

Projekt Expeditionsmobil

Vom Abenteuerkleinbus zum geländegängigen Fernreisemobil

Vorwort

Die Entwicklung geht weiter

Die erste große Fahrt mit einem Abenteuermobil fand Mitte der 1970er Jahre statt. Sie führte drei abenteuerlustige Studenten zuerst in den Norden Europas bis hinauf zum Nordkap.



Abbildung 1

Von dort quer durch die skandinavischen Tundren wieder zurück nach Norddeutschland und entlang der norddeutschen Küste Richtung Holland. Von dort ging es langsam durch die Benelux-Länder südwestwärts nach Frankreich, durch die Champagne nach Paris und von dort steil runter nach Süd-Westen bis in das Surfparadies Biarritz. Nach einer ausgiebigen Ruhephase mit Baden und Strandspaziergängen ging es weiter über die spanische Grenze ins Baskenland und durch idyllische kleine Ortschaften und wundervolle Strände immer am Golf der Biskaya weiter bis nach Nordportugal, wo wir wieder ein paar Tage verbrachten.



Abbildung 2

Danach wieder zurück an die Mittelmeerküste Spaniens und die Südküste Frankreichs gen Osten nach Italien. Von dort ging es dann in Etappen zurück nach Deutschland. Nach drei Monaten und ca. 25.000 km freie Fahrt ging ein Abenteuer zu Ende, das vielfältige Spuren hinterlassen sollte. Spuren, die bis in das Heute reichen.



Abbildung 3

Doch im Hier und im Heute haben sich die Verhältnisse grundlegend geändert. Wo einst auf hundertten von Kilometern kaum einmal ein Abenteuermobil gesichtet wurde – Wohnmobile im heutigen Sinn gab es noch gar keine –, begegnen diese einem in einem solchen Übermaß, dass allerorten riesige Stellplätze errichtet wurden, um Platz zu schaffen für das Heer der Freiheitsuchenden, das von Jahr zu

Die Reisemobilbranche boomt seit 20 Jahren

Der Boom in der Reisemobilbranche bleibt ungebrochen und nimmt sogar noch weiter Fahrt auf. Alleine beim Branchenführer Dethleffs laufen jedes Jahr über 10.000 Reisemobile und Caravans vom Band. Die Zahl der in Deutschland neu zugelassenen Reisemobile erreichte 2014 zum vierten Mal in Folge einen Bestwert, wie der Caravaning Industrie Verband (CIVD) mitteilt: Mit insgesamt 25746 neu zugelassenen Fahrzeugen ergab sich ein Plus von 3,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Und der Trend hält an. Allein im September 2016 wurden in Deutschland 1.796 Wohnmobile neu zugelassen. Das sind 52,2 Prozent mehr als im Vorjahresmonat. Schließlich wurden 2016 knapp über 35.000 Wohnmobile neu zugelassen. Das entspricht ca. 25 Prozent mehr als 2015. Insgesamt gab es zum 1. Januar 2017 bundesweit einen Bestand von 452.325 zugelassenen Wohnmobilen. Und in den ersten fünf Monaten von 2017 stiegen laut Caravaning Industrieverband die Neuzulassungen von Caravans weiter um 13,2% und von Wohnmobilen sogar um 14,7%. Dabei liegen 85% aller neu zugelassenen Wohnmobile unter 3,5 Tonnen, wobei der Trend zu Kompaktmobilen weiter anhält.

Die Bestandszahlen der Wohnmobile gibt das KBA nur einmal im Jahr heraus. Auch gebrauchte Wohnmobile sind weiterhin beliebt. Im Zeitraum Januar bis Juli 2016 meldet das KBA 39.687 Besitzumschreibungen in der Fahrzeugklasse der Wohnmobile. Im Juli wechselten bundesweit 6.184 Wohnmobile ihren Besitzer. Die meisten Besitzumschreibungen geschahen dabei in Nordrhein-Westfalen mit 1201 Fahrzeugen, gefolgt von Bayern (1139)

Jahr noch größer wird. Für die jeweils Einheimischen sind die fahrbaren weißen Wohncontainer zu einer regelrechten Landplage geworden, der nurmehr mit striktesten Verboten beizukommen ist. Aus diesem tragischen Umstand heraus ist dieses Buch entstanden, denn in dieser Situation bleibt für Freiheitsliebende nur die Flucht nach vorne.

und Baden-Württemberg (867), wie [Promobil](#) ver-rät. Urlauber mit Wohnmobil, Caravan oder Zelt bescherten der deutschen Wirtschaft laut einer Studie von 2016 einen Umsatz von 12,6 Milliarden Euro. Das bedeutet ein Wachstum von 161 Prozent zwischen 2009 und 2016. Deutsche Camping- und Stellplätze freuen sich über 64 Millionen Übernachtungen ebenso wie Hersteller über Bestmarken bei Neuzulassungen. Über eine Million Freizeitfahrzeuge gab es 2016 in Deutschland. Dabei gaben die Deutschen für Wohnwagen im Schnitt 19.000 Euro aus, für Wohnmobile im Schnitt 71.000 Euro.¹ Und der Trend geht weiter:

2017 neues Rekordjahr für deutsche Caravaning-industrie

Das vergangene Jahr geht als das erfolgreichste in die Geschichte der deutschen Caravaningbranche ein: Noch nie wurden so viele Freizeitfahrzeuge in einem Jahr neu zugelassen wie 2017. 63.364 Einheiten bedeuten eine kräftige Steigerung von 15,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Erstmals wurde die Marke von 60.000 Fahrzeugen übertroffen.

Dabei entwickelten sich beide Fahrzeugtypen gleichermaßen stark. 22.696 neu zugelassene Caravans bedeuten einen enormen Zuwachs von 14,9 Prozent und das beste Ergebnis seit 16 Jahren. Die Caravan-Neuzulassungen wuchsen damit das vierte Jahr in Folge und erreichten seit 2013 ein Plus von 36,2 Prozent.

Das Reisemobilsegment wuchs um starke 15,5 Prozent auf 40.568 Fahrzeuge – ein neuer Bestwert. Erstmals konnte die Marke von 40.000 Einheiten geknackt werden. 2017 ist bereits das siebte

¹ Quelle: Infos für Camper (adac.de/camping)

Rekordjahr in Folge. Seit 2010 haben sich die Neuzulassungen von Reisemobilen mehr als verdoppelt.² Und dieser Trend geht weiter – nicht nur in Deutschland und Europa.

Gigantisch ist auch der Freizeitfahrzeugmarkt in den [USA](#): In 2016 wurden rund 338.000 Caravans und 53.000 Reisemobile zugelassen. Die amerikanische Caravaning-Branche macht derzeit einen Jahresumsatz von etwa 50 Milliarden Dollar. Damit gibt es im Segment Freizeitfahrzeuge derzeit die beste Marktlage seit etwa 40 Jahren. Die Branche schafft insgesamt 289.000 Arbeitsplätze, auf den US-Campgrounds gibt es etwa 45.000 weitere Arbeitsplätze. Derzeit laufen verschiedene Initiativen an, um erfolgreiche jüngere Kunden zu gewinnen. Zu einem nicht unerheblichen Teil ist der Camping-Markt aber auch ein Indikator für das Auseinanderklaffen der Reichtums-Armut-Schere, indem die Reisemobile immer noch größer und luxuriöser werden und die Preisspirale nach oben offen ist.

Dabei werden die Käufer immer älter - in den vergangenen 50 Jahren hat sich das Durchschnittsalter von Reisemobilkäufern von unter 30 auf knapp 60 Jahre verdoppelt, während sich der Durchschnittspreis - nun freilich in Euro - verzehnfacht hat, wie der Verband weiter mitteilt. Die Branche hat die Zeichen der Zeit erkannt und gibt mächtig Gas, um die durch sie selber geweckten Bedürfnisse auf gewinnträchtigste Weise zu verwirklichen. Derzeit fahren auf Europas Straßen alleine ca. eine halbe Million deutscher Reisemobile - auf Europa hochgerechnet dürfte die Zahl von 5 Millionen längst überschritten sein. Damit einher gehen Jahr für Jahr zahllose weitere Einschränkungen und teilweise höchst unfaire Schikanen, die sowohl das Reisen als auch das freie Stehen mit dem eigenen Reisemobil verleiden. Die Urauslöser des mobilen Reisens, die Idee der grenzenlosen Freiheit, der idyllischen Ruhe und der Unabhängigkeit von vorgefertigten und nicht selten maßlos überteuerten Reiseanbietern, scheint von daher schon der Vergangenheit anzugehören.

Das wiederum ließ Gedanken und Ideen reifen, Reisemobile herzustellen und zu beschaffen, die in freier Natur an Standplätze gelangen, wo sonst kein Wohnmobil hinkommt. Weg von allen Camping- und Reisemobilstellplätzen und Tourismuszentren, wo der ungestörte Genuss einer freien und vom Lärm der Zeit unverdorbenen Natur noch möglich sein würde - eine Idee freilich, die sich innerhalb des alten touristischen Europas nurmehr schwer verwirklichen lassen würde. Dabei entstand eine Reisemobilvariante, für die anderweitig unzugängliches Gelände kein Hindernis sein durfte. In Anlehnung an die großen Forschungsreisen des 19. Jhs. nannte man es "[Expeditionsmobil](#)". Freilich geht es heute nicht in erster Linie um tatsächliche Expeditionen im Sinne einer pionierartigen Erkundung von Neuland oder schwer zugänglichen Regionen aus wissenschaftlichen oder auch nur sportlichen Gründen, sondern um die Möglichkeit (oder besser Freiheit!), sich vom ständig wachsenden und immer größerem Nepp ausgesetzten Reisemobilstrom abzusondern und wieder einsam in abgechiedener Natur zu stehen, wie das vor 50 Jahren noch mit dem alten Hanomag- oder VW-Bus möglich war.

