SICHERHEITSRISIKO Bei zwei Boxen im Crashtest ist Ladung herausgeflogen. Im Ernstfall hätte das schlimme Folgen haben können

GESCHOSSE Der Crashtest zeigt, dass einige Hersteller ihre Ladungssicherung bei den Boxen überdenken müssen

SCHNELLVERSCHLUSS Er erleichtert die Montage

GURTE Nicht alle Boxen hatten gute Riemen oder Aufnahmen

VERARBEITUNG Zwar brach nur bei der Rameder Xtreme 450 die Box, doch bei anderen Testteilnehmern ist die Verarbeitung ebenfalls noch verbesserungswürdig

GEFAHR AUF DEM DACH

Sind DACHBOXEN wirklich eine sichere Transportlösung? AUTO testete acht Vertreter – mit zum Teil erschreckenden Resultaten.

Bald starten wieder rund vier Millionen Deutsche in den Winterurlaub. Dann sind Transporthilfen gefragt – wie etwa Dachboxen. Sie sind nicht nur eine Stauraumergänzung, sondern oft die einzige Chance, die sperrige Skiausrüstung zu verstauen. Doch die Boxen haben auch Schattenseiten. Zum einen steigt der Verbrauch um bis zu 1,5 Liter/100 km, zum anderen verändert sich das Handling. Das zeigt schon der erste Testteil, bei dem acht Boxen mit einem Volumen zwischen 300 und 520 Liter überprüft wurden. Während die Ladung in den Boxen (Skier und Gepäck) bei Vollbremsungen aus 100 km/h keine Probleme verursachte, zeigte der Slalomversuch ein anderes Bild. Ohne beladenen Behälter war der Testwagen im 180-Meter-Slalom bei Tempo 60 zwei Zehntelsekunden schneller.

Dieser Versuch sollte aber vor allem das abrupte Ausweichen simulieren. Resultat: Bei der Kamei Corvara und der Thule Ranger bewegte sich der Dachkoffer auf dem Grundträger. Bei der Neumann Whale riss sogar der Spannriemen in der Box, dadurch verrutschte die Ladung. Auch andere Kandidaten offenbarten Bewegungen des Inhalts, obwohl die Riemen nicht beschädigt waren. Die Ladungssicherung ist ohnehin eine Schwachstelle. Meist gibt es nur zwei Befestigungsgurte. Zwar besitzt die Thule Dynamic als einzige Box im Test drei Riemen sowie Antirutschmatten, doch das ist immer noch zu wenig, wie der Crashversuch belegt.

Alle Behälter wurden nach der DIN-Norm 75302 gecrasht, die sich auf die Prüfung von Ladesicherungen bezieht. In einem Schlittenversuch simulierte das Dekra-Automobil-Testcenter in Klettwitz einen Frontaufprall mit rund 30 km/h. Schon bei diesem geringen Tempo gab es Auffälligkeiten, obwohl die Höchstgeschwindigkeit mit den Boxen bei 130 km/h liegt. Einzig die Stoffbox Thule Ranger konnte überzeugen. Die A.T.U Jetback Sprint 450 und die Rameder Xtreme 450 verloren Ladung, die Neumann Whale 200 hielt gerade noch die Skier zurück. Bei der Thule Dynamic und der Kamei Corvara ragten die Bretter dagegen nur ein Stück weit heraus – nicht schlimm, aber auch nicht gut. Das alles könnte verhindert werden, wenn die Hersteller Fangnetze montieren oder die speziellen Skiträger für die Boxen ab Werk und nicht gegen Aufpreis anbieten würden. Auch ein Tipp in der Anleitung wäre hilfreich, der darauf hinweist, dass sperrige Dinge etwa mit Decken abgepolstert werden sollten. Obwohl Experten dazu raten, war diese Info bei keiner Box in der Anleitung zu finden. Übrigens: Auch die Atera Certo 410 und Mont Blanc Triton 350 schafften gute Crashresultate. Wegen der breiten Bauform passten aber nur die kleinen Skier in die Behälter. Dabei ist das Volumen der Boxen mit dem der anderen vergleichbar.

Henning Busse

FERNSEH-TIPP

ZDF WISO

Das ZDF-Magazin „Wiso“ wird am 15. November um 19.25 Uhr ebenfalls über den AUTO-Dachboxentest berichten.

SIND SKIHALTER EINE BESSERE TRANSPORT-ALTERNATIVE?

