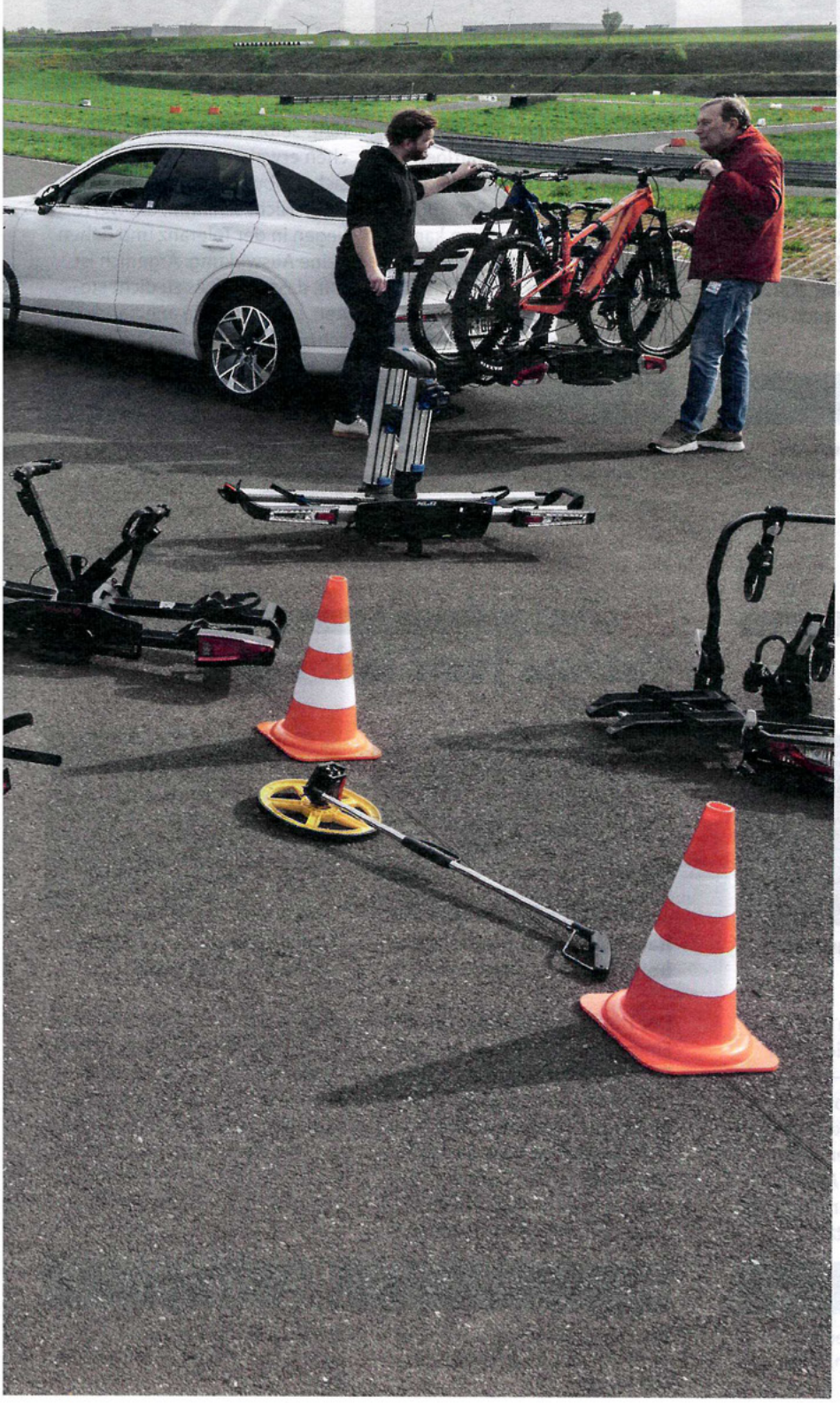
Sicher transpo

Fotos: Rossen Gargolov

rtiert

Fahrradträger für die Anhängerkupplung sind beliebt, gelten als sicher, sind aber auch teuer. Dieser Vergleich unterstreicht das mal wieder. Dafür wird jedoch was geboten, denn keiner der **SECHS TRÄGER** fällt durch den Test.



