

## ADAC Test Reisemobile: Hymer Sydney

### Hymer Sydney – einer der wenigen Campervans mit fünf Sitzplätzen



Der Hymer Sydney mit aufgestelltem Dach. (Bild: ADAC e. V./Uwe Rattay)

**Der Ducato ist das mit Abstand am häufigsten genutzte Basisfahrzeug für Campingaufbauten, insofern ist der Hymer Sydney zumindest beim ersten Blick von außen keine Besonderheit. Diese findet man, wenn man die breite Schiebetür aufmacht: Fünf Sitzplätze! Zwar sind es serienmäßig nur deren drei, aber gegen Aufpreis kann man auch als fünfköpfige Familie auf Reisen gehen oder ein Kind eine Freundin mitnehmen. Das sehr breite Bett im Hubdach reicht bei jüngeren Kindern leicht für drei.**

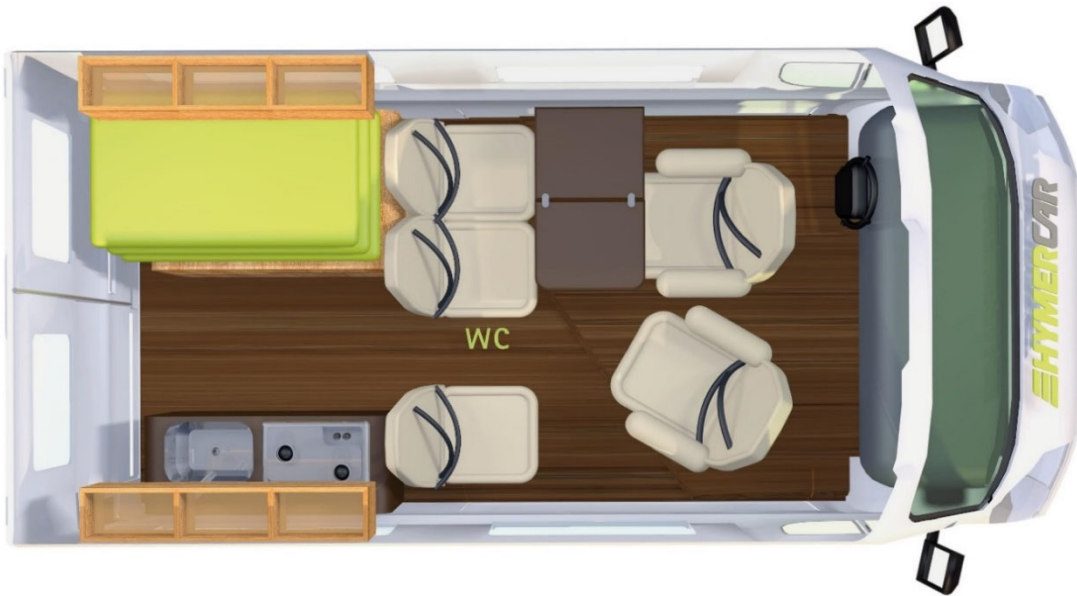
Ansonsten fällt schon von außen auf, dass der Sydney sehr kompakt wirkt, was er auch ist. Mit knapp unter fünf Metern Länge ist er hier gleichauf mit dem Klassiker schlechthin, dem VW California. Ein Mercedes-Benz Marco Polo ist schon ein Stückchen länger. Dafür ist die Ducato-Basis natürlich breiter und dadurch insgesamt etwas unhandlicher als die kompakteren Konkurrenten. Wer damit aber klar kommt, könnte den Sydney als günstigere Alternative zu VW oder Mercedes-Benz ins Auge fassen, denn ein Querbett im Heck ohne nachträgliche Verbreiterungsmaßnahmen bietet eben nur der Ducato. Bei geöffnetem Hubdach ist das Raumgefühl auch sehr angenehm.

