

Wohnmobil wiegen: Gesamtgewicht und Achslasten richtig prüfen

Auf der Waage bleiben 120 Kilogramm Reserve. Trotzdem ist die Hinterachse überladen. Wie das zusammenpasst - und wie du aus drei Messwerten eine brauchbare Beladungsentscheidung machst.

Von Uwe Grabherr · Redaktioneller Prüfstand: 15. September 2026 · Testfassung zur Abnahme

Die Kurzwantwort

Du brauchst das tatsächliche Gesamtgewicht und die Last jeder einzelnen Achse. Vergleiche jeden Wert mit seiner eigenen zulässigen Grenze. Gesamtreserve lässt sich nicht beliebig auf eine bereits ausgelastete Achse verschieben. Belade für die Messung so, wie du wirklich reist, und notiere alles, was beim Wiegen fehlt.

Danach entscheidest du: passt die Beladung, muss etwas anders verstaut werden oder muss Gewicht aus dem Fahrzeug? Bleibt eine Grenze überschritten, ist die Beladung noch nicht fertig geplant.

1. Drei Grenzen, die du getrennt prüfst

Ein voller Stauraum ist sichtbar. Eine überlastete Achse meist nicht. Darum beginnt die Prüfung nicht beim Fahrgefühl, sondern bei den Daten deines konkreten Fahrzeugs.

Diese Werte haben unterschiedliche Aufgaben

Wert	Was er beantwortet	Was du vergleichst
Zulässiges Gesamtgewicht	Wie schwer darf das zugelassene Fahrzeug insgesamt sein?	Gesamtes reisefertiges Fahrzeug gegen den massgeblichen Eintrag
Zulässige Achslasten	Wie viel darf auf jeder Achse lasten?	Jede gemessene Achse gegen ihre eigene Grenze
Tragfähigkeit von Reifen und weiteren Bauteilen	Passt die konkrete Ausrüstung zur Belastung?	Reifen-/Rad- und Fahrzeugfreigaben mit dem Fachbetrieb

Der Kanton Zürich beschreibt das Gesamtgewicht als das für die Zulassung massgebende Höchstgewicht. Herstellerangaben und Typenschilder liefern weitere technische Grenzen. Stimmen Angaben aus Fahrzeugausweis, Aufbauunterlagen und Typenschild nicht offensichtlich überein, lass die Zuordnung klären. Der höhere Wert ist keine Einladung, ihn selbst zur gültigen Grenze zu erklären. [Kanton Zürich: Fahrzeugtechnik und Gewichte](#).

Auch die Summe der zulässigen Achslasten ist keine neue Gesamtgewichtsfreigabe. Stell dir die Prüfungen wie getrennte Türen vor: Du musst durch jede passen. Eine bestandene Prüfung gleicht eine andere nicht aus.

Prospektgewicht ist noch kein Reisegewicht

Beim Kauf ist entscheidend, auf welche Konfiguration sich eine Gewichtsangabe bezieht. Was ist bereits enthalten, was kommt hinzu? Notiere Sonderausstattung und spätere Einbauten einzeln. HYMER erläutert, dass Produktionsschwankungen sowie Sonderausstattung die verbleibende Zuladung verändern und Nachrüstungen auch die Achslasten beeinflussen. Diese Herstellererläuterung ersetzt keine Messung deines Fahrzeugs. [HYMER: Erläuterungen zu Gewichtsangaben](#).

Frage vor dem Vertrag nach einem nachvollziehbaren Gewichtsnachweis für das tatsächlich angebotene Fahrzeug. Eine Zahl aus einem anderen Grundriss oder einer anderen Ausstattung beantwortet deine Frage nicht. Für deine Rechnung zählt ausserdem, was später mitreisen soll: Menschen, Tiere, Hilfsmittel, Vorräte und Ausrüstung.

