

### Camping

Campen mag ich nicht.

Das liegt an den Campern.

Einige sind enge Verwandte von Schrebergärtnern.

Da geht es dann irgendwann um das Einhalten von Regeln als Selbstzweck (Platzruhe, Schranke geschlossen, Parzellendenken).

Wer sich darüber hinaus bemüßigt fühlt, zu kontrollieren, ob andere diese Regeln einhalten, zeigt, dass er ein gestörtes Verhältnis zur Macht (im Kleinen) hat und sich dann an dem vermeintlichen Hebel, den er sich damit geschaffen zu haben glaubt, delectieren kann. Die Kontrolle des Einhaltens von Regeln und vor allem das emsige zu Tage Fördern von Verstößen, um anderen mal sagen zu können, was sie zu tun und zu lassen haben. Und sein kleines Licht dabei hinter einer Regel verschanzt, deren Einhaltung dogmatisch eingefordert wird.

Der Begriff Blockwartmentalität drängt sich geradezu auf. Keine Welt, in der ich mich wohl fühle.

Hinzu kommt natürlich der Schrebergarten-Kladderradatsch mit grünem Plastik-Kunstrasen vor dem Vorzelt, Jägerzäunen oder anderen Dingen, die die Ausdehnung der eigenen Parzelle, des eigenen Reiches, der empfundenen Latifundien, dokumentieren. Bis hin zu Gartenzwergmantik und anderen absolut kitschigen Details wie bunte und womöglich blinkend-wechselnde LED-Beleuchtung, ganz im Stil geschmackloser Weihnachtslichterketten.

Diese Camper haben ja auch gerne einen Wohnwagen ungefähr zwölf Monate im Jahr auf ein und derselben Parzelle.

Mir gefällt auch nicht der Mangel an Privatsphäre, wenn diese Menschen naheliegenderweise ihre eigenen Sanitärmöglichkeiten im Inneren des Caravans schonen und dann die entsprechenden Einrichtungen des Platzes nutzen, dies dann zu Stoßzeiten mehr oder weniger gleichzeitig, natürlich alle noch ungewaschen, mit angeklatschten Haaren, gemeinsamem Zähneputzen incl. Zahnersatz oder was auch immer an unergötzlichen Anblicken zu Tage tritt. Evtl. auch eine kleine Schlange an der Entsorgungsstation für Fäkaltanks. Sehr appetitlich vor dem Frühstück. Vergleiche mit dem Mittelalter drängen sich auf, als die Menschen morgens den Inhalt ihres Nachtopfs durch das offene Fenster auf die Straße kippten.

Nun hoffe ich, dass ich mich damit ausreichend abgegrenzt habe von Campern und Camping. Nicht die Welt, in der ich mich wohlfühle.

### Hotel

Seit Jahrzehnten bin ich beruflich in Hotels untergebracht. Oder habe auch Urlaube in Hotels verbracht, bei denen dann in riesigen Sälen gemeinsame Mahlzeiten eingenommen wurden. Mich reizen Hotelaufenthalte nicht mehr. Sollte im Urlaub das Wetter schlecht sein, sitzt man evtl. in dieser winzigen Bude. Ich mag nicht mehr gerne in mehr oder weniger großen Gruppen völlig fremder Menschen essen, ich kann den Luxus, dass mir ein schlecht bezahlter Mensch mein Bett oder das Bad aufräumt, nicht mehr so genießen. Mir ist meine Privatsphäre wichtiger. Denn ich muss ja sinnvollerweise das Zimmer räumen, wenn jemand zwecks Aufräumen und Betten machen in dieses eindringt. Es ist für mich wirklich kein Privileg, wenn „Personal“ mein Bett macht. Dies gibt mir kein Gefühl von Erhabenheit. Vor allem, wenn ich dafür in Kauf nehmen muss, dass sich die Privatsphäre von Bettenburgen beschränkt sich auf die 40 cm Teppichrand rund um das Bett herum sowie eine eigene Toilette. Auch keine Welt, in der ich mich wohl fühle.

Seit vielen Jahren habe ich daher für Urlaube, teilweise auch für geschäftliche Reisen, (Ferien-)Wohnungen oder Bungalows gemietet. Niemand störte, mir muss niemand ein Bett oder ein Bad „machen“ und zum Essen gehe ich entweder in ein Restaurant meiner Wahl oder ich koche gerne auch selbst, um eben nicht mehr raus zu müssen. Ist das Wetter schlecht, habe ich sehr viel mehr Raum als in einem Hotelzimmer.

Doch was ist, wenn man dann um diese wie auch immer geartete Immobilie herum alles Sehenswerte betrachtet hat, dabei gleichzeitig feststellt, dass es im Rest der Welt noch ganz viele weiße

Flecken auf der persönlichen Landkarte gibt? Wie lässt sich eine Reise z.B. klimafreundlich gestalten – ein immer wichtiger werdender Aspekt. Natürlich kann man auch einfach mal Ruhe geben im Urlaub und sich kontemplativ an einem Strand oder See ausbreiten. Doch das halte ich nicht beliebig lange aus. Vielleicht in den ersten Tagen, um wirklich runterzufahren. Aber dann?

## **Urlaub**

Nun geht es erneut um eine Positionierung. Nur ein Teil meiner Freizeit ist „Urlaub“. Es gibt ja, wie bei den meisten anderen Menschen, auch außerhalb des Urlaubs diverse Hobbies wie Radfahren, Wandern, Schwimmen, Fotografieren, Lesen, Musik hören, lecker essen, lecker kochen, was auch immer.

All diese Beispiele werden jedoch auch in den Zeiten praktiziert, in denen per Definition „Urlaub“ ist. In der Regel also an einem anderen Ort, doch Seele, Gehirn, Hobbies und Kleidung beispielsweise sind exakt identisch. Also werden Radfahren, Wandern, Schwimmen, Fotografieren, Lesen, Musik hören, lecker essen, lecker kochen eben auch im Urlaub praktiziert.

Der Unterschied ist natürlich, dass die Ausübung der Hobbies „im Alltag“ - als Abgrenzung von "Urlaub" – typischerweise in einer anderen Stimmung ausgeübt wird, und auch die Menge an Hintergrundprozessen (was einem immer so im Kopf herumgeht im Alltag) ist größer.

So ist es naheliegend, dass man den Zustand des Alltags möglichst oft verlässt und das "Urlaubsfeeling", also die angenehmen Stimmungen und der Wegfall von Hintergrundprozessen – genießen kann.

Von außen betrachtet gibt es eigentlich keinen Unterschied, wenn ich Radfahren im Urlaub und Radfahren in der übrigen Freizeit miteinander vergleiche. Streiche Radfahren und setze Wandern, Schwimmen, Fotografieren, Lesen, Musik hören, lecker essen, lecker kochen. Die Stimmung ist evtl. etwas anders, doch die Tätigkeit ist frappierend gleich.

Sonnenuntergang am Strand wäre ein erwähnenswerter Punkt, der anders ist. Und all diese vielen Facetten, die ich "andernorts" entdecke, wenn ich meine heimatlichen Kreise verlasse und andere Menschen, Kulturen und Gegenden entdecke. Und deren Speisen.

Und damit auch ganz grundlegend lerne, wie relativ alles ist und wie tolerant Menschen werden, wenn sie mal die Maßstäbe ihres Ortes hinter sich gelassen haben. Weshalb es ja auch dazu gehört, nicht nur dort Urlaub zu machen, wo „man spricht deutsch“ an Lokalen steht und „Eisbein mit Sauerkraut“ angeboten wird, sondern es Freude bereitet, wenigstens ein paar Brocken „ausländisch“ zu lernen und den Mut besitzt, etwas anderes als Schnitzel zu bestellen. Und bereits sprachlich Respekt und Höflichkeit zum Ausdruck bringen kann anstelle von Kolonialisierungsmentalität.

## **Haushalt**

Einen Haushalt definiere ich in diesem Kontext durch eine Ansammlung von Ressourcen, die das Leben angenehmer, sicherer und hygienischer gestalten (sowie natürlich auch durch die Mitglieder des Haushalts). Dies trifft bereits auf Höhlenbewohner zu. Ein Haushalt ist in der Regel warm, wenn es draußen kalt ist, es gibt fließendes warmes und kaltes Wasser, ansonsten ist der Haushalt möglichst trocken, Vorräte z.B. für Nahrungsmittel und andere Dinge (allem voran zur Zeit wohl Toilettenpapier, Nudeln und Trockenhefe). Separate Bereiche für das Schlafen, das Wohnen und das Essen, die Zubereitung des Essens sowie der Hygiene sind heute für die meisten zivilisierten Menschen normal. (In Favelas und Zeltstädten Asylsuchender ist dies anders. Darum sollten man deren Bewohnern auch alle Unterstützung angedeihen lassen, dies zu ändern.)

Im Urlaub werden hiervon mehr oder weniger große Abweichungen akzeptiert. Im Hotelzimmer gibt es nur Bad und Bett, der Rest findet in Gemeinschaftsräumen statt. Falls es immer noch nicht deutlich geworden ist: einer der Hauptgründe, weshalb ich im Urlaub viel lieber eine Ferienwohnung oder ein Häuschen miete. Der Verzehr des Essens findet in Urlaubshotel in einer großen Gruppe laut schwafelnder, immer wieder gackernder, teilweise auch schreiender Menschen statt, während die Nase permanent durch fürchterliche Duftkreationen davon abgehalten wird, den Geschmack der Speisen zu bestimmen. Die Ohren bekommen evtl. auch noch eine Portion laute Musik verpasst. Nichts kann verändert werden, stört aber den Genuss. So ist es auch mit dem Ge-

meinschaftswohnbereich, der Hotelhalle, in die man getrieben wird, wenn die Enge des Hotelzimmers die Luft abschnürt.

In der Ferienwohnung bleibe ich mein eigener Herr (gerade auch über akustische und olfaktorische Eindrücke). Und über die Speisekarte. Ich muss auch nicht an einem Buffet warten, bis die sieben Personen vor mir die schönsten Stücke abgegrast haben - oder irgendwann jemand auf die Idee kommt, einmal nachzulegen. Auch die Wahl eines Platzes ist mir in den (Hotel-)Restaurants keinesfalls immer frei gestellt. An Pools praktiziert, aber in Restaurants wirklich problematisch wäre die „Reservierung“ mittels dort abgelegtem Badetuch. Jedenfalls sind die besten Plätze immer schon von allen möglichen Menschen besetzt. Außer, ich ginge exakt zu Beginn oder aber exakt am Ende der Öffnungszeiten. Doch damit müsste ich einen zeitlichen „Slot“ einhalten, der Stress erzeugt und damit der Erholung widerspricht. Derartige Konstellationen kann es in einer Ferienwohnung oder einem Haus und dessen Terrasse nicht geben.

