

Bootstransport per Dachgepäckträger

Grundsätzlich unkompliziert, aber...



Foto: Kanu.de

Das Kanu wird für den Transport auf dem Autodach auf einen Grundträger gelegt und mit Gurten festgezogen. Das ist insofern unkompliziert, als dass oft die Grundträger für Fahrräder bereits vorhanden sind, die Beladung vergleichsweise unkompliziert ist, keine Abstellmöglichkeiten gesucht werden müssen, keine Steuern für einen Anhänger anfallen oder ähnliches. Trotzdem gibt es einiges zu beachten, damit das Kanu auch sicher am Paddelort ankommt.

Wie schwer darf es denn sein?

Maximal zwei bis drei Kanus können auf einem gewöhnlichen Mittelklassewagen transportiert werden. Wie viele genau, entscheiden hier drei Werte: zum einen die maximal zulässige Gesamtlast (also das Gewicht des leeren Fahrzeugs, plus der Beladung an Passagieren und Material – zu finden im Fahrzeugschein), zum anderen die erlaubte Last für die Dachträger (siehe hier auch der folgende Punkt 2) und drittens für den Fall eines (Versicherungs-)falles die maximal zulässige Dachlast. Diese wird vom Fahrzeughersteller in der Betriebsanleitung des PKWs festgelegt. Es ist dabei nicht zu unterschätzen, dass die zulässige Dachlast die Summe aus Dachträger, Ladung und Befestigungsmaterial ist. Dadurch ist bei einem gewöhnlichen Mittelklassewagen bei zwei Kajaks (Gewicht: ca. 15 – 25 kg/Boot) bzw. einen Kanadier (Gewicht: ca. 35 – 50 kg/Boot) die erlaubte Last meist schon erreicht.

Der Grundträger / Dachträger

Der Grundträger besteht aus zwei stabilen Holmen, die quer zur Fahrtrichtung fest mit dem Fahrzeug verschraubt werden. Wichtig ist, dass Dachträger über ein das gesetzlich geregelte Prüfzeichen „GS-Zeichen“ („Geprüfte Sicherheit“) besitzen und für das jeweilige Fahrzeug zugelassen sind. Auch der Grundträger hat eine maximale Zuladung. Dabei darf die Last nicht durch die Anzahl der Holme geteilt werden, da beim Bremsen der der vordere Holm die volle Last aufnimmt. Der Abstand zwischen den Trägern sollte ca. 1/3 der Bootslänge betragen, um ein Verdrehen der Boote durch seitliche Windkräfte zu vermeiden.

Nicht vergessen:

Während der Fahrt regelmäßig den festen Sitz der Dachträger und der Ladung überprüfen. Vibrationen, Fahrtwind und Nässe (Regen!) können die Fixierung am Autodach schnell lösen.

Die richtige Ladung – Ladungsbegrenzung

Hier gibt es einiges zu beachten. Die Grundlage ist die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung (§ 22 StVO). Wer eine Reise ins Ausland plant, sollte unbedingt über die Automobilclubs weitere Informationen einholen, welche zusätzlichen Bestimmungen für das geplante Reiseziel gilt.

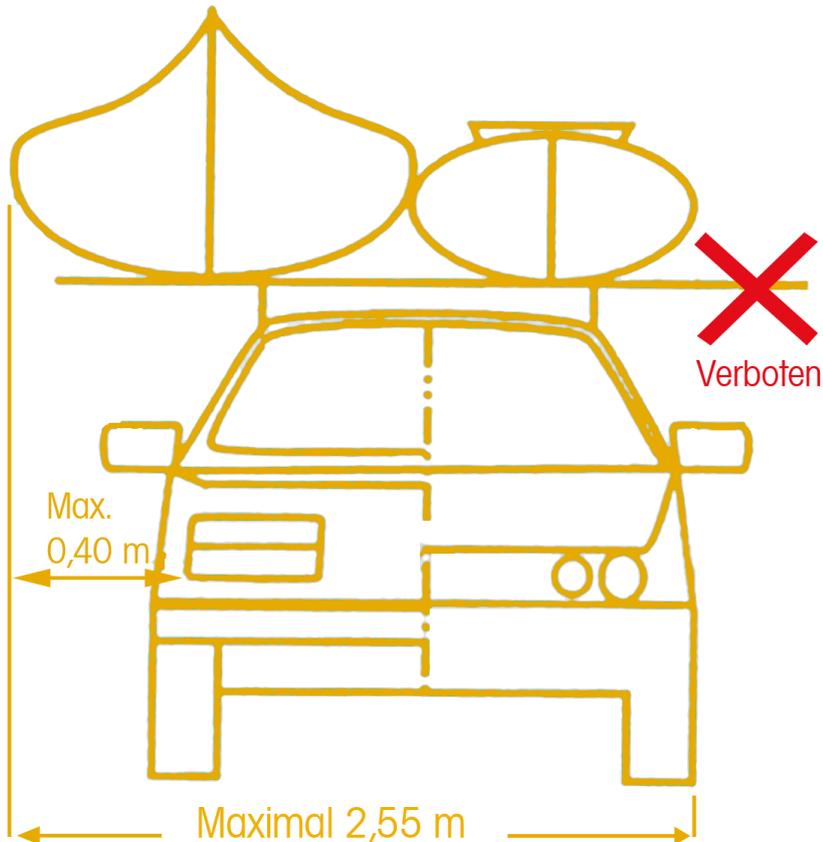
Fahrzeuglänge:

