



TEST

Fahrradträger

TRAGENDE ROLLE

Fahrradträger für die Anhängerkupplung gelten als sichere und komfortable Transportlösung am Auto für Rennrad oder Gravelbike. Wir haben sieben Kandidaten huckepack genommen und getestet.

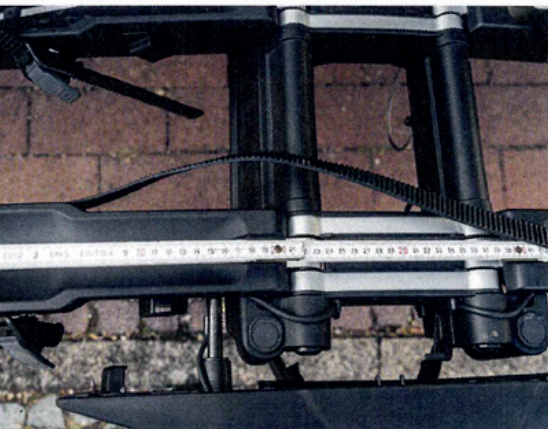
Außerdem: Tipps zum Verreisen mit dem Renner





LADEMEISTER

Beim Beladen des Radträgers soll die wertvolle Fracht sicher und schonend verzerrt werden. Wir geben Tipps, damit unterwegs nichts verrutscht



Riemenlänge

Für die Lastriemen gilt: Sie müssen genügend lang sein, damit sie bei Rädern mit langem Radstand, versetzter Befestigung von zwei Rädern oder bei Hochprofilfelgen eine genügend große Schlaufe bilden, um sicher einzurasten. Für Rennräder oder Gravelbikes mit einem Radstand von rund einem Meter sind die Riemen in der Regel genügend lang. Knapp kann's zugehen, wenn sich im Fuhrpark auch Downhillboliden mit zehn Zentimeter mehr Radstand befinden. Manche Hersteller bieten Langversionen ihrer Haltebänder an, als Richtwert empfehlen wir etwa 40 Zentimeter.



Klemmen und polstern

Das Rahmenmaterial Carbon ist besonders empfindlich, weshalb darauf zu achten ist, dass die Haltearme flächig und schonend zupacken. Gepolsterte Schlaufen eignen sich grundsätzlich besser als kantige Klauen. Um empfindliche Rahmenrohre schonend zu greifen, empfehlen sich ebenfalls Rohrisolierungen aus dem Baumarkt; sie eignen sich auch gut als Polster zum Fixieren von Laufrädern.



Kurbelstellung

Wer zwei oder mehr Räder huckepack ans Auto schnallen möchte, muss diese abwechselnd ausrichten, damit die Lenker sich nicht ins Gehege kommen. Dadurch wird auch vermieden, dass andere überstehende Bauteile kollidieren können, wie beispielsweise die Kurbeln. Entsprechend sollte das dem Autoheck zugewandte Rad immer mit dem Lenker zur Fahrerseite stehen, das Zweite entgegengesetzt.



Haltearm

Wer zwei Renner befestigen will, sollte bereits beim Platzieren des ersten darauf achten, den längeren der beiden Haltearme entsprechend zu positionieren, um diesen durch das Rahmendreieck zu fädeln, damit dessen Schlaufe oder Greifer einen geeigneten Klemmpunkt am zweiten Renner finden kann. Sind beide Räder unterschiedlich groß, gehört das Rad mit dem größeren Rahmendreieck zuerst auf den Träger, um dem Haltearm möglichst viel Spielraum zu lassen.

TEXT

Matthias Borchers, Stefan Frey



Wenn die Urlaubskarawane ab Ostern wieder wie zähflüssige Lava über den Brenner Richtung Süden mäandert, ist das Chaos programmiert. Die Mega-Baustelle an der Luegbrücke wirft schon jetzt lange Stauschatten voraus. Doch für Radsportler beginnt die Geduldsprobe häufig schon vor der Abfahrt. Dann nämlich, wenn alle Koffer verstaut und die Kinder auf den Rücksitzen festgesurrt sind – und die Räder auf dem Heckträger platziert werden müssen. Besondere Herausforderung: unterschiedliche Radtypen und empfindliche Rahmenrohre oder Laufräder aus Carbon. Müssen dann noch zwei oder gar drei Räder 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 auf den Träger, ohne überzustehen? Sind die Schienen breit und die Rastbänder lang genug auch für hohe Felgen und fette Schlappen? Außerdem, und das betrifft vor allem Reisende mit großem Fuhrpark, vom schlanken Renner bis zum motorbetriebenen Freerider 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. Passt das erste Rad auf den Träger, ist das noch keine Gewähr, dass auch ein zweites oder drittes Rad Platz findet. Erst ab dem

