

Ein Stadtrad ist kein Mountainbike, ein Rennrad nur selten für unbefestigte Wege geeignet. Ein 120-Kilo-Mensch passt vielleicht noch aufs Rad, aber das Material macht dies nicht mit, weil es nur bis 110 Kilogramm Gesamtgewicht ausgelegt ist. Der Hersteller oder Händler argumentiert dann mit dem bestimmungsgemäßen Gebrauch. In den Gebrauchsanweisungen wird das dann folgendermaßen formuliert:

Diese Fahrräder sind aufgrund der Konzeption und Ausstattung dazu bestimmt, auf öffentlichen Straßen und befestigten Wegen eingesetzt zu werden. Die hierzu erforderliche sicherheitstechnische Ausstattung wurde mitgeliefert und muss vom Benutzer oder Fachmann regelmäßig überprüft und – falls notwendig – instand gesetzt werden. Für jeden darüber hinausgehenden Gebrauch bzw. die Nichteinhaltung der sicherheitstechnischen Hinweise dieser Bedienungsanleitung und die daraus möglichen Schäden haften weder Hersteller noch Händler. Dies gilt insbesondere für die Benutzung dieser Fahrräder im Gelände, bei Sportwettkämpfen, bei Überladung jeglicher Art und nicht ordnungsgemäßer Beseitigung von Mängeln. Zur bestimmungsgemäßen Verwendung gehört auch die Einhaltung der Betriebs-, Wartungs- und Instandhaltungshinweise.

Wer also mit seinem Stadtrad auf Tour geht, dafür kräftig Gepäck auflädt, damit über Wurzeln im Wald hoppelt und dabei etwas zerbricht, könnte Probleme bekommen (nicht nur unterwegs, sondern auch später bei den Verhandlungen mit dem Händler oder Hersteller). Denn dafür ist das Rad nicht gedacht, der Händler spricht vom „nicht bestimmungsgemäßen Gebrauch“. Natürlich muss das der Händler oder Hersteller erst einmal beweisen. Aber wer sagt: „Die Gabel ist gebrochen, als ich damit die Treppen heruntergefahren bin“, wird schlechte Karten haben. Ebenfalls schlecht sieht es aus, wenn es aufgrund durchgescheuerter Felgenwände zu einem Felgenbruch kommt, weil die Bremschuhe nicht rechtzeitig gewechselt wurden und diese über viele Kilometer an der Felgenflanke auf dem Metall geschmirgelt haben. Das wäre beispielsweise ein Fall für eine nicht ordnungsgemäße Beseitigung eines Mangels.

Rechnungsdatum 05.12.2013	Verkaufsnr.: 7420	Lieferschein Nr.: 44481	Liefer-/Abholdatum: 06.12.2013	Kundennr.: 32318	Telefon: 01775285282
------------------------------	----------------------	----------------------------	-----------------------------------	---------------------	-------------------------

Rechnung Nummer 44481

Betreff: 26" Scott MTB

Menge	Bezeichnung	Artikelnr.	Preis (EUR)	Wert (EUR)
Material:				
1	KASSETTE HG DEORE 9-FACH,VERNI	135860	29,95	29,95
1	Shim.Kette HG 53 9-fach 116GI	43565	19,99	19,99
Summe:				49,94
Arbeitsbeschreibung:				
4	Laufgrad zentrieren, hinten . MTB-/Rennrad	2,06	4,20	16,80
6	Kette mit Zahnkranz ersetzen Kettenschaltung	7,11	4,20	25,20
2	Schaltauge richten o. erneuern	327,00	4,20	8,40
Summe:				50,40

Summe	100,34
Gegeben bar	100,34
Betrag dankend erhalten	

Enthaltene Mehrwertsteuer:
19,00 % MWSt (= EUR 16,02) auf EUR 84,32

Es bediente Sie Herr Gosse.
Ihre Reparatur wurde ausgeführt von Herr Troitsch.

Eine korrekte Rechnung weist alle Einzelarbeiten und Materialien aus.

DO IT YOURSELF ODER IN DIE WERKSTATT?

Wer selbst zum Werkzeug greift, kann viel Geld sparen. Natürlich ist dies oft ein Zeit- und Platzproblem. Und auch nicht jeder hat Lust, sich die Finger schmutzig zu machen. Kleinere Reparaturen wie einen Schlauch flicken, einen Schaltzug wechseln, Licht reparieren oder eine Ersatzspeiche einziehen sind aber schnell erledigt, sparen bares Geld und letztendlich auch Zeit, denn das Rad muss nicht in die Werkstatt, fällt nicht ein paar Tage aus und muss auch nicht wieder abgeholt werden.