Zahlen sind was Feines, drücken sie doch aus, was Menschen so machen und vor allem mögen. Fahrradfahren zum Beispiel, das ist in Deutschland angesagt – insbesondere Tagestrips mit dem Rad. Mehr als 450 Millionen Ausflüge mit dem Drahtesel haben die Bundesbürger zuletzt unternommen, so der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC).
Allerdings befinden sich die schönsten Hotspots zum Radeln selten vor der eigenen Haustür. Also ist erst einmal eine Autofahrt notwendig – und spezielles Fahrzeugzubehör. Somit verwundert es nicht, dass Fahrradträger im Handel boomen. Entsprechend groß fällt somit das Angebot an Lasteseln in den Fachgeschäften aus.

Ergonomische Beladung auf der Kupplung

Vor allem die Variante für die Anhängerkupplung erfreut sich großer Beliebtheit, was nachvollziehbar ist. Schließlich stellt sie oft die einzige Chance dar, die noch beliebteren Elektrobikes zu transportieren. Denn zum einen vertragen sich oft das Gewicht der E-Bikes und die zulässige Dachlast der Autos nicht. Falls doch, dann ist das Hieven schwerer E-Fahrräder auf das Autodach ein Kraftakt. Der Kupplungsträger dagegen kommt mit dem Gewicht der Drahtesel gut klar und bietet ein deutlich rückenschonenderes Auf- und Abladen. Dies ist ein nicht zu unterschätzender Faktor, gerade auch für ältere Menschen.
Weiterer Pluspunkt: die bessere Aerodynamik. Im Vergleich zum Dachträger, bei dem die Fahrräder dem vollen Fahrtwind ausgesetzt sind, befinden sie sich beim Kupplungsträger im Windschatten des Autos. Dies führt zu einem geringeren Luftwiderstand und somit zu einem reduzierten Kraftstoffverbrauch und geräuschärmeren Fahrverhalten.

FÜR DEN FAHRRADTRÄGERTEST traten auf einer Versuchsstrecke sechs Träger an – erprobt mit zwei Autos, vier E-Bikes und drei Testern

AUTO URTEIL sehr gut — 140 Punkte

Uebler i21 Z60

AUTO Test-Sieger

(887,– Euro)

Die Radschienen sind breit genug, aber etwas kurz

Gut: Die Kugelkopf-Arretierung schließt Fehlmontagen aus

Der Uebler-Träger gewinnt knapp gegen das Thule-Produkt, was an der leichteren Montage und der innovativen Kugelkopf-Arretierung liegt, sie schließt Fehlmontagen aus. Auch sonst ist wenig zu kritisieren: Durchdacht geht es bei der Fahrradbefestigung weiter, die Räder und Rahmen stehen sicher – die Bikes sollten aber nicht zu groß sein. Während die Schienen breit genug sind, fallen sie ein wenig zu kurz aus. Doch im Fahrbetrieb fällt das kaum auf, hier schneidet der i21 Z60 mit am besten ab. Der Träger sitzt sicher, und die Bikes schlagen auch nicht gegeneinander.

Aufbau und Gebrauch: **54 Punkte**

Fahrversuche: **86 Punkte**

Stärken Wertiger Träger, sicher, geringes Gewicht, Kugelkopf-Arretierung

Schwächen Träger ist teuer, Radschienen für große Bikes etwas kurz

AUTO URTEIL sehr gut — 135 Punkte

Thule EasyFold 3

(949,95 Euro)

Die Bikes stehen eng, sie können zusammenstoßen

Träger kommt teilmontiert, die Montage ist aber einfach

Der wertige Thule-Träger lässt sich leicht von einer kräftigen Person auf die Kupplung montieren. Auch die Felgen-Befestigung mit der Ratschenfunktion kann sich sehen lassen, die Bike-Rahmenhalter sowie die Reifenschienen sind ausreichend dimensioniert und gewährleisten sicheren Halt. Selbst bei den Fahrversuchen erweist sich der Träger als sicher, obwohl er Bewegungen zeigt. Nicht schlimm, die Werte liegen in der Toleranz und haben keine Auswirkung. Ärgerlich ist nur, dass die Bikes zu dicht stehen, so können sie aneinanderschlagen und Schaden nehmen.

