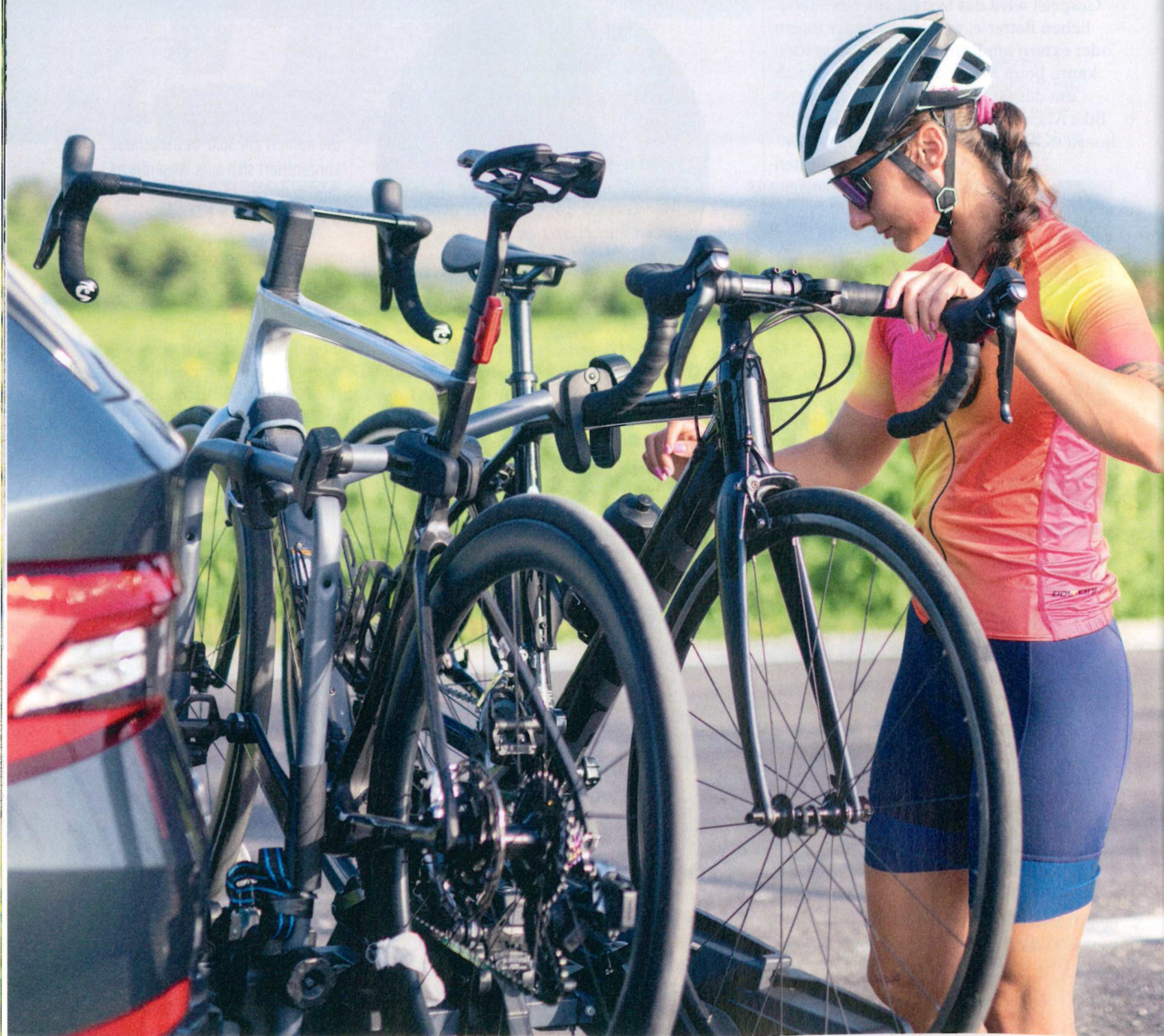


AUF DIE LEICHTE SCHULTER



Fahrradträger für die Anhängerkupplung sind meist schwer und sperrig. Doch es gibt auch Exemplare, die besonders leicht, kompakt und damit komfortabel im Handling sind. Vier Leichtgewichte von Atera, Thule, Uebler und Yakima im Test

TEST

Leichte
Fahrradträger

TEXT
Stefan Frey

R

Radfahren boomt wie Inlineskaten in den 90ern. Damals konnte man den Eindruck bekommen, die Menschen hätten Rollen statt Zehen an den Füßen. Ähnlich ist es heute mit dem Fahrrad: Alles gravelt, radelt und kurbelt auf den unterschiedlichsten Arten von Zweirädern durch die Landschaft – auch im Urlaub. Doch dahin muss das Fahrrad erst mal kommen, weshalb auch ein weiterer Gegenstand Hochkonjunktur hat: der Radträger fürs Auto.

