

Begutachtung von Campingfahrzeugen

Stadthagen, Lk. Schaumburg (NI). Derzeit sind mehr als eine Million Wohnmobile in Deutschland zugelassen und repräsentieren erhebliche Werte. Allein der Volumenanstieg seit dem Boom während der Corona-Jahre führte unweigerlich zu mehr Schäden auf den Straßen und häufigeren Streitigkeiten beim Kauf oder der Miete eines Freizeitfahrzeugs. Dies hat den Aufgabenbereich für Sachverständige und Prüfengeure wesentlich erweitert und erfordert, sich mit den spezifischen Anforderungen dieser Fahrzeugklasse vertraut zu machen.

Die gestiegene Nachfrage nach besonderen Sachverständigenleistungen beinhaltet etwa allgemeine oder situationsbedingte Feuchtigkeitsanalysen, Camper-Checks oder Beweissicherungsgutachten. Auch die Justiz ist regelmäßig auf der Suche nach qualifizierten Caravaning-Sachverständigen, um fundierte Gerichtsgutachten beispielsweise bei Unfällen erstellen zu lassen – nicht zuletzt dank der hohen Zahl rechtenschutzversicherter Verbraucher.

Besonders umgebaute Kastenwagen erfreuen sich wachsender Beliebtheit – nicht zuletzt in urbanen Räumen mit eingeschränkter Infrastruktur. Diese Fahrzeuge dienen häufig als Alltagsfahrzeug und gleichzeitig als Wochenenddomizil, was ihre technische Vielseitigkeit und den Anspruch an die Begutachtung erhöht.

Einer der ersten Wohnmobil-Gutachter war Gerolf Happel, der mit seinem Ingenieurbüro für Fahrzeugtechnik im hessischen Bad Endorf mittlerweile mehr als 20 Sachverständige beschäftigt und mit ihnen den Süden Hessens und das nördliche Bayern und Baden-Württemberg betreut. Als Spezialist für Freizeitfahrzeuge, Wohnwagen und Wohnmobile ist er seit fast 30 Jahren aktiv, sein Betrieb expandiert, die Zahl der Gutachtenanforderungen steigt. Dies ist auch dem Wetter geschuldet: „Wir verzeichnen immer mehr Hagelereignisse, früher gab es rund 1.000 im Jahr, das hat sich heute mehr als verdoppelt“, sagt Gerolf Happel. Bemerkenswert dabei ist, dass es den versprochenen perfekten Hagelschutz nicht gibt. Es sei eben immer eine Frage der Korngröße, die in diesem Fall eben doch eine Rolle spielt.

Vor allem, wenn ein kräftiger Wind die Eiskörner zusätzlich beschleunigt und sie nicht nur auf das (teilweise beschichtete) Dach, sondern auch die weniger

gut geschützten Seitenwände treffen, ist der Schaden groß. 90 km/h beträgt laut Happel die durchschnittliche Aufprallgeschwindigkeit, dabei hinterlassen Hagelkörner mit beispielsweise 25 Millimetern Durchmesser bereits deutliche Spuren. Aber auch das Campen in mediterranen Gefilden birgt Gefahren. Pinienzapfen können Ärger verursachen. Aber auch in Deutschland wohnt dem Übernachten im Herbst unter Kastanienbäumen ein gewisses Restrisiko für Dach, Hauben und Sat-Anlagen inne. Wobei manche Hersteller die Stärke der Dachbleche aus Kostengründen von 0,5 auf 0,4 Millimeter gesenkt hätten, so Happel. Im Premiumsegment sei hingegen ein Millimeter Stärke Standard.



Welchen Umfang der Schaden ausmacht interessiert nicht zuletzt die Versicherungen. Leicht kann die Reparatur bei einem Reisemobil, dessen Dach der Hagel zugesetzt hat, 10.000 Euro verschlingen.