Nicht immer muss es eine Dachbox sein, um Skier zu transportieren. Spezielle Skihalter sind eine Alternative. Doch wie sicher ist diese Lösung? AUTO crashte nach den Vorgaben der DIN-Norm 75302 exemplarisch zwei Produkte, um das herauszufinden. Das Resultat: Der Atera Nova 6 sowie der Thule Deluxe 727 zeigten zwar Schwächen, bestanden jedoch den Aufpralltest. Bei beiden Trägern öffneten sich die vorderen Spangen, die hinteren blieben geschlossen. Somit konnten die Skier nicht vom Dach fliegen. Wer sich für diese Transportlösung entscheidet, braucht aber noch einen Grundträger. Denn auf diesen werden die zwischen 100 und 190 Euro teuren Skihalter montiert.

WIE GUT EIGNEN SICH MAGNETTRÄGER FÜR DEN SKITRANSPORT?

Als Alternative zu klassischen Skihaltern gibt es auch Magnetträger, um die Bretter zu transportieren; sie haften ohne Grundträger direkt auf dem Dach des Wagens. Auch hier wollte AUTO wissen, wie sicher sie sind. Dazu wurden der Fabbri Kolumbus Deluxe und der Shuttle von Rameder getestet, ebenfalls nach DIN-Norm 75302. Die zwischen 55 und 190 Euro teuren Varianten bestanden den Versuch. Zwar bewegte sich bei beiden die vordere Halterung deutlich auf dem Dach, doch die Skier blieben fest verankert. Zu beachten ist aber: Damit die Magnete der Träger gut haften, muss das Dach sauber und fettfrei sein. Zudem eignen sie sich in der Regel nicht für Dächer aus Aluminium, Plastik oder Glas.

Fotos: Dino Eisele, Dekra

THULE DYNAMIC 800: DIE BOX IST TEUER, ÜBERZEUGT ABER MIT IHREM MODERNEN KONZEPT

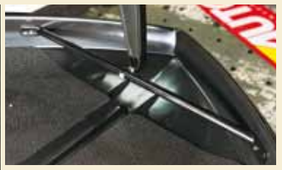
AUTO TESTSIEGER

Der Testsieger kann vor allem beim Thema Gebrauch (Note 1,9) überzeugen. Die Montage ist selbst für technische Laien kein Problem, und wegen der langen Bauform passen auch große Skier in die Box. Zudem erleichtert die beidseitige Öffnungsmöglichkeit das Be- und Entladen. Allerdings wird durch die niedrige Bauform Stauraum verschenkt. Dagegen ist die Dynamic in Sachen Ladungssicherung der beste Vertreter im Test: Drei Spannriemen und Antirutschmatten verhinderten während des Slaloms und der Vollbremsungen das Verrutschen der Ladung. Beim Crash konnten diese Sicherungen aber nicht unterbinden, dass sich die Skier geringfügig durch die Box bohrten. Ein Riemen riss sogar. Als guter Schutz erwies sich die vordere Verstrebung der Box, die ebenfalls die Ladung abbremste.

AUTO -URTEIL: EMPFEHLENSWERT

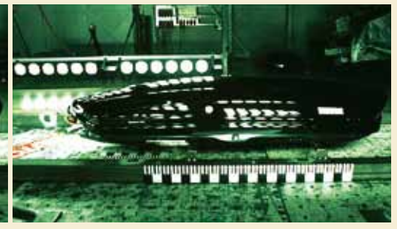
Mit 75 kg Zuladung passt viel Gepäck in die Box, selbst lange Skier

Im Crashversuch riss einer von drei Riemen



Die vordere Verstrebung erweist sich als gute Ladesicherung

TECHNISCHE DATEN:
Preis in Euro: 699,–
Eigengewicht: 19 kg
Kapazität/Zuladung: 420 L/75 kg
Innenmaße (L/H/B): 175/70/31 cm
Angaben V_{max}: 130 km/h



Zwar nicht gravierend, aber auch nicht gut: Die Spitzen der Skier drücken sich nach dem Aufprall vorne durch die Box. Die vordere Verstrebung des Behälters, die drei Spannriemen sowie die Antirutschmatten verhinderten Schlimmeres