## **Ferienwohnung**

Eine Ferienwohnung besitzt viele Haushaltsressourcen, jedoch anders, oft etwas spartanischer, doch in der Regel völlig ausreichend, sogar für einen längeren Aufenthalt. So habe ich beispielsweise noch nie die vier Kochplatten des heimischen Herdes gleichzeitig genutzt. Drei waren es bereits, aber höchst selten. Steht in der Ferienwohnung ein Herd mit nur zwei oder drei Kochplatten oder Flammen, ist dies ok. Es gibt evtl. auch weniger Töpfe, Pfannen, Geschirr. Aber es hat immer gereicht. Auch die heimischen Schränke, in den sich Kleidung, Schuhe und Sportutensilien befinden, sind recht großzügig dimensioniert. Im Urlaub hatte ich immer nur eine eher kleine Teilmenge davon mit und trotzdem jedes Mal zu viel mitgenommen. Nun benötige ich allerdings auch nicht pro Tag drei andersgeartete Outfits für die unterschiedlichen Tageszeiten und Anlässe. Doch selbst anspruchsvolle Damen von Welt haben noch nie ihre gesamte Garderobe vollständig mit in den Urlaub genommen. Ganz im Gegenteil – diese Damen haben ja nie etwas zum Anziehen und sind daher gezwungen, auch am Urlaubsort etwas nachzukaufen. Was ja auch schön sein kann. Jedenfalls kann ich am Urlaubsort alles, was fehlt, nachkaufen. Ob es nun ein Korkenzieher oder ein Kleid ist.

Nun gratuliere ich allen Menschen, die eine Ferienwohnung besitzen. Diese ist ja in der Regel komplett ausgestattet, bis hin zum Vorrat an Nahrungsmitteln, im Bad steht die Zahnbürste sowie alles andere zu diesem Thema und im Schrank hängt bereits Kleidung, sicher ist auch Bettwäsche vorhanden.

Doch gehören auch Ferienwohnungen (oder Häuser) zur Gattung der Immobilie. Also unbeweglich. Sicherlich wird der Besitzer solcher Immobilien, wenn der Besitz nicht aus rein pekuniären Gründen, also zum Zwecke des Gelderwerbs durch Vermietung, dienen soll, tendenziell seine Urlaube eben am Standort dieser unbeweglichen Immobilie verbringen. So, und dann kennt man zwar die Umgebung, wo man einkauft, wo man essen geht, die Wanderwege oder Strände, aber es sind immer dieselben. Im Verlaufe der Zeit und vieler Besuche dort wird alles angenehm vertraut. Nur eben ohne den Alltag zu Hause. Der Kopf wird recht schnell frei, da die Orientierungsphase in fremder Umgebung irgendwann wegfällt. Doch – zugespitzt formuliert - ist der Besitzer einer Ferienimmobilie so zum Sklaven dieser Immobilie geworden, weil er eher nirgendwo anders mehr Urlaub macht.

## **Urlaubsplanung**

Wenn man möchte, kann man zwischen „Kurzurlauben“ und „längeren Urlauben“ unterscheiden. Sinn und Zweck ist oft ähnlich, doch der Kurzurlaub hat spontaneren Charakter, während ein mehrwöchiger Urlaub meist umfangreich geplant wurde.

In aller Regel wird man mehr oder weniger lange vor Beginn des Urlaubs das Urlaubsziel, das Transportmittel und die Unterkunft festlegen. Abweichungen hiervon sind später nur mit viel Aufwand möglich.

Insbesondere, wenn ich auf eine bestimmte Wetterlage gehofft habe und diese sich nicht einstellt, damit dann auch die geplanten Vergnügungen mehr oder weniger entfallen, ist der Wunsch nach einem Abbruch oder Änderung des Aufenthaltsortes naheliegend.

Dies trifft nur für die nicht zu, die evtl. aus Ängstlichkeit oder Bequemlichkeit zwanzig Jahre lang immer dasselbe Zimmer im selben Hotel buchen.

## **Teil 2: um den heißen Brei herum**

Nun habe ich einige Aspekte zusammengetragen und kaum ein gutes Haar daran gelassen, so dass nun zwangsläufig eine weitere Form des Reisens betrachtet wird.

Wenn jemand ein Wohnmobil besitzt, dann ist das wie eine mehr oder weniger komplett ausgestattete Ferienwohnung. Im Bad ist alles „parat“, in den Kleiderschränken ebenfalls, haltbare Nahrungsmittel sind im Vorrat, wie auch Gasflaschen für mehrere Wochen Wärme und auch warmes Wasser sorgen. Das Frischwasser wird aus hygienischen Gründen sinnvollerweise erst kurz vor Fahrtantritt aufgefüllt, aber es ist, wenn gewünscht, eben an Bord, der Abwassertank wurde bei der Rückkehr der letzten Tour geleert und verhilft genauso wie die dicken Batterien und die Solarzellen auf dem Dach zu einer wundervollen Autarkie.

Im Grunde kann ein solches Wohnmobil jederzeit und mit einer Vorbereitungszeit von nur einer Viertelstunde zum Einsatz gebracht werden. Während das Frischwasser per Schlauch in den Tank läuft, werden evtl. Kleidung und frische Nahrungsmittel eingeladen. Oder man fährt am Supermarkt vor und lädt den Einkauf direkt in den Kühlschrank bzw. das Eisfach. Bei Rückkehr dauert es kaum länger, Kleidung und Reste auszuräumen. Übriges Frischwasser lässt man ab, andere Flüssigkeiten werden fachgerecht zu Hause entsorgt. Das Brauchwasser („Grauwasser“) vom Duschen und Kochen ist recht harmlos, das "Schwarzwasser" aus der Toilette kann auch zu Hause in die Toilette. Chemische Zusätze gehören der Vergangenheit an bzw. sind umweltverträglich.

Unterwegs kann man alle Ressourcen bereits bei der Anfahrt nutzen, in dem ein Kaffee oder Tee oder eine ganz Mahlzeit bereitet wird. Bett für Ruhepausen und natürlich auch Toilette stehen jederzeit zur Verfügung. In getrennten Abteilungen.

Von diesem „Basiscamp“ aus lassen sich auch ganz unkompliziert Tagesausflüge gestalten, gerne auch mit dem Rad. Man hat dann auch gleich Schuhe zum Wechseln mit oder was auch immer man wünscht. Obwohl man vor der Abfahrt nicht zwei Stunden lang Listen erstellt und das Fahrzeug beladen hat.

### **Corona**

All dies bekommt in Zeiten von Corona eine ganz neue Dimension. Man muss überhaupt keinen Kontakt haben, wenn man unterwegs ist, gefährdet niemanden und kann sich auch selbst nirgendwo anstecken. Sicherlich bleiben Risiken beim Tanken oder im Supermarkt. Doch die haben alle Menschen, die tanken oder im Supermarkt einkaufen – also auch, wenn man ohne ein solches rollendes Heim einen PKW tankt oder einkauft.

Dies gilt im Übrigen auch für geschäftliche Fahrten. Wenn diese sich nicht vermeiden lassen, nutze ich die Autarkie des Wohnmobils und den Umstand, dass ich unterwegs weder Autobahnraststätte noch Hotelunterkunft aufsuchen muss.

### **Geschäftliches**

Ein mobiles Büro ist schnell eingerichtet. Wenn ich den mobilen WLAN-Router mit eigener SIM-Karte einschalte, habe ich für sämtliche Geräte an Bord Internetzugänge. Außer für den Kühlschrank, der geht zum Glück noch ohne. Zusätzlich nutze ich diverse Verschlüsselungen und Tunnel, wäre jedoch auch ohne bereits sicherer unterwegs als mit dem öffentlichen WLAN, welches in Hotels, Campingplätzen oder Ferienwohnanlagen angeboten wird. Die Festplatten sind verschlüsselt, ein Einbruch bliebe in Bezug auf Daten erfolglos. Dies alleine schon deshalb, weil ich die Geräte nur nutze, um mich am Server in meinem Büro einzuwählen und über die Terminalverbindung nur Bildschirminhalte und Mausklicks übertragen werden, wobei diese Übertragung noch durch einen Tunnel, ein Zertifikat und einen weiteren Faktor zur Authentifizierung abgesichert ist.

Nun wird es etwas diffizil, denn wenn ich aus dem Wohnmobil heraus arbeiten kann – wo bleibt da der Erholungseffekt? Durch „eiserne Disziplin“ schaffe ich es, außerhalb der Arbeitszeit die beruflichen Möglichkeiten schlicht zu ignorieren.

Doch der Begriff von „digitalen Nomaden“ bekommt auch durch ein Wohnmobil einen neuen Aspekt. Da ich an Bord eine recht gut ausgestattete Ausrüstung besitze (im Gegensatz zu einem Notebook steht dort ein großer Monitor, eine große Tastatur, eine richtige Maus), lässt es sich komfortabel arbeiten. Und rein rechnerisch müsste ich wochenlang durcharbeiten, bis die Stromreserven evtl. irgendwann nachgeben. Tagsüber füllen sich die Batterien dank Solarstrom. Wäre dies zu we-

nig, gäbe es noch Brennstoffzellen in Aktenkoffergröße, die auch nachts Strom lieferten. Doch habe ich hiervon noch keinen Gebrauch gemacht.

## **Sind denn alle gleich?**

Wenn jemand einen PKW auswählt, ist das eine teilweise langwierige Geschichte. Dabei geht es ja darum, einen teuren Alltagsgegenstand möglichst so auszuwählen, dass er in allen oder wenigstens fast allen Belangen genügt und gefällt. Aus Gründen der Sportlichkeit wird evtl. ein großer Motor gewählt oder aber aus Gründen sparsamen Verbrauchs lieber ein kleiner. Eine möglichst große Karosserie soll allen Transportanforderungen standhalten - oder lieber schlank sein, damit in den engen Städten das Fahren und Parken einfacher ist. Oder es wird gar kein Universalfahrzeug gewählt, sondern für den Umzug ein Möbelwagen und für die Runde auf der Rennstrecke ein kleiner Sportwagen gemietet.

In fast allen Fällen geht es um ein erschwingliches Fahrzeug, um wenige Personen und ein wenig Gepäck von A nach B zu bringen, täglich, ohne viel Aufhebens.

Familien leisten sich oft mehr als ein Fahrzeug. Oder es gibt ein Privatfahrzeug und einen Firmenwagen. Gerade da sind die Unterschiede ein Abbild der Firmenhierarchie. Wer darf das große Navi bestellen, wer bekommt nur die kleinen Felgen? Hier wird das Fahrzeug bzw. eine Fahrzeug-Kategorie als Statussymbol und Privileg deutlich. Natürlich auch gegenüber den Nachbarn.

## **Jetzt mal rasch ein paar Differenzierungen**

Da es auch seit vielen Jahrzehnten Wohnmobile gibt, gibt es auch seit längerem fertige Kategorien dieser Fahrzeuge. Die französische Firma Notin, gegründet 1921, war bereits vor dem zweiten Weltkrieg eine der ersten, die derartige Fahrzeuge hergestellt hat.