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 beim Verstauen in der Garage und erleichtert das Handling. Doch dadurch fallen auch die Bügel deutlich schmaler aus, damit sie nicht seitlich über die gefalteten 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 möglicher Fixpunkt, 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. Dazu addiert man die Radgewichte zum Gewicht des Trägers – und bei E-Mountainbikes kämen schnell mal 65 Kilo oder mehr zusammen. Ein kurzer Blick in die Bedienungsanleitung vom Auto zeigt dann, ob sich das mit der zulässigen Stützlast Ihrer Anhängerkupplung ausgeht. Besonders knapp kann es werden, wenn zusätzlich eine optionale dritte Schiene montiert werden

Achtung, Tempolimit:

Bei allen Trägern im
Test ist bei 130 km/h
Schluss!

soll. Bis auf BuzzRack und Uebler bieten alle Modelle im Test diese Option. In der Regel sind die Zusatzschienen aber weder für E-Bikes noch für Räder mit besonders großem Radstand 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 der geringe Klemmdurchmesser von lediglich 60 Millimetern den noch freien, gewünschten Fixpunkt. Den eigenwilligen Gelenkarm des MFT-Trägers durch den Rahmen zu fädeln, ist dagegen eine Kunst für sich. Und so wird für manchen die Reise dann doch noch zum Geduldsspiel, bevor er sich überhaupt in die Schlange am Brenner eingereiht hat.



Italien – neue Regel zur Warntafel

Nach einigem juristischem Hin und Her hat Italien die Warntafel-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!



 **COLNAGO**

Rennräder & Gravel-Bikes
von Colnago.

Jetzt unverbindlich
anfragen!



 **idmatch**
BIKELAB

Biometrische Vermessung
by IDMATCH-BIKELAB
...für Damen & Herren...
Termin vormerken!

DE ROSA

Wilier

PINARELLO

FLARER 

I-39012 Meran | Reichstr. 4 | Südtirol - Italy | Tel. +39 0473 233181 | info@flarer.it | www.flarer.it



ATERA Genio Pro Advanced

- Preis 969 Euro
- Info atera.de

Gewicht / Staumaß* 21,4 kg / 70 x 38 x 65 cm
Zuladung max. / pro Rad / 3. Rad 60 kg / 30 kg / optional
Radstand max. / Reifenbreite max.* 128,5 cm / 3 Zoll
Schienenabstand* / Rohrdurchmesser max. 21 cm / 8 cm
Besonderheiten Schienen schwenken nach innen, geringer Schienenabstand, für Bus und Van geeignet

TOUR-BEWERTUNG

Montage (30 %)	1,5
Handling (40 %)	3,0
Ausstattung / Verarbeitung (10 %)	2,1
Gewicht / Transport (20 %)	3,7

Gesamtnote (100 %) **2,6**

FAZIT Extrem schwerer und stabil konstruierter Träger mit unnötig verspieltem Handling. Die schwenkenden Schienen schützen zwar die Rückleuchten am Auto, formen jedoch keinen guten Griff. Der Genio punktet mit leichter Montage auf der Kupplung, schwächelt aber beim Handling: umständlich versetzbare Greifer, hakelige Rastbänder, wenige Klemmpositionen. Lange Radstände und voluminöse Rohre lassen sich nur mit den optionalen, längeren Rastbändern fixieren. Top: Abklappwinkel auf 85 Grad erweiterbar.