Aufbau und Gebrauch: **52 Punkte**

Fahrversuche: **83 Punkte**

Stärken Gute Verarbeitung, sicheres Konzept, gute Fahrradbefestigung

Schwächen Träger ist teuer und schwer, Fahrräder stehen zu dicht

AUTO URTEIL gut — 134 Punkte

Atera Forza M

(899,– Euro)

Für große Bikes sind die Radschienen etwas kurz

Die Fahrradbefestigung ist sicher und stabil

Auf dem dritten Platz landet der neue Träger Forza M. Es sind nur Kleinigkeiten anzumerken, die aber am Ende den Testsieg kosten: Der Lastesel zeigt während der Fahrversuche Bewegungen auf der Anhängerkupplung, und durch die kurzen Radschienen verhält sich vor allem das Vorderrad speziell bei großen Bikes unruhig. Doch die Auffälligkeiten sind nicht bedenklich – alles im grünen Bereich. Dennoch gibt es Punktabzüge. Zudem könnte die Anleitung ausführlicher sein, sie ist etwas zu bildlastig. Ansonsten erweist sich der gut verarbeitete Träger als sicher und stabil.

Aufbau und Gebrauch: **53 Punkte**

Fahrversuche: **81 Punkte**

Stärken Gute Verarbeitung, sicheres Konzept, gute Fahrradbefestigung

Schwächen Träger ist teuer und schwer, kurze Radschienen, Anleitung bildlastig

AUTO URTEIL gut — 132 Punkte

Yakima JustClick 2 Evo

(739,– Euro)

Radschienen ungleich hoch: beim Beladen unpraktisch

Kurze Riemen: Luft ablassen, um Rad zu befestigen

Der Träger macht einen soliden Eindruck und fällt auch bei den Fahrversuchen kaum auf – Träger und Bikes stehen sicher, wenngleich das Yakima-Produkt nicht frei von Bewegungen ist. Doch die bleiben in der Toleranz. Allerdings gibt es auch Schwächen: Zwar sind die ausziehbaren Radschienen gut bei großen Rahmen, weil so die Räder sicherer stehen. Doch was bringt das, wenn die Spannriemen zu kurz ausfallen? Auch die unterschiedliche Höhe der Radschienen kann problematisch sein: gut bei der Fahrradbefestigung, schlecht beim Beladen – ein E-Bike ist höher zu heben.

Aufbau und Gebrauch: **50 Punkte**

Fahrversuche: **82 Punkte**

Stärken Gute Verarbeitung, sicheres Konzept, Montage, ausziehbare Radschienen

Schwächen Spannriemen für große Bikes zu kurz, hohe Beladung bei einem Bike

AUTO URTEIL gut 128 Punkte

XLC Almada Work-E

(700,– Euro)

Kugelkopfeinstellung etwas fummelig, aber notwendig

Träger lässt sich gut auf die Rahmengröße einstellen

Der Träger überzeugt an vielen Stellen: Er lässt sich perfekt auf alle Rahmengrößen einstellen, was aber ein wenig Zeit in Anspruch nimmt. Das mag stören, dafür stehen die Bikes aber sicher und weit genug auseinander. Zudem meistert der Almada Work-E die Fahrversuche, dennoch gibt es Punktabzüge. Trotz der einstellbaren Kugelkopf-Arretierung verschiebt er sich horizontal auf der Kupplung, zudem sind Trägerbewegungen beim Bremsen und auf der Rüttelstrecke feststellbar. Unterm Strich sind die Auffälligkeiten aber im Toleranzbereich, somit also nicht bedenklich.

Aufbau und Gebrauch: **49 Punkte**

Fahrversuche: **79 Punkte**

+ Stärken Durchdachtes Konzept, Bikes stehen sicher, für große Bikes geeignet

– Schwächen Träger ist schwer, manche Materialien nicht so hochwertig

AUTO URTEIL befriedigend 90 Punkte

Spinder TX2

(649,– Euro)

Rahmenhalter lassen sich gut beim Fahrrad anpassen

In kritischen Situationen bewegt sich der Träger deutlich

Der Träger scheint durchdacht zu sein, was für die Kugelkopf-Arretierung nicht gilt. Man kann sie zwar einstellen, doch in den Fahrversuchen bewegt sich trotzdem der Träger deutlich auf dem Haken, kommt dem Auto sehr nah. Die Befestigungen hielten am Ende, Räder und Träger fielen nicht auf die Straße. Somit bekommt der TX2 die Hälfte der Punktzahl im Fahrkapitel. Bis auf die Kugelkopf-Arretierung macht das Konzept einen guten Eindruck: Die Rahmenhalterungen lassen sich gut auf die Bikes anpassen, und die Radschienen sind selbst für große Fahrräder geeignet.

Aufbau und Gebrauch: **45 Punkte**

Fahrversuche: **45 Punkte**

+ Stärken Rahmenhalter sind anpassbar, Radschienen für große Bikes geeignet

– Schwächen Träger ist schwer, Kugelkopf-Arretierung ist Schwachpunkt

Darüber hinaus punkten viele Heckträger mit ihrer Benutzerfreundlichkeit, was auch dieser Test zeigt. Vorbei die Zeiten, wo zur Montage zwei Personen notwendig waren. Die heutigen Kugelkopf-Arretierungen haben einen Stand erreicht, der den schnellen Aufbau durch eine Person ermöglicht – zumindest in den etwas höheren Preisklassen.
Da es sich bei diesem Vergleich ebenfalls um Probanden aus dem oberen Regal handelt, fällt hier erwartungsgemäß keiner aus dem Rahmen. Alle bestehen den Test – nur der Träger von Spinder zeigt Auffälligkeiten.

Vergleiche und Beratung erleichtern die Wahl

Apropos Preis: Die Listennotierungen der Testprobanden haben es in sich. Doch wer ein wenig vergleicht, bekommt die Träger auch günstiger. Bis zu 17 Prozent Rabatt sind möglich, wie eine Stichprobe ergeben hat.
Doch nicht nur auf den Preisvergleich kommt es an, Träger und Auto sollten ebenso zusammenpassen wie Träger und Bikes. Gerade Letzteres gerät gern in Vergessenheit. Wer nicht sicher ist, was er benötigt, kommt um eine Beratung im Fachhandel nicht herum. Hier erfahren Kunden alles, was sie zu Radschienen, Befestigungsschnallen, Rahmengrößen und Reifenbreiten wissen müssen – oder aus welchem Material die Fahrräder gefertigt sind.
Eine nicht ganz unwichtige Info. Besteht der Rahmen zum Beispiel aus druckempfindlichem Carbon, sollte ein zusätzlicher Schutz her. Der Fachhandel liefert entsprechende Hinweise hierzu und bietet obendrein noch das passende Zubehör wie längere Schnallen, den besagten Carbon-Schutz, Radschienenverlängerungen oder auch Auffahrtschienen für ein bequemeres Beladen des Trägers an. Der Gang ins Fachgeschäft lohnt sich also.

Harte Testbedingungen für die Radträger

Nun zum Testprozedere: Mit der Schwesterzeitschrift MOUNTAINBIKE zusammen hat AUTO sechs Kupplungsträger mit E-Bike-Freigabe ausgiebig unter die Lupe genommen. Neben dem Gebrauchstest an einer Mercedes C-Klasse, bei dem Trägermontage und Bike-Beladung im Vordergrund standen, mussten die Produkte noch einige Fahrversuche mit einem Genesis GV70 beziehungs-