Sicherlich ist das Budget bestimmend für die Auswahl. Doch geht es nicht nur um Preise. So geht es auch um die Frage, wie viel des gewohnten Luxus von zu Hause mit auf die Reise muss. Weil die goldenen Wasserhähne von zu Hause auch unterwegs unentbehrlich sind. Oder eben entbehrlich. Wie viel muss oder möchte ich mitschleppen, unter dem Aspekt, dass ein Fahrzeug am besten zu fahren ist, wenn es klein, leicht, kurz, schmal und niedrig ist.

Der Zielkonflikt: je fahraktiver ein Fahrzeug ist, desto bescheidener lebe ich unterwegs und am Ziel der Reise. Wer andererseits bereit ist, einen riesigen Wal über Straßen zu wuchten und nur an wenigen Punkten anhalten kann, der hat eine luxuriöse Unterkunft. In aller Regel gilt es, einen Kompromiss zu finden.

Das kleinste Wohnmobil („Bufalino“) basiert auf der Ape von Piaggio, ist also ein zum Dreirad vergrößerter Motorroller, dem in diesem Fall eine winzige Wohnkabine übergestülpt wurde. Passt auch durch schmalste Sträßchen, doch viel mehr als eine Matratze geht eben nicht mit. Und bei 40 km/h Höchstgeschwindigkeit sollte man es auch nicht so eilig haben.

Die größten Mobile sind sog. Liner, die zwölf Meter Länge, vier Meter Höhe und 26 Tonnen Gewicht besitzen (mehr ist gesetzlich nicht möglich, sofern es sich nicht um Umbauten anderer Fahrzeugkategorien handelt) sowie ausfahrbare Seitenteile („Slide Outs“), die den Innenraum in geparktem Zustand nochmals um einige Quadratmeter vergrößern. Spitzenmodelle von z.B. Vario Mobil oder Völkner kosten rund 1,5 Millionen Euro. Neben dem LKW-Führerschein benötigen diese Riesen auch spezielle Stellplätze. Wegen der Größe, aber auch wegen des Gewichts sind nur spezielle Campingplätze als Ziel möglich.

Das Durchschnittsmobil liegt bei rund 70.000 Euro (Quelle: Fachverband) und wird keinesfalls nur durch die Größe bestimmt. Das ist viel Geld - andererseits erhält man für diesen Preis eine Küche, ein Badezimmer, ein Wohnzimmer, ein Schlafzimmer, Schränke bzw. Stauklappen, eine ganze Reihe von Fenstern an den Seiten und auf dem Dach, jedes versehen mit Rollläden und Fliegengitter, eine Heizung mit Automatik, fließend warmes und kaltes Wasser, jede Menge Lampen, eine schlaue Stromversorgung sowie ein großes Fahrzeug mit moderner Antriebstechnik und riesigen Stauräumen, in denen sogar mehrere Fahrräder Platz finden. All dies gibt es ab ca. 40.000 Euro.

Da bekommt man im PKW-Bereich erheblich weniger für sein Geld.

Das sehr breit gefächerte Angebot spiegelt auch die völlig unterschiedlichen Ansprüche der Besitzer wieder. Es gibt eine wundervolle Bandbreite von Möglichkeiten.

## **Erst mal testen**

Wer sich für Wohnmobile interessiert, wird sicher zunächst einmal ein solches Gefährt bei einem Händler ausleihen. Dabei können dann die unterschiedlichen Kategorien besucht und evtl. auch direkt eine Festlegung getroffen werden.

## **Verwendungszweck**

Wer vorhat, ein Wohnmobil anzuschaffen, wird zunächst klären müssen, ob das Wohnmobil zum täglich genutzten Fuhrpark als Alltagsfahrzeug gehören soll oder nicht. Ist Ersteres der Fall, bleibt nur ein Fahrzeug, welches eher kompakt ist, um auf dem Supermarktparkplatz, der eigenen Straße und anderen Orten überhaupt geparkt werden zu können. Sobald die Länge deutlich über fünfeinhalb, sechs Meter hinausgeht, ist dies einfach nicht mehr der Fall. Ein Alltagseinsatz ist dann kaum möglich.

Auch die Höhe ist ein Punkt. Alles über zwei Meter ist nicht parkhaustauglich, viele öffentliche Parkplätze haben Höhenbegrenzungen im Bereich dieser Marke. Nicht zuletzt, um Wohnmobilen die Zufahrt zu verweigern. Auch, damit niemand auf solchen Plätzen oder in Parkhäusern übernachtet.

„Gute“ Wohnmobile beginnen jedoch erst bei knapp drei Metern Höhe und sieben Metern Länge. Diese sind daher auf keinen Fall als Alltagsfahrzeug verwendbar, sondern nur in ihrer Eigenschaft als Wohnmobil.

## **Der Wertverlust, die Kosten, lieber Mieten oder Kaufen?**

Wer heute in ein Haus oder eine Eigentumswohnung investiert, der hat in aller Regel nach einigen Jahren sein Geld vermehrt, da der Wert einer Immobilie typischerweise steigt.

Bei einem PKW ist dies umgekehrt. Sobald er zugelassen ist, hat er bereits einen beträchtlichen Teil des Neuwertes verloren. Nach zwei bis drei Jahren werden viele Fahrzeuge zwischen 40 und 60 % des ursprünglichen Preises gehandelt. Mit anderen Worten: bereits nach wenigen Jahren ist der Wert halbiert. Danach geht es zum Glück langsamer. Außer, man hat einen VW-Diesel.

Der Wertverlust von Wohnmobilen verläuft da zum Glück anders. Bisher konnte man von einem Wertverlust von 30% innerhalb von zehn Jahren ausgehen, also drei Prozent pro Jahr. Das liegt zum einen an der in aller Regel geringen Kilometerleistung und anderen Faktoren, die diese Fahrzeuge von PKWs unterscheiden.

Dabei ist die Branche in den letzten Jahren stark gewachsen.

Zur Zeit ist es daher so, dass Wohnmobile einen nie da gewesenen Boom erleben. So lange Hotels geschlossen sein müssen, Flugreisen entweder nicht stattfinden oder ein enormes Infektionspotential bergen, so lange komplette Regionen touristisch gesperrt sind, kommen wirklich viele Menschen auf die Idee, unabhängig und sicher unterwegs zu sein.

Gebrauchte Wohnmobile gibt es kaum, da der Markt quasi leergefegt ist. Neue Fahrzeuge sind typischerweise frühestens mit Jahresfrist, also im Folgejahr, erhältlich.

Obwohl das Jahr 2019 ein sehr gutes Jahr für Wohnmobilhersteller war, lagen die Neuzulassungen im September 2020 um 165,3 % über denen von 2019 (!). Der Fiat Ducato als Basis vieler Wohnmobile verkauft sich zur Zeit so häufig wie PKWs und steht bereits auf Rang fünf aller verkauften Fahrzeuge in Deutschland, kurz hinter VW Golf als Spitzenreiter.

Dementsprechend gibt es keine „Schnäppchen“, da kein Händler Kompromisse machen muss. Außer bei fragwürdigen Fahrzeugen, von deren Kauf dann aber eher abgeraten werden muss. Wer in den letzten Jahren ein gebrauchtes Wohnmobil gekauft hat, kann dies zurzeit oft für einen höheren Preis als den damaligen weiterverkaufen – statt Wertverlust also Wertzuwachs.

Finanzierungen für Wohnmobile liegen irgendwo zwischen Haus und PKW. Typische Laufzeiten liegen bei 150 Monaten, also 12,5 Jahren. Wenn man einen großen Betrag durch 150 teilt, bleibt ein monatlicher Betrag übrig, den sich viele leisten können.

Wer den Kauf nach einiger Zeit bereut, wird das rollende Heim garantiert schnell und auch verlustfrei wieder los.

In einschlägigen Fachkreisen und Magazinen wird vorgerechnet, dass sich der Kauf eines Wohnmobils rechnet, wenn man damit drei bis vier mal für mehrere Wochen in Urlaub fährt und zusätzlich viele Wochenenden mit Ausflügen in einem solchen Fahrzeug verbringt. Pro Jahr. Ab dann lägen die Kosten für das jeweilige Ausleihen eines Mietmobils in der Summe höher als die jährlichen Gesamtkosten für ein eigenes Wohnmobil.

Tatsächlich dürfte der „Break Even“ für das eigene Wohnmobil viel früher erreicht sein, da der Wertverlust zurzeit kaum der Rede wert ist und Steuern plus Versicherung bei rund 1.000 € liegen. Hier wurde Vollkasko zugrunde gelegt (Teilkasko für ein gebrauchtes Fahrzeug ist deutlich günstiger). Die Wartungsintervalle eines Fiat Ducato z.B. liegen bei extrem langen 48.000 km, TÜV und Gasprüfung der Anlage liegen bei 24 Monaten Intervall. Rechnet man die Reifenabnutzung hinzu, sehe ich rund 1.350 € pro Jahr = 112,50 € pro Monat. Diese Kosten sind für „alle“, also nicht pro Person. Addieren muss man die Treibstoffkosten. Moderne Wohnmobile mit einem Neungang-Wandler von ZF können mit zehn Litern / 100 KM gefahren werden. Fährt man 5.000 km / Jahr, sind rund 550 € hinzuzurechnen. Doch dies Ressource benötigt ja auch das Mietmobil.

Für einen zweiwöchigen Pauschalurlaub zahlt man für alle Teilnehmer zusammen deutlich mehr.

Beim Mieten eines Wohnmobils zahlt man neben einer Grundpauschale von z.B.150 € dann pro Tag irgendwas zwischen 100 und 150 Euro. Bei einem zweiwöchigen Urlaub liegt man irgendwo zwischen 1.500 und 2.000 €. Spritkosten habe ich da natürlich ebenfalls hinzuzurechnen. Die Tagemiete für ein Leihmobil liegt also auf Höhe der monatlichen Betriebskosten eines eigenen Fahrzeugs (112,50 €). Treibstoffkosten außen vor, da in beiden Fällen gleich. So hat man nach weniger als zwei Wochen Nutzung bereits ein Resultat zugunsten des eigenen Fahrzeugs.

Nun wurde bei diesem Vergleich die Finanzierung des Fahrzeugs ganz bewusst unberücksichtigt gelassen, aber nicht unterschlagen. Diese schlägt mit einigen hundert Euro pro Monat zu Buche. Doch erhält man diese Beträge nach einigen Jahren mit eher geringen Verlusten als Summe beim Verkauf zurück, da der Wertverlust von Wohnmobilen eben gering ist, zur Zeit sogar eher ein Wertzuwachs existiert. Daher kann man die Finanzierung des Wohnmobils eher wie eine Spardose betrachten, die man monatlich füttert und am Ende den größten Teil zurückerhält. Und außerdem in dieser Zeit auch noch den Nutzen des Fahrzeugs hat. Zumindest bleibt die Feststellung, dass die Finanzierung ein Posten ist, dessen Einzel-Beträge nicht „weg“ sind, sondern nur umgeschichtet werden. Doch müssen sie während der Nutzungsdauer natürlich zur Verfügung stehen, ähnlich wie bei anderen kapitalbildenden Anlagen.