Gleichzeitig freilich haben sich auch die Lebensverhältnisse der meisten Menschen in den letzten 50 Jahren deutlich verändert. Wo früher das berüchtigte Gemeinschaftsklo im Treppenhaus bzw. Zwischengeschoß von Mietwohnungen die Regel war, genießt die verwöhnte Familie von heute die Möglichkeit, dass zumindest theoretisch nahezu alle Familienmitglieder gleichzeitig auf die Toilette gehen könnten. Und wo vor 50 Jahren im Winter der erste, der aufstand, erst einmal den Ofen anheizen musste - nicht nur, um ein warmes Zimmer, sondern auch um warmes Wasser für Kaffee oder Tee zu erhalten -, da schaltet die zimmerübergreifende Warmwasserheizung automatisch zu vorher bestimmten Zeiten und unter vorprogrammierten Temperaturen ein und verwöhnt die ganze Familie mit Warmdusche im Überfluss und behaglicher Wärme selbst im Flur oder Treppenhaus. So wenig jemand zurück wollte in die Verhältnisse vor 50

² <https://www.civd.de/>

Jahren, so wenig wären wir heute zufrieden mit den Möglichkeiten, die der meist sehr provisorische Ausbau von Hanomag, VW-Bus & Co. der 1960er Jahre bot - auch und gerade im Expeditionsmobil, in dem man wochen- oder gar monatelange

bequem leben können sollte. Insofern unterscheidet sich das Abenteuermobil der Nachkriegszeit deutlich vom Expeditionsmobil des 21. Jahrhunderts. Doch der Reihe nach ...

Einleitung

Abschied von Grenzen – Das Allrad Wohnmobil.

Vor dem Hintergrund dieser ständig steigenden Zulassungen im Freizeitmobilmobilbereich wird die Nische der alten Abenteuermobile, die einsam unter Palmen an den Gestaden der Weltmeere standen oder im Dickicht der nordischen Wälder Ruhe und Einsamkeit suchten, immer kleiner. Die Erschließung der Meeresküsten, Seen- und Flusslandschaften usw. tut ein Übriges, um das riesige Heer der Weißcamper über alle Ecken des Kontinents zu streuen. Wer hier Ruhe sucht, wird immer mehr gezwungen sein, sich vom Heer des Asphalttourismus abzusondern und im wahrsten Wortsinn neue Wege zu gehen.

Damit einhergehend wird nun leider auch die Anzahl derer, die bereits sind, sich auf dieses Abenteuer einzulassen, zunehmend größer. Das beweist der neuerliche Zuschauerrekord, den die [Abenteuer-Allrad-Messe](#) 2016 in Bad Kissingen zu verzeichnen hatte: Fast 55.000 Offroad-Fans und solche, die es werden wollen, haben an den vier Tagen den Weg zum Messegelände gefunden, um sich über die neuesten Entwicklungen zu informieren und für den nächsten Trip zu rüsten. Der Hintergrund: Zwar kann man sich mit nahezu jedem Wohnmobil auf Abwege begeben. Ob man allerdings ohne weiteres dabei wieder herauskommt, steht auf einem anderen Blatt. Um hier auf Nummer Sicher zu gehen, bedarf es einiger grundlegender Änderungen am Transportmedium.

Der Expeditionsmobilhersteller Bimobil schreibt zurecht: „Absolute Freiheit und die Möglichkeit zu bleiben, wo immer man will, sind die großen Vorteile eines Allrad-Wohnmobils. Dabei bedeutet Allrad natürlich nicht, dass aus jedem Fahrzeug direkt

ein waschechtes Geländefahrzeug wird. Für bergige Hänge und extreme Situationen ist ein speziell für solche Abenteuer gemachtes Fahrzeug nach wie vor die effektivste Lösung. Allerdings sorgt ein Allradantrieb durchaus dafür, dass sich das Geländespektrum eines Fahrzeugs (zum Beispiel bei einem Reisemobil 4 x 4) deutlich erweitert. Gerade nasser Untergrund ist für ein Allrad Wohnmobil viel leichter zu bewältigen, als für andere Fahrzeuge.

Wer mit einem Allrad Wohnmobil unterwegs ist, kann selbst entschieden wo es hingehen soll und wo übernachtet wird. Ob dazu ein Sprinter oder aber ein waschechtes [Offroad 4x4 Reisemobil](#) benötigt wird, hängt ganz von der geplanten Reise ab. Sofern man sich auf gut ausgebauten Straßen bewegt und nur zeitweise schwieriges Gelände passiert, ist ein kleineres Allrad Wohnmobil die bessere Wahl. Häufig unterliegen diese Fahrzeuge mit einem geringeren Gesamtgewicht keiner Geschwindigkeitsbegrenzung, sodass das Reisen auch in dieser Hinsicht flexibel bleibt.

Für alle, die sich hingegen in ein großes Abenteuer stürzen und für lange Zeit in schwierigem Gelände auf der ganzen Welt unterwegs sind, ist ein Allrad Wohnmobil in Form eines großen Expeditionsmobils eine gute Wahl. Diese Fahrzeuge nutzen LKW Chassis als Basis für die großzügige Wohnkabine und der Allrad Antrieb sorgt auch in schwierigen Situationen für Bewegungsfreiheit. Vor allem Weltenbummler und Profis auf Reisen schätzen den Komfort eines großen Allrad Wohnmobils, denn die große Wohnkabine bietet genug Platz für das tägliche Leben.“

Dies war schließlich auch für uns die Entscheidung, denn wir hatten in 25 Jahren Wohnmobil-Aben-

teuer gelernt, dass viele wunderschöne Plätze für uns entweder nicht zugänglich waren oder aber – nicht selten witterungsbedingt - wir uns erst mühevoll ausgraben mussten, wenn nach langer Regennacht der Boden aufgeweicht und matschig war und schon das Drehmoment des Anfahrens ausreichte, um sich mit nur einem Achsantrieb hoffnungslos festzufahren. Ja selbst das Rauskommen aus einer feuchten Wiese konnte schon zum Problem werden, weil Weißcamper- oder Kastenwagen-Mobile in aller Regel keine geländefähigen Reifen aufgezogen haben.

Aber das sollte erst der Anfang unserer Erkenntnisse sein. Denn Allradfähigkeit bedeutet lediglich, dass alle Räder für Vortrieb sorgen. Ob dieser Vortrieb aus anderen Gründen überhaupt gewährleistet ist, das hat mit Allrad erst einmal nichts zu tun. Damit sind wir auch schon mitten drin in der Thematik, denn letztlich geht es um die Frage, was ein Reisemobil zu einem Expeditionsmobil macht. Dazu sollten vorab allerdings einige grundsätzliche Begriffe aus dem Wohnmobilsbereich erklärt werden.

Expeditionsmobile - geländegängige Wohnungen

Allgemeine begriffliche Unterscheidung in der Wohn- oder Reisemobilszene

Bevor wir uns aber dieser Thematik weiter widmen können, ist es ratsam, erst einmal die unterschiedlichen Begrifflichkeiten zu klären. Dies betrifft sowohl die Freizeit- oder Reisemobilszene im Allgemeinen als auch die Gelände- oder Expeditionsmobilszene im Besonderen. Im ersteren Fall geht es hauptsächlich um die Art der Mobile und ihre Technik, im letzteren um die Technik von Fahrgestell und Geländefähigkeit.

Es gibt eine Vielzahl von Begriffen im Freizeitmobilsbereich und sie verwischen oft mehr als sie deutlich machen. Dies hat zum einen sicherlich mit den sehr individuellen Vorstellungen zu tun, wie Reise und Urlaub sich vereinbaren sollten, zum anderen aber auch mit unkundigen und/oder unkritischen Schreibern, die zum einen teilweise abenteuerliche Begriffe erfinden und zum anderen Begriffe undifferenziert anwenden oder gar vermischen, wodurch vor allem bei Neulingen eher Verwirrung entsteht als Klarheit.

Da entstehen dann bisweilen so abenteuerliche Einteilungen wie bei einigen etwas betriebsblinden [Verfechtern der LLKW-Klasse](#), die Wohnmobile und deren Fahrer anhand des Fahrzeugeinsatzes einteilen wollen in „**Sesshafte**“, „**Teilzieher**“, „**Zugvögel**“ und „**Herumtreiber**“ und dabei für die letzten

beiden Kategorien die Notwendigkeit der Geländegängigkeit anraten, während die ersten auch so auskommen könnten. Interessanterweise sind dann ausgerechnet die Fahrzeuge, die aufgrund der langen Reisewege und/oder der zivilisationsfernen Lagerplätze eigentlich volle Autarkie aufweisen sollten, die kleinsten, während jene, die regelmäßige Campingplätze anfahren würde, als Großraum-Mobile dargestellt werden.

Was dann die genannte letzte Kategorie im Besonderen angeht, so geht es im Grunde genommen nicht um Reisen und auch nicht um Expeditionen, sondern um mehr oder minder ausgefallene Männerträume wie Dünenfahren in der Wüste o.ä.; insofern geht es dann auch nicht um tatsächliche Fernreise- oder Expeditionsmobile, sondern im Grunde um reine Offroad-Mobile (im eigentlichen Wortsinn), die das Geländefahren um seiner selbst willen betreiben und mit Fernreisen im Sinn des Reisens nicht viel zu tun haben), d.h. also um kleine Schlafmobile, deren Hauptzweck das nahezu wettbewerbsartige Fahren abseits aller Fahrwege und Pisten ist, wie Tom [hier](#) erläutert. Hierzu allerdings eignen sich ausgebaute und leistungsstarke Geländewagen [dieser Art](#) besser.

Die oben bemängelte, augenfällige Diskrepanz in der Zuordnung hat auch von daher nichts mit Realität, sondern mit ganz dezidierten ideologischen Interessen zu tun, u.a. mit der völlig einseitigen Darstellung von Fahrzeugen der LLKW-Klasse, die mit Hundehütten bestückt unter der 3,5t-Grenze bleiben würden, um – so das [gängige Argument](#) – so beispielsweise zu verhindern, dass man am Ende eines langen Weges umkehren müsste, weil irgendeine Durchfahrt o.ä. zu schmal etc. wäre.

