

Merkblatt zum „perfekten“ Grundriss deines Reisemobils

1. Einleitung

Eines vorweg - der perfekte Grundriss existiert, wenn überhaupt, nur in der Theorie. Der Bau deines Individuellen Reisemobils ist immer ein Kompromiss. Die persönlichen Vorlieben dominieren oft die Vorstellung wie dein Reisemobil einmal gebaut werden soll. Dabei deckt sich die Vorstellung des öfteren nicht ganz mit der Realität.

Oder besser gesagt: **Jede Fahrzeugart und beinahe jedes Fahrzeug erfordern einen dem Fahrzeug angepassten Aufbau und einen ebenfalls dem Fahrzeug angepassten Grundriss des Wohnraumes.**

Dieses Merkblatt soll dir dabei helfen, den für dich „perfekten“ Grundriss zu finden. Aus diesem Grund ist es wichtig die verschiedenen Fahrzeugarten mit Ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen zu kennen. Denn das Basisfahrzeug bestimmt schon einen Grossteil des späteren Aufbau bzw. Innenausbau.

2. Fahrzeugarten

Nachfolgend erläutere ich einige Vor- und Nachteile der beliebtesten Fahrzeugarten für den Bau deines individuellen Reisemobils.

Personenwagen /Combi

- + günstig, flexibel
- geringer Wohnkomfort, stark wetterabhängig

Die wohl einfachste Art den Alltag und gelegentliche Camping-Ausflüge zu kombinieren. Hintere Sitzbank raus, Matratze rein - fertig. Oder doch lieber mit Dachzelt? Gaskocher, Zahnbürste, einige Campingutensilien - viel mehr braucht es nicht für einen gelegentlichen Campingausflug.



Geländewagen /SUV

- + geländegängig, klein, relativ leicht, flexibel, optimales Reisefahrzeug
- geringer Wohnkomfort, nicht für lange Standzeiten ausgelegt.

Dank Allrad, hoher Bodenfreiheit und grösseren Rädern, sowie relativ geringen Fahrzeugabmessungen gelangst du in die entlegensten Gebiete. Perfekt für die Montage eines Dachzelts geeignet. Meistens reicht die Zuladung aus für das Nötigste: Zweitbatterie, Kühlbox, Wasserkanister/Tank, Markise, Standheizung, Kochgelegenheit



Pickup Truck

- + geländegängig, kompakt, relativ leicht, flexibel, fester Aufbau oder Absetz-Kabine möglich
- häufig treten Gewichtsprobleme auf, was insbesondere bei schlechter Gewichtsverteilung zum Chassisbruch führen kann.

Die vorhandene Ladefläche kann ganz entfernt und ein individueller Wohnaufbau fest installiert werden. Es kann aber auch nur eine Absetz-Wohnkabine auf die vorhandene Ladefläche geladen werden, wodurch das Fahrzeug ggf. noch als Alltagsauto oder Arbeits- bzw. Transportfahrzeug genutzt werden kann. Im Allgemeinen lässt der Pickup Truck einen individuelleren Umbau zu als der Geländewagen, SUV, Personenwagen und co. Der Pickup Truck ist Quasi der kleine Bruder der Chassis-Kabine bzw. des LKW-Fahrgestells.



Transporter / Van / Personentransporter

- + relativ viel Wohnkomfort, trotzdem guter Fahrkomfort, weitestgehend Autark, Occasionen gibt es relativ günstig
- Viel Blech, daher viele Kältebrücken, schwer zu isolieren, oft viele Fensterscheiben, besonders anfällig für Kondenswasser und Rost, häufig Probleme mit der Gewichtsverteilung.

Die wohl aktuell beliebteste Fahrzeugart, besonders bei den jüngeren Leuten. Vanlife boomt. Es wird kein separater Aufbau benötigt. Jeder kann sich mit ein wenig handwerklichen Geschick sein eigenes Reisemobil „zusammen basteln“. So kann man dank der Eigeninitiative Geld sparen und die eigenen Fähigkeiten ausbauen.



Chassis-Kabine / LKW Fahrgestell

- + maximale Möglichkeiten, hohe Zuladung möglich, hohe Geländegängigkeit bei Allrad Fahrgestellen
- deutlich mehr Arbeitsaufwand, viel Know-How nötig, bis zum fertigen Reisemobil dauert es länger und kostet oft auch mehr Geld.