Wo es hakt, ist teilweise beim Finish. So fährt der Ducato eben weniger feingeschliffen als andere Modelle und der Qualitätseindruck ist beim genauen Hinsehen nicht so gut wie bei manchen Konkurrenten, die allerdings fast durchgehend teurer sind. Was wiederum für quasi die gesamte Campingbranche gilt: Es gibt mittlerweile auch hier einige Assistenten für mehr Sicherheit und Komfort, die man aber nur gegen Aufpreis bekommt. Nicht einmal ein einfaches Standardradio ist serienmäßig.

Technische Daten	
<b>Grundpreis</b>	<b>49.790 Euro</b>
<b>Testwagenpreis</b>	57.894 Euro
<b>Länge</b>	4,96 m
<b>Breite</b>	2,05 m
<b>Breite mit Spiegeln</b>	2,51 m
<b>Höhe</b>	2,35 m
<b>Leistung</b>	140 PS
<b>Drehmoment</b>	350 Nm
<b>Getriebe</b>	manuell, optional Automatik
<b>Gänge</b>	6 (Automatik: 9)
<b>Antrieb</b>	Front
<b>Leergewicht fahrbereit</b>	2,66 t
<b>max. Gesamtgewicht</b>	3,3 t, 3,5 t optional
<b>Verbrauch bei 80 km/h</b>	6,3 l/100 km
<b>Verbrauch bei 100 km/h</b>	8,1 l/100 km
<b>Verbrauch bei 130 km/h</b>	11,0 l/100 km
<b>Durchschnittsverbrauch</b>	8,4 l/ 100 km
<b>Schlafplätze</b>	4
<b>Sitzplätze</b>	3, 4 oder 5 optional
<b>Küche</b>	Gas, 2 Flammen
<b>Bad</b>	keines, Platz für Porta Potti
<b>Heizung</b>	Diesel, Luft, 4 kW
<b>Aufbaubatterie</b>	95 Ah (190/230 optional)
<b>Frischwassertank</b>	35 l
<b>Abwassertank</b>	43 l (optional beheizt)
	*Messwerte

<b>ADAC Bewertung</b>	
<b>Gesamtnote</b>	<b>2,4</b>
<b>Teilnote Fahrzeug</b>	<b>2,8</b>
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	2,7
<b>Innenraum</b>	2,6
<b>Komfort</b>	2,9
<b>Motor/Antrieb</b>	2,4
<b>Fahreigenschaften</b>	2,9
<b>Sicherheit</b>	3,0
<b>Verbrauch/Emissionen</b>	2,7
<b>Teilnote Aufbau</b>	<b>2,1</b>
<b>Schlafbereich Hubbett</b>	1,3
<b>Schlafbereich Heck</b>	2,1
<b>Bad</b>	-
<b>Küche</b>	2,8
<b>Aufbau und Stauraum</b>	2,8
<b>Dinette</b>	2,0
<b>Gas/Heizung</b>	2,6
<b>Wasser</b>	2,4
<b>Elektrik/Konnektivität</b>	2,2
Die Noten sind unterschiedlich gewichtet.	

## Karosserie/Kofferraum



Der Grundriss des Sydney, inklusive der optionalen fünf Sitzplätze. (Quelle: Hymer)

## Verarbeitung

Der Ducato (und seine baugleichen Brüder) sind mit Abstand das beliebteste Grundfahrzeug für Campingausbauten, was aber vielmehr am vergleichsweise niedrigen Grundpreis als an der Qualität liegt. In Sachen Spaltmaße, Präzision der Blechkantungen, Lackauftrag und Entgratung von Kunststoffteilen sind die Camper von VW und Mercedes merklich besser. Auch die offen liegenden Anschlüsse der Heckscheibenheizung direkt am Schlafbereich zeugen davon, dass der letzte Schliff fehlt.

Das Cockpit ist wie in der Klasse absolut üblich aus hartem Kunststoff. Etwas weniger Spiel an den Drehreglern und genauere Passungen wären aber auch in einem Nutzfahrzeug-Innenraum schön.



