
Elektroantrieb für Reisemobile: Was fehlt, ist Zuladung

Von Michael Kirchberger, cen

Stimmungswandel auch bei den Campern: Immer mehr interessieren sich für elektrisch angetriebene Reisemobile. In den größeren Klassen wird das wohl noch eine Weile dauern, bis ansprechende Angebote gemacht werden können. Bei den Campervans sieht es da naturgemäß etwas anders aus, da einige Basisfahrzeuge bereits als Elektroversion auf dem Markt sind. Den Marco Polo von Mercedes elektrifiziert ein Schweizer Unternehmen, den Bulli wird es vermutlich ebenfalls bald mit E-Motor geben.

Auch der beliebte Fiat Ducato rollt elektrisch, ist aber vom Hersteller noch nicht als Reisemobilumbau freigegeben. Auch Ford ziert sich noch, wengleich der E-Transit mit 317 Kilometern Reichweite schon fast für die Landstrecke taugt. Denn an einer Schnellladesäule tankt der Transit in weniger als einer Stunde die Energie für die nächste Etappe, vor allem könne die Mannschaft während des Ladens komfortabel in den eigenen vier Wänden eine Kaffeepause einlegen, so Ford-Sprecher Hartwig Petersen. Damit ließen sich der Aufenthalt und die hohen Preise der Raststätten geschickt umgehen. Ein weiterer Vorteil sind die geringen Fahrgeräusche. Ohne das ständige Brummen eines Diesels steigt der Genussfaktor während der Reise erheblich. Außerdem können am Ziel energieintensive Geräte wie ein Toaster auch ohne Landstrom betrieben werden, bis zur nächsten Ladestation reicht der Strom im Akku dann immer noch.

Was den E-Mobilen allerdings immer noch fehlt, ist die Zuladung. Der Ford E-Transit wiegt mit mittlerer Länge und dem kleinen Hochdach 2545 Kilogramm, das sind mehr als ein konventionell motorisierter Transporter. Wenn jetzt noch Möbel und Technik eingebaut werden, sinkt die verbleibende Zuladung bis zur 3,5-Tonnen-Grenze deutlich unter 500 Kilogramm. Wer jetzt noch Wasser tankt, E-Bikes auf den Träger stellt, und die Urlaubsausrüstung samt der Vorräte an Bord verstaut, sollte einschließlich des Partners und dem Nachwuchs eher ein Leichtgewicht sein, um seinen Camper im legalen Gewichtsbereich zu halten. Eine Auflastung ist in der Regel nicht erwünscht, vor allem, wenn die Fahrerlaubnis nach 1999 erworben wurde. Sie reicht dann nicht mehr aus, es braucht den Führerschein der Klasse C1, die das Fahren von Campern bis 7,5 Tonnen gestattet.

Aber die Diskussion um eine Neuregelung ist entbrannt. Der Branchenverband der Caravanning Industrie in Deutschland (CIVD) ist seit geraumer Zeit bereits auf EU-Ebene unterwegs, um die Gewichtsklassen zumindest für Reisemobile anzuheben. Vorgesehen ist ein Grenzwert von 4,25 Tonnen, mit dem sich nahezu alle Gewichtsprobleme, nicht nur für die Elektromobilität, beseitigen ließen. Dabei ist noch strittig, ob für Elektromobile sogar eine noch höhere Grenze gesetzt werden könnte, da das Batteriepaket etwa eines Fiat Ducato schon rund 700 Kilogramm ausmacht und so den vermeintlichen Gewinn an Zuladung zunichte macht. Man stehe in intensiven Austausch mit der entsprechenden Kommission, denkbar sei eine Neuvorlage sogar schon ab dem 1. Januar 2023, sagt Jost Krüger, Referatsleiter Technik, Umwelt und Infrastruktur beim CIVD. Bis sie tatsächlich angenommen und in Kraft treten wird, könnte es jedoch noch bis 2025 dauern.

Dabei gibt bereits heute schon eine Möglichkeit, schwerere Mobile zu fahren. So lässt sich zum Beispiel der Anhängerführerschein um die Klasse B96 erweitern, der einen Gespannberieb mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen bis 4,25 Tonnen erlaubt. Vorgesehen sind sieben Praxisstunden, aber keine Prüfung mehr. Das Interesse an dieser Fahrerlaubnisklasse ist jedoch überschaubar. Seit ihrer Einführung 2013 haben in Deutschland lediglich nur etwa 100.000 Anwärter an den Kursen teilgenommen.

Die Wunschvorstellung, dass akkubetriebene Reisemobile auf den Stell- oder

Campingplätzen laden könnten, lässt sich dagegen, wenn überhaupt, wohl erst langfristig realisieren. Die üblichen 230-Volt-Anschlüsse sind viel zu schwach abgesichert, um eine große Batterie in akzeptabler Zeit zu füllen. Hierzu müssten die Betreiber umfassend investieren, um entsprechende Ladesäulen und vor allem deren Stromversorgung aufzubauen. Kostendeckend wird das vorerst nicht gelingen, denn selbst in zehn Jahren dürfte die Zahl elektrisch angetriebener Mobile noch sehr überschaubar sein. (Michael Kirchberger, cen)

Bilder zum Artikel



Die meisten Reisemobile haben ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Mit einer Antriebsbatterie für ein entsprechendes E-Mobil kann es da mit der Zuladung schnell knapp werden.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Das Basisfahrzeug gibt es mittlerweile auch als E-Transit: Reisemobil Big Nugget von Ford auf Transit-Basis.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford
