

Rainer Höh



Wohnmobil Handbuch



REISE Know-How Verlag Peter Rump Bielefeld

Der Ratgeber zu Kauf, Aufrüstung und allen Fragen unterwegs

Inhalt

Vorwort	5		
■ Grundsätzliches	9	■ Das Fahrzeug	29
Vor- und Nachteile des Wohnmobils	10	Ausbaumobil oder Aufbaumobil?	30
Camper oder nicht?	11	Basisfahrzeuge	37
Wohnmobil oder Wohnwagen?	12	Gängige Grundrisse	47
Arten des Wohnmobil-Reisens	13	■ Die Wohnung	55
Welcher Wohnmobil-Typ soll es sein?	14	Wohnkabine	56
Kaufen oder mieten?	16	Fenster und Türen	59
Tipps für das Mieten eines Wohnmobils	18	Betten	61
Neu oder gebraucht?	21	Bad und WC	61
Tipps für den Wohnmobil-Kauf	23	■ Installationen	67
Welche Arten von Wohnmobilen gibt es?	24	Elektrische Anlage	68
Selbstausbau	26	Gasanlage	81
		Wasser-Installation	98
		■ Geräte und Zubehör	111
		Kühlgeräte	112
		Heizung	124
		Klimaanlage	131

Frei und ungebunden unterwegs



■ Stromerzeuger	145	■ Unterwegs	217
Das eigene Kraftwerk an Bord	146	Fahr- und	
Stromgeneratoren	147	Fahrerverhalten	218
Brennstoffzellen	150	Fähren	221
Solaranlagen	158	Übernachten	223
		Sicherheit	
		(Einbruch- und Diebstahlschutz)	231
■ Satellitentechnik	161	Ver- und Entsorgung	232
Multimedia im Wohnmobil	162	Schwieriges Gelände	238
Bildschirme und Receiver	171	Wintercamping	242
Mobil ins Internet	175		
		■ Anhang	249
■ Navigations- systeme	183	Literaturtipps	250
Lotsen aus dem Weltall	184	Glossar Satellitentechnik	250
Rückfahr-Videosysteme	198	Nützliche	
		Internetadressen	255
■ Reise- vorbereitungen	205	Wohnmobilhersteller und Importeure	255
Reiseplanung	206	Wohnmobil- und Campingzubehör	259
Nützliches Zubehör	210	Wohnmobil- Versicherungsmakler	263
Befüllen und Beladen	213	Register	268
		Strombedarfsberechnung	274
		Der Autor	276



Das Fahrzeug

Ausbaumobil oder Aufbaumobil? | 30

Basisfahrzeug | 37

Gängige Grundrisse | 47

Ausbaumobil oder Aufbaumobil?

Die verwirrende Vielfalt unterschiedlicher Typen gliedert sich in zwei Kategorien: Ausbaumobile, für die ein Kastenwagen (z. B. *Fiat Ducato*, *Peugeot Boxer*, *VW Crafter*, *Mercedes Sprinter* etc.) unter Beibehaltung der Serienkarosserie ausgebaut wird, und Aufbaumobile, bei denen die Karosserie ganz oder teilweise fehlt, um auf dem Fahrgestell Platz für einen geräumigeren Wohnaufbau zu schaffen.

Der Kastenwagen: mobil und multifunktional

Bekanntester Vertreter dieser Kategorie ist seit vielen Jahrzehnten der liebevoll „Bulli“ genannte VW-Bus, entweder als Selbstausbau oder mit standardisierten Bausätzen von *Westfalia*. Das Spektrum beginnt jedoch schon bei PKW-Modellen wie z. B. dem *Citroën Berlingo* (*Zoom Reisefahrzeuge*, s. Anhang), die als spartanisch ausgestattete, multifunktionale Camp-/Schlafmobile dienen, und reicht bis zu Kastenwagen mit langem Radstand und Schlafhochdach für Reisende, die Wert auf Mobilität legen. Die kleineren bis mittleren Modelle haben meist keine Nasszelle und für die Nacht müssen Tisch und Sitzbank zum Bett umgebaut werden. Modelle mit langem Radstand, Hochdach und einer Breite ab 2 m haben teils fest eingebaute Querbetten, Dusche/WC und eine ähnliche Ausstattung wie die Aufbaumobile.

Generell bieten Kastenwagen durch die aerodynamischere Serienkarosserie deutlich weniger Platz als Aufbaumobile,

sind dafür aber kompakter, beweglicher und günstiger im Verbrauch. Sie können auch im Alltag eingesetzt werden, um das Zweitfahrzeug zu sparen. Die meisten Modelle mit Aufstelldach passen in jede Garage (auch Tiefgaragen) und unter 2-m-Absperrbalken hindurch. Sie sind wenig windempfindlich und auch auf Fähren preiswert zu transportieren.

Allerdings sind Ausbaumobile nicht wesentlich **billiger** als entsprechende und weit geräumigere Alkovenmodelle. Die Preise für schlichte PKW-Modelle beginnen bei etwa 35.000 €, für günstige Kastenwagen bei ca. 40.000 €. Für durchschnittliche Ausbaumobile sind 40.000–50.000 € zu rechnen und für Modelle mit langem Radstand, Hochdach und Nasszelle etwa 50.000–60.000 € oder mehr. Wegen Kältebrücken des Metallaufbaus sind sie allerdings nicht optimal isoliert und nur **bedingt wintertauglich**.