Schaut man sich die Autokaravanen so an, die sich im Sommer Richtung Süden schieben, fällt auf: Die Art des Fahrradtransports hat sich verändert. Statt auf dem Dach oder an der Heckklappe fährt das Zweirad heute auf der Anhängerkupplung mit. Der Transport auf der Kupplung hat viele Vorteile: Der wichtigste ist wohl die geringe Ladehöhe. Statt die Räder mühsam aufs Dach zu hieven, lassen sich selbst schwere Bikes locker auf dem Träger platzieren – oder im Zweifel sogar bequem über Laderampen auf die Schienen rollen. Auch das Platzieren und die Befestigung am Träger läuft auf Augenhöhe wesentlich geschmeidiger als hoch oben auf dem Autodach.

LEICHT UND KOMPAKT

Neben dem komfortablen Handling haben Kupplungsträger allerdings auch Nachteile. Die meisten Modelle sind schwer und sperrig. Gewichte von 18 Kilogramm und mehr keine Seltenheit. In engen Kellerabteilen nehmen die ausladenden Träger dringend benötigten Platz weg. Ganz zu schweigen vom kostenlosen Krafttraining bei der neuen Disziplin „Fahrradträgerschleppen“.



STEFAN FREY
Redakteur Test & Technik



Für Rennradfahrer und Gravelbiker haben die leichten Kupplungsträger eigentlich nur Vorteile: Sie lassen sich wesentlich angenehmer transportieren und kompakter verstauen – ohne, dass man Einbußen beim Handling hinnehmen muss. Wer auch mal schwere E-Bikes befördern will, muss bei der Wahl des passenden Modells allerdings etwas genauer hinsehen.





LEICHTE BEUTE

Mit Gewichten zwischen 13,9 und 16,3 Kilo zählen diese vier Kupplungsträger zu den leichtesten Exemplaren. Abstriche in der Funktion müssen vor allem Rennradfahrer nicht befürchten

FAHRRADTRÄGER-WISSEN

- **Geringes Gewicht** Mit etwa 14 bis 16 Kilo lassen sich die Fahrradträger noch komfortabel aus dem Kellerabteil zum Fahrzeug transportieren
- **Klappen und greifen** Je kompakter sich der Träger zusammenfalten lässt, desto leichter kommt man in engen Kellergängen um die Ecke. Zudem nehmen die faltbaren Modelle weniger Platz in Keller und Kofferraum ein. Ein integrierter Griff ist das i-Tüpfelchen für angenehmen Transport.
- **Fahrradhalter** Greifarme mit Ratschenbändern fixieren auch voluminöse Rohre sicher und zudem schonender als Klauen, die vor allem an massiven oder kantigen Rohren schneller an ihre Grenzen stoßen.
- **Schienenabstand** Wer auch E-Bikes mit breiten Hinterbauten und Federgabeln transportieren möchte, sollte auf ausreichenden Abstand der Schienen zueinander achten. Stehen die Bikes zu eng, kann der Rahmen beschädigt werden.
- **Klemmmechanismus** Besonders praktisch sind Systeme, die sich senkrecht auf die Kupplung aufsetzen und dann klemmen lassen. Eine Flügelmutter wie am Thule OutPace ist weniger praktisch.

Die Lösung: leichte Kupplungsträger, die sich kompakt zusammenfalten lassen und damit Transport und Lagerung wesentlich vereinfachen. Allzu viele Modelle dieser Art gibt der Markt noch nicht her, doch wir haben vier Exemplare aufgespürt, die unsere Anforderungen erfüllen konnten.