Merklich schwankende Qualität der Lackierung. (ADAC/Uwe Rattay)

## Alltagstauglichkeit

Mit knapp unter fünf Metern ist der Sydney kaum länger als ein üblicher Pkw, dementsprechend kommt man auch im Alltag gut klar – die Breite von schon ohne Spiegel über zwei Metern lässt sich aber nicht wegdiskutieren: Für die Innenstadt gibt es praktischere Autos. Vor allem an Unterführungen und natürlich vor dem Parkhaus sollte man zudem die Höhe von 2,35 Metern im Blick haben.

Den serienmäßig 75 und gegen Aufpreis 90 Liter großen Dieseltank befüllt man über den Stutzen neben der Fahrertür. Der 19 Liter fassende AdBlue-Tank hat seinen Stutzen direkt daneben, dieser ist also gut zugänglich.

Dachlasten sind nicht erlaubt, auf die Anhängerkupplung darf man aber 100 Kilogramm stützen und (gebremst) zwei Tonnen anhängen. Die Kupplung ist optional und abnehmbar. Gegen Aufpreis kann man auch bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast bekommen, die Stützlast erhöht sich dann entsprechend.

Insgesamt darf der vollgetankte Testwagen dank der optionalen Auflastung von 3,3 auf 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht satte 740 Kilogramm zuladen. Das reicht im Alltag und auf Reisen eigentlich immer aus, auch wenn man zu fünft unterwegs ist.

### **Licht, Sicht und Rangieren**

Beim Rangieren sind Hilfsmittel trotz der in der Camperwelt relativ geringen Länge absolut sinnvoll. Allerdings gibt es nur Parksensoren hinten und gegen Aufpreis eine Rückfahrkamera. Seitliche Kameras oder gar ein Einparkassistent sind nicht erhältlich. Immerhin helfen zusätzliche Weitwinkel-Außenspiegel, den toten Winkel und die Bordsteinkante im Auge zu behalten.

Serienmäßig kommt der Hymer Sydney mit Halogenscheinwerfern daher, höherwertige LED- oder Xenonscheinwerfer gibt es nicht. Leider gibt es auch keine Scheinwerferreinigungsanlage und den Fernlichtassistenten, der die Scheinwerfer abhängig von durch die Frontkamera erkannten Verkehrsteilnehmern auf- und abblendet, nur gegen Aufpreis. Gezielt andere Verkehrsteilnehmer aus dem Fernlicht ausschattieren kann das System aber nicht.

### **Ein- und Ausstieg**

Vorn will zwar der hohe Aufbau erklommen werden, die beiden Stufen dorthin sind aber nicht zu hoch. Ein hilfreicher Griff an der A-Säule fehlt leider. Immerhin geben die Türen eine angemessen große Türöffnung frei. Die hintere Schiebetür ist freilich noch größer. Hat man den fünften Sitz oder den zusätzlich bestellbaren Schrank montiert, wird die Einstiegsöffnung aber wieder etwas schmaler. Über die elektrisch ausfahrende Trittstufe kommt man dennoch bequem zu den Rücksitzen.

### **Volumen Alltagskofferraum**

Zwischen den Schränken im Heck bietet der Sydney etwa 70 Zentimeter Platz bei einer Tiefe von 1,25 Metern. Bis unter das heruntergeklappte Bett in einer Höhe von 83 Zentimetern ergeben sich so 725 Liter Stauraum.

### **Kofferraum-Nutzbarkeit**

Die beiden Flügeltüren am Heck gehen einfach auf und sind geöffnet arretierbar. Die Ladekante liegt nur 54 Zentimeter über dem Boden, Vorteil des Frontantriebs. Da lässt sich auch schwereres Gepäck gut einladen.

### **Kofferraum-Variabilität**

Die Rücksitze sind nicht im Kofferraum-Bereich, deshalb kann die Variabilität bezüglich verschiebbarer und klappbarer Rückbank nicht bewertet werden. Sehr wohl bewertbar ist aber, ob man auch Kleinkram oder einen normalen Wocheneinkauf vernünftig unterbringt. Hier sieht es eher bescheiden aus, außer den schwierig erreichbaren Schränken gibt es hier keine Vorkehrungen. Sehr positiv fällt aber das Schienensystem im Kofferraum auf, über das man kleineres oder schwereres verzurren kann. Eine Abtrennung des Kofferraums nach vorn hin ist gegen Aufpreis erhältlich und unbedingt empfehlenswert. Diese wird am Schienensystem im Kofferraum zwar etwas fummelig verschraubt, ist dadurch aber variabel einsetzbar – prima.