INFO

Das ist zu beachten

Keine Anhängekupplung? Kein Problem: Laut Spezialist Rameder kostet die Nachrüstung in der Werkstatt zwischen 450 und 1150 Euro. Am günstigsten ist die starre Kupplung, die man jedoch bei neueren Autos selten sieht. Die teureren Varianten haben sich durchgesetzt, womit der abnehmbare oder der auf Knopfdruck wegschwenkbare Haken gemeint ist. Kunden können die Kupplung auch bei der Neuwagenbestellung ordern – das ist häufig günstiger als die Nachrüstung. Und noch etwas: Die Stützlast ist entscheidend, die Angabe findet sich unter Punkt 13 im Fahrzeugschein. Heißt: Die Werte von Träger und Bikes sind zu addieren – soll etwa ein 25 kg schwerer Träger zwei E-Bikes mit insgesamt 50 kg Gewicht aufnehmen, muss die Stützlast der Anhängerkupplung mindestens 75 kg betragen.

GÜNSTIGE ALTERNATIVEN BIS 300 EURO

Empfehlenswerte Träger aus dem Vorjahrestest

FÜR DIE AUTO-AUSGABE 16/2024 hatten wir Kupplungsträger bis zu 300 Euro Anschaffungskosten getestet. Resultat: Von sieben Trägern konnten sechs mit den Ausführungen namhafter Hersteller mithalten.

NORAUTO E-FIT 100-2 (300 EURO)

Der E-Fit 100-2 sticht im Test alle Mitstreiter aus – und das aus guten Gründen. Das Konzept ist stimmig, die Montage sehr einfach. Über einen fest verbauten Gabelschlüssel lässt er sich gut am Kugelkopf fixieren. Bei der Befestigung überzeugt er mit langen Schlaufen samt Felgenschutz aus Gummi. Nur die Ratschenfunktion vermisst man. Bei der Vollbremsung zeigt er leichte, normale Aufstellbewegungen. Das Ausweichen meistert er souverän. Lediglich auf der Schlechtwegestrecke wackeln die Vorderräder etwas zu stark. Der Träger in sich bleibt aber stabil auf der Anhängerkupplung – macht am Ende 139 Punkte und somit Platz eins.

AUTO URTEIL sehr gut

GREEN VALLEY DISCOVERY 2 (299 EURO)

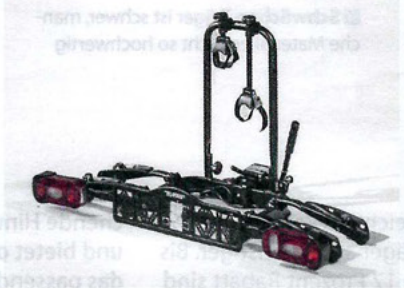
Der Träger war beim Transport beschädigt worden, eines der Rücklichter aus der Halterung gebrochen. Doch der Verkäufer lieferte schnell und problemlos ein Ersatzteil. Zur Montage: Der Discovery 2 lässt sich gut auf dem Kugelkopf befestigen, die Räder haben in den Schienen genug Platz. Einen Punktabzug gibt es für die Schlaufen aus Webstoff, die nicht fest am Träger verbaut sind und somit verloren gehen können. Bei den Fahrversuchen ist die Performance beim Bremsen gut, beim Ausweichen jedoch lösen sich nicht nur zwei Schlaufen, sondern auch die oberen Halterungen. Es reicht aber am Schluss immer noch für Rang vier mit 124 Punkten.

AUTO URTEIL gut

XLC BELUGA (279 EURO)

Der XLC Beluga beendet den Test mit 126 Punkten auf dem zweiten Platz. In den Fahrversuchen zeigte er etwas größere Aufstellbewegungen bei der Vollbremsung. Beim Ausweichen stellten wir eine minimale horizontale Bewegung auf dem Kugelkopf fest, doch weder Räder noch Testwagen wurden beschädigt. Im Kapitel Aufbau und Gebrauch zeigte sich, dass die Stellschraube für die Fixierung auf der Anhängerkupplung mit einem Inbus festgezogen werden muss. Dies macht die Montage beschwerlicher. Dafür gibt es gute Schlaufen aus Kunststoff zur Befestigung der Räder.