- **Überstand nach vorne:** Die Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,5 m nicht nach vorn über das Fahrzeug hinausragen.
- **Überstand nach hinten:** Insgesamt darf das Fahrzeug samt Ladung nicht länger als 20,75 m sein.
 - Bei einer **Entfernung bis zu 100 km** darf die Ladung bis zu 3 m hinausragen
 - Bei einer **Entfernung von über 100 km** darf die Ladung bis zu 1,5 m hinausragen



Ab einem Überstand von mehr als einem Meter über die Rückstrahler des Fahrzeugs nach hinten hinaus, muss sie in einer Höhe von maximal 1,5 m mit einer Fahne oder einem Schild kenntlich gemacht werden. Wenn nötig – sprich bei Dunkelheit oder schlechter Sicht – mindestens eine Leuchte mit rotem Licht an gleicher Stelle anbringen, außerdem ein roter Rückstrahler nicht höher als 90 cm.

Fahrzeugbreite



Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen **nicht breiter als 2,55 m** sein.

Sobald die Ladung mehr als 40 cm über die Fahrzeugleuchten hinausragt, so ist sie nach vorne mittels einer Leuchte mit weißem, nach hinten mittels rotem Licht kenntlich zu machen.

Einzelne Stangen, Platten etc. dürfen seitlich nicht herausragen

Fahrzeughöhe

Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen **nicht höher als 4 m** sein.



Foto: Kanu.de

Sicherung der Ladung

Der Fahrer ist für die sichere Befestigung des Kanus auf dem Dach des Fahrzeugs verantwortlich! Kontrollieren Sie daher auch während der Fahrt die Gurte und die Position des Bootes regelmäßig, vor allem weil sich Gurte durch Nässe dehnen können! **Die Durchschnitts-Höchstgeschwindigkeit sollte nicht höher als ca. 120 km/h sein.**

Wer hat die Nase vorne und wer steht auf dem Kopf?

Canadier

Die wuchtigen Kanadier lassen sich am besten kieloben verladen – es sei denn, das Auto ist so lang, dass die Spitze auf das Dach aufliegen würde.

Bei z.B. 2 Canadiern entweder:

- Lange Grundträger und Boote nebeneinander oder
- Die Boote ineinander verschachteln.
Hierzu i.A. das kleinere Boot nach unten und das größere Boot darüber.
Hierbei ggfs. die Sitze des oberen Bootes ausbauen:
Beide Boote separat mit Gurten befestigen!



Touren- oder Seekajaks

Die meist sehr langen Seekajaks oder Tourenboote werden am besten mit dem Rumpf nach unten transportiert. Hier können spezielle Kajakmulden auf den Grundträgern befestigt werden, damit das Boot sicher aufliegt. Nicht vergessen: Sitzmulde und Luken gründlich verschließen und mit einem zusätzlichen Gurt sichern – sonst kann das Kajak unfreiwillig seine erste Flugstunde unternehmen.

Kurze Kajaks und Wildwasserboote

Hier kommt es drauf an.

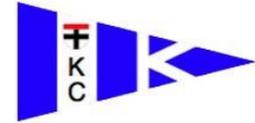
Ein einzelnes Wildwasserkajak findet am besten kieloben und mit dem Heck voraus auf dem Grundträger Platz. So kann sich der hintere Süllrand am Grundträger „einhängen“.

Dabei unbedingt die Luke – auch wenn sie nach unten liegt - mit einem Deckel verschließen.

Eine gerade Anzahl von kurzen Kajaks lassen sich bootsschonend als „69er-Doppelpäckchen“ verladen. Das untere Boot kommt kielunten auf den Grundträger, ein Weiteres wird „spiegelbildlich gedreht“ daraufgelegt, so dass beide zusammen ein Paket bilden.