Diese Argumentation hängt gleich aus mehreren Gründen völlig in der Luft. Zum einen geht es dem Autor nicht um einen Vergleich LKW-Mobil versus ausgebauter Landy, sondern er vergleicht Fahrzeugausbauten der LLKW-Klasse (z.B. Bremach versus Unimog), die sich in ihren Aufbauten um max. 20-30cm unterscheiden. Das sind auf jeder Seite 10-15cm, also nicht einmal eine Handbreite. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Fortkommen sich an einer Handbreite entscheidet, dürfte statistisch kaum messbar sein – sie ist jedenfalls so gering, dass das gegenteilige Argument, nämlich jenes der ständig erfahrbaren Wohnlichkeit, Bequemlichkeit und Zuladungsfähigkeit deutlich besser sticht.

Im Gegensatz zu derartig an den Haaren herbeigezogenen Argumenten wollen wir von realistischen Tatsachen ausgehen. Wichtigster Aspekt dieser realistischen Betrachtungsweise ist der, dass die Einteilung in Fahrzeuggröße nichts mit der Frage zu tun hat, wohin man zu fahren gedenkt und auch nicht über welche Wege man dieses Ziel erreichen will. Ein hoch geländegängiges Expeditionsmobil auf LKW-Basis kann die gleichen Annehmlichkeiten hinsichtlich Größe und Stauraum bieten wie ein Bus-Mobil im Weiß-Camper-Bereich.

Letztere sind die, die der Verfasser der Hundehüttenphilosophie auf LLKW-Basis mit dem Begriff die Sesshaften bezeichnet. Es handelt sich nämlich um Fahrzeuge, die primär Camping- oder Stellplätze anfahren und die Fahrt dorthin i.d.R. über asphaltierte Straßen oder Wege bewerkstelligen. Für sie spielen Größe und Gewicht nur insofern eine Rolle, wie dies den Zugang zu Campingplätzen ermöglicht oder verhindert. Für Fahrzeuge, die eher wild zu campen gedenken, gilt in gewissen Maßen die

Faustregel, nach der Größe und Gewicht ein sicherlich nicht unwesentlicher Faktor sind in der Frage der Geländegängigkeit.

Die weitere Unterteilung in Teilzieher (die viel Stauraum bräuchten), Zugvögel (die möglichst wenig Stauraum haben sollten) und Herumtreiber (die nun wiederum doch Stauraum benötigten, aber auch wieder nicht zu viel ...) ist nicht nur begrifflicher Unsinn, denn wie oft ich wo auch immer Rast mache und u.U. auch mal einige Tage oder gar Wochen stehe, hängt sowohl von der Lust und Laune der Reisenden als auch von der Reiselänge und der zur Verfügung stehenden Fahrzeit ab. Diese drei Kategorien dann auch noch zu unterscheiden in solche, die viel und jene die wenig Kühlschranksfläche oder Abwasserkapazität brauchen würden, ist schlicht Humbug. Die Kühlschrankskapazität hängt in erster Linie davon ab, wie oft ich einkaufen kann oder will und danach, wieviel ich von zuhause mitnehmen möchte (z.B., weil ich es unterwegs nicht kaufen kann). Und die Abwasserkapazität ist vor allem für solche, die nicht auf Campingplätze gehen, sondern wild stehen, überhaupt keine Frage. Wer sauberes, sprich biologisch abbaubares Abwasser produziert, der kann es an jedem Platz loswerden – es ist mit Sicherheit wesentlich weniger schädlich als das, was unsere Bauern auf die Felder und damit in unser aller Nahrungskette bringen. Auch von daher ist also die weitere Einteilung keiner Diskussion würdig.

Im Grunde gibt es nämlich nur die Sesshaften, die zielstrebig einen ganz bestimmten Campingplatz, ihr Winterquartier oder eben ihren Urlaubsstandplatz anfahren, um dort dann für die nächsten Wochen oder gar Monate stehen und – meist in Rente lebend – z.B. den Winter verbringen zu können. Alle anderen fallen ebenso grundsätzlich in die drei sonstigen Kategorien, wobei vor allem Expeditionsmobilisten Teilzieher, Zugvögel und Herumtreiber in einem sind, denn sie haben die Zeit und die Muße, sowohl autark stehen als auch weite Strecken zurücklegen zu können und dies – dank Allradfähigkeit und Geländegängigkeit im weitesten Sinn – auch in unwirtlichen Gegenden.

Dazu aber, und hier beginnt die Realität Einzug zu halten, brauchen sie in jedem Fall ausreichend Stauraum und entsprechende Wasser- und Stromvorräte, um überhaupt autark sein zu können. Denn die Notwendigkeit autark zu sein, hängt nicht davon ab, wie häufig man sich in die Zivilisation zurückziehen kann, sondern wie weit man zwischen diesen Aufenthalten in der Zivilisation fahren und/oder wie lange man außerhalb der Zivilisation zu rasten gedenke. Insofern bietet sich objektiv keine einzelne Einteilung als „DIE richtige oder logische“ an, sondern die Klassifizierung folgt im Grunde sehr vielseitigen Kategorien, je nach Auslegung und Bedürfnissen.

Der Oberbegriff „Wohn- oder Reisemobile“ (engl. ‚motor home‘) grenzt sich ab vom bzw. zum Wohnwagen oder Caravan indem er motorisierte Fahrzeuge bezeichnet, die zur Wohnung ausgebaut sind und sowohl Schlaf- als auch Kochgelegenheit bieten. Dabei gibt es unterschiedliche Arten der Klassifizierung:

- Unterkategorien nach der Art des Aufbaus: Pickup-Mobile, Kastenwagen-Mobile, Alkoven-Mobile, sowie teil- und vollintegrierte Mobile und große Bus-Mobile.
- Unterkategorien nach Größe und Urlaubsart: Schlafmobile (engl. autosleeper) oder Wochenend-Mobile versus Fernreise-Mobile usw..
- Unterkategorien nach Art des primären Verwendungszwecks: Weißcamper-Mobile (Campingmobile) versus Expeditionsmobile.
- Unterkategorien nach Art des Antriebs: einachsgetriebene versus mehrachsgetriebene Reisemobile (Zweirad- versus Allrad-Mobile/4x4- oder 6x6-Mobile)
- Unterkategorien nach Art des Aufbaumaterials: Kastenwagenausbauten und eigenständige Kofferausbauten (z.B. GFK-, Holz-, Metall- oder Alu-Aufbauten).
- Vom Prinzip her lassen sich Reisemobile auch nach der Art des Basisfahrzeugs unterteilen, je nachdem, ob das Basisfahrzeug ein PKW, Transporter, LLKW oder LKW ist. Dafür gibt es

im Deutschen – außer vielleicht dem Begriff des ‚Liners‘, der ein busähnliches Reisemobil bezeichnet – allerdings keine eigenen Begrifflichkeiten.

Von diesen sehr unterschiedlichen Klassifizierungen von Wohnmobilen lassen sich nun freilich kaum Schlussfolgerungen auf das Reise- oder Urlaubsverhalten der jeweiligen Besitzer ziehen. Beispielsweise sieht man Kastenwagen-Mobile mindestens so häufig in der Wildnis wie auf Camping- oder Stellplätzen. Und selbst Weißcamper-Mobile stehen im Rahmen ihrer jeweiligen Geländefähigkeit auch hin und wieder in freier Wildbahn, so wie umgekehrt Allrad- oder Expeditionsmobile hin und wieder Campingplätze aufsuchen. Und man kennt alte kleine VW-Busse, mit minimalem Stauraum als Weltreisemobile, während große Bus-Liner häufig nur zur sog. Überwinterung in wärmeren Regionen dienen. Fazit: Eine Unterscheidung, wie die obig zitierte, ist somit dem bloßen Wunschdenken des betreffenden Schreibers geschuldet, hat aber keine Relevanz für die gängige Reisemobilpraxis.

Um auf das spezifische Thema dieses Buches zu kommen, unterscheiden sich Fernreisemobile von Expeditionsmobilen also hauptsächlich darin, dass zwar beide ein gewisses Maß an Autarkie aufweisen, bei dem aber das Expeditionsmobil noch zusätzlich ein hoch geländegängiges Fahrzeug sein sollte, da die Fernreisen, um die es hier geht, auch unbefestigte Wege beinhalten, die darüber hinaus auch noch wetterunabhängig befahren werden wollen. In der Praxis wird dieser Unterschied allerdings immer mehr verwischt. Das liegt nicht zuletzt daran, dass der Begriff ‚Expedition‘ letztlich lediglich als Platzhalter steht für langes Reisen in ferne Länder. Gleichwohl möchten wir den Unterschied zwischen Fernreise- und Expeditionsmobil in diesem Buch weiterverfolgen, da es letztlich ein Unterschied ist, der vor allem in der Frage des Basisfahrzeugs eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt. Was also ist ein Expeditionsmobil bzw. wie definiert es sich?

Definition Expeditionsmobil:

"Ein Expeditionsmobil zeichnet sich vor allem durch seine robuste Konstruktion aus. Um Witterungen und für ein normales Fahrzeug schwer zugänglichem Gelände gewachsen zu sein, muss ein Expeditionsmobil eine Menge mitmachen können. Allradantrieb ist dabei natürlich Pflichtprogramm. Aber auch der Komfort darf nicht zu kurz kommen, schließlich ist man mit einem Expeditionsmobil meist sehr lange unterwegs, sodass Fahrerhaus und geräumige Kabine zum bequemen Zuhause werden müssen."

Aus dieser Definition der Firma Bimobil geht u.a. hervor, dass Expeditionsmobile im Grunde die Quadratur des Kreises zu erfüllen suchen: Sie müssen Allwetter- und Allterrain-Tauglichkeit mit hoher Zuladungsfähigkeit und geräumiger und behaglicher Wohnlichkeit, d.h. einer ausreichend großen und vollisolierten, sprich wintertauglichen Wohnkabine verbinden. Alles andere sind allradtaugliche Schlafmobile oder sog. 4x4-Reisemobile, aber keine Expeditionsmobile, also geländegängige Fernreisemobile. Dabei spielt es keine Rolle, dass es beim Begriff des Expeditionsmobils nicht wirklich um Expeditionen geht, sondern um [autarkes Reisen oder Stehen](#) abseits der Zivilisation und das heißt auch abseits der gängigen Touristenpfade.