BUZZRACK Scorpion Lite2

- Preis 449 Euro
- Info buzzrack.com

Gewicht / Staumaß* 17,5 kg / 70 x 43 x 69,5 cm
Zuladung max. / pro Rad / 3. Rad 60 kg / 30 kg / nein
Radstand max. / Reifenbreite max.* 138 cm / 3,9 Zoll
Schienenabstand* / Rohrdurchmesser max. 30 cm / 6 cm
Besonderheiten mittiger, höhenverstellbarer Bügel; extrabreite Schienen

TOUR-BEWERTUNG

Montage (30 %)	2,8
Handling (40 %)	2,0
Ausstattung / Verarbeitung (10 %)	2,1
Gewicht / Transport (20 %)	3,0

Gesamtnote (100 %) **2,4**

FAZIT Günstiger Träger mit cleveren Details. Der mittig platzierte und höhenverstellbare Bügel ermöglicht viele Klemmpositionen und schafft Platz für alle Radgattungen. Downhill mit langem Radstand und dicken Reifen stehen ebenso sicher wie schlanke Renner. Voluminöse oder kantige Rohre packen die Greifer schlecht. Etwas aufwendiger in der Erstmontage, zudem ist die Klemmung auf der Kupplung gewöhnungsbedürftig, kein richtiger Tragegriff. Ansonsten ein echter Preistipp.



TOUR
TIPP
Preis-/
Leistung

EUFAB ProBC2+

- **Preis** 670 Euro
- **Info** eufab.com

Gewicht / Staumaß* 19,6 kg / 74 x 30 x 70 cm
Zuladung max. / pro Rad / 3. Rad 60 kg / 30 kg / optional
Radstand max. / Reifenbreite max.* 136,5 cm / 2,9 Zoll
Schienenabstand* / Rohrdurchmesser max. 23 cm / 11,5 cm
Besonderheiten verschiebbare Radschuhe, Tragegriff, Ratschen mit Überlastschutz, für Bus und Van geeignet

TOUR-BEWERTUNG

Montage (30 %)	●●●●●●●●	1,3
Handling (40 %)	●●●●●●●●	1,8
Ausstattung / Verarbeitung (10 %)	●●●●●●●●	1,4
Gewicht / Transport (20 %)	●●●●●●●●	2,2

Gesamtnote (100 %)

1,7

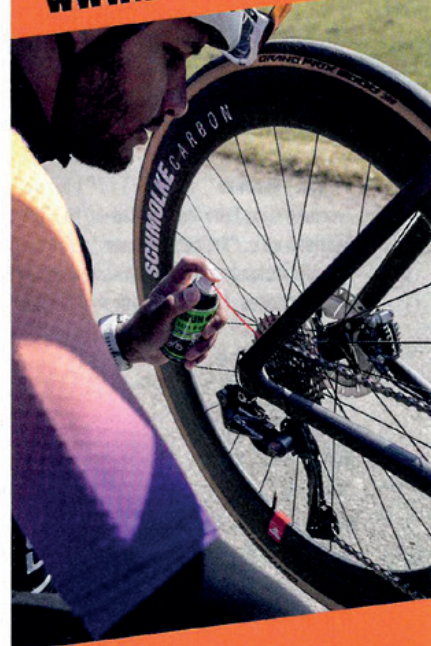
FAZIT Mit einer Spannweite wie ein Kondor transportiert der Eufab selbst längste Räder. Super sind die versetzbaren Radschuhe. Alle Rastbänder sind metallverstärkt, gummiert und reichen auch für dicke Reifen oder voluminöse Unterrohre. Neben der soliden Verarbeitung gefallen vor allem der lange Kupplungs-Klemmhebel, der Tragegriff und die Bus-taugliche Abklappfunktion. Kleines Manko: Der Bügel bietet wenige Klemmpositionen, das Versetzen der Greifer ist umständlich.



BRUNOX SWISS BRAND



www.brunox.swiss



**Pflegen
Reinigen,
Schmieren**





- **Preis** 887 Euro
- **Info** uebler.com

Gewicht / Staumaß* 13,9 kg / 61 x 20,5 x 69 cm
Zuladung max. / pro Rad / 3. Rad 60 kg / 30 kg / nein
Radstand max. / Reifenbreite max.* 130 cm / 2,9 Zoll
Schienenabstand* / Rohrdurchmesser max. 24 cm / 11,5 cm
Besonderheiten kompakt faltbar, Kupplungsklemmung ohne Hebel

TOUR-BEWERTUNG

Montage (30 %)



1,3

Handling (40 %)



2,1

Ausstattung / Verarbeitung (10 %)



2.2

Gewicht / Transport (20 %)



1.2

Gesamtnote (100 %)

1,7

FAZIT Die reduzierte Konstruktion des Uebler spart Gewicht und ermöglicht ein minimales Staumaß. Dennoch überzeugt seine stabile und wertige Verarbeitung. Er lässt sich spielend auf die Kupplung setzen und klemmt durch Abklappen der Schienen – clever! Dank des breiten Bügels und leicht versetzbarer Greifer fasst der Uebler auch komplizierte Rahmenformen. Lediglich für sehr lange Radstände fehlt etwas Spielraum – längere Rastbänder gibt es optional. Die konischen Schienen passen für nahezu alle Reifenbreiten.