Auf das leere Chassis wird mit Hilfe eines Zwischen- bzw. Hilfsrahmens, ein Wohnaufbau montiert. Je nach Fahrzeugausführung kann bei einem fest montierten Fahrerhaus ein Alkoven realisiert werden. Bei modernen LKW ist das Fahrerhaus zwecks erleichterter Wartung kippbar, was den Bau eines Alkovens im Normalfall nicht zulässt. Die Fahrgestelle haben für gewöhnlich ein maximal zulässiges Gesamtgewicht zwischen 2,8 bis 18 Tonnen. Im professionellen Fahrzeugbau ist diese Fahrzeugart am verbreitetsten, da sie ein Maximum an Möglichkeiten offen lässt.



3. Aufbauarten

Sehen wir uns nun die unterschiedlichen Wohnaufbauten genauer an. Eine bei Wohnmobilen sehr verbreitete Bauart ist der Aufbau mit Alkoven (linkes Bild). Der Bereich über dem Fahrerhaus kann wunderbar als Schlafbereich genutzt werden. Der nutzbare Wohnraum ist dadurch sehr viel grösser, als bei einem einfachen Kofferaufbau (rechtes Bild). Der Aufbau kann entweder zum Fahrerhaus hin offen sein oder auch durch einen Durchstieg mit dem Fahrerhaus verbunden sein - dies kann, muss aber nicht so sein. Besonders bei Allradfahrzeugen kann die Trennung von Fahrerhaus und Wohnaufbau von grossem Vorteil sein. Ein Wohnaufbau kann grundsätzlich auch als Absetz -bzw.. Wechselaufbau realisiert werden.

Es gibt ausserdem noch die vollintegrierte Bauart, auf diese möchte ich hier jedoch nicht weiter eingehen, da diese Bauart fast ausschliesslich professionellen Fahrzeugbauern/Herstellern vorbehalten ist.



4. Gewicht und Gewichtsverteilung

Das Gewicht, sowie die Gewichtsverteilung beeinflusst das Fahrerhalten massgeblich. Insbesondere bei Allradfahrzeugen ist es unabdingbar bei der Wahl des Grundrisses das Gewicht und die Gewichtsverteilung stets miteinzubeziehen. Denn hiermit steht und fällt alles.

Wie anfangs schon erwähnt bestimmt die Wahl der Fahrzeugart oft schon einen Grossteil des späteren Grundrisses. Legt man darüber hinaus Wert auf das Gewicht und die Gewichtsverteilung, so sind wohl schon gute 2/3 des Aufbaus und des Grundrisses gegeben.

Die zulässigen Gewichte findest du unter anderem auf dem Herstellerschild, welches an deinem Fahrzeug fest angebracht ist.



Grundsätzlich gilt Folgendes:

Das Fahrzeug sollte so leicht wie möglich sein und die Gewichtsverteilung sollte möglichst ausgeglichen sein, wobei das Heck dennoch immer schwerer sein sollte: Bei zweiachsigen Fahrzeugen vorne ca. 40%, hinten ca. 60%. Bei mehr als zweiachsigen Fahrzeugen kann das Heck entsprechend etwas schwerer sein, da sich das Gewicht besser auf dem Untergrund verteilt (siehe Beispiel Herstellerschild). Besonders bei Fahrten abseits der befestigten Strassen macht sich die Gewichtsverteilung bemerkbar.

Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass Reisemobile fast immer das gleiche Problem mit der Gewichtsverteilung haben - Der Wagen ist hinten zu schwer.

Besonders bei Reisemobilen mit Vorderradantrieb, welche die Mehrzahl aller Reisemobile ausmachen, macht sich dies bemerkbar. Hier reicht teilweise schon eine nasse geteerte Auffahrt aus und die Räder drehen schon beim Versuch anzufahren durch. Grund dafür: Das ganze Gewicht liegt hinten während die Vorderräder fast schon entlastet sind und schwarze Streifen auf die Strasse zaubern.

Heckangetriebene Fahrzeuge sind in dieser Situation klar im Vorteil, denn das Gewicht sorgt für ordentlich Anpressdruck der Hinterreifen auf der Fahrbahn. Dies funktioniert aber auch nur gut, solange der Untergrund fest und griffig ist. Denn bei losem Untergrund sinkt man mit zu viel Gewicht auf der Achse direkt ein. Ich denke fast jeder Reisemobilist weiss von was ich spreche :-)

Man kann also vereinfacht sagen, dass man die besten Chancen hat, wenn möglichst wenig Gewicht, möglichst gleichmassig, auf möglichst viele angetriebenen Achsen verteilt wird.