Dabei verlangt nicht in erster Linie das Reisen in zivilisationsfernen Gegenden viel Stauraum und eine hohe Zuladung – autarkes Reisen verlangt eher die Fähigkeit des Fahrzeugs, ohne fremde Hilfe durch möglichst jede Art von Terrain zu kommen –, sondern vor allem das längere Stehen, also Campieren weit weg von allen Nachschubmöglichkeiten. Ohne ausreichend Lebensmittel und die Fähigkeit des Reisefahrzeugs, ausreichend Energie zu produzieren (ausreichend dimensionierte Solaranlage) bzw. an Bord zu haben (ausreichend dimensionierter Gas- und Kraftstofftank), ist ein autarkes Leben nur schwer möglich. Dazu kommt, vor allem in kälteren und/oder regenreichen Gebieten, eine ausreichend große Wohnkabine, in der man es sich auch einmal für einige Regentage gemütlich machen kann, ohne sich ständig auf den Füßen zu stehen.

Nun streiten sich die Geister hinsichtlich der Frage nach behaglicher Wohnlichkeit und ausreichend großem Wohnraum. Wo für junge Leute oftmals schon ein kleines Zelt diese Anforderungen erfüllt, haben ältere Semester im Laufe ihres Lebens und in zahllosen Erfahrungen in und mit der Wildnis andere Vorstellungen von Wohnlichkeit und Transportfähigkeit entwickelt. Im Gegensatz zur Sturm- und Drangphase junger Leute bedeutet ein Expeditionsmobil für sie nicht nur eine Art 'Basislager', in dem notdürftig gehaust werden muss und in dem alle Mittel einer rigiden Einschränkung bis hin zur drastischen Lebensmittelrationierung unterliegen. Insofern kann denn auch bei umgebauten Geländewagen mit Dachzelt nicht von Expeditionsmobilen gesprochen werden, da deren Zuladefähigkeit ein mehrwöchiges Leben (geschweige denn ‚wohnen‘) in freier Wildnis, und dies bei allen Witterungen, im Grunde nicht zulässt. Selbst ein allradtauglicher VW-Bus gerät hier an die Grenzen des Erträglichen, einfach weil zuladungsbedingt die Räumlichkeit fehlt, sich bei schlechtem Wetter tagelang ohne Kreuzschmerzen o.ä. im Fahrzeug aufzuhalten, geschweige denn nach einer Regen- oder gar Schneewanderung eine warme Dusche nehmen und die nassen Klamotten in einem abgeschlossenen Raum trocknen zu können.

Andererseits gilt für Expeditionsmobile mehr als für alle anderen Wohnmobile der Grundsatz: Multifunktionalität. Alle Ein- und Aufbauten haben wann und wo immer möglich multifunktionalen Gebrauch. So kann es z.B. sinnvoller sein, eine flexible Einstiegsleiter /-plattform (der Einstieg in Expeditionsmobile ist in der Regel über einen Meter hoch) zu haben, die auch sonst (z.B. bei der Fensterreinigung oder Dachbesteigung etc.) des Mobils genutzt werden kann, als eine an der Kabine festmontierte und vielleicht gar elektrisch betriebene Leiter, die bei Stromausfall gänzlich nutzlos wird. Dies betrifft aber auch so elementare Dinge wie die Frage Schlafalkoven oder Hubdach, Nasszelle oder Heckgarage, wie noch zu zeigen sein wird.

Auch aus diesen Gründen setzt ein Expeditions- oder Fernreisemobil eine langwierige - oft mehr-

jährige - Planungsphase voraus, in der je nach Bedürfnislage und potenzieller Bedürfnisänderung (siehe nächster Punkt) zahllose Varianten durchgespielt werden müssen. Nur so kann gewährleistet werden, dass ein auf die augenblicklichen wie auch auf die zukünftigen persönlichen Bedürfnisse zugeschnittenes Heim auf Rädern auch über Jahre und Jahrzehnte seinen Dienst erfüllen kann. Gerade der Wandel vom reinen Reisemobil zum geländetauglichen Freicamper (siehe weiter unten) hat uns gezeigt, dass die menschlichen Bedürfnisse immer im Wandel begriffen sein werden, weshalb schon bei

der Planung alle einigermaßen plausibel nachvollziehbaren Bedürfnisänderungen durchgespielt werden sollten. Dies betrifft in erster Linie das physische Älterwerden, aber auch psychologische Faktoren wie die sich verändernden Reisemotivationen und damit einhergehend Reiseländer und Reisegewohnheiten u.v.a.m.; und nicht zuletzt gesellschafts- und verkehrspolitische Faktoren, welche z.B. den Zugang zu gewissen Gebieten erschweren bzw. die Motivation für diese Gebiete beeinträchtigen könnten. Diesem Wandel der Bedürfnisse gilt es, vorausschauend Rechnung zu tragen.

Im Wandel der persönlichen Bedürfnisse

Wer immer mit dem Gedanken spielt, sich ein (Langzeit-)Reisemobil zuzulegen, ist gut beraten, sich vorab Gedanken zu machen, für welche Arten von Urlaub o.ä. er dieses Fahrzeug braucht. Denn die Beantwortung dieser Frage ist nicht nur ausschlaggebend für die Wahl des Fahrzeugs, sondern auch für die Art und Weise des Ausbaus. Aber dies ist nur die halbe Wahrheit, denn Bedürfnisse ändern sich oft schneller, als Mann/ Frau denken. Dies passiert vor allem in und mit der Betätigung dessen, wofür es bei Reisen geht. Insofern haben erfahrende Wohnmobilisten bei der Wahl eines weiteren Fahrzeugausbaus einen Vorteil gegenüber Neuankömmlingen, die noch gar keine Ahnung haben können, was bzw. wofür sie eine fahrende Wohnung primär verwenden wollen.

Was damit verbunden ist bzw. sein kann, erfährt der geneigte Leser (Geschlecht m/w) auf den folgenden Unterkapiteln. Im Moment geht es einfach um die Erfahrung, dass sich Bedürfnisse gerade in und mit der Betätigung einer Sache oftmals schneller ändern können, als man dies im Voraus zu planen bereit ist. Diese im Grunde genommen Binsenweisheit nimmt direkt proportional zu mit dem Grad der Unbekanntheit einer Sache, die sich nicht zuletzt auch im Mangel an vorausschauender Planung bei der Entscheidungsfindung in der Frage des richtigen Reisegefährts spiegelt. Hier ist es wie in der Wahl des Lebensgefährten: Schnellschüsse gehen meist nach hinten los.

Unsere Wohn- und Reisebedürfnisse, jedenfalls, haben sich im Laufe der vergangenen 25 Jahre Wohnmobilerfahrung teilweise drastisch geändert. Waren wir zu Anfang noch ganz wild darauf aus, möglichst viel zu sehen und zu erkunden, wodurch das Wohnmobil in erster Linie Reisefahrzeug mit witterungsgeschütztem Schlafplatz war, sehen wir das Wohnmobil nun eher als eine Art mobile Ferienwohnung, mit der wir an landschaftlich außergewöhnliche Stellplätze gelangen, um uns dort u.U. für Wochen niederlassen. Stellplätze, die fernab aller touristischen Neppereien und allen Sightseeing-Wettbewerbs uns Ruhe und Bequemlichkeit bescherten. An die Stelle von exzessiven Sightseeingtouren und Abenteuerfahrten um derselben willen sind Ausspannen und idyllisches Campieren in freier Wildnis getreten. Leib und Seele baumeln zu lassen, tagelang irgendwo an den Gestaden eines einsamen Sees oder Flusses zu lesen, im Liegestuhl zu dösen oder seelisch genussreiche Spaziergänge zu machen usw., sind uns mittlerweile viel wichtiger als nach landschaftlichen oder kulturellen Sehenswürdigkeiten zu jagen, die eigenen Grenzen austesten zu müssen oder gar exotische Länder oder Landstriche um deren Exotik oder sonstigen Neuheitscharakters willen zu erkunden.

Gerade weil das Projekt Reisemobil im Allgemeinen und dasjenige eines Expeditionsmobils im Besonderen eine Entscheidung ist, die für viele Jahre, u.U. sogar Jahrzehnte Gültigkeit hat, sollte neben den technologischen wie auch den verkehrstech-

nischen auch den eigenen, nicht zuletzt altersbedingten Veränderungen zumindest vom Grundsatz her Rechnung getragen werden. Sowohl das körperliche Immunsystem als auch die gesamte Physis haben nicht mehr die Abwehr- und Spannkraft, die für jüngere Semester so selbstverständlich scheint, dass man sich darüber keinerlei Gedanken zu machen braucht. Kommen dann die ersten Rückenschmerzen und ähnliche typischen Altersbeschwerden, wollen diese in die Planung miteingebracht werden. Wer schon tagelang im Wohnmobil im Bett verbringen musste, weiß, was für Annehmlichkeiten dann gefragt sind. Und vor allem, er weiß, auf was er bei der Raumplanung usw. achten muss. An den Lehnen verstellbare, hoch anatomische Relax- oder Korbsessel, die frei verschiebbar sind, erhöhen dann den Wohnkomfort entscheidend gegenüber nahezu senkrechten Rückenteilen

ohne Armlehne von zudem meist nur wenig tiefen Truhenbänken. Gerade hier wird sich an den Erkenntnissen aus dem Weißcamperbereich nicht auf Dauer vorbeigehen lassen. Dasselbe gilt für individuell zugängliche Festbetten, die man des Tags auch mal als Ablageflächen nutzen kann, ohne sie jeden Tag neu um- oder gar ab- bzw. aufbauen zu müssen. Auch das ist das Ergebnis langjähriger Wohnmobilerfahrungen. Dieser Grundeinstellung mussten alle weiteren Überlegungen folgen, nicht zuletzt auch die in der Frage des Basisfahrzeugs und seiner Konkurrenten. Denn sie bestimmen letztlich sowohl die Größe als auch die Geländegängigkeit des Reisemobils. Siehe die folgenden Unterkapitel (a) Planungsphase inkl. Wahl des Basisfahrzeugs, (b) Ausbauphase und (c) Praxisphase.

