und Halbdinette im vorderen Fahrzeugteil primär auf zwei Reisende zugeschnitten. Optional ist die Sitzgruppe zur Liegefläche umbaubar erhältlich. Vier Sitzplätze mit Dreipunkt-Sicherheitsgurt sind Serie.

Fast schon legendär ist die stets schlecht lesbare Aufstellung der einzelnen Positionen der Hobby-Serienausstattung: Zum einen wegen der kleinen Schriftgröße, zum anderen wegen mannigfaltigen Details, die bei den Fockbekern serienmäßig sind. Für einen Grundpreis von 78.527 Euro erhält der Kunde Dinge wie eine Fahrerhausklimaanlage, den 90-Liter-Dieseltank, eine zweite Garagentür, einen Gasflaschenauszug, ein

Panorama-Dachfenster über der Sitzgruppe, ein Aufstellfenster in der Dachhülle, Markise, TV und vieles mehr.

## Karosserie

Noch wichtiger als die Ausstattung sind beim Reisemobil aber Machart und Qualität des Aufbaus. Hier liefert Hobby beim Optima Ontour Edition F V65 GE gute Arbeit: Auf das originale Tiefrahmenchassis des Fiat Ducato mit 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse, 2,2-Liter-Turbodiesel mit 140 PS (103 kW) und Sechsgang-Schaltgetriebe montiert der Hersteller eine 42 Millimeter starke Bodenplatte aus GfK-Sandwich und mit wasserabweisendem Isolierkern aus XPS. Die 34 Millimeter dicken Wände bestehen aus Sandwich mit Aluminium-Außenseite und das Dach gleicher Stärke aus Sandwich mit gegen Hagel unempfindlicher GfK-Oberseite. Dach und Wände isoliert Hobby mit EPS, das bei einer Undichtigkeit am Aufbau Wasser aufnehmen könnte.

Die optional doppelt verriegelnde und dann auch mit Fenster versehene Aufbau-tür ist 61 Zentimeter breit und serienmäßig mit Insektenschutzplissee und elektrischer Trittstufe ausgestattet. Letztere sollte der Hersteller weiter unter den Fahrzeugboden einziehen: Die Lücke zwischen Trittstufe und Aufbau ist so weit, dass man leicht mit dem Fuß hineingerät. In der Grundausstattung montiert Hobby vorgehängte Fenster statt die



Ein geradliniges, stabiles Mobiliar, formiert zu einem beliebten Grundriss für Paare mit Einzelbetten über der Heckgarage – das bietet der kompakte Hobby Optima Ontour Edition F V65 GE. Die Teppiche und der schwarze Gaswarner am Boden sind eine der wenigen Optionen im Testfahrzeug.

**„Hobby isoliert die Bodenplatte seines Optima Ontour Edition F V65 GE mit wasserabweisendem XPS, das ist gut. Der Toilettenschacht jedoch ist wie bei den meisten**

**Konkurrenten gänzlich ungeschützt gegen auslaufende Flüssigkeit.“**

Rudi Stahl, Karosseriebaumeister

# Voll der Luxus

**Liner oder Integrierter – in der Acht-Meter-Klasse hat der komfortorientierte Camper die Wahl. Was bietet der Concorde Credo auf Iveco, was die B-Klasse Masterline von Hymer auf Mercedes-Benz nicht hat? Zwei Luxusmobile zum Träumen.**

Text: Juan Gamero, Fotos: Zuckerfabrik Fotodesign



## VERGLEICH Integrierter vs. Liner in der Oberklasse

### Hymer B ML I 780

**Basis:** Mercedes-Benz Sprinter 415 CDI mit SLC-Tiefrahmenchassis, 150 PS und Sechsganggetriebe  
**Länge:** 789 cm

**PREIS:** ab 154.400 Euro

Oberklasse-Integrierter auf komfortabler Basis von Mercedes-Benz. Herkömmliche, tiefe Sitzposition.

### Concorde Credo 840 LI

**Basis:** Iveco Daily 50 C 16 mit Podestumbau, 156 PS Turbodiesel und Sechsganggetriebe  
**Länge:** 849 cm

**PREIS:** ab 209.100 Euro

Einstieg in die Liner-Klasse: Luxuriöser Integrierter auf Iveco Daily, Fahrer sitzt nah an Frontscheibe.