Mit einer Senkrechtstütze lassen sich mit wenig Aufwand vier und mehr Kajaks transportieren. Dazu benötigt man für beide Seiten der Senkrechtstütze nur je zwei Spanngurte.





Empfindliche Boote (Laminierte Seekajaks, Surfski, Rennboote)

Hier sinnvollerweise das Boot kieloben in passende Lagerschalen aus Schaum-PE legen. Diese gibt es fertig zu kaufen, können aber auch sehr einfach aus Verpackungsresten geschnitten werden. Darauf achten, dass die Hauptlast im Knickbereich zwischen Ober- und Unterdeck liegt. Dort sind die Boote konstruktiv am stabilsten!

Auch hier die Luftkastendeckel schließen und alle Einbauteile, Steuer etc. richtig fixieren oder ausbauen. Zum Druckausgleich bei Temperaturänderungen (Sonne) haben diese i.A. kleine Bohrungen. Um die Ladung vor Stößen bei unebener Straße und das Material vor Kratzspuren zu schützen, werden Schaumstoffe verwendet. Diese Polsterung vergrößert außerdem die Auflagefläche und vermindert so ein eventuelles Verrutschen.

Achtung: Nicht zu viel elastische Polsterung, der Halt des Bootes wird hierdurch nicht besser...

Besser: Verwendung einer passenden Bootshülle und die Gurte direkt auf die faltenfreie (!) Hülle.

Empfehlung: Zurrgurte nach DIN EN 12 195-2

Jeder PKW-Fahrer ist nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) verpflichtet, seine (Dach-) Ladung ausreichend zu sichern. Es gibt zwar keine wortwörtliche Vorschrift, die die Nutzung von Gurten, die der EU-Norm entsprechen, durch Privatpersonen zwingend vorschreibt.

Die Zurrmittel zur Ladungssicherung müssen aber nach §22 der StVO den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Der DKV empfiehlt deshalb, nur noch solche Gurte zur Sicherung von Booten auf Autodächern oder Bootsanhängern zu verwenden, die den Vorgaben der DIN EN 12195-2 entsprechen. Das sind Zurrmittel, die am Losende (dem Gurt selbst) und auch am Festende (Gurt mit Spannelement/ Ratsche) mit einem **Kennzeichnungsetikett** versehen, aus dem u. a. hervorgeht:

- DIN EN 12 195-2 für Gurte aus Chemiefasern
- Hersteller
- Fertigungsdatum (Monat/Jahr)
- LC in daN (zulässige Zugkraft, Höchstzugkraft)
- SHF — „Normale Handkraft“
- STF — „Normale Spannkraft“ bei SHF
- Hinweis „Nicht heben, nur zurren!“

Achtung:

Da Spanngurte unter keine europäische Richtlinie fallen, die eine CE-Kennzeichnung vorschreibt, ist ein CE-Zeichen auf einem Spanngurt formell nicht konform, und dürfte so nicht in Verkehr gebracht werden.

Ein CE-Zeichen auf einem Gurt ist zumindest ein Indiz dafür, dass ein Etikettenschwindel vorliegt.

Vor der Fahrt kontrollieren, ob die Gurte nach der Beschreibung der DIN EN 12 195-2 bereits „**ablegereif**“ sind und deshalb nicht mehr verwendet werden dürfen. Das ist der Fall bei:

- Garnbrüchen oder Garnschnitten im Längs- oder Quergewebe, die mehr als 10% des Gewebes zerstören
- Beschädigungen tragender Nähte, bei Verformungen durch Reibungs- bzw. Strahlungswärme
- Angerissen, besonders Querrissen oder Kerben sowie bei Brüchen oder bedenklichen Korrosionserscheinungen, bzw. Schäden an Spann oder Verbindungselementen
- mehr als 5% Aufweitung oder bei erkennbar bleibender Verformung im Hakenmaul

Richtig befestigen

Beschrieben ist im Folgenden die grundsätzliche Fixierung eines Kanus auf dem Autodach. Da jede Bootsform ihre eigenen Kniffligkeiten mit sich bringt, unbedingt in Ruhe vor Fahrtantritt die Fixierung prüfen und notfalls mit einer sicheren Vollbremsung testen.

Pro Boot werden i.A. zwei Gurte mit einer Länge von jeweils ca. 2,0..3,5 m verwendet. Bei genügend Grundträgerabstand und „normaler Bootslänge“ reichen 2 Gurte!

Lieber etwas mehr und zu lange Gurte haben statt zu wenige und zu Kurze.