Das Wohnmobil steht dafür jederzeit zur Verfügung. Beim Mieten hingegen muss langfristig geplant werden, da Mietmobile oft nicht kurzfristig zur Verfügung stehen. Der Boom betrifft ja auch die Mietmobile. Wer weiß aber schon, ob das Wetter in acht Wochen so ist, dass man ein langes Wochenende nicht lieber zu Hause verbringen möchte? Außerdem ist das Mietmobil komplett leer, Geschirr, Besteck, Bettbezug, es muss alles erst einmal alles eingeladen werden. Das dauert. Und man kann sicher sein, dass bereits 50 bis 150 fremde Personen die Toilette und die Betten benutzt haben. Da man jedes Mal ein anderes Fahrzeug erhält, kann auch jedes Mal eine erneute Einweisung erforderlich sein. Das eigene Wohnmobil hat dauerhaft bereits alles an Bord, ist hygienisch in dem Zustand, wie der Besitzer es mag, und steht jederzeit abfahrbereit.

Letztendlich eine höchst subjektive Entscheidung, die daher keinesfalls nur von den Kosten bestimmt ist.

## **Teil 3: Kategorien**

### **Alltagsfahrzeuge, Camper**

Die kleinste Kategorie an Campingfahrzeugen sind z.B. VW Transporter, Mercedes Vito oder Citroen Jumpy. Diese Fahrzeuge lassen sich problemlos in den Alltag integrieren, weil sie überall zu parken sind, ein Handling wie ein PKW haben und auch direkt viele Sitzplätze bieten. Für Übernachtungszwecke müssen sie jedoch mehr oder weniger umfangreich umgebaut werden. Sie besitzen nahezu nie einen Sanitärbereich, so das man entweder in die Büsche muss oder auf Campingplätzen übernachtet. Selten gibt es (Stand-)Heizungen, oft Aufstelldächer aus Stoff. Eine Küche besteht oft nur aus einem Campingkocher. Autarkie ist nicht ihr Ding.

Ein klarer Kompromiss zugunsten des Alltags, wo sie sich perfekt integrieren lassen. Ein Wochenendausflug ist immer drin und wer einen guten Campingplatz ansteuert, findet dort die fehlenden Ressourcen. Eine Reise durch Europa, bei der man nachts lediglich auf Parkplätzen anhält und sich selbst mit allem versorgt, ist nur mit großen Kompromissen möglich. In den 1980er Jahren bin ich selbst mit dem Motorrad sowie Zelt und Schlafsack als Gepäck durch Europa getourt. Für den regelmäßigen Gebrauch mag ich es mittlerweile etwas komfortabler.

Die Preise der Camper beginnen bei rund 50.000 und liegen schnell bei 70.000 bis 80.000 Euro.

Es gibt mehrere Minitransporter wie Citroen Berlingo, Renault Kangoo, Ford Tourneo oder VW Caddy, die ebenfalls als Campervans angeboten werden. Dann startet man bei 35.000 Euro, doch viel mehr als eine Matratze anstelle einer Rücksitzbank gibt es nicht. Das kann ein handelsüblicher „Kombi“ oft besser.

Aus Sicht des Urlaubers ein Kompromiss, der zu sehr in Richtung Alltag geht und zu wenig in Richtung Autarkie. Der Wertverlust ist dann auch oft höher, da der Alltagseinsatz Spuren hinterlässt, die Kilometerleistungen durch die ständige Verwendung hoch sind und der Wohnmobilcharakter eher untergeordnet ist.

Hier bieten sich auch Firmen an, die Alltagsautos mit Campingboxen zum Teilzeitcamper erweitern. Damit erhalten konventionelle VW Transporter, Lieferwagen, aber auch Geländewagen schnell eine Küchenbox, eine Schlafpodest und andere Dinge, die sich im Alltag auch rasch wieder entnehmen lassen.

## Campervans/Kastenwagen

Die nächste Kategorie sind Fahrzeuge mit einer Länge von 5,40 bis 6,40 Metern. Sie verfügen bereits über vieles wie z.B. mindestens zwei Betten, Toilette, Dusche, Tanks für Frischwasser und Brauchwasser, Heizung, Warmwasser, Gasflaschen sowie eine fest eingebaute Küche. Es gibt Solarzellen für das Dach, Spannungswandler für Haushaltsstrom und vieles mehr. Sie passen so gerade eben noch auf viele Parkplätze, nicht jedoch in Parkhäuser. Und stellen einen guten Kompromiss dar, wenn sie gleichzeitig im Alltag und als Freizeitmobil genutzt werden soll.



Abbildung 1: Campervans

Sie besitzen eine feste Blechhaut, da sie ausgebaute Lieferfahrzeuge sind. Dadurch sind die Innenabmessungen begrenzt, leider aber nicht das Gewicht, welches unter dieser schweren Blechhaut leidet. Die meisten Campervans besitzen bereits über drei Tonnen Leergewicht.

Heutige Führerscheine sind auf 3,5 Tonnen begrenzt. Zudem gelten für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen deutlich weniger Freiheiten. Die Höchstgeschwindigkeit ist dann auf 100 km/h begrenzt. Ab 7,5 Tonnen ist 80 erlaubt und es gelten die Überholverbote wie bei LKWs, also sehr häufig. Daher sind die 3,5 Tonnen in dieser Klasse eine Obergrenze, die zu einer recht geringen Zuladung führt. Eine SAT-Anlage auf dem Dach wiegt, ähnlich wie eine Dach-Klimaanlage, rund 25 bis 35 Kilogramm. Eine Markise oft noch mehr. Leider lassen sich viele Freizeitfreunde diese Statussymbole montieren – ausgerechnet ganz oben, am höchsten Punkt des Fahrzeugs. Fahrdynamisch eine Katastrophe, wenn dort oben so viel Maße draufgepackt wird. Wenn der Frischwassertank mit 120 Litern = 120 kg voll ist und der Abwassertank mit vielleicht 80 Litern ebenfalls voll und eine Toilettencassette mit 17 Litern voll ist, der Dieseltank mit 90 Litern gefüllt wurde, dann bleibt rechnerisch kaum mehr Kapazität für Passagiere übrig. Und Gepäck soll ja auch noch mit.

Wenn das Leergewicht also nur noch wenig Spielraum lässt für Ressourcen wie Frisch- und Abwasser, Gepäck, Vorräte, Geschirr und nicht zuletzt die Menschen an Bord, ist die Nutzung bereits eingeschränkt. Unterwegs werden solche Fahrzeuge, die oft und leicht überladen werden, mit mobilen Wiegestationen auch immer wieder geprüft.



Abbildung 2: Campervan



Doch sind diese Fahrzeuge beliebt. Da die Basis ein Transporter ist (oft Fiat Ducato oder die baugleichen Varianten von Citroen und Peugeot, Mercedes Sprinter, Ford Transit), liegt der Einstiegspreis bei rund 40.000 Euro, wobei je nach Ausstattung auch schnell 60.000 Euro und mehr erreicht werden. Hier ist der Wertverlust jedoch gering.

Ein ausgewogener Kompromiss zwischen Alltag und Campingnutzen. Wenig Platz, doch dafür eben unkompliziert überall zu parken.

Zu berücksichtigen ist, dass die Isolation der Blechkarosserie und des Unterbodens oft nicht ideal ist und es daher in der kälteren Jahreszeit ungemütlich werden kann, wenn ein Heizsystem an seine Grenzen gelangt.

Der größte Nachteil – aus meiner Sicht – ist der Umstand, dass der eigentliche Laderaum im Heck unter den Betten liegt und man wirklich überall, wo der Laderaum erreicht werden muss, das „Allerheiligste“, das Schlafzimmer, den Blicken der Öffentlichkeit preisgeben muss, wenn die beiden Hecktüren geöffnet werden. Jeder sieht die evtl. hochgeklappten Matratzen, die Farbe der Spannbettlaken oder auch des Bettbezugs, des Schlafanzugs.



Abbildung 3: Heckansicht mit Bett

Wem das nichts ausmacht, hat ein schönes Fahrzeug in einer Klasse, die mit eigenen Magazinen bedacht wird, z.B. „campervans.de“

Bekannte Hersteller sind z.B. Pössl, Globecar, Roadcar, Adria, La Strada, Sunlight, Carado, Etrusco, Knaus, Bürstner, Hobby, Rapido, Laika, Malibu.

## (Teil-)Integration

In der nächsten Fahrzeugklasse wird zwischen Integrierten und Teilintegrierten unterschieden.

Was zunächst einmal zeigt, dass diese Fahrzeuge auf demselben Fiat Ducato oder Mercedes Sprinter basieren, auf dem auch die Kastenwagen basieren, das mobile Eigenheim jedoch an den Triebkopf angedockt und mehr oder weniger integriert wurde.

Bei den **Teilintegrierten** wird das Fahrerhaus von Fiat, Citroen, Peugeot, Ford oder Mercedes weiterverwendet und ein Kasten hintenan konstruiert. Es gibt immer einen gut sichtbaren Übergang zwischen schmaler (Blech-) Kabine der Fahrerhauses vom Originalfahrzeug und der angeflanschten, breiteren und höheren Kabine des Wohnmobilherstellers.

Bei den **Integrierten** wird die Original-Fahrerkabine komplett entfernt und eine eigene, breitere Konstruktion übergestülpt, die eine nahtlose Integration erlaubt. Das Armaturenbrett und die komplette Technik des Triebkopfherstellers werden meist übernommen.

Integrierte unterscheiden sich im Innenraum oft überhaupt nicht von Teilintegrierten, nur der Bereich um den Fahrer und Beifahrersitz ist eben breiter. Der Preisunterschied liegt bei rund 10.000 Euro und belohnt wird man mit einem tollen Panorama, aber auch einer schlechteren Übersichtlichkeit des breiten Vorderhauses beim Fahren. Integrierte sehen am ehesten nach einem klassischen Wohnmobil aus, doch ist der Innenraum und die gesamte Technik dem der Teilintegrierten mit der Fahrerkabine des Herstellers sehr ähnlich.



Abbildung 4: Teilintegrierter



Abbildung 5: Integrierter

Der Integrierte hat gegenüber den Teilintegrierten zudem den Vorteil der besseren Isolation des Fahrerhauses, da die Original-Fahrerkabinen der Triebkopfhersteller als Lieferfahrzeug konzipiert wurden und weder akustisch noch anderweitig hochwertig isoliert sind. Der Integrierte ist hingegen so gut isoliert wie der Rest des Wohnraums.

Einige Wohnmobil-Hersteller bieten ihre ansonsten gleichen Aufbauten wahlweise mit Fiat-Ducato oder Mercedes-Triebkopf an. Der Unterschied liegt bei 8.000 bis 15.000 Euro zugunsten des Fiat. Das Mercedes MBUX-System ist nicht entscheidend besser als ein nachgerüstetes Navi bei Fiat, da dort oft die Abmessungen des Fahrzeugs eingestellt werden können. Dieses vermeidet dann, wie ein LKW-Navi, zu enge Straßen und niedrige Durchfahrten. Mercedes MBUX leistet dies nicht.