## **Innenraum**

### **Bedienung**

Wenn man schon einmal Auto gefahren ist, kommt man auch im Ducato sofort zurecht. Will heißen: Hier wird noch geschaltet und gewaltet nach alter Väter Sitte. Dies ist keineswegs negativ aufzufassen, denn genügend Fahrzeuge im ADAC Auto- und Campingtest haben bewiesen, dass Touchflächen und reduzierter Tastenumfang nicht unbedingt eine Verbesserung der Bedienbarkeit darstellen. Bis auf den etwas versteckten Tempomathebel, dessen Bedienung nach etwas Übung auch blind ablaufen kann, sind alle Tasten und Schalter gut zu sehen und ebenso zu erreichen. Zwar schon altbekannt, aber immer wieder großartig: Das aufklappbare Klemmbrett am Armaturenbrett, das auch ein Tablet oder ein Handy sicher hält.

Ärgernisse gibt es aber auch, wie dass man die Seitenfenster nicht per Schlüssel öffnen oder schließen kann oder dass Fahrzeugeinstellungen teilweise unkomfortabel über das Kombiinstrument vorzunehmen sind.

## Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig ist nur eine Radiovorbereitung vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es aber entweder ein originales Fiat-Radio, ein Fiat-Infotainmentsystem oder zwei verschieden große Multimedia-Navigationssysteme von Drittanbietern. Das kleinere hat wie das Fiat-Infotainment einen sieben Zoll großen Touchscreen, das größere bietet neun Zoll.

Mit den verschiedenen Systemen kann man digitalen Radioempfang, Apple CarPlay und Android Auto, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Musikstreaming sowie USB- und Klinkeanschluss in den Hymer holen.

Eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone im klappbaren Klemmbrett wäre noch interessant, dann würde man einen der heutzutage heiß begehrten USB-Anschlüsse nicht schon mit dem Handy belegen.



Simpel und genauso zu bedienen: Das Cockpit. Der klappbare Handyhalter gefällt immer wieder. (ADAC/Uwe Rattay)

## Komfort

### Fahrwerk

Solide Nutzfahrzeugtechnik, die vernünftig abgestimmt ist. Damit kann man das Fahrwerk des Ducato hinreichend beschreiben. Gerade auch aufgrund des hohen vorgeschriebenen Luftdrucks bei hoher Belastung rollt der Sydney über Kanten, Kanaldeckel und ähnliches etwas herb ab. Mit Bodenwellen auf Landstraßen und Autobahnen kommt der Hymer aber gut klar.

### Sitze

Die serienmäßigen Drehsitze in der ersten Sitzreihe sind bequem und auch durch ihre beidseitigen Armlehnen reisetauglich, könnten Großgewachsene im Schulterbereich aber mehr stützen. Die aufpreispflichtige Zweiersitzbank in der zweiten Reihe ist vernünftig modelliert, längs verschiebbar und in der Lehnenneigung einstellbar – ein absolutes Highlight in der Campingklasse. Belässt man es beim serienmäßigen Einzelsitz in der zweiten Reihe, hat man dort auch Armlehnen zur Verfügung und im Grunde den gleichen Sitzkomfort wie in der ersten Reihe. Der fünfte, ebenfalls optionale Sitz ist nicht einstellbar und vor allem für größere Personen geeignet, denn sonst kommt man dort im Schiebetürbereich nicht mit den Beinen bis zum Boden.