Der erste Gurt umfasst an der einen Fahrzeugseite von unten den vorderen Grundträger. Beide Enden werden dann parallel über das Boot (ohne Kreuzung) gelegt und an der gegenüberliegenden Seite erneut um den Grundträger geschlungen und schließlich das freie Ende in das Gurtschloss eingeführt.

Die Schnalle kommt dabei von oben, das lose Ende wird von unten in die Schnalle eingeführt.

Diesen zunächst nur leicht anziehen.

Dann mit einem weiteren Gurt auf die gleiche Weise das Boot am hinteren Träger befestigen. Beide Gurte sollten möglichst ohne Verdrehungen am Boot anliegen. Abwechselnd die beiden Gurte für die Befestigung des Bootskörpers straff anziehen.

Zur Sicherung alle Enden mit einem »halben Schlag« als Knoten am Gurtschloss zu fixieren, damit, falls die Schnalle nicht hundertprozentig festsitzt, der Gurt nicht durchrutschen kann.

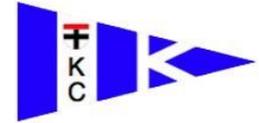
Das freie Ende wickelt man mehrmals um den Grundträger und befestigt es mit einem leicht lösbaren Knoten.

Langes Kajak transportieren: Was muss ich beachten?

Je größer der Abstand zwischen den Grundträgern, desto sicherer liegt das Boot. Manche PKWs ermöglichen jedoch nur Abstände von 80 Zentimetern und weniger.

Hier sollte man das Boot zusätzlich vorne und hinten sichern und einen Gurt von Bootsspitze zum Abschlepphaken oder Anhängerkupplung spannen.





Auf keinen Fall:

- Den Gurt nicht mehrfach um den Grundträger wickeln und danach erst durch die Schnalle führen.
Ein definiertes Anziehen der Gurte ist damit nicht möglich!
- Die früher üblichen Seile oder Lederriemen dürfen nicht mehr verwendet werden!
- Ratschengurte:
Wegen ihrer hohen Zugkraft für empfindliche Boote KEINE Ratschengurte verwenden!

Zu beachten:

- Die korrekte Befestigung der Grundträger am Auto kontrollieren!
Leider sterben die klassischen Relings langsam aus.
Moderne Systeme, auch die auf dem Dach aufliegenden Relings, haben nur eine eingeschränkte Verwendbarkeit bzw. nur definierte Befestigungspunkte für die Grundträger welche i.A. lediglich für Ski- oder Radträger optimiert sind.
Einen Gurt direkt an der Relling zu befestigen ist damit auch unmöglich...
- Verkehrssicherheit:
Überprüfen Sie, ob das Paddelboot keine Sichtbehinderung darstellt und alle Verkehrsregeln und -vorschriften eingehalten werden.
- Lose Einzelteile sollten zum Transport aus dem Boot herausgenommen werden. Müssen oder sollen sie beim Transport im Boot bleiben, müssen sie gesichert (z.B. festgebunden / festgeschraubt) werden.
- Paddel müssen separat befestigt werden, entweder in Paddelhaltern oder am Grundträger. Hierzu eignen sich kürzere Gurte. Keine Gummispanner oder ähnliches verwenden!
- Fahren Sie vorsichtig! Vermeiden Sie abrupte Bremsmanöver, schnelle Spurwechsel und hohe Geschwindigkeiten.
- Regelmäßige Kontrollen:
Halten Sie regelmäßig an, um die Sicherheit des Paddelbootes zu überprüfen, besonders bei langen Fahrten oder bei schlechten Wetterbedingungen.
- Reservegurte nicht vergessen!
- Immer den Gurt über das Boot werfen, nicht die Schnalle.
Der Fahrzeugbesitzer dankt es euch...
- Gurte nicht in den Sand werfen und ab+zu in Seifenwasser reinigen!

WICHTIG:

- **Der Fahrer trägt (neben dem Fahrzeughalter) die uneingeschränkte Verantwortung für die Sicherheit des gesamten Transports.**
- **Er ist auch verantwortlich für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften. Die Hinweise in diesem Dokument sind hier nur als unverbindlicher Ratgeber zu verstehen!**
- **Der Fahrer des Gespannes LEGT fest wie geladen wird. Diese Person überwacht und PRÜFT vor JEDER Abfahrt (auch nach einem Halt an einem Rastplatz) die Ladung inkl. aller Befestigungen**

Quellen: Kanu.de, Denk-Outdoor, Eigene

Kommentare gerne an: HelmutSorgius@kanu-club-konstanz.de