KAMEI CORVARA 390 K DUO LIFT: DIE BOX ERLAUBT SICH NUR WENIGE SCHWÄCHEN. DAS BRINGT IHR PLATZ ZWEI IM TEST

Im Gebrauch ist die Box von Kamei nicht viel schlechter als der Testsieger Thule Dynamic. Allenfalls beim Aufbau benötigt man mehr Zeit, was an der fummeligen Boxhalterung und der dazugehörigen Spannvorrichtung liegt. Der Ladekomfort und das Platzangebot können sich dagegen sehen lassen. Durch die beidseitige Öffnung sind selbst sperrige Gegenstände wie Skier einfach zu verstauen. Außerdem erlaubt die maximale Zuladung von 75 Kilogramm viel Gepäck. Nachbesserungsbedarf besteht bei der Halterung, denn im Slalomversuch verrutschte die Box eine Handbreit auf dem Grundträger. Und auch die Ladungssicherung könnte etwas besser sein. Im Crashversuch hielten zwar die beiden Spanngurte samt Aufnahmen, doch die Skispitzen stießen ein kurzes Stück durch die Box. Immerhin fielen die Bretter aber nicht heraus.

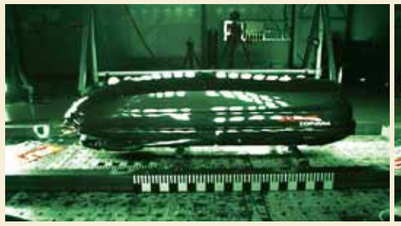
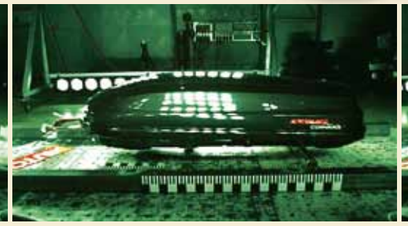
AUTO -URTEIL: EMPFEHLENSWERT

Das großzügige Platzangebot reicht auch für sperrige Skier

Spanngurte und Aufnahmen hielten im Crash

Die Spannvorrichtung für die Boxhalterung ist etwas fummelig

TECHNISCHE DATEN:
Preis in Euro: 460,–
Eigengewicht: 18 kg
Kapazität/Zuladung: 390 L/75 kg
Innenmaße (L/H/B): 176/68/45 cm
Angaben V_{max}: keine Angabe

Ähnlich wie bei der Thule Dynamic drücken sich die Skier im Crashversuch durch die Kamei Corvara. Auch hier sind die Skispitzen jedoch nur ein Stück zu sehen. Somit konnte die Box noch die Ladung zurückhalten und den Aufpralltest bestehen

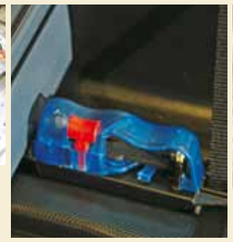
THULE RANGER 500: DIE BOX ÜBERZEUGT IM CRASHTEST, IST ABER RECHT UNPRAKTISCH

AUTO PREISTIPP

Konzeptionell ähnelt die Ranger einer Sporttasche – allerdings einer übergroßen. Sie besteht aus einem Stoffgewebe, ist in der Größe verstellbar und hat keinen Deckel wie die anderen Boxen, sondern nur einen umlaufenden Reißverschluss an der oberen Kante. Zum Beladen oder Montieren des Dachkoffers ist das unpraktisch, weil eine hohe Ladekante entsteht. Obwohl das Platzangebot eher knapp ausfällt, verfügt der Behälter gerade für Skier über eine gute Ladungssicherung. Hierzu werden ab Werk spezielle Halter geliefert. Die Bretter blieben im Crash an ihrem Platz. Zwar waren beide Spannriemen und ein Skihalter beschädigt, doch die Box wurde nicht durchstoßen. Besser könnte jedoch die Halterung mit Schnellverschluss sein: Bei einem Testwagen verrutschte im Slalom die Box leicht auf dem Träger.