Eine einstellbare Rücksitzbank gibt es nicht oft im Segment. (ADAC/Uwe Rattay)

### Innengeräusch

Der Diesel ist ein eher rauer Geselle, man hört ihn gerade unter Last deutlich – störendes Ausmaß nimmt die Akustik aber nicht an. Windgeräusche sind nicht explizit auffallend, es ergibt sich eher ein gleichmäßiges Rauschen des Windes, das sich zum Brummen des Motors gesellt und bei 100 km/h für einen klasstypischen Innengeräuschpegel von 70,6 dB[A] sorgt. Bei 130 km/h liegen dann schon 74,2 dB(A) am Messgerät an.

### Klimatisierung

Zumindest eine halbautomatische Klimaanlage ist Serie, für eine vollautomatische Klimaanlage zahlt man Aufpreis, hat aber dennoch nur eine Klimazone. Insgesamt eher einfache Technik zur Klimatisierung des

Frontbereichs. Eine Sitzheizung vorn ist optional zu haben, wie auch eine fahrerseitige Dieselstandheizung.

## Motor/Antrieb

### Fahrleistungen

Den Sydney gibt es mit verschiedenen Motorisierungen, allesamt Vierzylinder-Diesel. Serienmäßig ist eine 120 PS starke Version, optional gibt es auch 140, 160 oder 178 PS. Der Testwagen kommt mit 140 PS daher. Damit ist man angemessen kraftvoll unterwegs, in gut 12 Sekunden geht es von 60 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 148 km/h angegeben.

### Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbodiesel treibt den Hymer kräftig voran, auf der Drehmomentwelle von 350 Nm ab 1.400 Touren kann man gut reiten. Die Laufkultur ist typisch Nutzfahrzeug, man spürt durchaus Vibrationen, der Selbstzünder übertreibt es hier aber nicht.

### Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist im Sydney der Sechsgang-Handscharter des Testwagens verbaut. Außer für die Variante mit 120 PS gibt es für happige 3.500 Euro Aufpreis eine Neungang-Wandlerautomatik. Der Handscharter gefällt im Test mit nicht zu langen Wegen und vernünftiger Gassenführung. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert, lässt sich aber nur bei stehendem Fahrzeug ohne Geräusche einlegen.

## Fahreigenschaften

### Fahrstabilität

Das ESP des Ducato greift bei Bedarf recht vehement ein, muss beim ADAC Ausweichtest aber keine Schwerstarbeit leisten. Der Hymer Sydney fährt mit kräftiger Seitenneigung und untersteuernd durch den Parcours. Zwar beginnt die Hinterachse manchmal leicht zu bocken, aber man ist mit dem Sydney sicher unterwegs. An einen Camper in der Busklasse kommt der Kastenwagen naturgemäß nicht heran, Fiat hat das Fahrverhalten seines Bestsellers aber gut im Griff.



Nicht der feinfühligste, aber sicher im Ausweichtest. (ADAC/Uwe Rattay)

### Lenkung

Slalomwettbewerbe gewinnt man mit der mäßig präzisen Lenkung nicht, an solchen wird aber auch kaum ein Ducato teilnehmen. Man kommt mit dem nicht übermäßig gefühlvollen Lenksystem auf Reisen problemlos zurecht, Autobahnetappen kann der Sydney somit stressfrei abspulen. Konkurrenten zeigen aber, dass es auch in dieser Fahrzeugklasse gefühlvollere Lenkungen gibt.

### Bremse

Die im Segment üblichen, robusten Reifen mit C-Kennung sind beim Bremsen mal wieder nicht hilfreich, der Bremsweg von 43,8 m aus 100 km/h ist aber noch okay für die Umstände. Die Bremsanlage ist potent genug, um mit dem schweren Gefährt umzugehen.

