

TEST



**Achtung, Tempolimit:
Bei allen Trägern im Test ist bei 130 km/h Schluss!**

SCHWERES LOS

Lange Radstände, fette Reifen, wuchtige Rahmen – und dann auch noch die schwergewichtigen E-Bikes. Nicht jeder **Fahrradträger** ist dafür gewappnet. Welches Modell die Herausforderungen des Bike-Alltags am besten stemmt, zeigt unser Test.

TEXT Stefan Frey

W

Wenn die Urlaubskarawane diesen Sommer wieder wie zähflüssige Lava über den Brenner Richtung Süden mäandert, ist das Chaos vorprogrammiert. Die Mega-Baustelle an der Lugebrücke wirft schon jetzt lange Stau-Schatten voraus. Doch für Biker beginnt die Geduldsprobe häufig schon vor der Abfahrt. Dann nämlich, wenn alle Koffer verstaut und die Kinder auf den Rücksitzen festgezurrst sind – und nur noch die Räder auf dem Heckträger platziert werden müssen. Besondere Herausforderung: ausladende Radstände und pralldicke Rahmenrohre. Müssen dann noch zwei oder gar drei Bikes hintereinandergeschachtelt werden, liegen die Nerven oft schon blank, bevor die Fahrt beginnt. Um herauszufinden, welches Testmodell den Job am besten erfüllt, haben wir gewogen, geschleppt, gemessen und beladen – und zwar mit den unterschiedlichsten Bikes, um eine möglichst große Bandbreite abzudecken.

Mit Maß ans Ziel

Auch Sie sollten vor dem Kauf das Maßband zur Hand nehmen, um ein paar entscheidende Fragen zu klären: Passen die Bikes, ohne überzustehen, auf den Träger? Sind die Schienen breit und die Rastbänder lang genug für fette Schlappen? Außerdem, und das betrifft vor allem E-Bikes mit integriertem Akku oder kantigen Rohren: Umschließt der Greifer im Zweifel auch das voluminöse Unterrohr? Klassische Klauen-Greifer sind hier klar im Nachteil, sie klemmen kaum mehr als Rohrdurchmesser von 80 Millimetern. Haltearme mit Rastbändern packen in der Regel auch deutlich wuchtigere Rahmen sicher, lassen sich häufig mit längeren Gurten aufrüsten und sind zudem schonender zum Material – Stichwort Carbon –, weil sie die Klemmkraft auf eine größere Fläche verteilen.

Das zweite Bike entscheidet

Passt das erste Rad auf den Träger, ist das noch lange kein Go. Erst beim zweiten Bike zeigt sich, ob der Fahrradträger wirklich zu Ihrer Flotte passt. Ein Punkt ist uns nämlich in diesem Test besonders aufgefallen, und es ist nicht das dezente Schwarz, in dem die Hersteller neuerdings ihre Träger ausliefern. Viel wichtiger: Die Konstruktionsweise der Kuppelungsträger hat sich geändert. Nahezu bei allen Modellen lassen sich die Schienen nun nach oben falten. Das spart Platz in der Garage und erleichtert den Transport. Doch dadurch



ITALIEN - NEUE REGEL ZUR WARTAFEL

Nach einigem juristischen Hin und Her hat Italien die Warn-tafel-Pflicht abgeschafft. Fahrräder, die auf einem Träger auf der Kuppelung montiert sind, müssen nicht mehr mit einer Warntafel gekennzeichnet sein, sofern der Träger ein Wiederholungskennzeichen und eine eigene Beleuchtung aufweist. Achtung: Für Fahrradträger an der Heckklappe gilt die neue Regelung nicht!

fallen auch die Bügel deutlich schmäler aus, damit sie nicht seitlich über die nach oben geklappten Schienen überstehen und so das geringe Packmaß zunichtemachen. Der negative Effekt: weniger Klemmoptionen am Rahmen. Bei Atera, Eufab, MFT und Thule merkt man das besonders deutlich. Gerade beim zweiten Bike bleibt häufig nur noch das Unterrohr als mögliche Position, oder man muss das Rad so weit versetzen, dass es entweder fast von der Schiene rutscht oder die Rastbänder nicht mehr ausreichen, um die Laufräder zu fixieren.

Stichwort Stützlast

Auch das Gewicht Ihrer Bikes spielt bei der Anschaffung des Fahrradträgers eine Rolle. Addiert man beide Bikes mit dem Gewicht des Trägers, kommen schnell mal 65 Kilo und mehr zusammen. Ein kurzer Blick in die Bedienungsanleitung Ihres Fahrzeugs zeigt dann, ob sich das mit der zulässigen Stützlast Ihrer Anhängerkupplung ausgeht. Besonders knapp wird es, wenn man zusätzlich eine optionale dritte Schiene montiert. Bis auf BuzzRack und Uebler bieten alle Modelle im Test diese Möglichkeit. In der Regel sind die Zusatzschienen aber weder für E-Bikes noch für besonders große Radstände ausgelegt und eher für den Transport von Kinderrädern gedacht.

Als besonders praktisch haben sich im Test übrigens Greifarme erwiesen, die sich leicht vom Bügel lösen – bei den neuen Haltern von Thule geht das sogar mit einer Hand – und dann an passender Stelle am Bügel wieder ansetzen lassen. BuzzRack löst das Problem besonders clever mit einem zwischen den Schienen platzierten Bügel. Hier beschränkt lediglich der geringe Klemmdurchmesser von nur 60 Millimetern. Den eigenwilligen Gelenkarm des MFT-Trägers durch den Rahmen zu fädeln ist dagegen eine Kunst für sich. Und so wird für manchen die Reise schon zum Geduldsspiel, bevor er sich überhaupt in die Schlange am Brenner eingereiht hat.

Sinnvolles Zubehör



1 Laderampe: Für die meisten Fahrradträger gibt es inzwischen faltbare Auffahrtsschienen. Bei E-Bike-Gewichten von weit über 20 Kilo keine schlechte Investition. Die Preise starten je nach Hersteller bei etwa 50 Euro.

2 Zuwachs: Lässt sich der Fahrradträger um eine Schiene erweitern, kann man spontan auch mal einen weiteren Gast mit auf Tour nehmen. Achtung: Die Zusatzschienen sind bei der zulässigen Traglast meist etwas geringer ausgelegt. Preise: ab ca. 100 Euro.

3 Übermaß: Große Akkus bedingen häufig auch wuchtige Unterrohre. Nicht alle Greifarme sind auf solche Übermaße ausgelegt. Toll, wenn sich die Halter über längere Rastchenbänder an die überdimensionierten Rohrdurchmesser anpassen lassen. Gleiches gilt für die Rastbänder an den Laufrädern.

4 Angriffsfläche: Die ClickTop-Transporthilfe von Yakima ist eigentlich gedacht für unkonventionelle Rahmenformen oder Tiefeinsteiger. Aber auch für den Transport sensibler Carbon-Bikes ist diese Art der Befestigung eine schonende Alternative. Die Stange wird zwischen Vorbau und Sattelstütze geklemmt und dient als Ansatzpunkt für den Greifarm. Preis: 39 Euro.

5 Schonhaltung: Ihre Robustheit haben Carbonfelgen natürlich längst bewiesen, aber unschöne Kratzer möchte man den teuren Rundlingen nicht zumuten. Daher sollten die Rastchenbänder immer mit Felgenschonern bestückt sein. Die gibt es nahezu bei jedem Hersteller für wenige Euro.