AUTO -URTEIL: EMPFEHLENSWERT

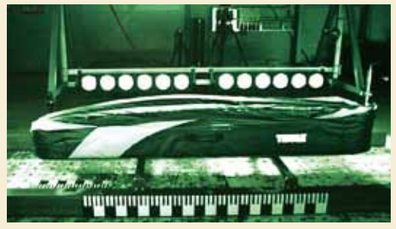
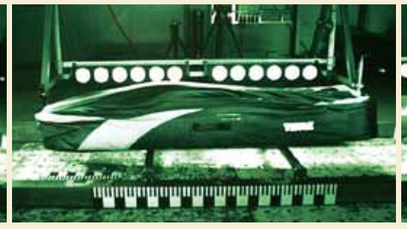
Wegen der schmalen Bauform passen nicht viele Skier in die Box



Halterung mit Schnellverschluss: nicht perfekt

Box hielt im Crash: nur Riemen und ein Skihalter beschädigt

TECHNISCHE DATEN:
Preis in Euro: 296,–
Eigengewicht: 11 kg
Kapazität/Zuladung: 300 L/50 kg
Innenmaße (L/H/B): 188/47/13–18 cm
Angaben V_{max}: 130 km/h

Bei einem Unfall dehnt sich das flexible Stoffgewebe der Thule Ranger in alle Richtungen aus. Dadurch wird viel Energie des Aufpralls abgebaut, das Gepäck durchschlägt den Behälter nicht. Hinzu kommt, dass die serienmäßigen Skihalter die sperrige Ladung am Verrutschen hindern

NEUMAN WHALE 200: GROSSE BOX MIT GUTEM PLATZANGEBOT, ABER SCHWÄCHEN BEI DER LADUNGSSICHERUNG

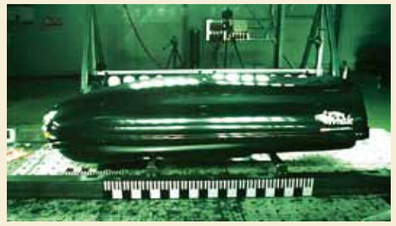
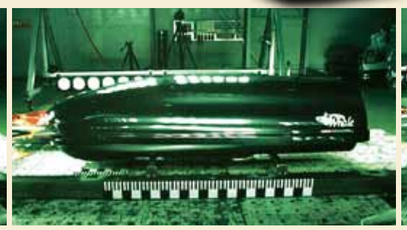
Das Plus der Whale 200: In die Box passen große Skier. Allerdings sollte man auf das Gewicht achten, denn mehr als 50 Kilogramm Zuladung verträgt der Behälter nicht. Größter Schwachpunkt ist allerdings die zu gering ausgelegte Ladungssicherung. Schon beim Beladen riss eine von zwei Spanngurtaufnahmen, die andere verabschiedete sich bei den Fahrversuchen im Slalom. Dadurch kann die Ladung verrutschen und das Handling des Wagens beeinträchtigen. Den Crashtest mit den gebrochenen Aufnahmen bestand die Box gerade so. Die Skier sind zwar deutlich herausgetreten, aber nicht auf den Schlitten und somit auf die Straße gefallen. Daraufhin wurde eine weitere Whale 200 mit intakten Aufnahmen gecrasht. Das Ergebnis ist das gleiche: Die Aufnahmen brachen, die Skier traten deutlich aus der Box.

AUTO -URTEIL: BEDINGT EMPFEHLENSWERT

Ohne Probleme passen große Skier in die Box

Die zu schwachen Spanngurtaufnahmen rissen schon beim Beladen der Box, im Ernstfall versprechen sie keinen Schutz

TECHNISCHE DATEN:
Preis in Euro: 269,–
Eigengewicht: 19 kg
Kapazität/Zuladung: 520 L/50 kg
Innenmaße (L/H/B): 182/78/44 cm
Angaben V_{max}: 130 km/h

Mit einer besseren Ladungssicherung hätte man vermeiden können, dass die Skier durch die Dachbox stoßen. Zwar sind die Bretter nicht auf den Schlitten und somit auf die Straße gefallen – aber sie waren kurz davor. Wenn sie herausgeflogen wären, hätten sie andere Verkehrsteilnehmer verletzen können

A.T.U JETBACK SPRINT 450: BOX VERLIERT BEIM CRASH DIE LADUNG UND FÄLLT SOMIT DURCH DEN TEST

Zwar ist die Box für den Skitransport geeignet, doch eine Zuladung von nur 50 Kilogramm setzt enge Grenzen. Viel schwerer wiegt aber, dass die Dachbox beim Crash Ladung verliert. Die zwei Spanngurte konnten das Gepäck nicht zurückhalten – eine Aufnahme brach sogar. Zudem wurde das vordere Scharnier aus seiner Verankerung gedrückt. Die Skier stießen durch die Box und öffneten sie so weit, dass Ladung herauskatapultiert wurde. Bei einem Unfall hätte das umherschleudernde Gepäck andere Verkehrsteilnehmer schwer verletzen können. Somit hat die Box den Versuch nicht bestanden, was zum Urteil „nicht empfehlenswert" führt. Denn im Mittelpunkt stand die Sicherheit der Boxen, die hier nicht gewährleistet ist. Es spielt keine Rolle, dass sich der Behälter bei den Fahrversuchen achtbar geschlagen hat.