KLAPPEN FÜR WENIGER PLATZ

Vorreiter der leichten Kupplungsträger ist der deutsche Hersteller Uebler. Der i21 ist bereits seit einigen Jahren auf dem Markt, mit 13,9 Kilogramm wohl der leichteste seiner Art und mit besonders praktischem Montagesystem für die Kupplung ausgestattet. Nebenbei lässt er sich auch noch zusammenfalten wie ein Origami-Kunstwerk und verschwindet selbst in der kleinsten Kellernische.

Auch Thule – eigentlich bekannt für seine hochwertigen, aber eher wuchtigen Fahrradträger – hat seit kurzem einen klappbaren Träger für die City-Klientel im Programm. 15 Kilo wiegt der neue Outpace, der sich ebenfalls kompakt verstauen lässt und vor allem mit innovativen Halterungen für die Fahrräder punktet. Anstelle eines Bügels an der Rückseite des Trägers besitzt jede Radschiene ihren eigenen Greifarm, der besonders viele Montagepositionen erlaubt, sowie unabhängiges Entladen ermöglicht. Zudem besitzt der Thule eine Funktion, mit der sich der Träger um 90 Grad anwinkeln lässt – park- und rangierfreundlich. Ein Klassiker der leichten Kategorie ist der Strada Sport 2, den Atera ins Rennen schickt. Er schafft es ebenfalls knapp unter 15 Kilo, besitzt jedoch noch kei-

nen aufwendigen Faltmechanismus. Auch in Sachen Ausstattung und Handling ist der Strada nicht mehr ganz up to date. Schmalere Schienenabstände und enge Radschalen erschweren den Transport wuchtiger E-Bikes. Während der Atera top für Gravelbikes und Rennräder funktioniert, sollten E-Biker eher zu den speziell dafür vorgesehenen Modellen im Sortiment greifen.

Yakima ist noch eher unbekannt auf dem deutschen Markt, konnte in vergangenen Tests jedoch bereits mit solider Leistung überzeugen. Der neue FoldClick 2 Evo ist mit 16,3 Kilo zwar kein Fliegengewicht, dennoch überzeugt er mit kleinem Staumaß und innovativer Kupplungsmontage, sowie mit einem praktischen Tragegriff. An Grenzen stößt der Yakima allerdings aufgrund seiner klassischen Klauengreifer. Eckige Rohre oder wuchtige Rahmen lassen sich damit weniger gut klemmen als mit den Ratschensystemen der anderen drei Hersteller.

SCHWÄCHEN IM DETAIL

Auch bei den Radbefestigungen gibt es feine Unterschiede: Bei Atera, Uebler und Yakima zeigen alle Ratschen zur Mitte des Trägers. Um das zweite Rad zu befestigen, muss man sich hier ziemlich verrenken. Thule macht es besser und platziert sämtliche Ratschen nutzerfreundlich nach außen.

Während alle getesteten Radträger uneingeschränkt für den Transport von Gravel- oder Rennrädern geeignet sind, gibt es zumindest bei E-Bikes kleine Einschränkungen: Thule begrenzt die Zuladung beim Outpace auf 50 Kilo. Bei Full-Power-Bikes ist das Limit hier schnell erreicht, vor allem, wenn Zubehör wie Gepäckträger oder Schutzbleche dazu kommen. Bei Atera ist der geringe Schienenabstand von nur 18 Zentimetern einer der Knackpunkte; ein weiterer sind die Radaufnahmen, die vor allem für breite Reifen und lange Radstände nicht optimal geeignet sind.



Fotos: Georg Grieshaber (2)