Wie und wofür ist das Expeditionsfahrzeug geplant?

Unser DB-210D Kastenausbau hatte zwar trotz 25 Jahren mehr oder minder ausgiebigen Reisens der Laufleistung nach noch nicht einmal ein Drittel seines Fahrzeug-, geschweige denn Wohnmobillebens hinter sich gebracht. Alleine unsere dabei gemachten und sich ständig weiter entwickelnden Reiseerfahrungen hatten den Wunsch geweckt, endlich einmal wetter- und geländeunabhängig reisen und dabei an Plätze gelangen zu können, die wir in den vergangenen Jahren bestenfalls mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreicht hatten. Dies hatte uns schmerzlich gezeigt, wie wichtig ein Allradfahrzeug gerade als Abenteuermobil sein würde. Dass es dabei nicht bleiben würde, konnten wir zu Anbeginn noch nicht ahnen.

Gleichzeitig sollte der Neue größer werden als unser letzter Kastenausbau mit seinen ca. 6m² Grundfläche gewesen war, aber doch nicht gewisse Grenzmaße überschreiten, die das Gefährt untauglich machen würden für (a) den innerstädtischen Verkehr, (b) das Überwintern in unserem Garten, aber nicht zuletzt auch (c) unsere bevorzugten Reisegegenden als da wären Wald und Tundren der nord- und osteuropäischen Regionen. Dabei sollte

er eine hohe Geländegängigkeit aufweisen, weil wir sog. Frei- oder Wildcamper sind, d.h. in der Regel außerhalb von Camping- oder Stellplätzen übernachten und auch sonst vom Massentourismus unbehelligt bleiben möchten.

Wir nutzen Wohnmobile ja schon seit vielen Jahrzehnten als Urlaubsgefahr, um von der mafiösen Tourismusbranche nicht abgezockt zu werden, weshalb wir bei seither weit über 1000 Übernachtungen im Wohnmobil ganze elf Mal an Camping- oder sog. Bezahl-Stellplätzen zu finden waren, und dies auch nur aus Mangel an sicheren oder günstig gelegenen Parkplätzen in Großstädten.

Unsere seitherigen Wohnmobilerfahrungen beinhalten u.a. die Erkenntnis, dass für Freicamper sowohl die Allradfähigkeit eines Wohnmobils als auch eine gute Schlechtwetterfähigkeit und nicht zuletzt eine zuladungsbedingte Autarkie ein absolutes Muss sind. Wer immer des Nachts in die Büsche verschwindet, der braucht zumindest Allradantrieb, weil alleine schon das Herausfahren aus einer taunassen Wiese mit nur zwei angetriebenen Rädern oftmals unmöglich ist. Ganz zu schweigen

davon, dass immer mal die Möglichkeit besteht, des Nachts von einem Gewitterregen überrascht zu

werden. Was der bewirken kann, zeigen die folgenden Bilder von Andre aus dem [AmuMot-Blog](#).



Abbildung 4



Abbildung 5



Abbildung 6



Abbildung 7



Abbildung 8



Abbildung 9

Diese Bilder zeigen die typische Situation, wenn normale Weißcamper-Wohnmobile, vor allem solche, die auf der Hinterachse hoffnungslos überlastet sind, auf wildem Wiesengrund campieren und dann von einem Unwetter überrascht werden. Ganz schnell entpuppt sich dann der scheinbar bretterharte Wiesenboden als morastig-seifiger Untergrund (wie die tief eingefahrenen Fahrspuren zeigen), der beim Versuch anzufahren, sofort nachgibt, ja oft schon im Stand die Räder so einsinken lässt, dass sich beim Anfahren ein derart starker Rollwiderstand einstellt, dass nur zwei angetrie-

bene Räder im Nu durchdrehen und sich dadurch ganz schnell eingraben. Und das ist nur ein ganz normaler Wiesengrund, wie er überall in Europa anzutreffen ist. Von durch tagelangen Regen aufgeweichten Sand- oder Morastpisten ist da noch gar keine Rede.

Genau diese Erfahrungen hatten auch wir in den letzten 25 Jahren immer mal wieder machen müssen: Man steckte fest und kam erst nur nach vielen Mühen wieder frei. Wehe es lagen dann feste Zeitfenster an, wie beispielsweise ein Fährtermin o.ä. –

dann begann der Stress und führte nicht selten zu Streitigkeiten bei der zukünftigen Schlaf- oder Standplatzwahl. Lieber verzichteten wir dann auf einen ruhigen Schlafplatz aus der Angst der gemachten Erfahrungen, am nächsten Tag nicht mehr rechtzeitig loszukommen.

Diese und viele weiteren Erfahrungen sollten in die Erstellung unseres Reisemobilausbau-Bedarfsplanes mit einfließen. Daraus entwickelte sich schließlich unser ganz individuelles Bedürfnisprofil, welches in die Wahl nach dem richtigen Basisfahrzeug eingehen sollte. Ein Bedürfnisprofil, welches einmal alle Bedingungen für Monate lange Reisen abseits aller betonierten touristischen Pfade erfüllen würde. Hier galt es, drei sich im Grunde gegenseitig ausschließende Voraussetzungen unter den berühmten Hut zu bringen, nämlich:

- a) autarkes Stehen, was einen großen Stauraum für üppige Zuladungsreserven und damit einen großen Wohnkoffer notwendig macht;
- b) hohe Geländegängigkeit, um wetterunabhängig unzugängliche Stand- und Schlafplätze anfahren zu können;
- c) klein dimensionierte Außenmaße, um sowohl in unserem Garten als auch im innerstädtischen Bereich parken, aber auch einigermaßen problemlos in beengten Waldgegenden fahren zu können.

In diesem [klassischen Zielkonflikt](#) zwischen Möglichkeiten und Bedürfnissen gilt als erstes, sich in der Frage nach dem geeigneten Basisfahrzeug grundsätzlich bewusst zu machen, dass ein Fahrzeug, wie es vom Kfz-Hersteller geliefert wird, nicht für die Einsatzzwecke eines Expeditionsmobils gebaut wurde. Letzteres stellt wesentlich höhere Anforderungen an die Grundkonstruktion von Fahrwerk und Karosserie als dies bei werkseitig

gelieferten Fahrzeugen für Industrie und Wirtschaft der Fall ist. Dies betrifft vor allem die Fahrzeuge aus dem Transporter- und LLKW-Bereich, da diese in aller Regel für Kurzstrecken Zwecke im urbanen Bereich konzipiert wurden. Grundsätzlich müssen also die meisten Fahrzeuge erst für Expeditionszwecke nachgerüstet werden. Nun zu den genannten drei Voraussetzungen.

Dies führt automatisch zum zweiten Punkt, nämlich das zulässige Gesamtgewicht (zGG). Sowohl die getriebetechnischen Sonderausrüstungen (Allrad, Differenzialsperren, Untersetzungsgetriebe usw.) als auch das Zubehör, um wirklich länger autark sein zu können (große Zusatztanks, schwere Geländereifen, starke Bodenbleche, evtl. Seilwinden, ausreichende Solar- und Batteriekapazitäten etc.) sorgen für eine für den Laien meist nicht bewusst erfasste Gewichtszunahme des Fahrzeugs. Für alle Basisfahrzeuge auf LKW- und LLKW-Basis ist eine gewünschte Gewichtsbeschränkung auf unter 3,5t im Grunde nicht möglich, einfach weil das reine Leergewicht selbst eines LLKW-Fahrgestells (im Minimum 2,5t) dies nicht mehr zulässt. Das haben mittlerweile sogar die eher spartanisch geeichten-LLKW-Vertreter aus dem [4mal4-Forum](#) erkannt. Denn bei max. einer Tonne Ausbau- und Ladungskapazitäten gelangt man trotz Leichtbauweise schnell an die physikalische Grenze des Machbaren. Vor allem, wenn der Ausbau nicht zulasten der Stabilität gehen soll. Vom Stauraum, der für Monate langes Reisen in zivilisationsfernen Gegenden ausreichend groß sein muss, ganz zu schweigen

Wo einige eingefleischte [Bremachfans](#)³ solch ein im Grunde unsinniges Unterfangen dennoch anstreben, tun sie dies unter geflissentlichem Ausblenden einer Fernreise bedingten Zuladungsfähigkeit (Stichwort: autarkes Stehen in der Wildnis) und

³ Seit 2017 gibt es den Bremach nicht mehr. Die Firma Tekne hatte das Familienunternehmen aufgekauft und anfänglich den T-Rex II etwas modifiziert unter dem Namen Tekne noch so nebenherlaufen lassen. Mittlerweile allerdings haben sie das ehemalige Bremachkonzept völlig überarbeitet, um ein im Grunde genommen neues Fahrzeug zu schaffen, das in erster Linie als geländetaugliches Kommunalfahrzeug inkl. einer Militärvariante Verwendung finden dürfte. Mit dem ehemaligen Bremach hat dieses Modell kaum mehr etwas gemein, wie der „[Tekne Graelion](#)“, ein eher Unimog ähnlicher 7,5-Tonner mit Portalachsen, mehr als deutlich macht. Interessanterweise ist bei diesem

Fahrzeug gerade jene Geländegängigkeit verbessert worden (Reifengröße, Portalachsen, Bodenfreiheit, Verschränkbarkeit etc.), die ich beim Bremach T-Rex als defizitär bemängelt hatte. Jedenfalls ist mittlerweile nicht einmal mehr der Tekne T-Rex auf der Website des Bremach-Expeditionsexperten [Frich Christ](#) zu finden, was selbst den eingefleischtesten Bremachanhängern klar machen sollte, dass sich ihre Fahrzeuge – zumindest was den Wiederverkauf einschließlich aller Supportanstrengungen betrifft – auf dem Abstellgleis befinden. Genau solches hatte ich bereits im Frühjahr 2016 vorausgesagt, war aber seinerzeit bestenfalls belächelt worden.

nicht zuletzt auch unter Aufgabe jeder Form von zivilisierter Wohnlichkeit. Denn eine voll ausgebaute Wohnkabine für längere Fernreisen wiegt in der Minimalbemaßung von 3,5x2x2m (LxBxH) mindestens 600kg. Dazu kommen dann noch Treibstoff- und Wasservorräte, sodass wir noch ohne alle Reise-Zuladung (inkl. techn. Ausrüstung) bereits bei einem Nettoreisegewicht der Kabine von mind. 800kg landen. Rechnen wir nun noch die Zuladung für eine Fernreise hinzu, bedeutet dies, dass das Fahrgestell deutlich unter 2500kg wiegen sollte, um daraus wenigstens ein halbwegs fernreisetaugliches Mobil zu gestalten.