Andere Aufgabenbereiche sind etwa die Erstellung von Wertgutachten, die als Verkaufsgrundlage dienen sollen. Und die Überprüfung von Herstellerangaben, wobei das Gewicht hier öfter Grund für Beanstandungen gibt. „Premiumhersteller wiegen ihre Fahrzeuge in der Regel einzeln“, sagt Gerolf Happel. Bei Volumen-Produktionen lässt das die Logistik hingegen meist nicht zu. So kann es passieren, dass Kunden unbedacht Sonderausstattungen ordern, ohne dabei auf das Gewicht zu achten. Es kommt jedoch auch vor, dass Hersteller es mit der Angabe der Tonnage nicht so genau nehmen. In einem Beweisgutachten hat Happel etwa nachgewiesen, dass der gebraucht gekauft Teilintegrierte statt der eingetragenen 4,6 real satte 4,9 Tonnen auf die Waage brachte.

Im schlimmsten Fall liegt das Reisemobil schon unbeladen über der in der Zulassung angegebenen höchstzulässigen Gewichtsgrenze. Dann ist eine Wandlung des Kaufs unumgänglich, denn eine technische Nachrüstung und die Auflastung samt der erforderlichen Einzelabnahme durch den TÜV wäre für einen privaten Nutzer einfach zu teuer. „Sonderzubehör drückt auf die Waage“, sagt Gutachter Gerolf Happel, viele Camper würden ihr Fahrzeug zudem unsachgemäß beladen. „Viele packen ihre Heckgaragen mit schweren E-Bikes, Außenborder fürs Schlauchboot oder anderen gewichtigen Ausrüstungen voll und vergessen, dass sie damit die Vorderachse entlasten, was zu Traktionsverlust und schlechteren Fahreigenschaften führt.“

Allerdings sorgt das im Vergleich zum Personewagen deutlich risikoärmere Nutzerverhalten nach Ansicht des Gutachters für deutlich weniger Unfälle. „Meist sind es daher Reifenschäden, die wir als Ursache für einen Unfall ermitteln“, betont er.

Gelegentlich gebe es auch Auffahrunfälle wegen mangelnder Ortskenntnis, wenn der Fahrer dem Navigationsbildschirm mehr Aufmerksamkeit als dem Verkehrsgeschehen schenkt. Zudem fehle bei Mietfahrzeugen oft die emotionale Bindung, die zur Vorsicht mahnt.

Seit 2020 haben sich die Caravaning-Spezialisten im Caravaning-Gutachter-Fachverband e.V. zusammengeschlossen und zählen mittlerweile über 120 Sachverständige als Mitglieder. Hier ist der Camper an der richtigen Adresse, wenn er ein Wertgutachten in Auftrag geben will oder im Schadenfall eine Beurteilung für seine Versicherung benötigt.

Für einen Caravan kostet ein solches Gutachten etwa 300 Euro, für Reisemobile werden je nach Gewichtsklasse mindestens 400 Euro fällig.

Text, Foto: Michael Kirchberger

Gutachten und Ausrüstung für die Auflastung

Wer einen 3,5-Tonner als Camper fährt, der bemerkt, gewichtsmäßig ist man schnell an der Grenze. Eine Auflastung durch einen Wohnmobil-Fachbetrieb oder eine autorisierte Werkstatt auf 3,85 t bei einem Fiat oder gleichartigem Fahrzeug ist problemlos möglich. Aber auch hier gerät man schnell an seine Grenzen, so kann das „leichte“ Fahrgestell bis auf 4 t ohne weitere Umbauten vorgenommen werden. Neue Bereifung, neue Felgen und ein Gutachten von z.B. der Firma Goldschmitt bieten diese Möglichkeit. Bevor man zur Fahrzeugabnahme bei der Untersuchungsbehörde vorfährt lohnt sich eine eigene Kontrolle von Unterlagen und Umbauten.

Dann folgt die Vorführung und der Segen des „TÜV/ Dekra/usw.). Nun muss man zur Zulassungsstelle und entsprechende Eintragungen vornehmen lassen. Für die Auflastung von 3,85 t auf 4 t muss man ca. 1.000 bis 1.600 € einrechnen.

Mit dieser Auflastung sollte man zumindest das Grundproblem der Überlastung des Gesamtgewichtes besser im Griff haben.

Achtung, für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gelten auch geänderte Bestimmungen für Geschwindigkeit, Überholverbote, Durchfahrten und Parkplätze.

Text: Horst-Dieter Scholz