SICHER UNTERWEGS MIT DEM FAHRRADTRÄGER

Tipps für mehr Sicherheit und weniger Stress

- **Fahrweise anpassen** Der Fahrradträger verlagert Gewicht nach hinten. Dadurch verlängert sich der Bremsweg und das Fahrzeug reagiert etwas träger. Daher gilt: defensiv fahren, vorausschauend bremsen und abrupte Lenkmanöver vermeiden.
- **Tempo reduzieren** Zwar gibt es in Deutschland kein spezielles Tempolimit für Kupplungsträger, Hersteller empfehlen jedoch maximal 120-130 km/h. Achtung: Im Ausland können andere Vorschriften gelten.
- **Kontrolle nach Fahrtbeginn** Gurte können sich setzen, Haltearme am Fahrradträger minimal verschieben, Spannmechanismen nachgeben. Ein kurzer Stopp nach etwa zehn bis zwanzig Kilometern gehört zu den einfachen Routinen, die die Sicherheit deutlich erhöhen.
- **Assistenzsysteme beachten** Parksensoren, Notbremsassistenten oder Rückfahrkameras können durch den Träger beeinträchtigt werden. Vor Fahrtantritt sollte man deren Funktionen prüfen und die Systeme gegebenenfalls deaktivieren.
- **Rangieren** Der verlängerte Hecküberhang verändert Abstände. Besondere Auf-

merksamkeit sollte man daher bei Pollern, Bordsteinen, Rampen und Fähranlagen walten lassen.

- **Rechtliches** Beleuchtung und Wiederholungskennzeichen müssen jederzeit sichtbar und funktionsfähig sein. Im Ausland gelten teilweise zusätzliche Vorschriften, etwa Warntafeln in Italien und Spanien.



Sonderfall Italien

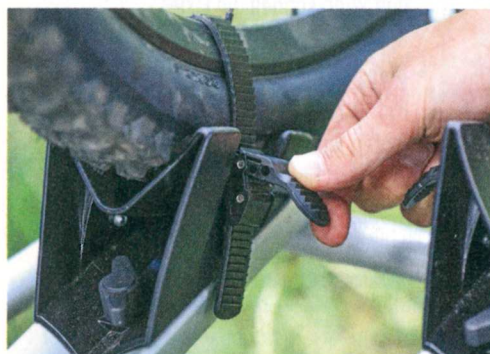
- **Kennzeichnungspflicht** Warntafeln bei nach hinten überstehender Ladung
- **Anzahl Warntafeln** Zwei bei voller Fahrzeugbreite (links und rechts)
- **Mindestgröße** 50 x 50 Zentimeter
- **Material** Metallblech
- **Kennzeichnung** Fünf rot-weiße Streifen
- **Bußgeld** Mindestens 87 Euro
- **Regelmäßige Checks** Bei Pausen den Sitz des Trägers kontrollieren. Hitze, Regen und Wind können die Fixierung beeinflussen.
- **Diebstahlschutz erhöhen** Fahrräder möglichst an belebten, gut einsehbaren Orten abstellen und bei längeren Stopps zusätzlich mit einem hochwertigen Schloss sichern.

KLEIN ABER OHO

So kompakt wie der Uebler lässt sich kein anderer Fahrradträger falten. Im Handling ist der Winzling dafür ganz groß



ATERA STRADA SPORT 2



IN DETAIL

Die Greifer lassen sich nur mühsam verschieben. Abnehmen und umplatzen ist nicht möglich. Die Ratschen sind störrisch und schwer erreichbar

Info atera.de
Preis 589 Euro
Gewicht 14,9 kg
Staumaß 100 x 20 x 59 cm
Zuladung je Schiene / gesamt 30 / 60 kg
Schienenlänge / -breite / -abstand
 99 / 7 / 18 cm
max. Radstand (Hersteller / gemessen)
 k. A. / 134 cm
max. Reifenbreite
 2,4 Zoll / erweiterbar durch optionale
 Radschuhe
max. Rohrdurchmesser 25-80 mm
Diebstahlschutz (Träger/Bikes)
 ja / ja
auf 3. Rad erweiterbar ja
Zubehör
 Erweiterung auf 3. Fahrrad; Auffahrschiene

Montage (30%)

Handling (40%)

Ausstattung / Verarbeitung (10%)

Gewicht / Transport (20%)

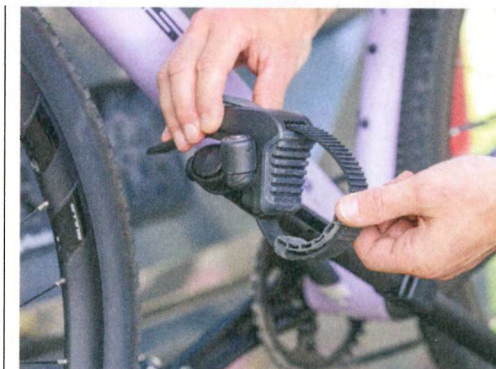
TOUR-Note (100%)