2. Reisefertig wiegen: so bereitest du den Termin vor

- 1. Die passende Waage finden.** Nenne Länge, Höhe, Gesamtgewichtsklasse, Achszahl und einen möglichen Anhänger. Frage nach Zufahrt, Tragfähigkeit und der Möglichkeit, einzelne Achsen zu messen. Eine Gesamtwägung allein reicht für diese Prüfung nicht.
- 2. Den Reisezustand festlegen.** Plane eine konkrete Fahrt. Wer sitzt wo? Wie viel Wasser und Treibstoff möchtest du mitnehmen? Welche Ausrüstung kommt wirklich mit? Schreibe den Zustand auf, bevor du Zahlen vergleichst.
- 3. Vollständig beladen.** Lade nicht für ein besonders schönes Wiegeergebnis aus. Wenn Personen oder Gegenstände beim Termin fehlen, vermerke Gewicht und späteren Ort. Eine spätere Ergänzung verändert nicht nur die Summe.
- 4. Nach Anweisung wiegen lassen.** Die Waage muss für die gewählte Messmethode geeignet sein. Der Betreiber bestimmt Positionierung und Ablauf. Unpassende Rampen oder unterschiedliche Höhen können eine Achsmessung verfälschen; eine selbst improvisierte Messung ist keine belastbare Grundlage.
- 5. Messbeleg und Zustand zusammen ablegen.** Datum, Fahrzeugkonfiguration, Gesamtgewicht und alle Achslasten gehören auf dasselbe Blatt. Bei Änderungen lässt sich dann erkennen, was neu beurteilt werden muss.

Der TCS weist ausdrücklich darauf hin, dass Gesamtgewicht und Achslasten geprüft werden und alle Personen zum tatsächlichen Fahrzeuggewicht gehören. Messunsicherheiten sind keine zusätzliche Zuladung. Plane also bis zu den zulässigen Grenzen, nicht bis zu einer vermuteten Kontrolltoleranz. [TCS: Überladung von Wohnmobilen](#).

Aus meiner Praxis

Im bisherigen Artikel habe ich beschrieben, dass Fahrzeuge insgesamt passend erscheinen und trotzdem hinten an der Grenze liegen können. Genau deshalb bleibt mein Rat: wiegen statt auf das Fahrgefühl vertrauen. Die folgenden Zahlen sind bewusst ein Rechenbeispiel und keine Messwerte unseres Liners.

3. Beispiel: 120 Kilogramm Reserve - und trotzdem überladen

Illustratives Beispiel eines zweiachsigen Wohnmobils. Die Zahlen gehören zu keinem bestimmten Modell. Alle Messwerte beziehen sich auf denselben Beladungszustand.

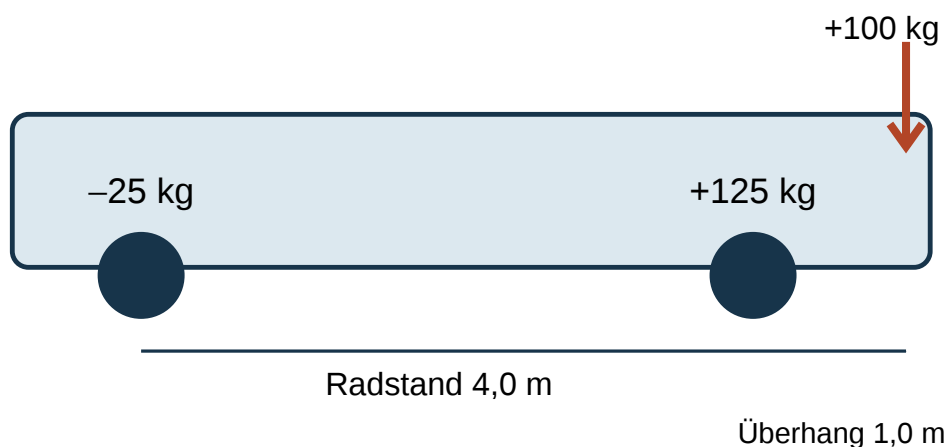
Prüfung	Grenze	Gemessen	Ergebnis
Gesamt	3'500 kg	3'380 kg	120 kg Reserve
Vorderachse	1'850 kg	1'320 kg	530 kg unter der Grenze
Hinterachse	2'000 kg	2'060 kg	60 kg zu viel

Die Achslasten ergeben zusammen 3'380 Kilogramm. Die Gesamtmasse passt also zur Tabelle. Trotzdem ist das Fahrzeug in diesem Zustand nicht innerhalb aller angenommenen Grenzen. Die freie Kapazität vorn kann die Überschreitung hinten nicht einfach auf dem Papier verrechnen.

Für die Praxis folgen daraus zwei Fragen: Welche Last befindet sich wo - und welche Veränderung entlastet die Hinterachse tatsächlich? Einfach „noch 120 Kilogramm zuladen“ wäre hier die falsche Schlussfolgerung.

4. Warum 100 Kilogramm am Heck mehr als 100 Kilogramm auf die Hinterachse bringen können

Für ein vereinfachtes statisches Zweiachsmodell lässt sich die Wirkung einer zusätzlichen Last berechnen. Die Annahmen: ebener Stand, zwei Auflager an den Achsen, unveränderte übrige Beladung. Bei drei Achsen oder komplexer Lastverteilung lässt sich dieses Modell nicht unverändert verwenden.