Alkovenfahrzeug: das Familien-Reisemobil

Ein Blick in Messehallen oder den Fuhrpark der Vermieter beweist: Alkovenmobile haben sich mit Abstand als die beliebtesten **Familien-Wohnmobile** durchgesetzt. Von der Serienkarosserie bleibt hier nur das Fahrerhaus. Dahinter wird auf das Chassis eine breitere, längere und höhere Wohnkabine gesetzt, die durch ihre senkrechten Seitenwände deutlich mehr Platz bietet als jede Serienkarosserie. Zudem schiebt sich über das Fahrerhaus eine Schlafnische für



zwei Personen, der Alkoven, der diesen Modellen den Spitznamen „Nasenbären“ eingetragen hat.

Sie bieten neben großzügigerem Innenraum eine **standardmäßige Ausstattung** mit großem Küchenblock, Warmwasser, Dusche und WC, sind besser isoliert und mit frostsicher untergebrachtem oder beheiztem Wassertank bedingt wintertauglich.

Durch den überstehenden Alkoven ist ihre Aerodynamik jedoch schlecht. Daher steigt der Spritverbrauch bei höheren Geschwindigkeiten oder Gegenwind spürbar an. Tests haben gezeigt, dass der Luftwiderstand eines Alkovenmobils mit über 40% höher ist als der eines „Integrierten“, während er beim

„Teilintegrierten“ nur etwa 10–15% höher ist (s. u.). Da der Luftwiderstand bei zunehmender Geschwindigkeit immer rascher steigt, fällt er besonders auf der Autobahn oder bei starkem Gegenwind ins Gewicht. Alkovenmodelle brauchen dann ca. 1,5–2l mehr Treibstoff pro 100 km als vergleichbare Integrierte. Fahrzeuge mit großem Hecküberhang sind zudem empfindlicher gegen Seitenwind.

☒ Wenn die Kabine klein ist, muss man sich eben vermehrt im Freien aufhalten

Alkovenmodelle sind in einer breiten Auswahl verschiedener Größen und Grundrisse erhältlich. Allerdings sind selbst die kleineren Varianten ab ca. 5,50 m nur noch sehr bedingt für den Alltag geeignet.

Der Alkoven sollte gute Möglichkeiten zum Lüften bieten (Dachluke, Seitenfenster), aber in Fahrtrichtung kein Fenster haben, da dort der Winddruck meist früher oder später zu undichten Stellen führt. Bei Fahrzeugen mit vielen Schlafplätzen ist darauf zu achten, dass die Zuladekapazität der Personenzahl angemessen ist.

Elegante und aerodynamische Teilintegrierte sind vor allem bei reisenden Paaren gefragt

Preisgünstige Alkovenmodelle mit einfacher Ausstattung bekommt man ab 40.000 €; im Durchschnitt ist mit etwa 50.000–60.000 € zu rechnen.

Teilintegrierte: Komfort für zwei Personen

Sie ähneln den „Nasenbären“, da auch hier das Fahrerhaus beibehalten wird, haben aber anstatt der „Nase“ nur eine flache Haube. Daher sind sie deutlich aerodynamischer und haben ein besseres Fahrverhalten. Zudem sind sie durch ein tieferes Chassis oft niedriger und bieten einen bequemerer Einstieg. Da die Betten im Alkoven entfallen (manchmal ersetzt durch ein Hubbett, das über die Frontsitze abgesenkt werden kann), werden die Teilintegrierten



bevorzugt als komfortable 2-Personen-Modelle ausgebaut und sind vor allem bei älteren Paaren gefragt. Sie haben dann meist eine luxuriöse Sitzgruppe mit Sofa vorn und ein fest eingebautes Bett oder separates Schlafzimmer im Heck. Vor allem durch die anspruchsvollere Ausstattung sind diese Fahrzeuge im Schnitt etwas teurer als die Altkonvenmodelle; die Preise bewegen sich um 50.000–60.000 €.

Integrierte: die „Königsklasse“

Zunehmender Beliebtheit erfreuen sich in den letzten Jahren die sogenannten „Integrierten“: Wohnmobile, bei denen auch das Fahrerhaus mit in den Wohnbereich einbezogen (integriert)

wird. Die gesamte Karosserie einschließlich Fahrerkabine ist hier durch einen isolierten Sandwich-Aufbau mit senkrechten Außenwänden ersetzt, der unbeeinflusst vom Basisfahrzeug individuell und aerodynamisch gestaltet werden kann. Dadurch erhält man ein optimales Raumangebot, einen sehr großzügigen Fahrerraum mit riesiger Frontablage und einer Panoramascheibe wie bei einem Omnibus. Manchmal entfällt auch die Beifahrertür, welche durch Regale und Fächer für Reiseliteratur, Karten, Kamera etc. ersetzt wird. Die Sitze für Fahrer und Beifahrer lassen sich nach hinten drehen, sodass sie auch innerhalb des Wohnbereichs genutzt

Das Hubbett über dem Fahrerhaus wird zum Schlafen einfach heruntergeklappt