## Sicherheit

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Auch Fiat bietet für seine Transporter ziemlich viele Assistenz- und Sicherheitssysteme an, aber nicht alle schaffen es auch in die Wohnmobile, da kaum etwas serienmäßig ist. Beim Hymer Sydney ist nur ein

Tempomat standardmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es dann ein Sicherheitspaket, bestehend aus Notbremsassistent, Spurhalteassistent, Fernlichtassistent, Verkehrsschildererkenner sowie Licht- und Regensensor. Zusätzlich bekommt man noch einen Totwinkelassistenten, der beim Rückwärtsfahren auch Querverkehr erkennen kann und entsprechend warnt. Beim großen ADAC-Vergleichstest der Assistenzfunktionen im Rahmen einer Euro NCAP-Untersuchung wurde auch bereits bemängelt, dass zu wenige Funktionen serienmäßig sind. Weitere Informationen unter <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/assistenzsysteme/euro-ncap-transporter-vergleich>.

### **Passive Sicherheit – Insassenschutz**

Der Fiat Ducato bietet eigentlich Front-, Seiten- und Kopfairbags, in den Sydney schaffen es aber nur die Frontairbags. Das hängt mit den montierten Drehsitzen und mit den integrierten Verdunklungsrollen zusammen. Dennoch sollte hier auch im Campingbereich eine Lösung gefunden werden, um das endlich steigende Sicherheitsniveau der Basistransporter auch in die Freizeitfahrzeuge mitzunehmen.

### **Kindersicherheit**

Auf der Rücksitzbank und dem Beifahrersitz kann man Kindersitze mit den ausreichend langen Gurten vernünftig befestigen, aufgrund der Sitzkonturen kann es je nach Kindersitz aber etwas schwierig sein, ihn auszurichten. Besonders hohen Kindersitzen können die nicht demontierbaren Kopfstützen Probleme bereiten. Isofix ist nicht verfügbar.

Auf dem Einzelsitz rechts hinten sollen keine Kindersitze befestigt werden.

### **Fußgängerschutz**

Ein Crashtest wurde mit dem Ducato nicht durchgeführt, die glatt gestaltete Front stellt aber tendenziell keine erhöhte Gefahr dar. Das optionale Notbremsystem kann auch Fußgänger erkennen, was die Unfallgefahr beziehungsweise dessen Folgen reduziert.

### **Verbrauch/Schadstoffe**

Die Schadstoffe waren während unserer Testfahrt mittels portablen Emissionsmessgerät unauffällig niedrig. Der Testverbrauch pendelte sich bei 8,4 Liter Diesel alle 100 Kilometer ein.

Für Reisende sind insbesondere auch die Verbräuche bei konstanter Fahrt interessant, deshalb werden auch diese im ADAC Reisemobiltest ermittelt. Bei 80 km/h verbraucht der Testwagen 6,3 Liter, bei 100 km/h 8,1 Liter und bei 130 km/h Reisegeschwindigkeit sind es 11,0 Liter auf 100 Kilometer.

### **Schlafbereich Hubbett**



Mit 1,40 sehr breit: Die Matratze im Hubdach. (ADAC/Uwe Rattay)

Das mechanische Hubdach ist sicher zu bedienen, das Gestänge wie üblich außen angebracht. Zum Schließen braucht es aber ordentlich Schmackes in den Armen. An zwei der drei Fenstern vorhandene Moskitonetze halten ungebetene Besucher fern. Über die stabile Leiter ist ein sicherer Aufstieg ins Obergeschoss durch die großzügige Luke möglich. Für besonders kalte Nächte kann man noch eine passgenaue Dämmung innen am Stoff anbringen, die aber extra gekauft werden muss. Die Matratze selbst ist gut zwei Meter lang, satte 1,40 Meter breit und ruht auf Tellerfedern, ist bequem und gut unterlüftet. Für ein so breites Bett braucht es einen Ducato als Basis, der im oberen Bereich breiter ist als die Konkurrenz aus Stuttgart oder Hannover.

Im geschlossenen Zustand ist noch genügend Platz zwischen Matratze und Dach, um das Bettzeug auf der Matratze zu belassen. Eine Schwannhalsleuchte im Bettbereich ist zwar Serie, aber zu wenig für eine gute Ausleuchtung bei Dunkelheit.