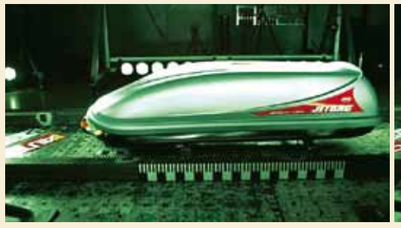
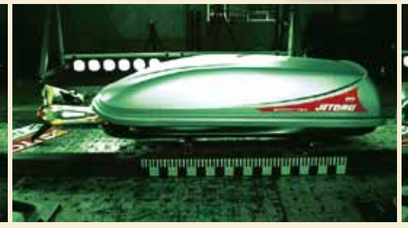
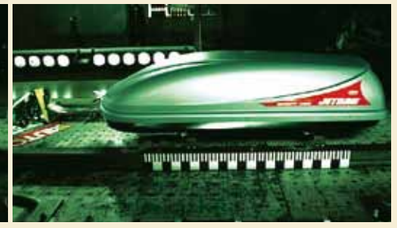
AUTO -URTEIL: NICHT EMPFEHLENSWERT

Das Platzangebot ist nicht das beste, Gepäck ist nicht gut zu sichern

Beim Crashversuch hat die Box Ladung verloren

Eine Spanngurtaufnahme ist beim Crashversuch gebrochen

TECHNISCHE DATEN:
Preis in Euro: 229,–
Eigengewicht: 16 kg
Kapazität/Zuladung: 450 L/50 kg
Innenmaße (L/H/B): 161/72/40 cm
Angaben V_{max}: 130 km/h

Die Ladungssicherung der A.T.U Jetback Sprint 450 konnte das Gepäck nicht zurückhalten, die Box öffnete sich so weit, dass Ladung herausflog. Im Ernstfall hätte das andere Verkehrsteilnehmer gefährden können

RAMEDER XTREME 450: DACHBOX IST IM CRASHVERSUCH GEBROCHEN UND HAT LADUNG VERLOREN

Einfache Montage, gutes Platzangebot sowie großer Öffnungswinkel, was das Be- und Entladen erleichtert – das sind die Pluspunkte der Xtreme 450. Auch bei den Fahrversuchen zeigte die Rameder akzeptable Werte. Doch den Crashversuch bestand sie nicht – somit lautet das Urteil wie beim A.T.U-Behäter „nicht empfehlenswert". Das Ergebnis fiel sogar noch etwas schlimmer aus, denn neben dem gerissenen Spanngurt oder dem herausgedrückten Scharnier trat bei der Rameder Xtreme auch eine gebrochene Bodenwanne auf. Dieses Resultat gab es bei keiner anderen Box im Versuch. Dadurch konnten die Skier den Behälter vorne so weit öffnen, dass sie ungehindert ins Freie gelangten. Die Bretter prallten auf den Crashschlitten. In der Realität wären sie beim Unfall vom Autodach geflogen und hätten viel Unheil anrichten können.

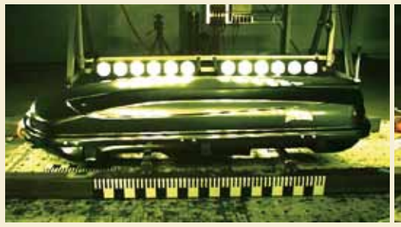
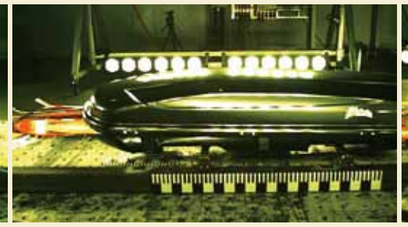
AUTO -URTEIL: NICHT EMPFEHLENSWERT

Das Platzangebot ist gut, die Ladungssicherung dagegen nicht

Ein Spannriemen ist beim Crash gerissen

Im Crashversuch brach auch die Bodenwanne der Rameder Xtreme 450

TECHNISCHE DATEN:
Preis in Euro: 229,–
Eigengewicht: 16 kg
Kapazität/Zuladung: 450 L/50 kg
Innenmaße (L/H/B): 170/65/33 cm
Angaben V_{max}: 130 km/h