Seit kurzem gibt es den Mercedes-Triebkopf mit Frontantrieb, was die Vergleichbarkeit zu Fiat erhöht. Zuvor musste wegen der Kardanwelle für den Mercedes-Heckantrieb der Aufbau oft höher gelegt werden. Was dem Schwerpunkt abträglich ist.

Prestigewert – und die Qualität - eines Mercedes-Sterns ist vielen den Aufpreis wert.

Eingesessene Fahrensleute schwören zudem auf den Heckantrieb, der auch heute bei sämtlichen LKW zum Einsatz gelangt. Je mehr Ladung, desto mehr wird die angetriebene Hinterachse belastet, was fahrphysikalisch von Vorteil ist. Ein Frontantrieb wird bei beladenem Heck entlastet, vor allem, wenn die hinter der Hinterachse befindliche Heckgarage stark beladen wird. Aufgrund der Hebelgesetzte wird die Vorderachse dann leichter. Und dies ist wirklich nur von Nachteil, wenn es um Traktion geht – also z.B. im Winter. Ab einer gewissen Größe bzw. Gewicht (ab rund 4,5 Tonnen, ab 7,5 Tonnen ohnehin) gelangen daher Triebköpfe von Firmen wie Iveco, MAN oder Mercedes-LKW wie Atego oder Actros zum Einsatz. Hier ist der Heckantrieb obligatorisch.



*Cockpit Integrierter. Dunkel=Original-Cockpit. Hell=Erweiterungsrahmen*

## Schmale Teilintegrierte

Bei den Teilintegrierten gibt es seit kurzer Zeit einen Trend zu besonders schmalen Varianten. Sie sind mehr oder weniger genauso schmal wie ein Kastenwagen und demzufolge auch auf der Straße agiler, bieten jedoch all die Features jedes anderen Teilintegrierten. Konkret geht es um eine Breite von rund 2,12 Metern gegenüber der Standardbreite von 2,32 Metern, die sowohl bei Integrierten wie auch bei Teilintegrierten das „Maß der Dinge“ darstellt. Auch in der Höhe sind die schmalen Neulinge oft etwas niedriger, was den Luftwiderstand und auch das Geräuschniveau senkt. Die Stehhöhe liegt bei fast allen Fahrzeugen bei ca. zwei Metern.

Durch diese Maßnahmen ergeben sich Vorteile beim Fahren, ohne, dass allzu große Kompromisse im Innenraum in Kauf genommen werden müssen. Zielgruppe sind allerdings eher Paare als Familien, alleine schon, weil hier weniger Betten an Bord sind.

Bekannte Hersteller von (Teil-)Integrierten sind z.B. Adria, La Strada, Sunlight, Carado, Dethleffs, Etrusco, Knaus, Bürstner, Hymer, Hobby, Rapido, Laika, Carthago, Malibu, Frankia, Chausson, Niesmann und Bischoff, Kabe.



## Liner

Die „Königsklasse“ sind die sog. Liner, die sich durch einen besonders hohen Aufbau auszeichnen und von allem das Beste beinhalten. Sie beginnen immer oberhalb von 3.5 Tonnen. Viele Liner lassen sich auch ausschließlich mit LKW-Führerschein fahren.

Der stolze Besitzer hat besonders viel Wasser an Bord, besonders viel Gas, Strom und andere Ressourcen. Dadurch ist man extrem autark. Doch es gibt durch den Luxus auch einen entsprechend hohen Verbrauch an Ressourcen wie Strom.

Die Einstiegspreise liegen bei rund 160.000 bis 200.000 Euro. Wobei hier schnell Preise kompletter Einfamilienhäuser und darüber hinaus erreicht werden.

In der Heckgarage befindet sich gelegentlich tatsächlich Platz für einen PKW, mindestens ein Smart, teilweise sind auch größere Fahrzeuge möglich. Da in dieser Preisklasse sehr viel Wert auf Individualisierung gelegt wird, sind der Phantasie kaum Grenzen gesetzt. Allerdings bleiben die Außenabmessungen konstant. Wird die Garage vergrößert, fehlt etwas im Innenraum. Desungeachtet bieten Liner einen Schlafbereich mit Stehhöhe oberhalb der Heckgarage. Völkner bietet eine Garage im Mittelteil unterhalb des Fahrzeugs, hier wird ein Reisebus-Chassis verwendet, so dass der Antriebsmotor hinten sitzt und keine Kardanwelle den Unterboden versperrt.

Auch im Innenraum kann mehr oder weniger umfangreich individualisiert werden. Wer wirklich lange unterwegs ist, bekommt hier auch Geräte, die in kleineren Wohnmobilen eher keinen Raum finden. Mindestens eine Spülmaschine, durchaus aber auch Waschmaschinen und Trockner sind an Bord.

Sehr viel Wert wird auf die Verwendung von Haushaltsgeräten mit 230 Volt-Anschluss gelegt. Daher haben Liner meist riesige Batterien, viele Solarzellen auf dem Dach plus einen Stromgenerator, der bei Bedarf sofort einige Kilowatt an Leistung liefert, dies jedoch nicht geräuschfrei. Diese Kraftwerke werden von speziellen Konsolen gemanagt, die die unterschiedlichen Energielieferanten und Verbraucher sinnvoll verwalten helfen.

Auch im Toilettenbereich gibt es hier nicht nur hochwertige Keramik, sondern Tanks für das Abwasser der Toilette mit mehreren hundert Litern Volumen. Man kann also sehr lange darauf verzichten, einen „Stoffwechsel“ des Fahrzeugs zu vollziehen.

Viele Liner zeichnen sich auch durch sog. „Slide-Outs“ aus, mit deren Hilfe dann im Wohn- und/oder im Schlafbereich zusätzliche Flächen durch das Hinausschieben der Seitenwände im Stand gewonnen wird.

Insgesamt scheint mir persönlich die Linerklasse ein bisschen wie die Erste-Klasse-Tickets in einem Flugzeug, bei dem alle zur selben Zeit am selben Ort sind, etwas weniger beengt, aber niemals mit den Platzverhältnissen und Möglichkeiten, die man selbst in einer kleineren Wohnung bereits vorfindet.

Wer es mag oder aus Prestigegründen braucht, gerne.

Andererseits – wer vorhat, tatsächlich anstelle eines festen Wohnsitzes mit einem Mobilheim lange unterwegs zu sein, ist hier natürlich am besten aufgehoben. Und dies trifft zumindest auf einen Teil dieser Klientel zu.

Bekannte Hersteller von Linern sind z.B. Völkner, Morelo, Concorde, Vario Mobil, Phoenix, Niesmann und Bischoff, Le Voyageur.

## **Geländemobile, Offroad-Mobile**

Diese stellen eine Besonderheit dar, da bei Fahrzeugen für das Gelände einige Randbedingungen zu erfüllen sind, die auf asphaltierten Straßen keine Rolle spielen.

Ein geländegängiges Fahrwerk beinhaltet nicht nur Allradantrieb, Differentialsperren und eine zuschaltbare Untersetzung, sondern auch eine große Bodenfreiheit. Neben diesen technischen Maßnahmen sind auch bauliche Dinge zu berücksichtigen. Vor und hinter den Achsen eines Fahrzeugs sollte möglichst nur wenig überstehen. Sonst setzt ein Fahrzeug beim Übergang vom flachen Boden zu einer Steigung, beim Durchfahren von Bodenwellen und Furchen oder beim Herabfahren von der Steigung auf den flachen Boden auf und steckt evtl. sogar fest, wenigstens werden Teile des Aufbaus beschädigt. Viele Wohnmobile haben jedoch hinter der Hinterachse mehrere Meter Überhang (!) für eine möglichst große Heckgarage. Das sorgt selbst beim Befahren der Rampe einer Fähre schon für Schwierigkeiten.

Ein Zielkonflikt. Entweder ist der Geländeeinsatz stark eingeschränkt, oder aber das geländetaugliche Wohnmobil hat deutlich weniger Platz an Bord.

Oder aber man greift auf Militärfahrzeuge zurück, deren Aufbau so hoch ist, dass es immer und überall reicht. Spätestens hier jedoch ist man auf einen LKW-Führerschein angewiesen und die riesigen Räder lassen sich auch nur noch mit Hilfe einer (evtl. an Bord befindlichen) Winde bzw. Kranausleger wechseln.

Die Preise sind deutlich höher als für Onroad-Wohnmobile und liegen meist mindestens im sechsstelligen Bereich, schnell aber auch bei mehr als einer Million. Dabei bieten sie oft eher weniger Raum als preislich vergleichbare Onroad-Wohnmobile, sind dafür aber besonders autark.

Wie bei Linern ist vieles individualisierbar.

Bekannte Hersteller von Offroad-Wohnmobilen sind z.B. BiMobil, Unicat, Azimoo, Action Mobil, GXV („Global Expedition Vehicles“), Bliss Mobil, Kerkamm.

Sehr viel öfter noch als im Onroad-Bereich werden ältere Geländefahrzeuge, gerne auch ausgemusterte Fahrzeuge aus dem militärischen Bereich, in Eigenregie umgebaut. Hier gibt es viele sehenswerte Umbauten und Lösungen.

Viele dieser teilweise martialisch anmutenden Offroad-Wohnmobile mit Seilwinden und außen montierten Überlebenswerkzeugen stehen dann aber irgendwo an den Ufern von Mosel und Rhein auf völlig ebenen und grasbewachsenen Campingplätzen. Auch die Anreise erfolgte über deutsche Autobahnen und nicht durch die Sahara.

## Teil 4: Wissenswerte Details zur Orientierung

### Aufbaumaterial

Da die Aufbauten der (Teil-)Integrierten und Liner nicht aus Blech, sondern z.B. aus GFK sind, starten die Gewichte dieser Fahrzeuge oft einige hundert Kilogramm unterhalb des Gewichts der Kastenfahrzeuge, obwohl deutlich mehr Raum zur Verfügung steht. Zudem sind sie besser isoliert, also leiser und kühlen auch nicht so leicht aus.

Vermieden werden seit einigen Jahren Aufbauten mit einem Holz-Skelett, da diese nach vielen Jahren zum Verrotten neigen. Daher Obacht bei gebrauchten Fahrzeugen mit mehr als zehn Jahren Alter und Holzaufbauten. Dieses Material gibt es auch heute noch bei Neufahrzeugen, doch ist es dann als innere Schicht einer Sandwichkonstruktion oft bestens geschützt.

Gut ist, dass es mittlerweile weniger Alu als äußere Schicht gibt – hier gab es früher oft Hagelschäden, wobei ein Parkplatz unter einem Kastanien- oder Walnussbaum bereits völlig ausreicht, um sich Dellen einzufangen.

Ob diese Kunststoffkarosserien im Falle eines Unfalls wirklich sicher sind, sei dahingestellt. Vorne im Fahrerhaus ist zumindest bei den Teilintegrierten auch weiterhin viel Blech. Doch in der zweiten Reihe sind die Kinder bereits nur noch von Kunststoffplatten in Sandwichbauweise umgeben.