## Schlafbereich Heck

Unten schläft man auf einem Querbett im Heck, das man aus drei Teilen zusammensteckt und auf der Küche und dem Schrank gegenüber aufliegt. Stichwort Breite beim Ducato: Das Bett ist 1,92 Meter lang, was beispielsweise im Sprinter nur mit Karosserieverbreiterungen realisierbar ist. Wie Hymer im Grand Canyon zeigt. Das Bett ist 130 Meter breit und die Liegefläche befindet sich 93 Zentimeter hoch über dem Fahrzeugboden. Kinder brauchen eine Aufstiegshilfe. Ablagen oder punktgenaue Leseleuchten wären allerdings noch eine nette Dreingabe. Beides vermisst man ebenso wie eine Möglichkeit, im Bettbereich zu lüften, ohne die Hecktür öffnen zu müssen. Die Fenster im Heckbereich kann man nicht öffnen. Möchte man die Hecktüren dann öffnen, geht das von innen nicht, solange das Bett aufgebaut ist.



1,92 Bettlänge quer, innerhalb der Originalkarosserie: Vorteil Ducato. (ADAC/Uwe Rattay)

Ist man zu dritt unterwegs, bietet sich noch ein alternativer Ausbau des unteren Bettes an. Man kann auch ein langes Einzelbett über die Rücksitzbank hinweg aufbauen, dann bleiben die Küche und der Durchgang frei.



Besser als keine Toilette: Stauraum, passend für ein PortaPotti. (ADAC/Uwe Rattay)

## Bad

Einen Camper mit fünf Metern Länge, Küche, Kühlschrank und fünf Sitzplätzen auch noch mit einem Bad auszustatten, ist selbst für die traditionsreiche Marke Hymer nicht zu stemmen. Für das Nötigste immerhin ist gesorgt: Ein PortaPotti findet in einem Kasten unter der Sitzbank Platz, zudem kann man den Wasserhahn der Küche auch als Außendusche verwenden.

## Küche

In der Küche mit zwei Gaskochfeldern geht es eng zu: Ein Drittel des Küchenblocks ist durch den Frischwassertank belegt und hinter den beiden Türen daneben verbirgt sich nur wenig Platz, auch der 65 Liter große Kompressorkühlschrank braucht seinen Raum, ist aber gegenüber der Küchenzeile untergebracht. Für eine große Schublade hat es aber auch im Küchenblock noch gereicht. Drei winzige Oberschränke sorgen für nur wenig mehr nutzbaren Raum. Verzichtet man auf den fünften Sitz und hängt stattdessen den optionalen Unterschrank neben dem Küchenblock auf, schafft man noch etwas mehr Verstaumöglichkeiten.

Was aber immer fehlt: Arbeitsfläche. Theoretisch hat es zwar gegenüber der Küche eine solche, die ist aber normalerweise mit den Bettteilen belegt. Hier gilt es, sich geschickt zu arrangieren.



Wenig Stauraum, kaum Arbeitsfläche: Die Küchenorganisation ist etwas für Könner. (ADAC/Uwe Rattay)

## Aufbau und Stauraum

Der Möbelbau im Sydney ist solide – das merkt man schon daran, dass während der Fahrt vom Innenausbau kaum ein Klopfen oder Knarzen zu hören ist. Nur im Bereich der Verkleidung rund um den Ausschnitt für das Hubdach gefallen nicht alle Passungen und Verschraubungen – das ist aber durchaus klassenüblicher Standard. Ärgerlicher ist da, dass die Oberschränke nicht hinterlüftet sind.

Größtes Manko aber ist schlichtweg der Mangel an Stauraum, der sich natürlich auch schon durch die Kürze des Fahrzeugs ergibt. Auch eher dem Basisfahrzeughersteller und weniger dem Ausbauer geschuldet ist die fehlende elektrische Zuziehhilfe oder gar ganz elektrische Schiebetür. Hier geht es nicht nur um ein Komfortthema, sondern vielmehr um Lärmbelästigung auf dem Campingplatz durch nächtlich lautstark zugeworfene Türen.