AUTO URTEIL gut



EUFAB CROW PLUS (270 EURO)

Bei der Montage und Befestigung des Trägers sind ein paar Dinge zu beanstanden. Die Greifarme verfügen nicht über Griffe, sondern über Stoffschlaufen aus Webstoff. Zudem ist der Schienenabstand gering. Auch die Einstellung des Spannhebels auf den Kugelkopf über eine Schraube mit Kontermutter ist beschwerlich; Werkzeug hierfür liefert Eufab leider nicht mit. Bei der Vollbremsung machte der Träger einen sauberen Job, aber beim Ausweichtest lösten sich sowohl oben am Greifarm als auch unten die Schlaufen. Zudem bewegte sich der Träger auch etwas auf dem Kugelkopf. Dennoch: Platz fünf mit 114 Punkten.

AUTO URTEIL gut

BULLWING SR 11 (269 EURO)

Platz drei für den Träger (125 Punkte): Der Feststellmechanismus des Bullwing funktioniert gut und leichtgängig und ermöglicht eine problemlose Montage auf der Anhängerkupplung. Die ausziehbaren Schienen und die verstellbaren Schlaufen erlauben eine flexible Befestigung der Bikes. Die Greifarme sind glatt und deshalb beim Befestigen nicht so handlich wie die anderer Träger. Die Schlaufen aus Webstoff mit dazugehöriger Metallschnalle fallen bereits bei der Montage auf und zeigen bei den Fahrversuchen Schwächen, da sie sich nach dem Spurwechsel lösen. Auch der Träger bewegt sich etwas auf der Anhängerkupplung.

AUTO URTEIL gut

MENABO MERAK (160 EURO)

Der Menabo verfügt über eine simple, aber effektive Fixierung am Kugelkopf mittels riesiger Schraube. Ob sie lange gut hält, bleibt offen. Jedoch tat sie im Test, was sie sollte: Der Träger saß stabiler auf der Kupplung als einige besser platzierte Rivalen. Doch die Halterungen sind zu instabil, die Greifarme zwar gummiert, aber simpel. Die Schlaufen, die sich schwer festziehen lassen, fädelt man nur durch eine Plastiköse, sie können schnell verloren gehen. Die Schienen sind lang genug, liegen aber so nah beieinander, dass man zwischen den Rädern polstern muss. Dennoch: gutes Ergebnis – Platz sechs mit 106 Punkten.

AUTO URTEIL gut

ERGEBNIS

Die teuren Träger sind ihr Geld wert

Fahrradträger für die Anhängerkupplung (AUTO Test-Sieger)							
Bezeichnung		Uebler i21 Z60	Thule EasyFold 3	Atera Forza M	Yakima JustClick 2 Evo	XLC Almada Work-E	Spinder TX2
Preis in Euro (UVP)		887,00	949,95	899,00	739,00	700,00	649,00
Eigengewicht		13,5 kg	18,5 kg	18,2 kg	17 kg	20,4 kg	18 kg
Zuladung/Anzahl Fahrrad		60 kg/2	60 kg/2	60 kg/2	60 kg/2	60 kg/2	60 kg/2
Elektrobike-geeignet		ja	ja	ja	ja	ja	ja
Träger vormontiert		ja	teilweise	ja	ja	ja	ja
Abklappmechanismus		ja	ja	ja	ja	ja	ja
Diebstahlsicherung Träger/Fahrrad		ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Angaben Vmax		130 km/h	130 km/h	130 km/h	130 km/h	130 km/h	130 km/h
Kontakt		www.uebler.com	www.thule.com	www.atera.de	https://de.yakima.com	www.xlc-parts.com	www.spinder.com
Aufbau und Gebrauch							
Verarbeitung/Konzept	(10 Punkte)	8	7	8	7	7	5
Montage	(10 Punkte)	10	10	10	10	8	5
Qualität Montageanleitung	(5 Punkte)	5	4	4	4	4	4
Beladungsvorgang	(10 Punkte)	9	9	9	8	8	9
Fahrradbefestigung	(15 Punkte)	12	12	12	11	12	12
Diebstahlsicherung	(5 Punkte)	5	5	5	5	5	5
Heckklappenzugang	(5 Punkte)	5	5	5	5	5	5
Zwischenstand	**(60 Punkte)**	**54**	**52**	**53**	**50**	**49**	**45**
Fahrversuche mit zugelassener Stützlast							
Ausweichtest	(30 Punkte)	29	27	25	27	25	15
Rütteltest	(30 Punkte)	28	28	27	28	27	15
Vollbremsung	(30 Punkte)	29	28	29	27	27	15
Zwischenstand	**(90 Punkte)**	**86**	**83**	**81**	**82**	**79**	**45**
Gesamtpunktzahl	**(150 Punkte)**	**140 sehr gut**	**135 sehr gut**	**134 gut**	**132 gut**	**128 gut**	**90 befriedigend**