YAKIMA
JustClick 2 Evo

- **Preis** 739 Euro
- **Info** de.yakima.com

Gewicht / Staumaß* 17,8 kg / 99 x 29 x 77 cm
Zuladung max. / pro Rad / 3. Rad 60 kg / 30 kg / optional
Radstand max. / Reifenbreite max.*
 125 cm (134 cm 1. Schiene) / 2,7 Zoll
Schienenabstand* / Rohrdurchmesser max. 25,5 cm / 8 cm
Besonderheiten Schienen und Leuchten ausziehbar;
 Kupplungsklemmung ohne Hebel, kleine Transportrollen,
 LED-Beleuchtung

TOUR-BEWERTUNG

Montage (30 %)



1.3

Handling (40 %)



2.1

Ausstattung / Verarbeitung (10 %)



2.1

Gewicht / Transport (20 %)



2.7

Gesamtnote (100 %)

2,0

FAZIT Am Yakima gefallen uns besonders die kleinen Transportrollen und der clevere Klemmmechanismus – aufsetzen, abklappen, sitzt. Die höhenversetzten Schienen lassen sich ausziehen und schaffen Platz auf dem Träger. Lange Radstände passen aber nur auf die innere Schiene, sonst reichen die Rastbänder nicht aus. Fette Reifen (ab 2,5 Zoll) sowie voluminöse Rohre mag der JustClick nicht. Top: leicht verstellbare Greifer und wertig verarbeitet, dafür etwas ausladendes Straumaß.



SICHER IST SICHER

Das teure Rollgut auf dem Träger weckt das Interesse von Dieben; auch vor kleinen Pannen ist man nie gefeit. Mit unseren Tipps reist es sich auf Nummer sicherer



Kennzeichensicherung

Standardmäßig werden die Kennzeichen an Radträgern lediglich per Clip befestigt. Das geht schnell und werkzeuglos. Erlaubt sind hier entweder das hintere Kennzeichen mit Zulassungs- und HU-Plakette oder ein einfaches Wiederholungskennzeichen ohne Stempel, das es für wenige Euro beim Schildermacher oder im Onlinehandel zu kaufen gibt. Wer das hintere Fahrzeugkennzeichen verwendet, sollte dies unbedingt fest verschrauben und so vor schnellem Zugriff schützen. Gestohlene Fahrzeugkennzeichen mit Stempeln müssen nämlich der Polizei gemeldet und neue Kennzeichen anschließend bei der Zulassungsstelle beantragt werden. Das bedeutet viel Rennerei, Zeitaufwand plus Verwaltungs- und Schilderkosten.



Radsicherung

Huckepack mit dem Rollgut unterwegs, kurzer Stopp an der Raststätte auf einen Espresso, das Gefährt einen Augenblick aus dem Blick gelassen und schon ist's passiert: Die Renner sind Beute von dreisten Dieben geworden. Wer seine Räder über die Hausrats- oder eine spezielle Diebstahlversicherung versichert hat, hat auch gute Chancen, den Schaden ersetzt zu bekommen. Wer es jedoch versäumt hat, seine Fahrräder mit abgeschlossenen Haltearmen und/oder Schloss auf dem Träger zu sichern, hat grob fahrlässig gehandelt und muss für den Schaden selbst aufkommen.

INTERVIEW



»Andere Länder, andere Regeln.«

Wer mit Rädern auf dem Fahrradträger verreist, sollte auf ein paar Dinge achten. Was das für die Ladungssicherung bedeutet und welche Regeln auf der Straße gelten, beantwortet Katharina Lucà, Unternehmenssprecherin beim ADAC, München

TEXT
Matthias Borchers

TOUR Wie oft sollte während einer Fahrt die Befestigung des Fahrradträgers überprüft werden, und worauf sollte dabei besonders geachtet werden?