### Betten

Es gibt Fahrzeuge mit knapp sechs Metern Länge, die bei bestimmten Gebühren etwas günstiger sind (Fähren, Maut), doch ist auf sechs Metern nicht viel Platz für Küche, Bad, Sitzgruppe und Betten. Daher gibt es oft ein schmales Querbett (quer zur Fahrtrichtung und zum Einstieg ins Bett), bei denen die Schläfer nachts evtl. übereinander steigen müssen. Besser sind Längsbetten, die sich jedoch erst ab rund sieben Metern Länge sinnvoll realisieren lassen. Bei Kastenwagen wird dies auf sechs Metern bzw. 6,4 Metern angeboten, doch geht dies dann eben zu Lasten von z.B. Küche, Bad oder Sitzgruppe.



Auch hier gilt wieder: je alltagstauglicher ein Fahrzeug ist durch seine kompakten Abmessungen, desto mehr Kompromisse sind zu machen, wenn das Fahrzeug zunächst für die Reise und dann jeweils für Übernachtungen und zum Wohnen passend umgebaut werden muss. Wer drei Wochen lang jeden Abend die fröhliche Runde auflösen muss, um aus der Sitzgruppe ein Bett herzustellen, wird sich irgendwann wünschen, beides parallel betreiben zu können. Allein schon, damit nicht immer alle gleichzeitig schlafen gehen müssen.

## Alkoven

Interessant in Bezug auf die Bettenfrage, insbesondere, wenn mehr als zwei Personen übernachten sollen, sind sog. Alkovenmodelle, bei denen oberhalb des (teilintegrierten) Fahrerhauses eine aufgesetzte Kabine ein weiteres (Doppel-)Bett beinhaltet. Vorteil ist, dass auch bei nur sechs oder sieben Metern Fahrzeuglänge zwei getrennte Schlafräume bzw. Zonen zur Verfügung stehen.

Der Alkoven ragt riesig auf oberhalb des Fahrzeugs und sorgt für aerodynamisch katastrophale Verhältnisse. Das Fahrzeug schluckt mehr Treibstoff, bereitet dem Wind eine riesige Angriffsfläche und wird dadurch während der Fahrt auch lauter.

Doch da man mit einem solchen Fahrzeug keine Rennen fährt und moderne Diesel recht verbrauchsgünstig fahren, lässt sich damit immer ein schöner (Familien-)Urlaub gestalten.

Alkoven sind also nahezu immer Teilintegrierte plus Nasenbär. Ausnahmen bilden riesige (Liner-)LKWs mit eckigen Alkoven über dem Fahrerhaus.



## Hubbett

Integrierte Wohnmobile besitzen ebenfalls häufig ein Hubbett oberhalb der Fahrerkabine, doch ist dieses eben integriert und trägt daher nicht so auf. Es ist alles etwas schicker, doch während der Fahrt wird es hochgeklappt unter dem Dach untergebracht. Hier kann man also entweder mit den drehbaren Fahrersitzen die Sitzmöglichkeiten erweitern oder aber das Führerhaus als Schlafmöglichkeit nutzen. Das Hubbett bei Integrierten ist auch als Reservebett gedacht, falls eines der beiden Crew-Mitglieder krank wird oder fürchterlich schnarcht. Oder eben für Familien, die dann zwei getrennte Schlafbereiche haben.



Solche Hubbetten gibt es auch für Teilintegrierte. Diese befinden sich jedoch oberhalb der Sitzgruppe, so dass die gesamte Crew entweder ins Bett muss oder sitzen kann. Zudem wird die Aufbautür mit dem heruntergelassenen Bett blockiert. Dadurch ist dies nicht empfehlenswert.

## Sitze

Bei den Sitzen entwickelt sich ein Trend. Bisher war eine sog. „L-Sitzgruppe“ das Maß aller Dinge. Dabei gab es quer zur Fahrtrichtung einen Doppelsitz, der dann eben L-förmig auf die Fahrerseite herumgeführt wurde. Werden dann die Piloten-Sitze in der ersten Reihe gedreht, entsteht eine Sitzgruppe für mehrere Personen.

Neu sind sog. Längssitze, bei denen hinter Fahrer und Beifahrersitzen jeweils an den Wänden Sitzplätze arrangiert werden. Dazwischen steht ein Tisch mit meist hälftig klappbarer Tischplatte.



## Küche

Je kleiner das Wohnmobil, desto kleiner ist auch die Küche. Sie besteht aus einem mindestens zweiflammigen Gasbrenner und einer Spülmulde. Unterhalb befinden sich dann Schubladenelemente. Die Arbeitsfläche ist oft winzig und besteht manchmal nur aus einer Abdeckung des Gasbrenners und/oder der Spülmulde. Da man manchmal ein Brett als Erweiterung irgendwo anstecken kann und auch den Tisch der Sitzgruppe zur Verfügung hat, ist es provisorisch möglich, auch etwas komplexere Gerichte zuzubereiten. Wer regelmäßig aufwändig kocht, kommt mit einem kleinen Wohnmobil nicht zurecht, da in der Küche am ehesten Raum abgeknapst wird.

Beim Kühlschrank wird gerne Absorbentechnik eingesetzt, die wahlweise mit Gas, 12 Volt Bordstrom oder 230 Volt vom Campingplatz betrieben werden. Vorteilhaft ist das leise Betriebsverhalten, nachteilig die relativ geringe Kühlleistung, die bei steigenden Außentemperaturen spürbar nachlässt. Zudem muss die Außenwand für Öffnungen durchbrochen sein, was eine schlechtere Isolation zur Folge hat.



Wesentlich leistungsfähiger sind Kompressorkühlschränke, die keine Öffnung zur Außenwand benötigen, immer gut kühlen – jedoch nur mit Strom zu betreiben sind und Geräusche produzieren. Diese sind jedoch durch spezielle „Nacht“-Betriebsmodi wenig störend. Und der Stromverbrauch ist übersichtlich, vor allem, wenn zwei Aufbauakku-Batterien und Solarzellen an Bord sind.

Einen Backofen findet man seltener. Das liegt auch daran, dass es eben wirklich wenig Platz zu verteilen gibt und der Ofen am ehesten entbehrlich erscheint. Er wird unkompliziert mit Gas betrieben, erzeugt aber im Inneren einiges an Abwärme. Schön im Winter, so ist es im Sommer ein Problem. Alternativ zum Backofen gibt es den Omnia aus Schweden, der wie eine Kuchenform aussieht und über einer der Flammen des Herdes erwärmt wird.

Thetford und Dometic sind die beiden großen Namen für Kühlschränke und Backöfen, auch bei Gasbrennern.

## Bad

Eine Toilette ist fast immer an Bord, meist auch ein Waschbecken, obwohl in nahezu allen Wohnmobilen quasi nebenan in der Küche bereits eine solche vorhanden ist. Für eine Dusche gibt es oft Kombinationslösungen, bei denen die Toilette abgedeckt wird. Ab etwa 7,40 Länge bieten die Wohnmobile eine separate Dusche, die gegenüber der Toilette liegt und daher auch gerne als Raumbad bezeichnet wird. Eine Raumdusche gibt es bei Kastenwagen, bei denen der Bereich vor den Betten bei Bedarf zum Duschen abgetrennt werden kann.

Sämtliches Brauchwasser wird in einem Brauchwassertank („Grauwasser“) aufgefangen. Nicht jedoch das der Toilette, hier befindet sich unterhalb der Schüssel eine Cassette mit 17 bis 19 Litern Volumen für das sog. „Schwarzwasser“. Diese Cassette muss daher evtl. öfter entleert werden, doch sie besitzt Räder und einen Transportgriff wie ein Trolley.



Hat man genug Stauraum, kann man eine zweite, leere Cassette mitführen und ist länger autonom, ohne die Umwelt zu belasten.

Der Quasi-Monopolist heißt auch hier Thetford, Dometic liefert portable Lösungen.

## Heizung

Hier gibt es zwei Konzepte. Das eine ist eine Warmluft-Heizung, bei der warme Luft über (verdeckt eingebaute) Schläuche in alle Bereiche incl. Heckgarage transportiert wird. Dies geschieht heute so leise, dass es nicht stört. Außerdem steht die Wärme sofort zur Verfügung. Der Quasi-Monopolist für Warmluftheizungen heißt Truma.

Alternativ wird ab der Mittelklasse mit warmem Wasser (bzw. einer Flüssigkeit mit Frostschutzmittel) und Radiatoren sowie Fußbodenelementen ein gleichmäßiges Raumklima geschaffen. Doch wiegt diese Technik rund einen Zentner mehr (was bei einem Limit von 3,5 Tonnen und nur wenigen hundert Kilogramm Zuladung entscheidend sein kann) und zum anderen ist die Wärme nur verzögert abrufbar. Der Quasi-Monopolist für Warmwasserheizungen heißt Alde.

Warmes Wasser zum Duschen oder Händewaschen gibt es über beide Konzepte.

Primäre Energiequelle ist die Gasflasche an Bord, doch kann mit „Landstrom“, also etwa dem Stromanschluss vom Campingplatz, ergänzt werden. Hochwertige Warmwasserheizungen bieten hier umfangreiche Konfigurationsmöglichkeiten, um einen Mischbetrieb oder Prioritäten bei der Energiequelle ganz nach Bedarf zu steuern („Nimm 1 KW Strom und den Rest aus Gas“).

## Doppelboden

Wenn es draußen wirklich kalt ist, können Heizungen natürlich in kurzer Zeit große Mengen Gas und Strom „verfeuern“, um ein behagliches Klima zu schaffen. Fahrzeuge mit doppeltem Boden sind jedoch bereits so gut isoliert, dass der Verlust an Energie geringer ist. Quasi ein wichtiger Punkt für Winteranwendungen.

Der Doppelboden bietet zudem und schwerpunktgünstig zusätzlichen Stauraum, der von innen und/oder von außen gut zugänglich ist. Er ist ab der gehobenen Mittelklasse üblich.

Zudem sitzen die diversen Tanks für Frisch- und Abwasser im Doppelboden und sind damit auch recht frostsicher untergebracht.

Fahrzeuge mit Doppelboden sind natürlich höher als solche ohne. Sie benötigen in der Regel mindestens eine Trittstufe für den Einstieg. Sie besitzen im Straßenverkehr auch eine größere Durchfahrthöhe, jedoch nicht unbedingt einen höheren Schwerpunkt.

## Heckgarage

Für nahezu sämtliche Wohnmobile besteht die Möglichkeit, am Heck Gepäcksysteme für z.B. einen Motorroller oder mehrere Fahrräder zu befestigen. Damit sind die teuersten Gepäckstücke nicht nur dem Wetter, sondern auch dem Zugriff durch Langfinger preisgegeben. Es sieht auch nicht zwingend schön aus, wenn Drahtesel die Heckansicht verunzieren.

Sehr viel eleganter, sicherer und oft auch unkomplizierter ist eine Heckgarage, bei der mindestens von der Beifahrerseite, im Idealfall auch von der Fahrerseite eine große Klappe geöffnet werden kann, um alles, was nicht im Wohnraum benötigt wird, unterzubringen – incl. der Zweiräder.

