

Fahrrad-Transport

# MIT DACH UND KRACH

Natürlich kann man sein Fahrrad auf dem Autodach befördern. Viel praktischer sind allerdings Heckträger. Wir sagen, welcher sicher ist

**I**N DER URLAUBSZEIT meldet der Verkehrsfunk mit schöner Regelmäßigkeit ungewollte Flugobjekte: „Zwischen dem Kreuz Osnabrück-Nord und Bramsche liegen Fahrräder auf der Fahrbahn.“ Immer wieder stürzen Zweiräder vom Auto und sind Auslöser für Unfälle.

Wer sein Fahrrad liebt, der schiebt es besser nicht auf den klapprigen Billig-Autoträger – sondern investiert in ein sicheres Modell. Der Klassiker sind Dachgepäckträger. Mit ihnen lassen sich bis zu vier Fahrräder auf dem Wagendach befestigen. Dafür sind typspezifische Querstreben nötig, an denen die Träger befestigt werden.

Das Be- und Entladen ist in diesem Fall ein Kraftakt. Kippt das Rad dabei um, gibt's Beulen und Schrammen – nicht nur im Lack.

Wir empfehlen daher Heckträger. Sieben Modelle zwischen 39 und 703 Euro haben wir getestet. Sie verlangen weniger Muckis, werden mit Stangen, Stützen und manchmal Gurten an der Kofferraumklappe fixiert oder einfach auf der Anhängerkupplung montiert. Die Räder müssen beim Beladen nur ein wenig angehoben werden und stehen geschützt im Windschatten des Autos. Und: Auch Heckträger bieten zum Teil Platz für vier Fahrräder. ☘



Aufs Dach gepackt: Die Montage ist schwierig, braucht Kraft

**Dachträger**



**Das Traditionsmodell**

Weil es lange ein Verbot von Gepäcktransport vorm oder hinterm Auto gab, wanderten Frachten in Deutschland traditionell aufs Wagendach. So auch Fahrräder. Im Radrennsport werden die Ersatzmaschinen ebenfalls auf dem Dach des Begleitautos transportiert.

- Relativ günstig, breites Angebot, Transport von vier oder sogar mehr Rädern.
- Hoher Schwerpunkt, kraftaufwendiges Verstauen, nur für leichte Räder geeignet.

**Die Allround-Lösung**

Sie heißen Paulchen, Atera Linea oder Eckla Porty – Fahrradträger fürs Wagenheck, die keine Anhängerkupplung benötigen. Funktioniert an Steil- und Fließheckmodellen.



**Heckträger ohne Deichsel**

- Praktisch, denn sie passen bei fast allen Fahrzeugmodellen mit Steil- und Fließheck.
- Fummelig, die Befestigung erfordert einigen Montageaufwand und erschwert den Zugang zum Kofferraum.



**Heckträger für Anhängerkupplung**

**Das solide Anhängsel**

Deichselträger für die Anhängerkupplung sind beliebt und weit verbreitet. Sie gibt es für bis zu vier Fahrräder, sind schnell montiert und sitzen stabil auf dem Kugelkopf. Dank Klappmechanismus bleibt der Kofferraum bei den meisten Modellen von außen erreichbar. Aber Achtung: Besonders die preiswerten Modelle bergen Sicherheitsrisiken, können sich bei Notbremsungen verdrehen und das Zugauto beschädigen. Unten finden Sie eine Marktübersicht.

- Fahrräder werden windgeschützt transportiert, Mehrverbrauch hält sich in Grenzen.
- Relativ teuer, Auto benötigt eine Anhängerkupplung, teilweise schwer und sperrig.

**VERBRAUCH**

**DACH ODER HECK – WAS KOSTET MEHR SPRIT?**



Heckträger sparen Sprit. Logisch, denn die Räder stehen quer zur Fahrtrichtung im Windschatten, während sie auf dem Dach die Aerodynamik verschlechtern. Doch das ist nur die halbe Wahrheit: Bei Windkanalversuchen mit einem Mercedes C 200 Kombi lag der Mehrverbrauch mit Heckträger bei 0,2 Litern (120 km/h), bei der Limousine indes bei 0,8 Litern und damit höher als beim Dachträger (0,7 l).

**SIEBEN FAHRRADTRÄGER FÜR DIE ANHÄNGERKUPPLUNG IM VERGLEICH**

<p><b>UEBLER i21</b></p> <p>Auto Bild TESTSIEGER 2018</p> <p>13 kg <b>595 Euro</b></p> <p>★★★★★</p>	<p><b>THULE EASYFOLD XT</b></p> <p>17,9 kg <b>699,95 Euro</b></p> <p>★★★★★</p>	<p><b>WESTFALIA BIKELANDER</b></p> <p>Auto Bild PREIS-LEISTUNG-SIEGER 2018</p> <p>17,2 kg <b>519 Euro</b></p> <p>★★★★★</p>	<p><b>I-RACKS UFO 2+</b></p> <p>12,1 kg <b>519 Euro</b></p> <p>★★★★★</p>
---	--	--	--

Uebler hat viel Erfahrung mit Heckträgern. Das spürt man an vielen Details. Die Montage des 13 Kilo leichten Trägers ist kinderleicht. Er sitzt bombenfest auf dem Kugelkopf und lässt sich gut abklappen, um den Heckdeckel zu öffnen. Zum Verstauen in der Garage oder am Urlaubsziel faltet er sich auf ein kompaktes Maß. Rückleuchten und Verkabelung machen einen soliden Eindruck. Ein echter Siegertyp, dieser Uebler. Mit knapp 600 Euro Neupreis ist er allerdings auch am oberen Ende der Preisskala.