Lucà Eine erste Prüfung vom Sitz auf der Anhängerkupplung, Spannriemen, Haltearmen und ein Check der Beleuchtung sollte nach zehn bis zwanzig Kilometern erfolgen, danach vor jeder erneuten Fahrt. Regelmäßig sollte anschließend etwa alle 100 bis 200 Kilometer ein Check erfolgen, insbesondere bei längeren Strecken. Es ist wichtig, regelmäßig sicherzustellen, dass Träger und Räder fest sitzen, keine Teile locker oder Anzeichen von Verschleiß vorhanden sind.

Gibt es Hinweise oder Faustregeln, wie man sicherstellt, dass die Kupplung die zusätzliche Belastung dauerhaft tragen kann, ohne Schaden zu nehmen?

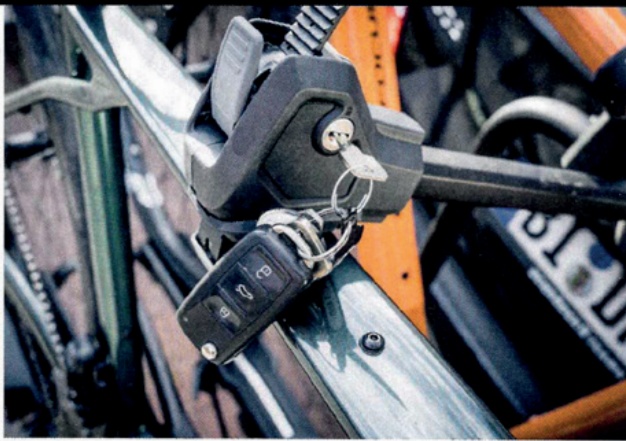
Die Kupplung darf die Last tragen, die für den Fahrradträger und die Fahrräder vorgesehen ist; diese beträgt in der Regel 75 Kilogramm und kann je nach Fahrzeugmodell und Kupplung variieren. Informationen hierzu sind im Fahrzeughandbuch oder auf dem Typenschild der Kupplung zu finden. Achten Sie darauf, dass die Kupplung sauber bzw. fettfrei ist und keine Abnutzungserscheinungen aufweist. Bei Überlastung kann es zu Schäden an Kupplung und Fahrzeug kommen. Daneben können im Extremfall unbeherrschbare Fahrsituationen eintreten.

Gibt es in Deutschland oder der EU gesetzliche Vorgaben zur maximalen Geschwindigkeit von Autos mit einem Fahrradträger?

In Deutschland und der EU gibt es keine gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen für Fahrzeuge mit einem Fahrradträger, die sich explizit auf die Träger beziehen. Allerdings gilt folgender wichtige Hinweis: Herstellerangaben beachten! Viele Hersteller von Fahrradträgern empfehlen eine reduzierte Geschwindigkeit, häufig 130 km/h, besonders, wenn der Träger montiert und die Fahrräder aufgeladen sind.

Unter welchen Umständen ist ein zusätzliches Kennzeichen für den Fahrradträger erforderlich, und welche Vorschriften gelten dabei?

Ein zusätzliches Kennzeichen für den Fahrradträger ist erforderlich, wenn das Kennzeichen des Fahrzeugs nicht mehr sichtbar ist, etwa weil der Träger und/



Schlüsselsicherung

Wie zuvor beschrieben, ist das Abschießen der Räder auf dem Träger, wie auch das Abschießen des Trägers auf der Kupplung selbst, ein Muss. Aus diesem Grund sollte sich die Schlüssel des Fahrradträgers und des Fahrradschlusses idealerweise direkt am Autoschlüssel befinden. Sonst kann es passieren, dass man am Zielort seine Räder nicht vom Träger bekommt, weil die Schlüssel woanders verlegt wurden. Ebenfalls empfehlenswert ist es, sich genügend Nachschlüssel anfertigen zu lassen, oder zumindest die Schlüsselnummer zu notieren, mit deren Hilfe sich beim Hersteller passende Nachschlüssel bestellen lassen.



Ersatzteilsicherung

Moderne LED-Rückleuchten am Fahrradträger sind zwar schick, hell und lange haltbar, haben jedoch auch Nachteile: Bricht die Leuchte bei einem Rangierrempler, muss meist das komplette Bauteil ersetzt werden, statt lediglich das Gehäuse. Klassische Leuchtmittel mit Glühwendel halten vielleicht nicht so lange wie moderne LED, sind dafür jedoch überall auf der Welt zum günstigen Preis austauschbar. Merke: In einigen europäischen Ländern, wie beispielsweise Frankreich oder Kroatien, muss ein Ersatzlampen-Set mitgeführt werden. Ausgenommen davon können Fahrzeuge und Träger mit Xenon- oder LED-Scheinwerfern sein.

oder die Fahrräder die Sicht auf das Nummernschild verdecken. Sinnvoll ist ein Wiederholungskennzeichen, das am Fahrradträger dauerhaft montiert ist.