5. Der „perfekte“ Grundriss

Beim „perfekten Grundriss“ geht es also nicht primär um persönliche Vorlieben sondern viel mehr darum das Potenzial des Fahrzeugs optimal auszunutzen. Dies ist für gewöhnlich ein Kompromiss und schlussendlich eine Auslegungssache. Wer nur auf befestigten Strassen unterwegs ist und einen möglichst komfortablen Wohnraum mit maximaler Platzausbeute bevorzugt, der kann ggf. bewusst schlechte Fahreigenschaften in Kauf nehmen. Wer hingegen mit seinem Expeditionsmobil auf Lastwagenbasis in der Sahara über die Dünen brettern will, der ist gezwungen sich mit dem Thema der Gewichtsverteilung auseinanderzusetzen und im Grundriss eventuelle Kompromisse einzugehen.



Beispiel herkömmlicher Grundriss:



Es handelt sich bei diesem Fahrzeug um ein frontangetriebenes teilintegriertes Wohnmobil mit Alkoven Aufbau. Hier wird ganz klar Wert auf die maximale Platzausbeute für einen optimalen Wohnkomfort gelegt. Das Fahrzeug hat einen sehr grossen Überhang und das schwere Gewicht der Ladung befindet sich in maximal möglicher Entfernung zur Antriebsachse. Hier ist ein Steckenbleiben auf nur schon leicht feuchter Wiese vorprogrammiert. Das Fahrzeug ist ausschliesslich für Fahrten auf befestigten Strassen ausgelegt und dies vorzugsweise zur warmen Jahreszeit. Der grosse Überhang wirkt wie ein Hebel und vermindert besonders bei Fahrten bergauf, -wenn der Schwerpunkt nach hinten wandert-, den Haftwert der Antriebsräder.

Beispiel optimierter Grundriss für maximale Geländegängigkeit:



Es handelt sich bei diesem Fahrzeug um ein Allrad-LKW Fahrgestell mit Kofferaufbau. Auf eine Durchstiegsmöglichkeit zum Fahrerhaus wurde bewusst verzichtet, denn der Laderaum und das darüber liegende Bett befinden sich hier im vorderen Bereich des Wohnaufbaus. Der schwere Wassertank befindet sich ebenfalls im vorderen Bereich des Aufbaus. Küche, Schränke, Technik und Kühlschrank befinden sich vor bzw. auf der Hinterachse. Der Abwassertank befindet sich ebenfalls über der Hinterachse unterhalb des Aufbaus im Fahrgestell. Der leichte Eingangsbereich und die Nasszelle befinden sich im möglichst kurzen Überhang des Aufbaus. Da das Fahrzeug ein Kippfahrerhaus hat ist ein Alkoven leider nicht möglich.

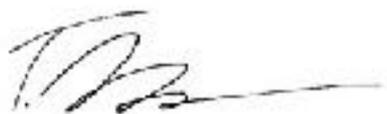
6. Schlusswort

Ich hoffe ich konnte dich ein wenig sensibilisieren, damit Dein Projekt ein voller Erfolg wird. Den „perfekten“ Grundriss gibt es wohl kaum, doch es gibt gute Gründe und Aspekte, sowie Vor- und Nachteile, welche dir bei der Ideenfindung deines Reisemobils helfen können. Denn schlussendlich ist der Bau oder Kauf eines Reisemobils immer ein Kompromiss und die Ansprüche an ein Reisemobil so unterschiedlich wie die Leute, die darin leben und reisen.

Vielen Dank für deine Aufmerksamkeit.

Solltest du weitere Fragen haben oder brauchst du Unterstützung beim Bau deines individuellen Reisemobils? - Dann zögere nicht und melde dich ganz unverbindlich bei mir.

Freundliche Grüsse



Tobias Nörenberg

Sandgefluester Tobias Nörenberg
Tobias Nörenberg
Höflirain 9
CH-6030 Ebikon

Tel. +41 77 431 09 03
t.noerenberg@gmx.ch
www.sandgefluester.com
Insta: @sandgefluester
[youtube.com/sandgefluester](https://www.youtube.com/sandgefluester)