**Z**u den herausragenden Merkmalen von Concorde aus Oberfranken zählt das nach oben und vorn versetzte Armaturenbrett der Integrierten. Der Fahrer sitzt so auf der Höhe von Lkw-Fahrern und nah an der Frontscheibe. Bei gleicher Außenlänge steht zudem mehr Wohnraum zur Verfügung. So stößt selbst der Credo, bei Concorde der Einstieg, in die Liner-Klasse vor,

auch wenn er auf dem Iveco-Daily-Transporter basiert und nicht auf einem ausgewachsenen Lkw-Chassis.

Doch was bringt der Liner-Umbau dem Camper wirklich? Und fährt er mit einem herkömmlichen Integrierten gleicher Größe nicht doch besser?

Um das herauszufinden, hat Reisemobil International den Concorde Credo zum Vergleich mit Hymers Top-Bau-

reihe B-Klasse Masterline gebeten. Die rollt auf Mercedes-Benz Sprinter, in Sachen Fahrkomfort und Handling deutlich näher am Pkw als der Iveco. Zum Test stand der 8,5 Meter lange Credo 840 LI bereit. Es gibt aber auch den 790 LI, der dann auf Augenhöhe mit dem rund 7,9 Meter langen Hymer liegt.

Klären muss der Vergleich auch, ob in dieser Klasse ein Preisaufschlag von





# Kleine E-Bikes ganz groß

Von Maren Siepmann

**Wer E-Bikes im Reisemobil mitnimmt, weiß: Möglichst leicht und handlich sollten sie sein, gleichzeitig aber trotzdem einen guten Fahrkomfort bieten. Hier kommen kompakte Pedelecs mit 20-Zoll-Reifen ins Spiel. Eine Kaufberatung.**

**M**arkise oder TV-Gerät, Solaranlage oder Grill? Bei der Frage nach den beliebtesten Zubehörprodukten rangieren Fahrräder zweifelsohne ganz oben in der Wunschliste von Reisemobilisten. Fahrzeuge ohne Fahrradträger sind die Ausnahme, eine Vielzahl der Räder an Bord verfügt über elektrische Unterstützung. Diese Pedelecs, also Räder mit Motor – in der Umgangssprache meist E-Bikes genannt – sind für viele Camper nicht nur Sportgerät. Sie dienen als Pkw-Ersatz auf der morgendlichen Fahrt zum Bäcker oder beim Ausflug in die nächste Stadt und sind nicht nur bei älteren Campern beliebt. Auch jüngere Radler wissen die Unterstützung des Elektromotors zu schätzen – erleichtert er nicht nur steile Anstiege, sondern erweitert auch den Radius ungemein.

Für Reisemobilisten besonders interessant sind kompakte 20-Zoll-E-Bikes. Sie bieten meist zwar nur einen minimalen Gewichtsvorteil gegenüber 28-Zoll-E-Bikes, sind beim Transport aber wesentlich besser zu handeln: Modelle mit drehbarem Lenker und klappbaren Pedalen passen sogar in kleinere Heckgaragen. Parallel sind die kompakten Pedelecs stabil, alltags- und tourentauglich und eignen sich sogar, um kleinere Hunde oder Einkäufe – einen entsprechenden Gepäck- oder Lastenträger vorausgesetzt – auf ihnen zu transportieren.

Skeptiker mögen bei der One-Size-Rahmengröße der „Kompakten“ zunächst kritisch die Augenbrauen hochziehen – dank schnell verstellbarer Lenker und Sättel eignen sich die kompakten E-Bikes grundsätzlich jedoch für alle Fahrer zwischen 1,60 und 1,90 Meter Körpergröße. Ihre Bauweise ermöglicht zudem ein zulässiges Gesamtgewicht – je nach Modell – von bis zu 180 Kilogramm, wodurch die kleinen Flitzer auch für schwere Fahrer geeignet sind.

Weitere Vorteile sind der tiefe Schwerpunkt, der für ein angenehmes und sicheres Fahrgefühl sorgt, die komfortable, aufrechte Sitzposition und der tiefe Einstieg.

Auffällig sind die großvolumigen 20-Zoll-Reifen. Sie bieten einen erstaunlich guten Rollwiderstand, das große Volumen dämpft zudem Fahrbahnebenheiten wie Schotter oder Kopfsteinpflaster. Und wer glaubt, mit einem kleinen Rad müsse er mehr treten als mit einem großen, der täuscht sich: Denn mit der entsprechenden Übersetzung des Ketten- oder Zahnriemenantriebes erreicht er die gleiche Geschwindigkeit wie

mit einem großen 28-Zoll-Rad.