Trotzdem: Nicht alles ist auch so einfach zu reparieren. Die Technik am Fahrrad wird komplizierter, insbesondere durch moderne Nabenschaltungen, automatische Gangschaltungen, Elektroantriebe usw. Viele Werkstätten sind inzwischen selbst überfordert und schicken das defekte Teil (oder das gesamte Rad) zum Hersteller.

Mit den Anleitungen in diesem Buch kann man so einiges selber machen, aber muss es natürlich nicht, es sei denn, man ist auf Radtour, und das Problem tritt unterwegs auf, fernab vom nächsten Händler oder gar noch am Wochenende.

REGELMÄßIGE CHECKS

Regelmäßige Checks erhalten die Freude am Radfahren und die Fahrsicherheit. Noch genug Luft auf den Reifen? Ist die Kette geschmiert? Klappert irgendetwas?



DER KLEINE CHECK

- 1 Rahmen auf Schäden überprüfen
- 2 Ist Spiel im Lenkkopflager?
- 3 Geht das Licht?
- 4 Bremsen kontrollieren
- 5 Luftdruck kontrollieren
- 6 Sitzen die Laufräder fest?
- 7 Ist die Kette sauber und geölt?
- 8 Laufräder auf leichten Lauf überprüfen



DER GROßE CHECK

- 1 Sitzt der Lenker fest?
- 2 Ist der Vorbau fest?
- 3 Sind die Bremsschuhe abgefahren? Sind die Bremszüge in Ordnung?
- 4 Ist die Gabel verzogen?
- 5 Sind Kurbeln oder Pedalen locker?
- 6 Ist das Tretlager locker?
- 7 Ist die Kette verschlissen?
- 8 Funktioniert die Gangschaltung sauber und störungsfrei?
- 9 Haben die Reifen Risse? Ist noch genug Profil vorhanden?

NACH EINEM STURZ

Wenn es zu einem Sturz gekommen ist (aus der Fahrt heraus), sollten Sie vor einer Weiterfahrt einige Punkte überprüfen:

- Sind Lenker und Vorbau verbogen, angebrochen oder verdreht? Achtung: Verbogene Fahrradteile lassen sich nur in Ausnahmefällen zurückbiegen. Insbesondere Teile aus Aluminium können nur unter äußerster Vorsicht und mit viel Erfahrung zurückgebogen werden, sie neigen dann zum Brechen. Das gilt insbesondere für Lenker, Vorbau und Kurbeln.

- Überprüfen Sie den festen Sitz, indem Sie versuchen, den Lenker zu verdrehen, während Sie mit beiden Beinen die Gabel mit dem Laufrad festhalten (siehe Fotos [Seite 14](#) oben).
- Drehen Sie die Laufräder. Sind Unwuchten zu erkennen? Schleifen die Bremsen an der Felge, oder schleift die Felge am Rahmen? Sitzt das Laufrad noch mittig im Rahmen? Sollte etwas schleifen, können Sie bei den Bremsen den Zug etwas öffnen (Achtung: nur noch eingeschränkte Bremswirkung) oder aber versuchen, mit einem Nippelspanner die Unwucht herauszubekommen (s. Anleitung [Seite 104](#)).
- Wenn das Rad auf die Schaltungsseite gestürzt ist (Radler mit Nabenschaltung sind im Vorteil), kontrollieren Sie, ob die Kette noch auf den Ritzeln liegt. Oft rutscht sie dann zwischen Ritzel und Hinterbau und wird dort einklemmt (Ähnliches kann auch am Tretlager passieren).
- Schalten Sie alle Gänge. Beobachten Sie das Schaltwerk. Kommt es den Speichen womöglich gefährlich nahe? Ein verbogenes Schaltwerk oder Schaltauge kann zum Abriss des Schaltwerks, Zerstörung der Kette und Schäden am Rahmen führen.
- Hat sich der Sattel (meist seitlich) verschoben?
- Kontrollieren Sie, ob Pedalen oder Kettenblatt einen Schlag abbekommen haben.
- Heben Sie das Rad kurz an und lassen es auf den Boden springen. Klappert etwas, das sonst nicht zu hören ist?
- Machen Sie eine vorsichtige Probefahrt ohne starke Lenkeinschläge und Abbremsungen. Versuchen Sie freihändig zu fahren (wenn Sie es denn können). Flattert das Vorderrad?
- Schauen Sie zuletzt nach Verstauchungen an Gabel und Rahmen. Auch Lackabschürfungen sind ein Indiz für unfreiwilligen Kontakt.