Die schwedische Firma Thule gilt als Premiumhersteller mit langer Tradition und gutem Ruf, wenn es um Transportsysteme fürs Auto geht. Zu den Kernkompetenzen gehören Fahrradträger. Der EasyFold XT ist der jüngste Deichselträger im Thule-Programm. Nomen est omen: Der Träger lässt sich zur platzsparenden Aufbewahrung einklappen, gehört mit knapp 18 Kilo aber zu den eher schwereren Vertretern seiner Art. Beachtlich: Thule bietet den Träger offiziell für stolze 700 Euro an, im Internet gibt es ihn aber schon ab 507 Euro.

Die Westfalia Automotive GmbH rühmt sich mit der Erfindung der Anhängerkupplung. Der Schritt zu hochwertigen Heckträgern liegt da natürlich nahe. Das Modell Bikelander ist ein durchdachtes Produkt – kompakt und einfach zu bedienen. Die Rückleuchten strahlen hell und modern mit LED-Technik. Beim Abklappen muss allerdings mit der Hand eine Verriegelung geöffnet werden; bei anderen Trägern reicht dafür der Fuß. Auch sonst erreicht der Westfalia nicht ganz die Güte der Konkurrenten von Uebler und Thule.

Ob Ufo, also „unbekanntes Flugobjekt“, ein cleverer Name für einen Fahrradträger ist, darf bezweifelt werden. Doch rein qualitativ und im Handling bietet der Träger viel Gegenwert fürs Geld. Vor allem das niedrige Gewicht von nur zwölf Kilo macht all jenen Freude, die den I-Racks oft montieren und wieder abnehmen – für Kurztrips am Wochenende zum Beispiel. Der Kupplungsmechanismus ist zwar ungewöhnlich konstruiert, klappt in der Praxis aber gut. Nicht ganz so toll funktionieren dagegen die Rahmenhalter für die Fahrräder.

<p><b>ATERA STRADA VARIO</b></p> <p>16,9 kg <b>703,29 Euro</b></p> <p>★★★★★</p>	<p><b>EUFAB POKER-F</b></p> <p>18 kg <b>319,95 Euro</b></p> <p>★★★★★</p>	<p><b>PRO PLUS UNIVER. FAHRRADTRÄGER</b></p> <p>2 kg <b>39 Euro</b></p> <p>☆☆☆☆☆</p>
---	--	--

Stabil, aber schwer und eher hochpreisig präsentiert sich der Atera. Das Abklappen des 17 Kilo schweren Trägers funktioniert tadellos. Dabei fahren Rinnen und Rahmenhalter elegant auf einer Schiene nach hinten, der entstehende Platz bis zum Heckdeckel dürfte allerdings größer sein. Die Einriegelung funktioniert bequem mit dem Fuß. Das Verschieben der Rahmenhalter ist leider etwas umständlich. Insgesamt ein gutes Trägersystem für Reisen aller Art. Tipp: Im Internet wird der Atera Strada Vario schon für rund 500 statt 703 Euro offeriert.

Mit rund 320 Euro Hersteller-Preisempfehlung gehört der Eufab-Träger zu den günstigeren Angeboten auf dem Markt. Online wird der Poker-F sogar noch rund 100 Euro billiger verkauft. Ist er sein Geld wert? Nein, zumindest nicht für Vielnutzer und anspruchsvolle Autofahrer. Für den gelegentlichen Trip mit Rädern geht das Angebot in Ordnung. Die Bikes sitzen fest an ihrem Platz, der Träger ist faltbar und lässt sich dank Griff gut transportieren. Materialqualität und Verarbeitung sind aber eher mäßig; das Gewicht ist mit 18 Kilo hoch.

Pro Plus, das klingt hochwertig und vertrauenswürdig. Ist es aber nicht. Der 39-Euro-Billigträger taugt nicht viel. Bei unseren Fahrversuchen hat sich die Klemmvorrichtung verbogen. Die Fahrräder sind samt Träger auf dem Kugelkopf verrutscht. Die Folge: Bei Ausweichmanövern und Vollbremsungen können die Räder unter dem Auto landen. Das ist ein echtes Sicherheitsrisiko. Außerdem fehlen Beleuchtung und Kennzeichenhalter. Dieser Fahrradträger ist ein echter Durchfaller.

**MEIN TIPP**  
Redakteur  
**JÖRG MALTZAN**

Jetzt sieht man sie wieder: Fahrräder! Nicht auf dem Radweg, sondern auf der Autobahn, verzerrt am Heck oder auf dem Dach. Es ist schon erstaunlich, wie viele Urlauber ihren eigenen Drahtesel mit in die Ferien nehmen. Auch ich gehöre dazu: Mein Rennrad oder Mountainbike geht oft mit mir auf Reisen. Plus das Rad meiner Frau. Und bald auch die der Kinder. Ein guter Heckträger ist da Gold wert. Und bitte dran denken: Die meisten Hersteller empfehlen ein Höchsttempo von 120 km/h. Einmal habe ich mich nicht daran gehalten. Der BMW-5er-Testwagen lief 200 km/h. Keine gute Idee. Der Abgasstrom aus dem Auspuff war so heiß, dass er die Plastikteile des Trägers geschmolzen hat. Das Ding war Schrott.



FOTOS: R. TIMM (2), A. EMMERLING (2), C. BITTMANN, SHUTTERSTOCK, FENBER, BAKHAEV, GETTY IMAGES, C. GÖRRIES, T. STARCK, R. RATZKE