AUTO URTEIL

Bei weniger als der Hälfte der Punktzahl im Kapitel Fahrversuche fällt der Träger durch den Test; Reihenfolge entspricht Test-Platzierung.

Testwertung 150–135 Punkte = sehr gut; 134–105 Punkte = gut; 104–75 Punkte = befriedigend; 74–40 Punkte = ausreichend; 39–0 Punkte = mangelhaft

weise Skoda Karoq über sich ergehen lassen. Sie bestanden aus Slalomparcours und doppeltem Spurwechsel bei 60 km/h – beides sollte abruptes Ausweichen simulieren. Hinzu kamen Vollbremsungen aus 100 km/h sowie Tests auf der Rüttelstrecke, um Fahrten auf unwegsamen, buckligen Strecken nachzustellen – eine schwierige Aufgabe für alle Probanden im Test. Denn die Gestelle mussten E-Bikes von Ghost, Giant, Hepha und Radon in verschiedenen Kombinationen mit einem Gesamtgewicht zwischen 47 und 50 Kilogramm tragen. Das brachte das Arrangement aus Anhängerkupplung und Fahrradträger an die Belastungsgrenze. Und das fiel beim Fahren auf: Zwar nicht bei allen Trägern, doch bei einigen Teilnehmern waren Bewegungen auf der Kupplung feststellbar.

Doch am Ende haben alle Träger den Test bestanden, keiner der Probanden fiel von der Anhängerkupplung oder hinterließ seine Initialen in der Spoilerstoßstange der Testfahrzeuge. So sind sie mehr als nur ein praktisches Zubehör – sie sind der Schlüssel zu Freiheit und Abenteuerlust. Denn sie ermöglichen es den Millionen von radellustigen Bundesbürgern, die geliebten und meist auch sehr teuren Elektrofahrräder sicher und stilvoll an jeden der gewünschten Orte zu bringen. *Henning Busse*

INFO

So haben wir getestet

In unserem Test haben wir die Fahrradträger auf ihre Handhabung und Sicherheit untersucht. Im Kapitel „Aufbau und Gebrauch" prüften wir die Verständlichkeit der Anleitungen sowie Verarbeitung und Konzept der einzelnen Träger. Im Fokus standen jedoch vor allem die Montage, die Beladung der Träger sowie die Befestigung der Räder. Auch die Qualität der Diebstahlsicherung und der Heckklappenzugang bei beladenem Träger flossen in die Bewertung ein. Die Fahrversuche führten wir mit einem Genesis GV70 und einem Skoda Karoq durch. Die Tests bestanden aus einem Slalomparcours bei 60 km/h und dem doppelten Spurwechsel bei 100 km/h – beides sollte abruptes Ausweichen simulieren. Hinzu kamen Vollbremsungen aus 100 km/h sowie Tests auf der Rüttelstrecke, um Fahrten auf unwegsamen Strecken wie etwa Feldwegen oder buckligen Straßen nachzustellen. Dabei waren auf den Trägern E-Bikes von Ghost, Giant, Hepha und Radon in verschiedenen Kombinationen mit einem Gesamtgewicht – je nach Zuladungsmaximum – zwischen 47 und 50 kg befestigt. Die Fahrversuche mussten aus Gründen der Sicherheit immer mit mindestens 45 Punkten bestanden werden, was auch bei allen Trägern der Fall war. Andernfalls hätte es die Note „mangelhaft" gegeben.