Der Strada Sport 2 ist ein solider Klassiker, der vor allem Einsteiger und Rennradfahrer anspricht. Verarbeitung, Stabilität und die einfache Grundkonstruktion überzeugen, auch die Erweiterbarkeit auf eine dritte Schiene ist ein Plus. Im Detail wirkt das Konzept jedoch in die Jahre gekommen: Die Beladung ist umständlich, die Greifer lassen sich nur mit etwas Aufwand verschieben und nicht abnehmen oder umplatzieren. Das erschwert das Finden der passenden Halteposition am Rahmen. Auch die störrischen Ratschenbänder sowie die schwer zugänglich platzierten Ratschen konnten im Test nicht überzeugen. Pluspunkte sammelt der Atera mit den verschiebbaren Radschuhen, die vor allem Rennrad- und Gravelbikereifen sicher fixieren. Die Gummierung am Greifer schont den Rahmen. Eine kleiner Hebel sichert den Träger zusätzlich vor ungewolltem Abklappen. Bei der Beladung setzt vor allem der geringe Schienenabstand klare Grenzen: Für moderne E-Bikes ist der Strada Sport 2 nur bedingt geeignet – hier greift man besser zu aktuelleren oder spezifisch ausgelegten Modellen wie dem Atera Strada E-Bike.

Fotos: Georg Grieshaber (6)



THULE OUTPACE



IN DETAIL

Umfangreich einstellbar, gummiert und einzeln aufgehängt – die Thule-Greifer sind state of the art. Die Montage per Drehgriff ist etwas umständlicher als bei den anderen Modellen im Test.

Info thule.com
Preis 629,95 Euro
Gewicht 15 kg
Stauraß 76 x 24 x 72 cm
Zuladung je Schiene / gesamt 25 / 50 kg
Schielenlänge / -breite / -abstand
121 / 6,5 / 22,5 cm
max. Radstand (Hersteller / gemessen)
125 / 144 cm
max. Reifenbreite 3 Zoll
max. Rohrdurchmesser
20-90 mm
Diebstahlschutz (Träger/Bikes)
ja / ja
auf 3. Rad erweiterbar nein
Zubehör
Rahmenschoner; Radgurtschlösser; Fahrradrahmenadapter; auch für drei Räder erhältlich

Montage (30%)

Handling (40%)

Ausstattung / Verarbeitung (10%)

Gewicht / Transport (20%)

TOUR-Note (100%)

Geringes Gewicht, kompaktes Staumaß und praktischer Tragegriff – in Sachen Handling sammelt der Thule fleißig Punkte. Die separat platzierten Greifarme sind eine Klasse für sich: Sie erleichtern das Be- und Entladen enorm und passen auch bei komplizierten Rahmenformen. Der Outpace lässt sich auf der Kupplung um 90 Grad nach oben klappen und stört damit deutlich weniger beim Rangieren in der Stadt. Er kann auch beim Parken am Fahrzeug bleiben.

Die Montage des Fahrradträgers über die Flügelmutter ist klar dem – für Thule-Verhältnisse – günstigen Preis geschuldet, macht das Ganze aber etwas mühsamer. Wir hätten uns zumindest einen Hinweis gewünscht, wann der Träger ausreichend fest auf der Kupplung sitzt. Das passende Drehmoment lässt sich nur schwer schätzen. Die Klappfunktion ohne Fußpedal ist weniger störend als gedacht. Allerdings muss man zwischen den Rädern durchgreifen und schmiert sich im Zweifel Kettenfett an die Ärmel. Die maximale Zuladung von 50 Kilogramm und 25 Kilo je Bike liegt etwas unter den üblichen Werten – gerade bei E-Bikes ein Punkt, auf den man achten sollte.