Hierfür gibt es dann direkt auch passende Stausysteme mit Kisten und Kästen und Schubladen.

Denn der Wohnmobilist benötigt ein paar Dinge, um beispielsweise den Stoffwechsel des Fahrzeugs durchführen zu können. Frischwasser und insbesondere Abwasserschläuche mit „Restfeuchte“ will man nicht unbedingt im Innenraum des Fahrzeugs haben. Auffahrkeile, lange Kabel für Landstrom, Isoliermatten für die Fahrerhauskabine, jede Menge Kram. Wenn das Fahrzeug keinen Doppelboden besitzt, kommt alles in die Heckgarage.



## Teil 5: Was außerdem wichtig ist

### Die Ausrichtung

Wenn ein Fahrzeug auf einem Platz abgestellt wird, dann ist dieser in den seltensten Fällen exakt horizontal ausgerichtet – in sämtlichen Richtungen. Bei einem PKW und einem Parkplatz ist es nicht so wichtig, ob die Tür wegen der Schräge von alleine ins Schloss fällt oder – gegen die Steigung – mit Nachdruck zugeedrückt werden muss.

Geht es bei dem Platz aber um einen Stellplatz für ein Wohnmobil oder einen Campingplatz, bekommt die Schräglage eine deutlich größere Bedeutung. Dann befindet sich der Ablauf im Waschbecken nicht mehr am tiefsten Punkt. Das Wasser läuft nicht ab. Das ist bei der Dusche dann auch der Fall. Und das Öl in der Bratpfanne sammelt sich an einer Seite, was dem Braten nicht förderlich ist. Der Stift rollt garantiert vom Tisch. In der Dusche ragt eine Wand auf den Duschenden zu. Auf der Toilette muss man blanchieren, weil der Deckel eben schräg sitzt. Auch im Bett sollte der Kopf nicht nach unten hängen beim Schlafen. Sofern niemand ein Fledermaus-Gen für sich in Anspruch nimmt.

Kann man alles aushalten, will man aber vielleicht nicht, wenn es um einen ungestörten Aufenthalt und Erholung geht. Würde man in einer Immobilie wie einem Haus oder einer Wohnung ganz sicher auch niemals tolerieren.

In erster Näherung kann man versuchen, ein paar Mal zu rangieren, um einen besseren Standpunkt zu erreichen. In zweiter Näherung gibt es für kleine Beträge (ab 30 Euro) Keile aus Kunststoff, die man vor oder hinter die am tiefsten liegenden Räder stellt und dann kunstvoll an ihnen emporfährt, bis das Fahrzeug in der Waage steht. Das kann dauern, da es ja in Länge und Breite waagerecht stehen soll. Dieses Kunststück wäre dann auch am Ende einer evtl. langen Fahrt, wenn man evtl. müde, hungrig oder durstig oder alles zusammen ist und eigentlich nur seine Ruhe möchte. Fährt man ein paar Zentimeter zu weit, gleitet man vom Keil wieder herunter. Ab und zu muss man auch aussteigen, um zu prüfen. Oder man schickt den Beifahrer in den Regen raus, damit dieser erklärt, was man zu tun hat.



Es geht, aber es erfordert etwas Gefühl und Ruhe. Bei der Abfahrt ist es einfacher, doch dann hat man zwei mehr oder weniger dreckige Keile einzusammeln und unterzubringen.

Wesentlich eleganter und perfekter, aber auch erheblich teurer ist eine hydraulische Hubstützenanlage. Neben den vier Rädern fahren vier Stempel vom Fahrzeugboden in Richtung Untergrund und richten das Fahrzeug exakt in der Waagerechten aus. Per Knopfdruck, innerhalb von zwei Minuten und aus dem Inneren des Fahrzeugs. Das Problem ist perfekt gelöst.

Außer, man wollte seitlich am Deich parken und erwartet den perfekten Schräglagenausgleich. So viel Unterschied kann kein System ausgleichen. Auch die Keile nicht.

Warum haben also nicht alle Wohnmobile der Welt eine hydraulische Hubstützenanlage?

Zum einen erhöht diese Anlage das Leergewicht um mindestens 50 Kilogramm. Dies fehlt dann bei der Zuladung. Viele Wohnmobile „hangeln“ sich bekanntlich knapp unterhalb des 3,5-Tonnen-Limits moderner Führerscheine und dem „freien Fahren“ ohne Tempolimit durch.

Zum anderen liegt der Preis incl. Einbau bei rund 6.000 Euro. Allerdings: dies erhöht den Wert des Fahrzeugs beim Wiederverkauf. Das Geld bleibt im Bestand. Alternativ kann die Anlage ausgebaut und im nächsten eigenen Wohnmobil wieder eingebaut werden. Es gibt fahrzeugspezifische Adapter, die vergleichsweise günstig sind. Dadurch sind die Anlagen immer gleich und nur über die Adapter an die unterschiedlichen Wohnmobile angepaßt.





Weiterhin verhindern diese Anlagen auch einen „Standplatten“, den jeder Gummireifen nach mehr oder weniger vielen Wochen Stehens auf der selben Stelle entwickelt.

Auf diese Weise kann auch der Räderwechsel, im Falle eine Plattfusses oder dem Wechsel von Sommer- auf Winterbereifung, quasi im Handumdrehen geschehen. Ein Wagenheber wird komplett überflüssig.

Nicht zuletzt wird auch das Entleeren der Wassertanks unterstützt, weil das Fahrzeug auch bewußt in eine Schräglage gebracht werden kann, damit die Tanks sich komplett entleeren können.

## **Die Autarkie**

In Teil 3 wurden die einzelnen Fahrzeugsegmente kurz vorgestellt.

Tendenz: je kleiner ein Fahrzeug, desto weniger Autarkie besitzt es. Gibt es lediglich eine Schlafgelegenheit, geht man ins Restaurant oder kauft belegte Brote. Gibt es einen Gaskocher, gibt es evtl. kein fließendes Wasser zum Spülen, wobei man mit ein paar Flaschen Wasser weit kommt, auch für den Tee oder Kaffee. Nach einer Übernachtung haben die meisten Menschen den Wunsch nach Toiletten und warmem, fließendem Wasser. Ob sich jemand am Waschbecken wäscht, in der (Münz-)dusche duscht oder auch die Zähne putzen möchte, sei dahingestellt. Auf einem Campingplatz wird dies in aller Regel angeboten. Auf einem Stellplatz schon nicht.

Ab der Kategorie „Kastenwagen“ und daher auch bei „Teilintegrierten“, „Alkoven“, „Integrierten“, „Linern“ und „Geländemobilen“ gibt es in aller Regel einen Frischwassertank, somit fließendes Wasser, einen Abwassertank sowie eine Warmwasseraufbereitung. Damit gibt es nicht nur temperiertes Wasser am Waschbecken, sondern in der Regel auch eine Dusche sowie eine Toilette. Das Abwasser, Grauwasser genannt, wird aufgefangen und auch unter der Toilette sitzt eine Cassette, die die Hinterlassenschaften, hier Schwarzwasser genannt, sammelt.

Dies ist deshalb wichtig, weil damit nicht nur Luxus zur Verfügung steht, sondern auch die Umwelt nicht belastet wird, indem Abwässer ungeklärt in den Boden gelangen. In vielen Fällen wurden bereits früher geduldete Wohnmobilstellplätze geschlossen, weil die immer zahlreicher werdenden Camper einfach jede Form von Müll und Dreck hinterlassen haben.

### **a) Flüssigkeiten**

Die Cassetten-toilette ist – ja nach Anzahl der Mitreisenden und anderer Faktoren – bereits nach einem Tag voll und muss dann fachgerecht entsorgt werden. Also in einen Abfluß, der zu einer Kläranlage führt. Die meisten Gullis am Straßenrand erfüllen dies nicht! Das Abwasser von Häusern wird anders weitergeleitet und aufwändiger gereinigt als das Regenwasser der Strassen.

#### **Tipp: mehrere Cassetten für die Toilette**

Sinnvoll im Sinne einer mehrtägigen Unabhängigkeit ist das Mitführen weiterer, leerer Cassetten für die Toilette. Diese sind in der Regel perfekt dicht und können später in vollem Zustand ohne „überschwappen“ in der Heckgarage transportiert werden.

Der Brauchwassertank und auch der Frischwassertank halten meist mehrere Tage, bevor sie voll bzw. leer sind.

#### **Tipp: Gießkanne mitführen**

Frischwasser ist in der Beschaffung oft kein Problem, doch sollte daher die Heckgarage im simpelsten Fall auch eine Gießkanne enthalten. Damit kann an jedem Wasserhahn unkompliziert und in Zehn-Liter-Portionen Nachschub beschafft werden.

#### **Tipp: Eimer mitführen**

Auf die selbe Weise kann mit einem alten Eimer der Grauwassertank auch wieder entleert werden. Dieses Grauwasser sollte ebenfalls „angemessen“ entsorgt werden.

Sehr große Reisemobile besitzen oft auch Schwarzwassertanks, die dann ebenfalls eine längere Unabhängigkeit ermöglichen.

Wobei das Thema „Toilette“ ein weites Feld geworden ist, seit es Trocken-, Trenn-, Zerhacker-, Verbrenner- und weitere Toilettensysteme gibt.

Ganz neu ist eine Technik des Toilettenherstellers Thetford mit der Bezeichnung Indus. Hier kommen drei unterschiedliche Chemikalien (mit dem Ziel des besonders umweltfreundlichen Einsatzes) sowie eine sinnvolle Wiederverwendung des Grauwassers bei der Toilettenspülung zum Einsatz. Es kommt nur noch eine gemeinsame Entleerung zum Einsatz, die auch die Tanks passend spült.

### **Tipp: Wasseranschluss mit Gardena-System / Wasserdieb**

Wenn der Einfüllstutzen für das Frischwasser mit einem Gardena-Adapter versehen wird, wird es einfacher, einen Gartenschlauch anzuschließen.

Dieser Gartenschlauch sollte also auch an Bord sein.

Um dann an der anderen Seite des Schlauches, also dem Wasserkran, den Gardena-Schlauchanschluss befestigen zu können, wird ein „Wasserdieb“ verwendet, der einfach auf die allermeisten Wasserhähne aufgesteckt und festgedreht werden kann.



### **b) Heizung**

Die meisten Wohnmobile haben zwei Elf-Kilo-Gasflaschen an Bord (sofern sie nicht mit Diesel heizen wie einige Kastenwagen). Diese Gasmenge hält nur für die Küche „ewig“. Wird damit auch geheizt, sind sie im Winter nach einigen Tagen leer, in der Übergangszeit kann es Wochen dauern. Die meisten Campingplätze bieten Ersatz, doch muss man im Ausland aufpassen, da es unterschiedliche Anschlüsse gibt. Hier gibt es jedoch Adapter. Nicht aber das Angebot, eine „deutsche“ Flasche zu tauschen, da im jeweiligen Land eben nur die Ausführungen des jeweiligen Landes gehandelt werden. Der spanische Tourist kann in Deutschland auch nicht die spanische Norm erwarten.

