



Ein Schützling der Diakonie Stetten pumpt in der Werkstatt den platten Vorderreifen unseres Testrads auf. Tim Sanna prüft danach die Bremsbeläge. Sie sind komplett abgeschliffen.

Bilder: Schechinger

Zehn praktische Tipps für Fahrrad-Schrauber

Sommertour zur Fahrradwerkstatt der Diakonie Stetten: Tim Sanna erklärt, wie ein reparaturbedürftiges Bike auf Vordermann gebracht wird



Ein Reparaturset mit Ersatzschlauch.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
HANS-JOACHIM SCHECHINGER

Kernen-Stetten.

Bei 90 Prozent aller Fahrräder in Betrieb reicht der Luftdruck in den Reifen nicht aus. Die leicht platt gedrückte Karkasse nimmt Schaden und der Radler benötigt beim Treppeln mehr Kraft. Obwohl viele nicht daran denken, ist der richtige Luftdruck das „A und O“, wie Tim Sanna bei unserer ZVW-Sommertour betont. Das Problem lässt sich mit der Luftpumpe rasch beheben, wobei auch ein Ventil-Adapter an der Tankstelle sehr hilfreich sein kann.

Tipps und Tricks zur Fahrradreparatur sind Gold wert. Die Teilnehmer unserer Sommertour in der inklusiven Bike Box der Diakonie Stetten nahmen die Ratschläge, die ihnen der ehrenamtlich engagierte Fahrradexperte Tim Sanna gab, dankbar an. Regelmäßige Kontrolle und Wartung der heutzutage meist technisch hochwertigen Bikes sind mindestens so wichtig wie das Beherrschen professioneller Handgriffe beim Reparieren. Unabdingbar ist der richtige Reifendruck. Das offenporige Gummi lässt Luft austreten, so dass der wachsame Radler seine Reifen regelmäßig prüfen und gegebenenfalls aufpumpen muss.

1: Der Tipp: Einen „Ventil-Adapter“ im Fahrradgeschäft für 1,50 Euro kaufen. Auf das Blitzventil geschraubt, lässt sich an jeder Tankstelle der Kompressor zum Aufpumpen der Autoreifen fürs Bike benutzen. Das geht leichter als mit jeder noch so griffigen Fahrrad-Luftpumpe.

2: „Nicht sparen beim Reifen-Kauf“, lautet Tim Sannas zweiter Rat. Je teurer die Karkasse, desto dichter und stabiler ihr Gewebe. Gegen Glasscherben oder die Dornen von Berberitzen schützt aber auch der beste Reifen nicht. Wer einen Platten hat, muss zum Flecken den Schlauch aus dem Reifen lösen. Reifendichtmittel oder ein Pflaster taugen als Pannennothilfe für die nächsten Kilometer bis zur Fahrradwerkstatt. Bei einem richtigen Schlitz, den eine Glasscherbe in den Schlauch geschnit-

ten hat, hilft aber auch die beste Dichtungsmilch nicht. Dann muss nach allen Regeln der Kunst geflickt werden: Luft rauslassen, mit dem Montagehebel den Mantel von der Felge lösen, Schlauch herausziehen, das Loch anrauen, Pflaster draufkleben. Oft liegen zusammen mit scharfen Glasscherben, die zum Platten geführt haben, winzige Glassplitter auf der Straße, die sich beim Fahren unbemerkt in den Mantel fressen und irgendwann trotz Auswechslens oder Flickens des kaputten Schlauchs diesen später an einer anderen Stelle aufritzen. Tim Sanna empfiehlt deshalb, vor der Reparatur den kompletten Reifen umzudrehen und mit dem Finger innen vorsichtig auf Glassplitter hin abzutasten – auch auf die Gefahr hin, dass es pikst.

3: In den Notfallkoffer gehören ein intakter Schlauch, Flickzeug, ein Imbuschlüssel, ein Montagehebel und ein Kettennutzi zum Öffnen und Schließen der Fahrradkette. „Das ist das Nötigste, aber man sollte damit umgehen können“, sagt Tim Sanna. Entlang der Felge verläuft ein schwarzer Strich, der das Maß der Abnutzung anzeigt: Wenn man diese Linie nicht mehr sieht, sollte man unbedingt die Felge wechseln, so der Fachmann.

4: Wer ein neues Laufrad für sein Bike kauft und dabei auf Qualität achtet, sollte von extrem flachen Felgen die Finger lassen. Die doppelwandigen hochwertigen Felgen sind höher und leicht bauzig. Bei einem Rennrad sei das fast schon Pflichtprogramm, sagt Tim Sanna. Auch die versetzte Anordnung der Speichenlöcher sei ein Qualitätskriterium und deshalb eine Preisfrage. Wichtig ist, regelmäßig das Felgenband zu kontrollieren, das gelegentlich reißen kann. Wenn die scharfkantigen Schrauben und Nippel an der Felge freiliegen, können sie den empfindlichen Gummischlauch beschädigen.