Welche besonderen Regelungen oder Einschränkungen gelten für Fahrzeuge mit montierten Fahrradträgern bei der Nutzung von Fähren?

Für den Transport von Fahrzeugen mit montierten Fahrradträgern auf Fähren gelten häufig spezifische Regelungen und Sicherheitsvorschriften: Einige Fährgesellschaften verlangen, dass der Fahrradträger vor dem Verladen abgenommen wird, um die Stabilität und das sichere Verstauen auf dem Fahrzeugdeck zu gewährleisten. In manchen Fällen wird für den Transport des Fahrradträgers oder der Fahrräder eine zusätzliche Gebühr erhoben, oder es fallen extra Kosten an aufgrund der größeren Fahrzeuglänge. Achten Sie darauf, dass die Gesamthöhe Ihres Fahrzeugs mit montiertem Träger die mögliche Begrenzung der Fähre nicht überschreitet.

Welche Maßnahmen empfehlen Sie, um Fahrräder und den Fahrradträger selbst vor Diebstahl zu schützen, insbesondere bei längeren Pausen oder Übernachtungen? Zum Schutz des Fahrrads und des Fahrradträgers empfiehlt der ADAC die Verwendung von hochwertigen Fahrradschlössern, die am Träger und nicht nur am Rad befestigt sind. Ein abschließba-

rer Träger und eine zusätzliche Diebstahlsicherung für den Träger selbst können das Risiko verringern. Wenn möglich, vermeiden Sie längere Pausen, bei denen der Träger und die Fahrräder unbeaufsichtigt bleiben. Bei Übernachtungen sollte das Fahrzeug in einem gesicherten Bereich abgestellt werden.

Gibt es spezifische Vorschriften oder Sicherheitsaspekte, die gerne mal übersehen werden, wie beispielsweise die maximale Breite oder das Überstehen der Fahrräder?

Einige oft übersehene Vorschriften und Sicherheitsaspekte sind beispielsweise, dass das Fahrzeug mit Träger und Fahrrädern eine maximale Breite von 2,55 Metern nicht überschreiten darf, da es sonst als breites Fahrzeug gilt. Wenn die Fahrräder über das Fahrzeugheck hinausragen, müssen sie ordnungsgemäß gesichert und mit einer Kennzeichnung (z. B. Warntafeln) versehen werden, um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Stehen die Fahrräder so weit über, dass der erlaubte Überstand zu den Schlussleuchten am Heckträger überschritten wird, wäre in solchen Fällen eine zusätzliche Beleuchtung erforderlich. Allerdings gibt es am Markt kaum Produkte, die sich einfach montieren lassen und sich problemlos in die bestehende Fahrzeugelektronik integrieren lassen.

Was gilt es sonst noch zu beachten?

Viele Nutzer schützen ihre Fahrräder mit Abdeckplanen vor Schmutz und Wasser. Dabei entstehen regelrechte „Fallschirme“ am Heck, die durch den Fahrtwind erhebliche Kräfte entwickeln können. Diese zusätzliche Windlast kann die Belastungsgrenzen der Konstruktion schnell überschreiten – mit potenziell gefährlichen Kettenreaktionen.

Welche Unterschiede in den Vorschriften für Fahrradträger gibt es zwischen Deutschland und anderen europäischen Ländern, die Reisende beachten sollten?

Grundsätzlich empfiehlt es sich, sich über die geltenden Regelungen im Reise-land vor Reiseantritt zu informieren. Hier ein paar wichtige Beispiele: In Frankreich müssen Fahrräder, die über das Fahrzeugheck hinausragen, zusätzlich mit roten Warntafeln gekennzeichnet werden, in Italien gibt es keine spezifischen Geschwindigkeitsbegrenzungen für Träger, jedoch sollte die maximale Breite von 2,55 Metern auch hier nicht überschritten werden und in Österreich ist – wie in Deutschland – ein zusätzliches Kennzeichen für den Fahrradträger erforderlich, wenn dieser die Sicht auf das Fahrzeugkennzeichen verdeckt.