Ein erfahrener Wohnmobilmobiler wie [Ormocar](#) geht sogar davon aus, dass selbst leichte Transporter-Fahrgestelle (also unter 2t!) als Basisfahrzeug für Expeditionsmobile unter 3,5t nicht möglich sind. So schreiben sie diesbezüglich bei ihren Fahrzeugen u.a.: „Als Basis dient ein 5t Sprinter mit zuschaltbarem Allrad und Untersetzung. Die 5t Variante ist bei Individualausbauten (= Expeditionsmobil/d.A.) generell den 3.5t Varianten vorzuziehen. Ein Fahrzeug wie der gezeigte Sprinter, ist im Rahmen der 3.5t Grenze **nicht** zu realisieren.“

Auch der Expeditionsmobilhersteller und -ausrüster [Explorix](#) bietet seine Expeditionsmobile auf Basis von Fahrzeugen der Transporterklasse nur über 3,5t zGG an. Und seien wir ehrlich: Im Grunde schafft man die 3,5t-Grenze nicht einmal mit einem [Pickup-Expeditionsmobil](#) – alleine schon deshalb, weil das techn. Zubehör und die notwendige Zuladungsfähigkeit bereits deutlich dagegensprechen. Kommen dann noch expeditionstaugliche Reifen dazu (Minimalgröße 12,5/20), ausreichend Solarmodule und Treibstoffvorräte, dann ist man ganz schnell in einem Gewichtsbereich, wo sich die Frage stellt: Kann ich jetzt überhaupt noch Reisegepäck mitnehmen oder muss ich zig Gerätschaften entfernen, um wenigstens den Kühlschrank vollmachen zu können...?

Doch kommen wir nochmals zurück auf die drei Aspekte von weiter oben, die letztlich die Wahl des

Basisfahrzeugs unweigerlich beeinflussen. Der erste Aspekt schien ein Fahrzeug auf LKW-Basis unumgänglich zu machen, denn nur dort ließe sich ein Stauraum verwirklichen, der wenigstens doppelt so groß sein würde wie jener unseres letzten Reisegefährts. Das war nach unseren bisherigen Erfahrungswerten das, was gerade noch so als Minimum durchgehen könnte. Der zweite Aspekt wiederum schränkte die LKW-Basis auf Maß ein, das bestenfalls noch als sog. Leicht-LKW (LLKW) zu bezeichnen wäre, mithin also auf jeden Fall unter 7,5t zu liegen käme.

Aber so leicht sich dies liest, so schwer ist es zu erfüllen. Zuerst glaubt man, sobald die 3,5t-Grenze kein Thema mehr ist, wären Zuladung und Wohnraum auch kein Problem mehr. Erst im Laufe der Zeit wurde uns mehr und mehr bewusst, dass selbst die 7,5t-Grenze für Expeditionsmobile keine Selbstverständlichkeit ist, wie der Autor [Tom](#) von Globetrotters in der Eruierung des geeigneten Basisfahrzeugs beschreibt: „Gerade für Einsteiger in das Thema LKW ist es aus meiner Sicht besonders schwierig, mit einem richtigen Allrad-LKW unter 7,5t zu bleiben. Denn dazu müsste man sich ganz schön in seinen Wünschen einschränken. Und das gelingt meistens nur erfahrenen Reise- und Expeditionsmobilisten.“

Der dritte Aspekt wollte den zweiten noch insofern minimieren, als unser Hofraum eine Maximalhöhe von 3,5m und die innerstädtischen Parkmöglichkeiten bestenfalls noch eine Maximallänge von 6m zulassen würden. Nicht zuletzt auch die Preise der gängigen Fährdimensionen sowie vieler Tank- und Rastplätze sprachen für diese Maximalmaße. Als LKW bekommt man da nahezu unzumutbare Einschränkungen auferlegt.

Diese sich wechselseitig widersprechenden Anforderungen galt es auf die eine oder andere Weise - es sollten schließlich viele Weisen werden - zu lösen. Hier sollen grob stichpunktartig die Schwerpunkte unserer Bedürfnisse und damit verbunden unserer Änderungsvorstellungen aufgelistet werden:

Individuelle Erfahrungswerte als Ausgangspunkt jeder Planung

Naturgemäß ist es von Vorteil, wenn man bereits langjährige Wohnmobilerfahrungen hat. So kann man die individuellen Bedürfnisse anhand der gemachten Erfahrungen besser ein- und zuordnen und dadurch das Wesentliche vom weniger Wesentlichen (das Unwesentliche erklärt sich meist von selbst) besser unterscheiden. Wer unterschiedliche Wohnmobile zu unterschiedlichen Jahreszeiten und in unterschiedlichen Gegenden gefahren hat und zigmal in Schlamm und Morast steckenblieb, weiß, wie wertvoll dieser Erfahrungsschatz in der Erstellung eines individuellen Bedürfnisprofils ist. Andererseits ist die Trennung von Wesentlichem und weniger Wesentlichem immer auch eine Frage der Prioritätensetzung, deren ursächliche Entscheidungsparameter ihrerseits wiederum u.a. alters- und sozialisationsabhängig sind. Eine spartanische Ausstattung, die an Zeltlager erinnert, aber jugendlichen Abenteurern vollauf genügt (siehe z.B. [hier](#)), weil der Zweck und mit ihm der Spaß und nicht diverse Lebensalter bedingte Kriterien (z.B. ein gewisses Maß an Gemütlichkeit etc.) im Vordergrund stehen, weckt bei uns bestenfalls noch 'verständnisvolles' Schmunzeln (natürlich auch umgekehrt - keine Frage...:-). Es ist wie überall im Leben – Lebenserfahrung, körperliche Verfassung und der individuelle Zielkorridor in der Frage nach dem Sinn von Urlaub und Erholung verändern die Wahrnehmung und damit die Bedürfnisse, Interessen und mit ihnen die Kompromissbereitschaft. Jedes Lebensalter hat ganz naturgemäß seine ganz spezifischen Lebensverwirklichungsvorstellungen und die Zeit, in der Abenteuerlust und Unternehmungsgeist an oberster Stelle des Reisekatalogs standen, fällt gemeinhin eher in lebenshungrige jugendliche Altersgruppen, welche das Thema Reisemobil mangels Erfahrung eher etwas einseitig angehen.

I. Grundsätzliches und Persönliches:

Der Begriff "Expeditionsmobil" impliziert für nicht wenige die Vorstellung von Weltreisen jenseits befestigter Straßen und Wegen. Dies kann zwar

Gleichwohl gilt auch für eher jugendliche Semester: Wer Monate lang auf Reisen gehen möchte und dies in Gegenden, wo die Aufenthaltsdauer im Wohnmobil durchaus mal einige Wochen betragen könnte, für den sind Wohnkabinen der Größenordnung des [Bulldog](#) im Grunde sinnlos. Natürlich gibt es (und gab es zu allen Zeiten) auch Weltenbummler, die mit einem alten VW-Bus und heute sogar einem kleinen Pickup um die Welt fahren, aber damit lässt sich im Prinzip nur von Ortschaft zu Ortschaft und von Camping- bzw. Versorgungsplatz zu Camping-/Versorgungsplatz fahren. Ein längerer Aufenthalt in der Wildnis ist sicherlich nicht oder nur unter vorkopernikanischen Strapazen möglich. Selbst wenn man es sich in einer solchen Wohnkajüte vielleicht noch einigermaßen gemütlich machen können sollte, ist jede Form der Reiseautarkie auf Grund mangelnder Zuladung unmöglich. Und dies auch wenn man noch gar nicht von einem Risikopuffer ausgehen möchte, der auch für den Fall einer Panne noch ausreichend Lebensmittel u.a. Versorgung einbezieht.

Aufgrund einer 25-jährigen gemeinsamen Wohnmobilerfahrung mit meiner Frau (eine zusätzliche Erfahrung von über 15 Jahren mit mehr als einem Dutzend verschiedener Wohnmobile kommt bei mir noch extra dazu) und bedingt durch den auf ein viertel Jahrhundert dauerndes Wohnmobilleben (mit mehreren Hunderttausend Kilometern Fahrleistung) bezogenen fortschreitenden Erkenntnisprozess, aber nicht zuletzt auch angesichts einer dramatischen technischen wie technologischen Weiterentwicklung von Fahrzeugen wie von Ausbauten, haben sich zunehmend neue und doch an gemachten Erfahrungswerten orientierte Grundbedürfnisse herauskristallisiert:

durchaus der Fall sein, beinhaltet in seiner Verallgemeinerung indes gleich einen doppelten Irrtum:

Irrtum 1: Schwierig zu befahrende Wege und Pisten, die eine hohe Allradtauglichkeit voraussetzen, gibt es in jedem Land, auch im kultivierten Europa. Man muss nicht nach Afrika oder ins Tibet, um die Notwendigkeit einer umfassenden Geländefähigkeit zu bemerken. Wege der Forst- und Landwirtschaft verlangen bei Regen auch im alten Europa und in deutschen Landen jede Menge Geländegängigkeit. Wer seine Schlaf- und Standplätze außerhalb von Camping- und Wohnmobilstellplätzen in der freien Natur wählt, der kommt auch in Europa nicht umhin, sich Gedanken über ein Reisemobil mit hoher Geländegängigkeit zu machen, um zumindest wetterunabhängig zu sein. Dies schreibt auch der bekannte Expeditionsmobilselbstausbauer und Autor [Ulrich Dolde](#):

"Sich mit einem 2-Wheel-Drive durch Morast zu wühlen, hat schon mit viel Gottvertrauen zu tun. Aber häufig reicht schon eine nasse Wiese, dass aus einem einachsgetriebenen Reisemobil eine Immobilie wird. Der Feldweg, der ins Irgendwo führt, die Sandpiste runter zum Strand, all diese kleinen und großen Abenteuer versagt sich der 4 x 2-Getriebene Mühen, selbiges bergen zu müssen. Natürlich bietet unser gepflastertes und überreglementiertes Europa kaum noch die Chance, sich in die Büsche zu schlagen. Aber die Betonung liegt hier vor allem auf dem »kaum«. Denn wer sucht, der findet. Lest Euch die Reiseberichte derer durch, die in Norwegen, Schweden, Finnland oder Island abseits der Haupttrouten unterwegs waren. Schaut Euch an, was es in Albanien, Rumänien, Bulgarien oder in der Türkei zu entdecken gibt. Oder entdeckt Portugal, die Pyrenäen und Nordspanien, so wie wir es auf der Rückreise von unserer Marokko- und Westsahara-Tour erlebt haben: mit Dutzenden von traumhaften Stauseen, an denen wir mutterseelenalleine am Ufer standen, Lagerfeuer machten, grillten, badeten und die Freiheit des Seins genossen haben.