Im Crashversuch wurde das vordere Scharnier aus seiner Verankerung gedrückt, auch ein Spannriemen riss. Doch das war nicht das Schlimmste: Die Bodenwanne der Box brach, so dass die Skier aus der Box auf den Testschlitten fallen konnten. Im Ernstfall hätte das böse Folgen haben können

ATERA CERTO 410: SEHR BREITE BOX MIT GUTEM ERGEBNIS IM CRASHTEST

AUTO TESTSIEGER

Obwohl sich der Atera-Behälter bei der Volumenangabe kaum von den anderen Teilnehmern im Test unterscheidet, passen nur kleine Skier oder Snowboards hinein. Ihre knappe Länge kompensiert sie durch die größere Breite. Ähnlich sieht es bei der Mont Blanc Triton aus, weshalb beide Dachkoffer in einer eigenen Wertung laufen. Die Montage mit Schnellverschlüssen ist einfach und gibt keine großen Rätsel auf. Zum Beladen wäre aber eine beidseitige Öffnung gut. Dafür lässt sich die Box mit 75 Kilogramm bepacken. Und auch bei den Fahrversuchen zeigte sie kaum Auffälligkeiten – genauso wie im Crash. Die Box öffnete sich zwar vorne, schloss sich aber sofort wieder – somit reichte die Größe des Loches nicht aus, um Ladung zu verlieren. Außerdem: Alle Halter und Spannriemen blieben intakt.

AUTO -URTEIL: EMPFEHLENSWERT

Nur sehr kleine Skier passen in die Box hinein

Mit dem Schnellverschluss geht die Montage einfach

Die Certo zeigte bei den Fahrversuchen keine Auffälligkeiten

TECHNISCHE DATEN:
Preis in Euro: 329,–
Eigengewicht: 15 kg
Kapazität/Zuladung: 400 L/75 kg
Innenmaße (L/H/B): 130/87/34 cm
Angaben V_{max}: 130 km/h

Zur Ladungssicherung, die nur aus zwei Spannriemen besteht, trägt noch die stabile Konstruktion der Box bei. Beim Crash öffnete sie sich lediglich ein Stück weit, schloss sich aber sofort wieder – die Lücke reichte nicht aus, um Ladung zu verlieren

MONT BLANC TRITON 350: GUTE DACHBOX MIT WENIG SCHWÄCHEN

Ähnlich wie bei der Atera Certo 410 passen in die Mont Blanc Triton 350 nur kleine Skier hinein. Davon abgesehen kann die Dachbox überzeugen. Der Aufbau geht schnell, und das Platzangebot fällt größer aus als beim Atera-Vertreter. Allerdings lässt sich die Mont Blanc nur von einer Seite be- und entladen. Bei den Fahrversuchen gibt es wenig zu kritisieren. Slalom und Vollbremsungen wurden problemlos gemeistert, auch den Crashversuch überstand die Triton. Allerdings riss der vordere Spanngurt, und die Boxhalterung schnitt sich in das Plastik der Bodenwanne. Das hatte jedoch keine gravierenden Folgen, denn die Ladung blieb an ihrem Platz. Zwar öffnete sich auch die Triton vorne ein kleines Stück, doch genauso schnell machte sie wieder zu. So konnte die Ladung nicht aus der Box geschleudert werden.

AUTO -URTEIL: EMPFEHLENSWERT

Wie bei der Atera passen auch in die Mont Blanc nur kurze Skier

Im Crashversuch riss der vordere Spanngurt

Im Crash schnitt sich die Boxhalterung in das Plastik des Behälters

TECHNISCHE DATEN:
Preis in Euro: 290,–
Eigengewicht: 16 kg
Kapazität/Zuladung: 380 L/75 kg
Innenmaße (L/H/B): 152/79/40 cm
Angaben V_{max}: 130 km/h

Im Crashversuch zeigte die Mont Blanc Triton fast das gleiche Bild wie die Atera Certo: Die Box öffnete sich vorne ein wenig, schloss sich aber sofort wieder. Die Öffnung blieb so klein, dass keine Ladung herausfliegen konnte