Eigene Erklärungsgrafik. Statische Modellrechnung, keine Freigabe für ein bestimmtes Fahrzeug oder einen Träger.

Hier liegt der Schwerpunkt der zusätzlichen 100 Kilogramm einen Meter hinter der Hinterachse. Der Radstand beträgt vier Meter. Aus dem Momentengleichgewicht folgt: Die Hinterachse trägt zusätzlich $100 \times (1 + 1 \div 4) = 125 \text{ Kilogramm}$. Gleichzeitig wird die Vorderachse um 25 Kilogramm entlastet. Insgesamt kommen weiterhin genau 100 Kilogramm hinzu.

Das erklärt, warum ein weiter hinten montierter Träger so viel ausmachen kann. Entscheidend ist der Schwerpunkt der vollständigen Zusatzlast einschliesslich Träger, nicht nur die Stelle der Befestigung. Der ADAC erläutert die entsprechende Hebelwirkung ebenfalls an Lasten auf der Anhängerkupplung. [ADAC: Lasten und Gewichtsgrenzen](#).

Im selben Modell bewirkt das Verschieben von 80 Kilogramm um einen Meter nach vorn eine Entlastung der Hinterachse um 20 Kilogramm: $80 \times 1 \div 4$. Das Gesamtgewicht bleibt gleich. Bei 60 Kilogramm

Überschreitung aus dem ersten Beispiel genügt diese eine Veränderung also nicht. **Eine sinnvolle Richtung ist noch keine fertige Lösung.**

5. Aus Messwerten eine Beladungsentscheidung machen

1. **Gesamtgewicht zu hoch?** Gewicht muss aus dem Fahrzeug oder eine fachlich zulässige Änderung der Zulassung geprüft werden. Reines Umräumen senkt die Summe nicht.

2. **Eine Achse zu schwer?** Prüfe geeignete andere Stauorte und entbehrliche Lasten. Berücksichtige die Tragfähigkeit der Fächer und sichere alles für die Fahrt. Ein schwerer Gegenstand gehört nicht allein für die Achslastrechnung lose in den Gang.

3. **Mehrere Grenzen knapp?** Plane eine alltagstaugliche Reserve für spätere Einkäufe und wechselnde Füllstände. Eine universelle Kilogrammzahl wäre irreführend; sie hängt von deinem Fahrzeug und deiner Reise ab.

4. **Erneut messen.** Bei einer kritischen Ausgangslage belegt die Rechnung nur eine Erwartung. Erst eine geeignete Kontrollwägung zeigt, wie sich die Änderung am Fahrzeug ausgewirkt hat.

Mach die Lösung wiederholbar: Eine kurze Packliste mit festen Stauorten hilft mehr als einmaliges Ausräumen vor der Waage. Notiere auch Dinge, die später häufig vergessen werden: Hundebox, zusätzliche Batterie, Werkzeug, Markisenzubehör oder ein neu montierter Auszug.

6. Reifen und Auflastung: zwei Prüfungen für Fachleute

Eine zulässige Achslast allein sagt nicht, ob die montierten Reifen und Räder dazu passen. Reifentyp, Tragfähigkeitskennzeichnung, Einzel- oder Zwillingsbereifung, Geschwindigkeit und der vorgesehene Fülldruck gehören zusammen. Halbiere eine Achslast nicht einfach und erkläre damit jedes Rad für geprüft: Seitliche Lastunterschiede bleiben dabei unsichtbar.

MICHELIN beschreibt den Zusammenhang zwischen Luftdruck und Tragfähigkeit sowie die besonderen Belastungen bei Wohnmobilen. Konkrete Druckangaben gelten jedoch für die bezeichnete Bereifung und Anwendung. Eine Empfehlung für CP-Reifen ist kein pauschaler Wert für einen schweren Liner auf LKW-Bereifung. Lass dir die passende Vorgabe für dein Fahrzeug und die montierten Reifen erklären. [MICHELIN: Wohnmobilreifen und Fülldruck.](#)

Eine Auflastung ist ebenfalls kein Rechenrick. Kläre vor dem Auftrag, welche Grenze danach tatsächlich steigt und welche bestehen bleibt. Wenn nur das Gesamtgewicht erhöht werden kann, die kritische Hinterachse aber unverändert begrenzt bleibt, löst das deinen konkreten Engpass möglicherweise nicht. Verlange die fahrzeugbezogene technische Beurteilung und die nötige behördliche Eintragung.