Ja, es ist viel verbaut in Europa. Aber gerade das ist es, was uns Allradler dazu zwingt, über Alternativen nachzudenken. Wenn Du in Marokko lebst, bist Du nach zweimaligem Umfallen auf irgendeiner Piste, und, wenn Du es willst, auch daneben. In Europa gibt es kaum noch Pisten, und ein Daneben schon

gar nicht. Wenn Du über »alternative Reisen« nachdenkst, dann denkst Du im Grunde über ein »alternatives Leben« nach. Und das ist es, was den Allrad-Wohnmobilsten in der Tiefe seiner Seele kennzeichnet." (Ulrich Dolde, Wohnmobile selbst ausbauen und optimieren, S. 37f.)

Was in der trefflich skizzierten Sachlage zukünftiger Expeditionsmobilisten nicht explizit zum Ausdruck gebracht wird, ist die Frage des Wohins. Denn gerade das Wohin des Reisens ist ausschlaggebend für die Wahl des Reisefahrzeugs. Bei uns liegt dieses Wohin nicht wie wohl bei der Mehrzahl der Expeditionsmobilisten im Bereich südlich des 45. Grades nördlicher Breite (in Europa ungefähr die Linie Po-Ebene/Donaudelta), sondern nördlich davon. Dies bedeutet, dass sich unsere Hauptreisen klimatologisch in der sog. [gemäßigten Zone](#) abspielen, die große klimatische Unterschiede aufweist und je nach Jahreszeit größere Niederschläge zeitigt.

Die wesentlichen klimatologischen Kriterien sind die Tageslängenschwankungen der Sonne (von 8 bis zu 16 Stunden), die thermische Jahreszeiten hervorrufen, die Niederschläge, die über das ganze Jahr ausgeglichen sind und die dadurch sehr unbeständige Witterung. Mit Werten um 800 mm hat die gemäßigte Zone die zweithöchste Niederschlagsmenge nach den Tropen. Die Mittelbreiten liegen in der Westwindzone.

Diese klimatischen Vorgaben und das daraus entstandene Gelände der nördlichen Breiten zeichnen sich u.a. durch tief ausgefahrene Wald- und Wiesenwege aus, in der – anders als in den trockenen Staubpisten des Südens – eine hohe Bodenfreiheit, gute Achsverschränkung und dadurch eine ausgeprägte Verwindungsfähigkeit von Fahrwerk und damit Wohnkoffer gefragt sind. Wer sich in Nord- oder Osteuropa abseits der üblichen Verkehrswege begibt, hat je nach Wetterlage mit versumpften und u.U. tief ausgewaschenen Wegen zu rechnen, die ein hohes Maß an geländegängigen Fahrwerkseigenschaften voraussetzen. Dazu braucht man, wie erwähnt, nicht erst in die russischen Tundren fahren – das ist, witterungsbedingt, nahezu überall auch im nördlichen Europa anzutreffen.

Damit kommen wir zum Irrtum 2: Entgegen der häufig anzutreffenden Meinung, Expeditionsmobile dienen ausschließlich für solche, die sich - mehr oder minder berechtigt - zu den sog. Weltreisenden zählen, die über Kontinente hinweg möglichst viel sehen und dies auch noch möglichst allen Menschen mitteilen wollen, haben wir - zumindest im Augenblick - weder Weltreiseambitionen noch geht es uns um Besichtigungen um des Besichtigen willens. D.h., wir sind weder primär auf sensationsschmeichende Naturwunder, kulturelle Touristenshows, "Wir-waren-auch-dort-Manien" o.ä., noch sehen wir uns als weltfluchtartige Sozialaussteiger mit Fernwehsyndrom oder Abenteuersucht etc. Vielmehr suchen wir primär die Ruhe, Einsamkeit und Abgeschiedenheit von möglichst ursprünglich belassenen Landstrichen, in denen also die Moderne mit ihrem unsinnigen Treiben - sowohl verkehrstechnischer wie auch kultureller Natur - noch nicht Einzug gehalten hat.



Typische Neubausiedlung im Schwarzwald

Für Ersteres haben wir Karten mit dabei bzw. auf dem Tablet, welche die jeweilige Bevölkerungsdichte einer Region anzeigen. Ansonsten meiden wir alle sog. ‚Metropolregionen‘, also städtisch geprägte und damit stark verbaute Landschaften, da hier unweigerlich auch die Verkehrsdichte überproportional zunimmt. Ebenso meiden wir alle größeren Industriestandorte und versuchen auch touristisch überlaufene Gegenden zumindest saisonal zu umfahren. Im Frühjahr und Herbst ist dieser letzte Aspekt aber kaum von großer Bedeutung. Im Prinzip zieht es uns in ärmere ländliche Gegenden, in denen

Während der verkehrstechnische Aspekt u.a. auch mit der Bevölkerungsdichte des jeweils durchfahrenen Landstrichs zusammenhängt, hat der kulturelle Aspekt zu allermeist mit dem Wohlstand der jeweiligen Region zu tun (wobei Wohlstand und städtisches Milieu meist Hand in Hand gehen). Je wohlhabender eine Region ist, desto größer sind in der Regel die Bausünden und der mit der profitgebundenen Baudichte (Stichwort Grundsteuer und Gewerbebeeinträchtigungen) zusammenhängend hohe Grad der Bodenversiegelung. Wer von Zentralfrankreich kommend Richtung Osten durch das Schwarzwald fährt, der wird ganz schnell merken, was damit gemeint ist: dort die weiten und oft menschenleeren Wiesengründe, hier Dorf an Dorf gleich einem Wohnloch aneinandergereiht, ohne Baum und Strauch und dafür mit Häusern, die wie Ameisenhaufen aneinander geklatschte Zweckbauten sind oder jegliches Landschaftsidyll zerstörende Industriemonumente (siehe nachfolgende Bilder):



Windradfarmen als Zeichen der Moderne

weder Tourismusindustrie noch andere Industriezweige Fuß gefasst haben. Egal ob alte Alleinstraßen oder weitläufige Graslandschaften mit Pferdekoppeln, abgelegene Dörfer oder Weiler, einsame Naturstrände oder idyllische Flusslandschaften, wo immer der Tourismus und mit ihm Menschenaufläufe und Nepp noch nicht Einzug gehalten haben, ist unser Expeditionsrevier. Die geographischen Grenzen Europas beinhalten Gott sei Dank noch einige dieser ehemaligen, vom modernistischen Rummel, postmodernen Optimierungswahn, krankhaften Sauberkeitsfimmel und architektonischen Bau-

sünden relativ unberührten Landschaften und 'altbackenen' ländlichen Kulturräume und darüber hinaus auch jede Menge unberührter Natur. Dort, wo Dörfer noch Dörfer sein dürfen, wo sich das Leben abends am Dorfplatz abspielt und der kleine Kramladen auch noch dem Austausch von Informationen dient; wo es weder eingefasste Parkplätze noch Bordstein beflankte Fußwege gibt, weil genügend

Platz gelassen wurde, um parken bzw. neben der Straße gefahrlos am Wiesenrain gehen zu können usw. – mit einem Wort: Wo menschliches Leben an die Natur angepasst ist (und nicht umgekehrt) und Letztere noch bewahrt wird vor bodenversiegelten Gewerbeflächen und nur einem krankhaften Konsumrausch dienenden Supermarktketten (siehe nachfolgende Bilder).