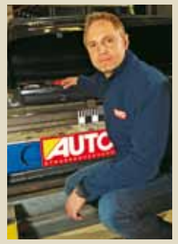
MERCEDES C-KLASSE Die Dachlast des Autos beträgt 100 Kilogramm, mit den beladenen Boxen musste der Wagen Schwerstarbeit im Slalom leisten

ACHT DACHBOXEN IM TEST: ALLE ERGEBNISSE AUF EINEN BLICK

DACHBOXEN FÜR FAST ALLE SKIER							DACHBOXEN NUR FÜR KLEINE SKIER UND SNOWBOARDS	
Dachboxbezeichnung	**Thule Dynamic 800**	**Kamei Corvara 390 K Duo Lift**	**Thule Ranger 500**	**Neumann Whale 200**	**A.T.U Jetbag Sprint 450**	**Rameder Xtreme 450**	**Atera Certo 410**	**Mont Blanc Triton 350**
Preis in Euro	699,–	460,–	296,–	269,–	229,–	229,–	329,–	290,–
Eigengewicht	19 kg	18 kg	11 kg	19 kg	16 kg	16 kg	15 kg	16 kg
Kapazität/Zuladung	420 L/75 kg	390 L/75 kg	300 L/50 kg	520 L/50 kg	450 L/50 kg	450 L/50 kg	400 L/75 kg	380 L/75 kg
Maße (L/B/H)*	175/70/31 cm	176/68/45 cm	188/47/13–18 cm	182/78/44 cm	161/72/40 cm	170/65/33 cm	130/87/34 cm	152/79/40 cm
Zeitaufwand Montage	8,10 min	13,24 min	18,27 min	12,26 min	7,54 min	8,35 min	8,52 min	7,20 min
Geräuschentwicklung ohne/mit Box bei 130 (100) km/h**	68 (64)/74 (67) dB	68 (64)/73 (67) dB	68 (64)/72 (67) dB	68 (64)/74 (65) dB	68 (64)/74 (67) dB	68 (64)/74 (68) dB	69 (64)/74 (66) dB	68 (64)/64 (66) dB
Angaben V_{max}	130 km/h	keine Angabe	130 km/h	130 km/h	130 km/h	130 km/h	130 km/h	130 km/h
Kontakt	www.thule.com	www.kamei.de	www.thule.com	www.autoteile-immler.de	www.atu.de	www.rameder.de	www.atera.de	www.montblanc-group.de
Aufbau								
Verarbeitung/Konzept	2,5	2,5	3,0	4,0	4,0	5,0	2,0	2,5
Kapitelwertung	**2,5**	**2,5**	**3,0**	**4,0**	**4,0**	**5,0**	**2,0**	**2,5**
Gebrauch								
Montage/Zeitaufwand	2,0	2,5	4,0	3,0	2,5	2,0	2,0	2,0
Qualität Montageanleitung	2,0	2,5	2,0	2,5	3,0	2,5	2,5	2,5
Ladungssicherung	1,5	2,5	2,0	5,0	4,5	4,5	2,5	3,0
Ladekomfort	1,5	1,5	4,0	3,5	3,0	2,5	3,0	3,0
Platzangebot	2,5	2,0	3,5	2,0	3,5	2,5	3,0	2,5
Kapitelwertung	**1,9**	**2,2**	**3,1**	**3,2**	**3,3**	**2,8**	**2,6**	**2,6**
Fahrversuche mit zugelassener Dachlast								
Slalom 60 km/h	2,0	3,0	3,0	4,0	3,0	2,5	2,0	2,0
Vollbremsung aus 100 km/h	2,0	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,0	2,0
Geräuschentwicklung	2,0	2,0	2,0	2,5	3,0	3,0	2,5	2,0
Kapitelwertung	**2,0**	**2,5**	**2,5**	**3,0**	**2,8**	**2,7**	**2,2**	**2,0**
Crashtest aus 30 km/h mit zugelassener Höchstbeladung								
Beschädigungen an der Box/Ladung aus der Box getreten	3,0	3,0	2,0	4,5	5,0	5,0	2,0	2,5
Kapitelwertung	**3,0**	**3,0**	**2,0**	**4,5**	**5,0**	**5,0**	**2,0**	**2,5**
Endnote***	**2,4**	**2,6**	**2,7**	**3,7**	**3,8**	**3,9**	**2,2**	**2,4**
AUTO-Testurteil	**EMPFEHLENSWERT**	**EMPFEHLENSWERT**	**EMPFEHLENSWERT**	**BEDINGT EMPFEHLENSWERT**	**NICHT EMPFEHLEMSWERT**	**NICHT EMPFEHLENSWERT**	**EMPFEHLENSWERT**	**EMPFEHLENSWERT**

*Nutzbare Maße (Innenmaße); **Mercedes C-Klasse; ***Note 5 im Crashtest führt zum „Nicht empfehlenswert"; Reihenfolge entspricht Test-Platzierung

KOMMENTAR



„Die Ladungssicherung sollte von den Dachboxen-Herstellern deutlich verbessert werden"

Henning Busse über die Sicherheit bei Dachboxen und wie sie sich optimieren lässt.