2,0



TOUR
TESTSIEGER
2026

UEBLER i21 Z60



IM DETAIL

Keiner ist leichter: Mit gerade mal 13,9 Kilo ist der Uebler ein echtes Fliegengewicht – und auch noch sehr kompakt faltbar. Die Greifer lassen sich über einen cleveren Mechanismus unkompliziert am Träger umplatzieren

Info uebler.com
Preis 909 Euro
Gewicht 13,9 kg
Staubmaß 61 x 20,5 x 69 cm
Zuladung je Schiene / gesamt 30 / 60 kg
Schienenlänge / -breite / -abstand 119 / 7,5 / 24 cm
max. Radstand (Hersteller / gemessen) 130 / 130 cm
max. Reifenbreite 3 Zoll
max. Rohrdurchmesser 115 mm
Diebstahlschutz (Träger/Bikes) ja / ja
auf 3. Rad erweiterbar nein
Zubehör Transporttasche; Auffahrschiene; längere Ratschenbänder

Montage (30%) ●●●●●●●● 1,3
Handling (40%) ●●●●●●●● 2,1
Ausstattung / Verarbeitung (10%) ●●●●●●●● 2,2
Gewicht / Transport (20%) ●●●●●●●● 1,2
TOUR-Note (100%) **1,7**

Mit dem i21 Z60 zeigt Uebler eindrucksvoll, warum die Marke seit Jahren zu den Referenzen bei Kupplungsträgern zählt. Das geringe Gewicht, das extrem kompakte Faltmaß und der nahezu narrensichere Klemmmechanismus für die Kupplung machen die Handhabung im Alltag außergewöhnlich komfortabel. Besonders die abnehmbaren Greifer mit ihren langen, gummierten Rastbändern erleichtern das Handling. Gleichzeitig überzeugt der Träger mit hoher Stabilität, durchdachten Details und großer Flexibilität über alle Arten von Fahrrädern hinweg. Kleine Schwächen bei den Ratschenbändern und der Kabelführung kosten ein paar Punkte, fallen angesichts der insgesamt sehr starken Leistung aber kaum ins Gewicht. Der hohe Preis bleibt die größte Hürde – wer jedoch regelmäßig hochwertige Bikes transportiert und Wert auf maximale Nutzerfreundlichkeit legt, findet im Uebler i21 Z60 einen der besten und durchdachtesten Fahrradträger auf dem Markt.



YAKIMA FOLDCLICK 2 EVO

Info de.yakima.com
Preis 700 Euro
Gewicht 16,3 kg
Staubmaß 67 x 74 x 28 cm
Zuladung je Schiene / gesamt 30 / 60 kg
Schienenlänge / -breite / -abstand 128 / 6,8 / 22 cm
max. Radstand (Hersteller / gemessen) 125 / 128,5 cm
max. Reifenbreite 4 Zoll
max. Rohrdurchmesser 22 - 80 mm
Diebstahlschutz (Träger/Bikes) ja / ja
auf 3. Rad erweiterbar nein
Zubehör längere Rastbänder; Auffahrschiene; Felgenshoner; auch für drei Fahrräder erhältlich

Montage (30%) ●●●●●●●● 1,4
Handling (40%) ●●●●●●●● 2,2
Ausstattung / Verarbeitung (10%) ●●●●●●●● 2,4
Gewicht / Transport (20%) ●●●●●●●● 2,0
TOUR-Note (100%) **1,9**

Der Yakima ist ein durchdachter Kupplungsträger, der vor allem mit kompaktem Faltmaß und der einfachen Handhabung punktet. Die Montage gelingt schnell und intuitiv, die Beladung funktioniert zuverlässig, und auch im Fahrbetrieb hinterlässt der Träger einen stabilen und vertrauenerweckenden Eindruck.

Besonders gelungen sind das clevere Kupplungssystem, die abnehmbaren Greifarme und die alltagstaugliche Konstruktion. Gleichzeitig zeigt der FoldClick Evo 2 aber auch Schwächen in den Details: Die Materialanmutung reicht nicht ganz an die Klassenbesten heran, die klassischen Klauengreifer sind bei voluminösen Rahmen weniger flexibel.

Unterm Strich liefert Yakima einen soliden Allrounder, der sich vor allem an Radfahrer richtet, die einen kompakten, unkomplizierten und E-Bike-tauglichen Träger suchen. Wer maximale Flexibilität und Premium-Anmutung erwartet, findet am Markt stärkere Alternativen.



IM DETAIL

Kein Klemmhebel nötig: Der Yakima wird senkrecht auf die Kupplung gesetzt und einfach abgeklappt. Die Greifer lassen sich sehr leicht versetzen, passen aber weniger gut zu voluminösen Rohren