#### **Tipp:**

Crashsensoren sorgen dafür, dass die Gasversorgung bei einem Unfall sofort unterbrochen wird. Dieser sollte immer mitbestellt werden. Mit Crashsensor kann auch während der Fahrt das Gas aufgedreht bleiben. So kann die Gasheizung bei großer Kälte auch während der Fahrt die Fahrerhausheizung unterstützen. Diese ist bei fast allen Wohnmobilen komplett überfordert, den riesigen Wohnmobilraum zu temperieren.

Noch unabhängiger sind (meist größere) Reisemobile, die einen Gastank an Bord besitzen. Hier werden z.B. 50 Kilogramm Gas eingefüllt. An vielen Tankstellen kann auch einfach wieder aufgetankt werden. Ist dieser große Gastank leer, muss das ganze Fahrzeug jedoch auch zur Tankstelle. Dies dürfte jedoch deutlich länger als ein Durchschnittsurlaub dauern.

Wer eine Dieselheizung besitzt, hat meist wesentlich kleinere Gasflaschen, sollte bei längerem Aufenthalt vor Erreichen des Ziels jedoch den Dieseltank gut füllen.

### **c) Strom**

Ab der Kategorie Kastenwagen haben die Fahrzeuge eine Batterie für das Fahrzeug, um den Verbrennungsmotor zu starten sowie eine separate Aufbaubatterie, um zumindest die Lampen im Inneren mit Strom zu versorgen. Ist die Aufbaubatterie leer, ist durch diese Trennung sichergestellt, dass der Motor des Fahrzeugs auf jeden Fall wieder anspringt.

Dessen Lichtmaschine lädt dann auch alle Batterien wieder auf. Moderne Fahrzeuge (also auch jeder PKW) besitzen seit einigen Jahren Lichtmaschinen, die nur die notwendigste Menge an Strom generieren und möglichst nur dann, wenn das Gaspedal nicht benutzt wird – also z.B. bergab. Dies spart Treibstoff, da ein Lichtmaschine, je nach Ausführung, einige Pferdestärken bzw. Kilowatt des Motors „abzweigt“. Und der Treibstoff hierfür belastet eben die Verbrauchsbilanz. In Wohnmobilen mit mehreren großen Batterien ist die Anforderung jedoch anders, da hier während der Fahrt möglichst viel Strom produziert werden soll, damit sämtliche Batterien möglichst voll werden. Dies geht nicht, wenn der Strom nur „tröpfelt“, um Treibstoff zu sparen.

### **Tipp: Ladebooster verwenden**

Wohnmobile haben keine eigens entwickelten Motoren, sondern einen Standardmotor von z.B. Fiat, Mercedes oder Ford, so, wie er in den entsprechenden Basis-Transportern zum Einsatz gelangt. Daher werden die Batterien der Wohnmobile während der Fahrt kaum ausreichend geladen. Viele Wohnmobile besitzen daher ein „Ladebooster“, der diese Spritsparteknik schlicht aushebelt und die Lichtmaschine animiert, größere Mengen an Ladestrom zu erzeugen. Dadurch laden sich sämtliche Batterien sinnvollerweise während der Fahrt auch wieder voll.

Nun wird in den modernen Wohnmobilen für die Beleuchtung mittlerweile LED-Technik eingesetzt, was enorm viel Strom spart. Doch der moderne Wohnmobilist benötigt nicht nur Licht, sondern möchte zahlreiche mobile Endgeräte betreiben bzw. laden. In der Heckgarage hat er unter Umständen ein E-Bike zu laden und natürlich möchte man auch Fernsehen schauen und dabei evtl. auch eine Satellitenschüssel betreiben. Evtl. wird auch der Kühlschrank mit Strom betrieben.

Außerdem haben aktuelle Wohnmobile in allen Bereichen incl. Schlafzimmer USB-Anschlüsse zum Aufladen diverser mobiler Endgeräte.

### **Tipp: mehrere Aufbaubatterien**

Nach einigen Tagen kann eine einzelne Aufbaubatterie, die oft eine Kapazität um die 100 Ah („Amperestunden“) besitzt, an ihre Grenzen gelangen. Sinnvoll ist es, wenigstens eine zweite Batterie parallel zur ersten zu betreiben und damit die Kapazität zu verdoppeln. Sehr teuer, aber enorm leistungsfähig ist das Austausch der Blei-, Gel- bzw. AGM-Batterien gegen LiFePO4-Batterien. Diese haben weniger Gewicht und können stärker entladen werden, bezogen auf gleiche Kapazitäten. Ganz grob halbes Gewicht, doppelte Energieentnahme. Beim selbem Gesamtgewicht also etwa die vierfache Energie. Und ein mehr als vierfacher Preis.

### **Tipp: Solarzellen auf dem Dach**

Steht das Wohnmobile, wird keinerlei Strom erzeugt. Besitzt man hingegen Solarzellen, liefern diese ab dem Sonnenaufgang mehr oder weniger viel Ladestrom, um die Aufbaubatterien auch im Stand wieder zu laden. Im Idealfall werden die Batterien im Lauf des Tages wieder voll, so dass abends beim Fernsehen oder was auch immer wieder die volle Kapazität zur Verfügung steht.

Nachteil: in der dunklen Jahreszeit, unter Bäumen, nachts etc. liefern Solarzellen keine Leistung.

Kosten: ab rund 1.000 Euro incl. Einbau, Verkabelung und Reglerelektronik.

### **Tipp: Brennstoffzelle**

Brennstoffzellen leisten das selbe wie Solarzellen, nur werden sie nicht mit Licht betrieben, sondern mit einem speziellen Treibstoff. Die Brennstoffzelle erzeugt 24 Stunden am tag Strom, sofern der Bedarf besteht. Quasi ein kleines Kraftwerk an Bord. Sie hat die Größe eines Aktenkoffers und paßt oft in die Heckgarage.

Kosten: ab 2.200 bis 4.900 Euro

### **Haushaltssteckdosen**

Die meisten Wohnmobile besitzen im Inneren Haushaltssteckdosen, an denen man die Verbraucher wie zu Hause anschließen kann.

Spätestens, wenn mit dem Strom auch Wärme erzeugt werden soll, ist es vorbei mit den Möglichkeiten einer Batterie. Kaffeemaschine und Haartrockener sind in diesem Kontext Großverbraucher.

Wer auf dem Campingplatz steht und eine Steckdose für „Landstrom“ zur Verfügung hat, wird erleben, dass dann auch die 230-Steckdosen im Wohnmobil Spannung führen. Aber in der Regel nur, wenn dieser Landstrom zur Verfügung steht. Dann wird ein Elektrokabel verlegt von Wohnmobil zum Stromanschluss des Campingplatzes.



### **Tipp: Kabel mit CEE-Steckern mitführen**

Alle Wohnmobile und nahezu alle Campingplätze werden mittels Kabeln mit Cee-Steckern bzw. Buchsen mit dem 230-Volt-„Haushaltstrom“ versorgt. Abbildung siehe rechts.

## **Tipp: Wechselrichter einbauen (lassen), am besten mit Netzvorrangschaltung**

Nur wenige Wohnmobile können aus der Batteriespannung, die irgendwo zwischen 12 und 14 Volt Gleichspannung liegt, eine Wechselspannung von 230 Volt erzeugen. Hierzu benötigt man Wechselrichter, die oft auch Spannungswandler genannt werden.

Auf diese Weise liefern die an Bord befindlichen Haushaltssteckdosen „Saft“, auch, wenn von außen kein Landstrom anliegt. Allerdings muss man unbedingt darauf achten, dass man keine größeren Verbraucher anschließt. Alles, was Wärme erzeugt, wie etwa Kaffeemaschinen und Haartrockner, sollten damit nicht betrieben werden. Das Gegenteil ebenfalls, also Klimageräte. Außer, man verfügt über Batterien mit 1.000 Ah und einem Wechselrichter, der 3.500 Watt Dauerleistung erzeugen kann.

Die Netzvorrangschaltung sorgt dafür, dass man einen Wechselrichter nicht manuell Abschalten muss, wenn Landstrom angelegt wird bzw. dieser sich wieder aktiviert, wenn der Landstrom abgeschaltet wird.

Wechselrichter sollten Spannungen mit reiner Sinuswelle erzeugen können. Andernfalls können empfindliche Verbraucher mit Elektronik gar nicht anlaufen bzw. sogar beschädigt werden.

Kosten:

Einfache Geräte ab 50 Euro, diese werden oft am Zigarettenanzünder angeschlossen (belasten also die Starterbatterie) und haben eine eigene Streckdose, die dann als einzige versorgt wird.

Sinnvoll für den Einsatz im Wohnmobil sind fest verbaute Geräte, die sich in die sensible Bordelektronik integrieren. Den Einbau sollte man Fachleuten überlassen oder viel Elektronik-Know-How mitbringen. Kosten ab rund 500 Euro aufwärts plus Einbau.

Wichtig diese Elektronik bzw. die Aufbauakku lässt sich mit einem Wasserkocher bereits an die Grenzen bringen. Also immer Vorsicht beim Erzeugen von Wärme mittels Strom.

**d)**

Natürlich weiß man nie vorher, ob und wann etwas kaputt geht oder ausfällt. Wer Mitglied im ADAC oder einer ähnlichen Vereinigung ist und der Fahrzeughersteller evtl. Auch noch eine Hotline anbietet, kann sicherlich bei größeren Problemen professionelle Hilfe in Anspruch nehmen.

Doch für „Kleinigkeiten“ sollte etwas Werkzeug an Bord sein – und zwar in dem Umfang, in dem der Wohnmobilstandwerker handwerkliche Fähigkeiten besitzt. Ein Multifunktionsmeßgerät, welches Spannungen, Ströme, Widerstände und andere elektrische Größen messen kann, hilft nur dem, der damit umgehen kann. Doch es hilft ungemein, ein Problem damit eingrenzen zu können.

Dies gilt auch für mechanisches Werkzeug wie einen Knarrenkasten, Schlüssel, Schraubendreher etc.

Sinnvoll ist es, folgendes Equipment dabei zu haben:

Material:

- eine Rolle robustes Klebeband
- Kabelbinder
- Lüsterklemmen
- Isolierten Elektrodraht
- Reservesicherungen und Reserveglühbirnen (sofern außen keine LED-Technik eingesetzt wird)

Werkzeug:

- Schraubendreher klein und groß, Schlitz und Kreuz
- Evtl. Torx-Werkzeug, wenn Torx-Schrauben im eigenen Wohnmobil zum Einsatz gelangen
- Kleine Zange für Draht und Binder
- Multifunktionswerkzeug wie Leatherman oder Schweizer Messer. Immer ein Kompromiss, man benötigt auch mehr Zeit, doch spart es Raum und Gewicht.
- Gute LED-Taschenlampe, evtl. auch als Stirnlampe