

Für uns als Hersteller von Dachträgern und Dachzelten gehören Dachlasten von Fahrzeugen zu den wichtigsten technischen Daten, mit denen wir es täglich so zu tun haben. In unseren Beratungs- und Verkaufsgesprächen merken wir allerdings, dass es hier beim Kunden des Öfteren erhebliche Wissenslücken und Konfusion gibt. Und da die Unkenntnis der Vorschriften zu Problemen führen kann, die vom Bußgeld über den buchstäblichen Dachschaden bis hin zu Unfällen reichen können, wollen wir hier mal etwas Aufklärung betreiben.

Der wichtigste Wert, den man kennen muss, bevor man sich etwas auf's Dach schraubt, ist zunächst immer die maximale Dachlast des Fahrzeugs. Diese findet sich meist im Handbuch und macht logischerweise einen Teil des zulässigen Gesamtgewichts aus. Die Angabe in kg ist vom Fahrzeughersteller so berechnet, dass das Fahrzeug bei maximal zulässiger Beladung auf dem Dach nach wie vor sicher gefahren werden kann und die potentiell auftretenden Kräfte auch im Grenzbereich von der Statik des Wagens, der Lenkung, den Brems- und Assistenzsystemen sowie dem Fahrwerk kompensiert werden. Weil es sich bei diesen Berechnungen um ein System in Bewegung handelt, spricht man allgemein oft von der dynamischen Dachlast.

In der Praxis bedeutet dies für Dachzelt-Camper und Dachträger-Transporteure zu allererst, dass bei Überschreiten dieses zulässigen Grenzwertes, die Herstellerhaftung erlischt und der Versicherungsschutz u. U. auch, sollte es zu Schäden oder Unfällen kommen – und dies nicht nur im öffentlichen Straßenverkehr! Zudem kann in manchen Ländern auch ein teurer Strafzettel erteilt werden, wenn man in eine Kontrolle gerät. Auch wenn die Dachlasten oft eine rechtliche Grauzone darstellen, kann die Ahndung in Deutschland z. B. immer über den §22 StVO zur Ladungssicherung erfolgen.

Deshalb: Im öffentlichen Straßenverkehr NIEMALS mit Überladung des Daches fahren und vor allem auch nicht vergessen, dass das Eigengewicht von Trägern und Zeltkonstruktionen zur Dachlast gehören und folglich eingerechnet werden müssen. Wer also z. B. einen Träger von 15 kg montiert hat für eine maximale Dachlast von 75 kg nur noch 60 kg übrig, die er als Zuladung draufpacken darf. Viele generische Dachträger geben darüber hinaus auch ein höheres Zuladungsgewicht aus als das

des Fahrzeugs. Das ist aber im Schadensfall irrelevant, da die Kausalkette einer möglichen Schuldermittlung bei der maximalen Dachlast des Autos beginnt.

Weil nun aber die „dynamische“ Dachlast oft der einzig angegebene Wert ist, fragen sich viele: Heißt das, ich darf ein Dachzelt montieren, aber nicht darin schlafen? Verständlicher Einwand, denn ein Zelt mit zwei Personen überschreitet die maximale Dachlast der allermeisten Fahrzeuge bei weitem, wenn es sich nicht um große, schwere 4x4 handelt, wie Defender oder G-Klasse. Aber: Beim Schlafen im Dachzelt fährt das Auto ja nicht, sondern steht sicher auf einem dafür vorgesehenen Ort.

Damit wären wir dann bei der oft zitierten „statischen“ Dachlast, die gerade für Dachzeltfreunde entscheidend ist. Diese statische Dachlast ist in den meisten Fällen gar kein oder nur ein inoffizieller Wert, denn hier verabschieden sich die Autohersteller in der Regel aus der Haftung. In diesem Fall kommen dann gute alte Tugenden wie gesunder Menschenverstand und Eigenverantwortung zum Tragen, denn natürlich verträgt ein stehendes, „statisches“ Fahrzeug mit einer sicheren, zugelassenen Dachträger- oder Zeltkonstruktion ein vielfach höheres Gewicht, als der Wert im Manual vorgibt.

Wer also Kleinwagen mit geringer Dachlast fährt oder sich aufgrund von Schiebedächern etc. generell unsicher ist, kann sich vom Fachmann beraten lassen oder sich im Internet in Dachzelt-Foren über die eigene Auto-/Zelt-Kombination informieren.

Also, nicht verwirren oder sich den Spaß verderben lassen. Die Faustregel ist ganz einfach: Bei der Fahrt NIEMALS die angegebene maximale Dachlast des Wagens überschreiten und zum Campen etc. einfach Infos von der Community einholen und den eigenen Kopf einschalten.