Zudem: Die Motorenunterstützung gleicht solche Unterschiede ohnehin aus.

## DER MOTOR

Wer auf der Suche nach einem E-Bike ist, beschäftigt sich früher oder später auch mit einigen technischen Fragen. Welche Motorleistung, Akkukapazität oder Bremsenantrieb – das sind wichtige Fragen, die man sich vor dem Kauf stellen sollte. Auch wenn kaum ein Hersteller die Möglichkeit bietet, sich sein Rad im Baukastenprinzip selbst zusammenzustellen, so ist es gut, wenn der Kunde etwas Ahnung von den wichtigsten Bauteilen und Komponenten hat.

Beim Motor dominiert Bosch seit Jahren den deutschen Markt. Aber auch Shimano, Panasonic oder Yamaha sind je nach Hersteller und Modell an manchen E-Bikes verbaut. „Die großen Motorenhersteller unterscheiden sich in Bezug auf Qualität und Funktionalität nur in Nuancen“, sagt Gerd Klose, Geschäftsführer beim E-Bike-Hersteller Merida & Centurion. „Bosch leistet hier aber seit Jahren gute Arbeit und bietet sehr gute, wartungs- und fehlerarme Produkte und einen hervorragenden Service. Ähnliches gilt für Shimano, auch wenn sie es auf dem deutschen Markt nie ganz geschafft haben, auf Bosch aufzuschließen.“

Welches Motorenmodell mit welcher Leistung am Ende verbaut werde, entschei-



Über das Display am Lenker kann der Fahrer den Unterstützungsmodus wählen sowie Geschwindigkeit und Reichweite ablesen.

de ohnehin der E-Bike-Hersteller – passend zum jeweiligen Bike und dessen Verwendungszweck. Bei kompakten E-Bikes kämen in der Regel Motoren mit mittlerer Leistung und Drehmoment zum Einsatz, erklärt Klose. Die meist etwas älteren Fahrer bräuchten für ihre Touren nicht dieselben Hochleistungsmotoren wie sportliche Mountainbiker – im schlimmsten Fall könnte ein extrem stark beschleunigender Motor für unsichere Fahrer sogar zur Gefahr werden.

## DIE SCHALTUNG

Ketten- oder Nabenschaltung? Auch hier ist ein eindeutiger Trend zu erkennen. „Kompakte E-Bikes werden mittlerweile fast ausschließlich mit Mittelmotor (siehe *Kasten unten: Front, Mitte, Heck?*) und Nabenschaltung angeboten“, erklärt Erhard Mott. Er beschäftigt sich seit mehr als 20 Jahren mit E-Bikes, betreibt im baden-württembergischen Lauda (zwischen Würzburg und Heilbronn) die E-Bike Erlebniswelt Mott ([www.ebike-mott.de](http://www.ebike-mott.de)) und berät vor Ort auch zahlreiche Reisemobilisten, für die er einen eigenen, kostenlosen Stellplatz bereit

## FRONT, MITTE, HECK?

Wo am Fahrrad der Motor verbaut ist, spielt vor allem für Fahrkomfort und Sicherheit eine wesentliche Rolle. Bei der breiten Masse an E-Bikes – sowohl bei kompakten als auch bei City- oder Touren-Rädern – hat sich der Mittelmotor durchgesetzt. Das Gewicht sitzt zentral am Rad, der Motor kann von der Batterie am besten angesteuert werden, es sind keine zusätzlichen Kabel nötig und es gibt keine thermischen Probleme mit der Wärmeabführung. Kurz: ein Mittelmotor lässt sich bestmöglich ins gesamte Rad integrieren.

Heckmotoren finden sich zwischenzeitlich besonders häufig in „Light-Support-Rädern“ – Bikes wie Rennräder oder Gravelräder für sportliche, ambitionierte Fahrer, die nur eine leichte, subtile Unterstützung für ihr Training benötigen. Heckmotoren haben daher auch oft lediglich 50 Watt (statt wie viele Mittelmotoren bis 250 Watt). Einige Motoren sind aber auch deutlich kräftiger.