7. Was sich bei Linern, Anhängern und besonderen Anforderungen ändert

Schwere Liner und mehrere Achsen

Mehr Gesamtgewicht bedeutet nicht automatisch überall mehr freie Kapazität. Organisiere eine Waage, die zu deinem Fahrzeug passt. Bei mehreren Hinterachsen brauchst du die Beurteilung aller relevanten Einzel- und gegebenenfalls Achsgruppenwerte. Verwende dafür die Fahrzeugunterlagen und fachkundige Messung; die einfache Hebelgrafik oben ist keine Dreiachsrechnung.

Anhänger und Stützlast

Bei einer Kombination müssen Zugfahrzeug und Anhänger gemeinsam gedacht werden. Stützlast belastet das Zugfahrzeug am Kupplungspunkt; ihre Wirkung auf die Achsen hängt von dessen Lage ab. Prüfe zusätzlich Anhänge-, Stütz- und Kombinationsgrenzen anhand der Unterlagen. Eine passende Anhängelast beweist nicht, dass die Hinterachse des Zugfahrzeugs noch Reserve hat. Weitere Vorbereitung im Beitrag über schwere Wohnmobile mit Anhänger.

Menschen, Tiere und Hilfsmittel

Ein Rollstuhl, eine Rampe oder eine Hundebox gehört von Anfang an in die Planung. Notwendige Hilfsmittel sind kein optionaler Ballast, den man für eine schönere Rechnung streicht. Entscheide zuerst, welche Ausstattung gebraucht wird, und prüfe dann Fahrzeug, Befestigung und Stauort dafür. Sichere Zugänge und zugelassene Sitzplätze dürfen durch Umräumen nicht verloren gehen.

Fahrberechtigung und Reiseplanung

Gewicht innerhalb der Grenzen und passende Fahrberechtigung sind getrennte Fragen. Gerade bei älteren Ausweisen und Zusatzcodes solltest du deine konkrete Berechtigung prüfen lassen. Der Kanton Zürich führt beispielsweise den Übergangscodes 109 für bestimmte C1-/C1E-Berechtigungen auf. Das ist keine pauschale Zusage für jeden Führerausweis. [Kanton Zürich: Führerausweis und Codes](#).

Für die Route kommen lokale Grenzen hinzu. Ein korrekt beladener Liner passt dadurch noch nicht durch jede Zufahrt oder über jede beschränkte Strecke. Verbinde die Gewichtsprüfung deshalb mit [deiner Navigation](#) und den [passenden Mautinformationen](#).

Das geht häufig schief

- **Nur die Gesamtzahl ansehen:** Alle Achswerte danebenstellen.
- **Eine Messung ohne Mitreisende als reisefertig betrachten:** Fehlende Lasten und Positionen notieren; kritisch beladen erneut messen.
- **Die Heckgarage nach Volumen füllen:** Fachtraglast, Achslast und Befestigung getrennt prüfen.
- **Mit Toleranz planen:** Messunsicherheit ist kein nutzbares Gewichtsbudget.
- **Nach dem Wiegen Zubehör nachrüsten:** Änderungen in die Gewichtsliste übernehmen und neu bewerten.
- **Unbekannte Werte positiv deuten:** Eine fehlende Achslastangabe bedeutet «klären», nicht «passt».

Dein Messblatt für die nächste Reise

Drucke diesen Abschnitt aus oder speichere den Beitrag als PDF. Trage echte Messwerte ein. Leere Felder bleiben offen und sind keine bestandene Prüfung.

Fahrzeug: _____ · Datum: _____ · Reise: _____

Prüfpunkt	Grenze / Soll	Messwert / Befund
Gesamtgewicht	_____ kg	_____ kg
Achse 1	_____ kg	_____ kg
Achse 2	_____ kg	_____ kg
Weitere Achsen / Gruppe	_____	_____
Personen, Tiere, Hilfsmittel	Geplante Besetzung	_____
Tankfüllstände und fehlende Ausrüstung	Geplanter Reisezustand	_____
Reifen-/Radfreigabe und Druckvorgabe	Fahrzeugspezifisch	_____

☐ [] Fahrzeuggrenzen aus den richtigen Unterlagen übernommen

☐ [] Reisefertigen Zustand dokumentiert

☐ [] Jede Achse und Gesamtgewicht geprüft

☐ [] Änderungen umgesetzt und bei Bedarf nachgewogen

☐ [] Noch offene Punkte vor Abfahrt geklärt

Häufige Fragen

Wie oft muss ich wiegen?