5: Wer sein Fahrrad liebt, repariert es auch gern. Dazu braucht es einen Montageständer, der im Fachhandel mindestens 70 bis 80 Euro kostet. Er ist so stabil, dass er auch für schwere E-Bikes genutzt werden kann. Wichtig beim Prüfen der Speichen: Sie müssen schön fest sitzen. Das Hinterrad unseres Testfahrzeugs, ein billiges Trekking-Herkules, hat einen leichten Achter. Den Schlag an der Felge hört der Fachmann sofort, wenn er an dem aufgebockten Bike der freilaufenden Felge mit

der Hand Schwung gibt. Mit einem Kniff lässt sich der Achter ausgleichen: den Schlag an der Felge lokalisieren und die Speiche an der gegenüberliegenden Seite mit Hilfe des Speichenschlüssels in einer leichten Umdrehung anziehen. „Damit verändere ich die Position der Felge“, erklärt der Stettener Fahrradguru. „Wichtig ist, dass der Reifen an der Bremse nicht schleift. Komplizierte Fälle lösen wir in der Bike Box am Zentrierständer.“

6: Geprüft werden bei einem kleinen Kundendienst das Lagerspiel und die Bremsen. Ein Blick auf die Bremsbeläge reicht schon, um ihren Zustand einzuschätzen. „Wenn die Rillen fehlen, ist der Bremsbelag am Ende“, sagt Tim Sanna. Nicht der Ersatz der Beläge, die fünf bis zehn Euro kosten, kommt teuer, sondern der Schaden, den eine abgeschliffene Bremse an der Felge verursacht. Dann ist im Extremfall ein neues Laufrad fällig, das locker 100 Euro kosten kann. Beim Wechseln der Beläge heißt es aufpassen, dass sie nicht auf dem Reifen schleifen, sondern die schmalen Metallfelgen exakt treffen.

7: Quietschen die Bremsen, empfiehlt es sich, sie „vorförmig“ in Fahrtrichtung einzustellen, so dass sie nur auf einer kleinen Fläche aufsetzen. Es kann passieren, dass nach der Montage eine Seite der Felgenbremse aktiv ist, die andere Seite aber klemmt. Mit der Einstellschraube kann die Spannung erhöht werden, so dass beide Seiten gleichmäßig anschlagen.

8: Birnen gibt es heute für die Beleuchtung fast nicht mehr, dafür sind LED-Lampen die Regel. Bei der Kontrolle eines Fahrrads müssen die Reflektoren, die Klingel, das Steuerkopflager und die Schaltung unbedingt geprüft werden.

9: „Ich komme nicht in den kleinen Gang. Was tun?“, fragt eine Teilnehmerin. „Da gibt es viele Möglichkeiten“, so Tim Sanna. „Ich muss die Zugspannung mit der Schraube erhöhen, wenn die Kette nicht nach oben springt. Wenn sie zu stark angezogen ist, springt die Kette nicht runter.“

10: Den Kettenverschleiß erkennt der Profi an den Zahnradern. Mit der Kettenlehre kann er zudem leicht testen, wie ausgeliebt bzw. biegebar eine Fahrradkette ist. Fällt die Kettenlehre zwischen die Glieder, ist die Kette verschlissen.



Tim Sanna zeigt, wie man den Reifen flickt.

Bike-Spezialist

Tim Sanna, Zweiradmechaniker mit Meisterbrief und Projektleiter beim Bike-Spezialisten WM-Trading, weiß, wie man Fahrräder checkt. Der Profi verfügt über rund 25 Jahre Erfahrung im Zweiradbereich. Seit 2006 betreut er zudem die integrative Fahrradwerkstatt der Diakonie. Der 48-jährige engagiert sich in der **integrativen Bike Box auf dem Schlossberg 84**. Immer montagnachmittags öffnet sie um 15 Uhr. Radler aus der Diakonie und von außerhalb reparieren ihr Gerät unter fachmännischer Aufsicht. „Die Werkstatt läuft immer besser“, sagt Tim Sanna. „Vier bis fünf Kinder von auswärts, vier Kinder von hier.“



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unserer Sommertour brachten ganz unterschiedliche Vorkenntnisse mit, aber alle profitierten.



Montagehebel aus Plastik.



Der Schlauch ist freigelegt.



Zwei Ritzel zum Vergleich.