Frontmotoren am Vorderrad spielen im Grunde keine Rolle mehr. Wurden sie in den ersten Jahren der E-Bike-Entwicklung noch häufig eingesetzt, sind sie heute höchstens bei sehr günstigen E-Bikes (meist aus Asien) zu finden. Zu empfehlen sind sie nicht: Zu schnell dreht das Vorderrad durch oder rutscht auf nassem Untergrund weg – die Fahrsicherheit wird durch einen Frontmotor stark reduziert.



# Völlig schwerelos

Text & Fotos: Paul Smit und Mick Palarczyk



**Nicht von dieser Erde: Spektakulär klammern sie sich an Felshänge – les Villages perchés, die Bergdörfer im Hinterland von Nizza. Der Autor verrät, was er wegen dieser Kleinode gewagt hat.**

**E**ine Reise zurück in die eigene Vergangenheit. Autor Paul Smit hat sein Reisemobil gepackt und jene Bergdörfer abgeklappert, die ihm vor Jahrzehnten schon den Kopf verdreht haben. Hier erzählt er, warum.

## Sainte-Agnès

Mit 760 Metern über dem Meeresspiegel ist Sainte-Agnès das höchstgelegene Küstendorf in Europa. Es wurde zum Schutz vor Überfällen der Sarazenen an einem Berggipfel errichtet. Eigentlich liegt es direkt hinter dem Gipfel – von der Küste aus ist es nicht zu sehen.

Doch nicht seine Lage hielt die muslimischen Piraten auf, es war das Dorfmadchen Anne, so die Legende. Haroum, ein mächtiger Sarazene, war

von ihrer Schönheit und ihrem tapferen Charakter derart betört, dass er ihre Bedingungen für eine Heirat akzeptierte: Er sollte die Piraterie aufgeben und sich zum Christentum bekehren.

Die Burgruine oben über dem Dorf stammt aus der Zeit nach der Sarazenenzeit. Der Blick auf die Ziegeldächer von der Treppe, die dorthin führt, ist wunderschön, aber die wahre Belohnung folgt oben im mittelalterlichen Garten neben der Burg. Von der terrassenförmig angelegten Grünanlage aus reicht der Blick bis zum Meer: geradeaus Menton, links die italienische Grenze, wo die Hauptkette der Seealpen ins Mittelmeer eintaucht, rechts Cap Martin.

Eine Wolke schwebt am Horizont – nein, das ist Korsika. Kurz vor Sonnenaufgang ragt es wie eine



Sainte-Agnès: mit Burgruine und abends im Straßencafé. Der Blick reicht – ohne Morgennebel – bis zum Mittelmeer mit Menton und der italienischen Grenze. Im Mini-Labyrinth des mittelalterlichen Gartens verirrt sich niemand.



messerscharfe Silhouette über den Horizont, weil der Himmel dann klar ist. Doch sobald die Sonne erscheint, verdampft das Meerwasser – die Insel verschwindet im Dunst. Es sei denn, der Mistral bläst das Rhône-tal hinunter: Dann ist bis weit in den Frühling hinein der Schnee auf den korsischen Bergen zu erkennen.

Sainte-Agnès ist dank seiner mit kleinen Natursteinen gepflasterten Straßen sehr malerisch. Besonders in den unteren Gassen, die viele Besucher verpassen, weil sie vom Pflastertreten zu erschöpft sind, verstecken sich die schönsten Torbögen. Hinter dem größten dieser Durchgänge ist der Kirchplatz erreicht. An Sommerabenden dient Le Lily's, ein Bar-Restaurant neben der Kirche, als Treffpunkt für die Dorfbewohner, gemischt mit

den Besuchern. Von der Terrasse aus schauen sie auf die Berge des Hinterlandes.

## Saorge

Wenn es ein Dorf gibt, das die Bezeichnung Überflieger verdient, dann ist es Saorge. An einem schwindelerregend steilen Hang stehen wolkenkratzerartige Häuser mit bis zu sieben Stockwerken. Es gibt sogar eine Stelle, an der ein Haus unten betreten wird und dann 13 Stockwerke emporgeklommen werden: Unbemerkt geht es von einem der unteren Gebäude über eine der überdachten Gassen zu einem höheren Haus.

Im Mittelalter zählte Saorge mehr Einwohner als Menton und war nach Nizza die zweitgrößte Stadt der Grafschaft. Es lag günstig am leichtesten

Saorge: An einem steilen Hang stehen Häuser mit bis zu sieben Stockwerken. Entspannen auf der Terrasse des Bistros La Petite Épicerie. Eindrucksvolles Chorgestühl in der Klosterkirche.