Eine sinnvolle neue Messung braucht einen Anlass: anderes Fahrzeug, wesentliche Nachrüstung, deutlich andere Besetzung oder Beladung. Bei knappen Reserven reicht die Erinnerung an eine frühere Reise nicht. Für dein konkretes Fahrzeug und vorgeschriebene Prüfungen gelten dessen Unterlagen und die zuständigen Vorgaben.

Hilft weniger Wasser?

Weniger mitgeführtes Wasser senkt das Gesamtgewicht. Welche Achse wie stark entlastet wird, hängt von der Tankposition ab. Plane zuerst den real benötigten Vorrat und sichere Nachfüllmöglichkeiten; wiege den daraus entstehenden Reisezustand.

Darf ich nach einem positiven Gesamtwiegeergebnis losfahren?

Das Ergebnis beantwortet nur eine der Fragen. Achsen, Bereifung, Ladungssicherung, technische Eignung und Fahrberechtigung bleiben eigenständig zu prüfen.

Was tue ich, wenn die Daten fehlen?

Notiere die fehlende Angabe und frage Hersteller, Fachbetrieb oder Strassenverkehrsamt mit deinen Fahrzeugunterlagen. Ein Forumswert für ein ähnlich aussehendes Wohnmobil ist kein Ersatz.

Quellen, Erfahrung und Geltungsbereich

Redaktionell am 15. September 2026 anhand der oben direkt verlinkten Quellen geprüft. Die technischen Grundprinzipien gelten allgemein; behördliche Hinweise beziehen sich auf die ausdrücklich genannten Schweizer Quellen. Keine europaweite Bussen-, Zulassungs- oder Versicherungsübersicht. Die Beispiele sind eigene statische Modellrechnungen. Sie ersetzen weder eine Fahrzeugmessung noch eine technische Freigabe. Persönliche Aussagen stammen aus dem bestehenden unCampliziert-Artikel; neue Messungen oder Reisen wurden nicht behauptet.

Aktualitätsklasse A für die enthaltenen Zulassungs-/Fahrberechtigungsbezüge; nächste redaktionelle Quellenprüfung spätestens 15. Oktober 2026 oder bei bekannt gewordenen Änderungen. Diese Frist ist ein Redaktionsplan, keine bereits eingerichtete automatische Überwachung.

Weiterwissen

- [Vom Reisealltag zum passenden Wohnmobil](#)
- [Schweres Wohnmobil mit Anhänger vorbereiten](#)
- [Navigation mit grossen Fahrzeugen](#)
- [Mautsysteme nach Fahrzeugdaten einordnen](#)

Passt das Fahrzeug zu deinem Reisealltag?

Ich helfe dir, Anforderungen, Ausstattung und offene Fragen vor dem Kauf zu ordnen. Wiegen und technische Freigaben übernehmen die dafür geeigneten Stellen; die Ergebnisse gehören in deine Entscheidung.

Links und Quellen zum Nachschlagen

Kanton Zürich: Fahrzeugtechnik und Gewichte

<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/fahrzeuge-kontrollschilder/fahrzeugtechnik.html>

HYMER: Erläuterungen zu Gewichtsangaben

<https://www.hymer.com/de/de/gewichtsinformationen>

TCS: Überladung von Wohnmobilen

<https://www.tcs.ch/de/camping-reisen/camping-insider/ratgeber/sicheres-reisen/ueberladung-von-wohnmobil-oder-wohnwagen.php>

ADAC: Lasten und Gewichtsgrenzen

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/ladungssicherung/auto-ueberladen/>

MICHELIN: Wohnmobilreifen und Fülldruck

<https://www.michelin.de/auto/tipps/transporterreifen/wohnmobil-reifen>

Beitrag über schwere Wohnmobile mit Anhänger

<https://www.uncampliziert.ch/blog-posts/wohnmobil-anhaenger-ueber-75-tonnen>

Kanton Zürich: Führerausweis und Codes

<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/fuehrerausweis-fahren-lernen.html>

deiner Navigation

<https://www.uncampliziert.ch/blog-posts/richtig-navigiert-ist-halb-gereist>

passenden Mautinformationen

<https://www.uncampliziert.ch/blog-posts/maut-wohnmobile-europa>

Vom Reisealltag zum passenden Wohnmobil

<https://www.uncampliziert.ch/blog-posts/wohnmobil-oder-reisemobil>