Praktisch sind die Bodenklappen, etwa für Schuhe. (ADAC/Uwe Rattay)

## Dinette

Die Möglichkeit, die Rücksitzbank längs zu verschieben und die Lehnenneigung einzustellen, ist nicht nur während der Fahrt angenehm, sondern gerade auch, wenn man den Klapptisch nutzen will.

So kommt man von allen Sitzen aus gut an den nicht allzu großen Tisch, den man auch schon aus anderen Hymer-Modellen kennt. Er wird von der Wand aus hochgeklappt und verzichtet auf eine separate Fußstütze, was im Campingalltag die Bewegungsfreiheit erhöht. Leider neigt er sich unter der Belastung durch eine zünftige bayerische Brotzeit deutlich nach unten, weswegen man eine zusätzliche Stütze bisweilen vermisst.



Gute Sitzgelegenheiten, kleiner Tisch. (ADAC/Uwe Rattay)

Gegen Aufpreis packt Hymer noch zwei sehr leichte Campingstühle samt Klapptisch in das Heck des Campers, dann kann man sich auch draußen niederlassen.



Nur die Kochstelle nutzt Gas, geheizt wird mit Diesel. (ADAC/Uwe Rattay)

## Gas/Heizung

Beheizt wird der Sydney über eine 4 kW starke Dieselheizung, die völlig ausreicht und angenehm leise läuft. Über drei Auslässe wird der Innenraum mit Warmluft versorgt, ein Warmluftschlauch für das Schlafdach ist gesondert erhältlich. Gas ist auch an Bord, aber nur in Form einer blauen 2,75 kg-Gasflasche für den Kocher. Deshalb sind auch keine Schlauchbruchsicherung oder Crashsensor nötig. Was uns aber nicht so gut gefällt: Die Schlauchleitung ist nicht stets steigend, auch wäre ein zusätzliches Absperrventil eine feine Sache.

## Wasser

Opulente Wasserschlachten kann man in der Fünfmeter-Klasse nicht veranstalten. 35 Liter Frischwasser und 43 Liter Abwasser passen in die Tanks. Der Abwassertank ist unterflur angebracht und gegen Aufpreis gedämmt und beheizt. Der Frischwassertank befindet sich im Küchenblock, ist also ohnehin frostsicher. Schön im Campingalltag: Beide Tanks können einfach gereinigt und abgelassen werden.



Zum Ablassen des Frischwassertanks nutzt man einfach ein beigelegtes Stück Schlauch. (ADAC/Uwe Rattay)



Unter der Motorhaube wird man auf der Suche nach dem Landstromanschluss fündig. (ADAC/Uwe Rattay)

## Elektrik/Konnektivität

Die Elektrik ist vorbildlich installiert und beschriftet, ein paar Strippen mehr hätte Hymer aber ziehen können: Es gibt viel zu wenige USB-Ladebuchsen, vor allem in beiden Schlafbereichen und keine getrennten Leseleuchten in den Betten. Immerhin kann man sich über Adapter die drei vorhandenen 12 Volt-Steckdosen zum USB-Ladeanschluss ummodellern.

Für die Modelle mit 120 und 140 PS sowie Handschaltung kann man fahrzeugseitig eine größere 110 Ah-Batterie ordern, eine AGM-Aufbaubatterie mit 95 Ah ist serienmäßig. Alternativ kann man noch eine zweite 95 Ah-Batterie dazubestellen oder gleich auf Lithium-Technik setzen. Dann kommt eine 135 Ah-Batterie in den Syd-

ney. Über ein klassisches Schaudt-Panel lassen sich der Abwassertank-Füllstand und die Bordspannung abfragen. Der Landstromanschluss ist unter der Motorhaube, was im professionellen Ausbauerbereich ungewöhnlich ist, aber eigentlich keine Nachteile mit sich bringt. Im Gegenteil: Das originale Karosserieblech muss nicht aufgeschnitten werden und der Anschluss ist absolut wetterfest.

## Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.  
Test und Technik  
81360 München  
E-Mail [tet@adac.de](mailto:tet@adac.de)  
[www.adac.de](http://www.adac.de)