Idyllischer Dorfweiher



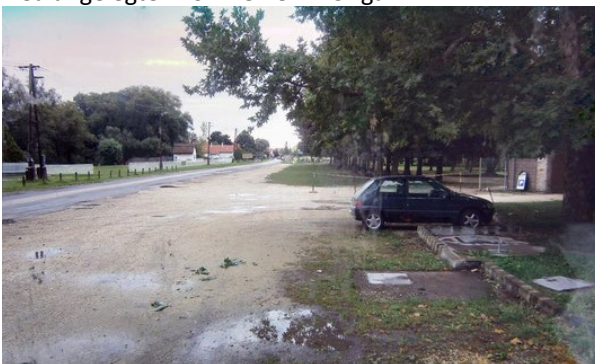
Wald- und Wiesenlandschaften in der Slowakei



Neu angelegter Dorfweiher in Ungarn



Dorfstraßenidyll in der Slowakei



„freie Parkplätze“ einer Sehenswürdigkeit in Ost-EU



Alleenstraße in Tschechien



Kanalidylle in Zentralfrankreich



Heidellandschaft in Zentralfrankreich



Countrylane in Yorkshire



Waldgrund in Osteuropa

Die Bilder mögen verdeutlichen, worauf es uns ankommt und was unsere Zielvorgaben für das Reisen im Expeditionsmobil sind. Dazu gehört eine gute Geländegängigkeit. Sie dient dabei primär dazu, uns vom Asphalttourismus wo immer möglich trennen und auf einsamen Feld-, Wald- und Wiesenwegen unberührte Gegenden aufsuchen zu können, in die andere Wohnmobile oder Pkws nicht hinfahren bzw. die Routen dorthin erst gar nicht befahren können. Damit verbunden dient uns der Wunsch nach hoher Geländegängigkeit für das Auffinden uneinsichtiger Stell- und Schlafplätze, möglichst fernab von menschlichen Behausungen oder den üblichen Zufahrtswegen. Dies beinhaltet sowohl die häufig anzutreffenden land- und forstwirtschaftlich genutzten Wegesysteme als auch die Fähigkeit, über freie Wiesen, Felder und wo möglich natürlich auch über offene Graslandschaften fahren zu können, und dies zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter. Dabei spielt das nord- bzw.

osteuropäische Terrain eine nicht geringe Rolle. Hier geht es weniger um eine gute Pisten- als um eine umfassende Waldwegtauglichkeit. Im Unterschied zur Pistentauglichkeit, bei der es in erster Linie um ein robustes Fahrgestell geht, spielen Bodenfreiheit und Verwindungsfähigkeit des Fahrgestells hier die entscheidende Rolle.

Zweck des Expeditionsmobils für uns ist somit das terrain- und witterungsunabhängige Fahren und kostenlose, gemütliche und autarke Wohnen im Rahmen unserer Urlaube bzw. später unserer Ruhestandsaktivitäten. Die klimatischen Zonen, die wir dabei befahren, liegen jahreszeitlich bedingt in den sog. gemäßigten Zonen der nördlichen Halbkugel - länger anhaltende Tagestemperaturen jenseits der 25°C-Grenze und nächtliche Durchschnittstemperaturen von über 15°C Grad sowie Stechmücken verseuchtes Terrain sind ein No-Go. Da das ideale Temperaturfenster für uns des Nachts von 0 bis +15 Grad und tagsüber von +10 bis

+ 25 Grad reicht (bei max. Luftfeuchtigkeit von 70 Prozent), liegt der Schwerpunkt unserer Ruhestandsplanungen auch im Frühjahr und im Herbst, wo – quasi als schönes Nebenprodukt – die klimatischen wie die touristischen Bedingungen noch erträglich sind.

Wobei wir im Frühjahr mit der zunehmenden Wärme von Süd nach Nord unterwegs sein werden und im Herbst umgekehrt von Nord nach Süden, sodass wir die genannten Durchschnittstemperaturen in der Regel auch erreichen können. Dies kann andererseits auch einmal mehrere Regentage bedeuten, wodurch eine verhältnismäßig große Fahrtüchtigkeit bzw. -tauglichkeit (einschließlich einer energetischen Unabhängigkeit) den gleichen Stellenwert bekommen wie eine behagliche - und dies bedeutet **AUCH** räumlich ausreichende - Wohnlichkeit, was für beide Sparten Kompromisse notwendig macht (siehe auch [hier](#)). Wobei der Begriff ‚ausreichend‘ zwar dehnbar ist, aber gleichwohl durch die Vorstellung von Wohnen (im Gegensatz zu hausen) näher spezifiziert wird.

Kategorie 1: Reisedauer: 2-3 Monate > 6m² (ca. 3m x 2m = z.B. [Allrad-Pickups](#))
 Kategorie 2: Reisedauer: 1/2 Jahr > 8m² (ca. 3,5m x 2,2m = z.B. [Unimog](#))
 Kategorie 3: Reisedauer: ganzjährig > 12m² (ca. 5m x 2,3m = z.B. [MAN-TGM 18.340](#))

Wobei wie schon erwähnt auch die Reisegegenden eine Rolle spielen. Wer nur in warmen Gegenden dieser Erde unterwegs ist, in denen man sich vor allem draußen aufhält, bei dem erhöht sich die Reisedauer der beiden ersten Kategorien bis um den doppelten Zeitraum. Wer dann noch regelmäßig Campingplätze anfährt, für den spielen diese Kategorien ohnehin keine große Rolle, da Campingplätze o.ä. als regelmäßig angefahrener Stützpunkt zum ausgiebigen Wäsche waschen ebenso wie zur körperlichen Reinigung usw. das reine Expeditions-kriterium ungültig macht. Wie aus der tabellarischen Aufstellung ersichtlich, bestimmt die Grundgröße der Wohnkabine auch die Art und Größe des Basisfahrzeugs. Dabei mögen die in der Tabelle genannten Fahrzeuge beispielhaft stehen für das betreffende Raumkonzept, welches sich seinerseits wiederum an Kriterien orientiert, welche nicht

Denn, ebenso wie der Wohnlichkeitsfaktor den Faktor Fahrtüchtigkeit einschränkt, schränkt naturgemäß umgekehrt auch dieser den Faktor Wohnlichkeit ein. Während Größe und Gewicht im offenen Gelände eher selten die entscheidende Rolle spielen, macht es in kleinen Dörfern wie auch in Städten, aber auch auf Waldwegen durchaus einen Unterschied, ob man in einem 10t-LKW oder einem 5t-LLKW fährt. Dies bedeutet, dass beide Bedürfnisse in einem bestimmten Verhältnis Berücksichtigung finden wollen, was einerseits Kompromisse notwendig macht, die in vielen Bereichen nicht zu umgehen sind, andererseits aber auch nach Möglichkeiten Ausschau halten lässt, um diese Kompromisse so gut wie möglich einzuschränken.

Unabhängig all dieser Kompromisse können quasi als Grundgröße für ausreichenden Wohn- und damit verbunden auch Stauraum für Expeditionsmobile (vgl. Definition [dort](#)) für zwei Personen folgende Kofferinnenmaße dienen (wobei diese immer auch in Abhängigkeit zu sehen sein werden vom Klima des Reiselandes, d.h., wie häufig man sich außerhalb des Reisemobils aufhalten kann):

unbedingt die Studentenbude als das Maß aller Wohnlichkeit betrachten.

Eine weitere Klassifizierung ist die nach der Anzahl der Reisenden. Der niederländische Expeditionsmobilbauer [Blissmobil](#) hat hier als Kaufentscheidungshilfe eine durchaus interessante Kategorisierung seiner Wohnkoffer in 5 Größenordnungen vorgestellt, und zwar hinsichtlich der jeweiligen Aufbauhöhe des Koffers in Abhängigkeit vom Radstand des Basisfahrzeugs (allerdings unabhängig der Reisezeit). Die beiden kurzen Aufbauhöhen sind, wie im Fall meiner Klassifizierung, reine Zwei-Personen-Mobile. Inwieweit sich die anderen bereits für mehr als zwei Personen eignen, hängt von einer ganzen Reihe weiterer Faktoren ab - alleine die Möglichkeit von mehr als zwei Schlafplätzen sagt noch nichts darüber aus, ob dann auch mehr

als zwei Personen mit einem solchen Fahrzeug wochen- oder gar monatelang unterwegs sein können

(oder wollen). Hier die Einteilung nach Aufbau-
länge:

Radstand Basisfahrzeug	Kofferlänge	Koffergewicht (ausgebaut)	Personen
5,4m	>6,00m	Ca. 4200kg	4
5,1m	5,50m	Ca. 4100kg	3
4,2m	4,70m	Ca. 3800kg	2Erw./2Kinder
3,5-3,8m	4,10m	Ca. 2300kg	2
3,25m	3,60m	Ca. 2000kg	2

Egal welcher Einteilung man nun folgt, sie führt irgendwann unweigerlich zur grundsätzlichen Frage nach dem Fahrzeuggewicht und hier nach der ominösen Gewichtsgrenze von 3,5t. Wer darunter bleiben möchte (z.B. wegen Autobahnmaut oder örtlichen Durchfahrverboten), dem bleibt bestenfalls die Kategorie 1 bzw. Koffermaße von max. 3m x 2m x 2m (LxBxH). Dadurch aber wird der Stauraum auf ein derartiges Minimum eingeeengt, dass von einem [Expeditionsmobil](#) keine Rede sein kann. Wenn überhaupt, lässt sich so nur im Weißcamperbereich planen, wo es im Grunde von Stellplatz zu Stellplatz und von Campingplatz zu Campingplatz geht. Wer wochenlang autark sein will oder muss, für den stellt sich die 3,5t-Grenze in keinem Fall. Ganz zu schweigen davon, dass auch und gerade ein Expeditionsmobil ein Wohnmobil zum "wohnen", sprich für den längeren Aufenthalt (auch bei Schlechtwetter), und nicht zum "hausen" oder gar Mittel zum reinen 'Überleben' sein muss. Wer nicht täglich abends sein (Dach)Zelt aufschlagen und am Morgen wieder abräumen und u.U. monatelang

des Nachts auf Luftmatratzen schlafen und zum Frühstück ein paar trockene Sticks mit Waschwasser verzehren möchte usw., der wird nur schwerlich unter die 3,5t-Grenze kommen, schon gar nicht mit einem Basisfahrzeug, das auf einem LLKW-Fahrgestell ruht (also von Haus aus schon fast 3t wiegt). Wer deswegen in seinem diesbezüglichen Abspeck- oder Minimierungswahn auf einen [Innen-ausbau von 150kg](#) setzt, dem bleibt im Grunde nichts anders übrig, als sein Campingmobiliar zugleich als Wohnkoffer-Mobiliar zu nutzen und ansonsten auf alle Bedürfnisse eines zivilisierten Menschen gerade dort zu verzichten, wo es am nötigsten wäre, weil es in der Pampa eben keinen Laden um die Ecke, keinen Wäscheautomaten und auch kein Schwimmbad für die hin und wieder notwendige Rundum-Dusche usw. gibt. Auch Portapottis zum Verstecken in einem Schrankfach mögen dem Abenteuergeist jugendlicher Zeltfans genügen, den Bedürfnissen eines zivilisierten erwachsenen Menschen werden derartig 'öffentliche Klo-gänge' kaum gerecht werden.