Richtig sicher sind Dachboxen noch nicht, wie der Test von AUTO zeigt. Schwächen gab es vor allem beim Ski-Transport – zugegebenermaßen eine harte Aufgabe für die Dachkoffer. Doch dieser Herausforderung sollten sich die Produzenten stellen, schließlich werden die Behälter oft von Wintersportlern benutzt. Bessere Ergebnisse hätte man im Crash erzielen können, wenn ein paar Dinge beachtet worden wären. Warum gibt es keine Fangnetze, die die Skier am Durchstoßen der Behälter hindern? Warum gibt es oft nur zwei Spanngurte? Warum sind Skiträger für die Boxen nicht serienmäßig? Am Preis liegt es nicht: Die Thule Ranger hat sie ab Werk und ist trotzdem günstig. Vielleicht hätte auch ein Hinweis in der Anleitung genügt, dass die Ski-Enden mit Decken oder Kleidung abzupolstern sind. Damit wären die Bretter bestimmt nicht so leicht durch die Boxen gestoßen – diese Info fehlt jedoch in den Anleitungen. Genauso fallen die Beladungstipps dürftig aus. Bei der Ladungssicherung muss die gesamte Branche noch einmal nachlegen.

SO WURDE GETESTET

VERGLEICH Wie verhalten sich Boxen bei Autos mit hohem Schwerpunkt? Der Mercedes GLK sollte das klären

Wie einfach lässt sich eine Box montieren, wie verständlich ist die Anleitung, wie gut ist die Beladung, und wie ist das Platzangebot in der Box? Diese Fragen waren genauso wichtig im Test wie die Fahrversuche und der Crash.
Der Aufbau: Zunächst wurde fünf Mal mit Tempo 60 ein 180-Meter-Slalom durchfahren. Danach mussten die Dachboxen vier Vollbremsungen aus 100 km/h bestehen. Bei diesen Versuchen durften Boxen und Ladung nicht zu stark verrutschen. Das führte ebenso zur Abwertung in den Punkten Ladungssicherung und Verarbeitung/Konzept wie Beschädigungen. Bei den Fahrversuchen kamen zwei Testwagen mit unterschiedlichen Schwerpunkten zum Einsatz (Mercedes C-Klasse und GLK). Zudem ist die Geräuschentwicklung der Boxen bei Tempo 100 und 130 gemessen worden. Maßstab war hier die C-Klasse. Der abschließende Crashtest wurde nach der DIN-Norm 75302 durchgeführt. Wenn eine Box hier die Note „mangelhaft" bekam, führte das zum Urteil „nicht empfehlenswert". Denn die Sicherheit stand im Vordergrund des Tests.

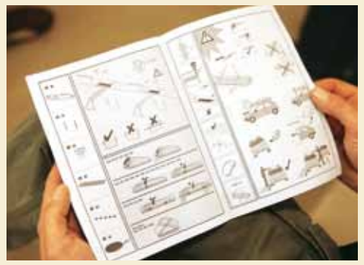
MONTAGE UND BELADUNG Ins Testergebnis fließt auch die Anwendungsfreundlichkeit der Dachboxen mit ein

CRASHVERSUCHE Der Crashtest ist der wichtigste Prüfpunkt im Versuch. Ein „Mangelhaft" führt zum „Nicht empfehlenswert"

GEWICHTE Ob Skier, Gepäck oder die Dachboxen selbst: Alles wurde zu Beginn auf die Waage gestellt und notiert

LÄRM Bewertet wurde auch die Geräuschkulisse der Boxen, hier gab es wenig Auffälligkeiten

ABMESSUNGEN Bei den Boxen zählten die nutzbaren Maße, also die Innenmaße



ANLEITUNG Die Qualität der Bedienungsanleitung ist auch ein wichtiger Testpunkt