

# Fahrradcheckliste ADFC Norderstedt

[www.adfc-norderstedt.de](http://www.adfc-norderstedt.de) Infos unter Tel. 040 525 47 64.  
Info-Stelle im „Weltladen“ Rathausallee 44



	<b>Bauteil</b>		<b>OK</b>	<b>Mangel</b>	<b>Bemerkung</b>
1	Bremsgriffe Bremsen allgemein	Position/Erreichbarkeit Bremshebel (Kinderbremsgriff) Bremsen leichtgängig			
2	Bremskörper Bremsbeläge	Bremswirkung Abnutzung Bremsbeläge Bremsbacken auf Felge korrekt positioniert?			
3	Lichtanlage	Funktion Kabellage Dynamo-Abnutzung, StVO-Erfordernisse (Reflektoren, K--Zeichen, ...)			
4	Rahmen	Auffälligkeiten: - Sattelstreben - Steuerrohr - Stauchung (Unterrohr vorne unten Dellen)			
5	Reifen	Karkasse durchgefahren (Profil nicht notwendig), Brüchigkeit/Schäden des Materials Lage in Felge korrekt			
6	Kette	Schmierung Kette zu weit vom Kettenblatt abzuheben Ritzel sehen/sieht aus wie Haifischzähne „Zwitschern“ der Führungsradchen			
7	Lenker	Feste Montage Einstellung Steuerkopf-Lager zu fest/zu locker? Klingel vorhanden/funktionsfähig Lenkerenden-Schutz			
8	Vorbau	Vorbau zu weit ausgezogen (Markierung) Haarrisse			
9	Sattel	Stütze zu weit ausgezogen (Markierung) Fest montiert, Klemmschraube fest			
10	Diebstahl- sicherheit	Schlösser, Codierung/Rahmennummer notiert?			
11	Schutzblech vorne	Sicherung für Zieharmonikaverhinderung Schutzblech notwendig/vorhanden?			
12	Laufräder	Seitenschlag („Acht“) / Höhenschlag Speichen fehlen/lose Felgen durchgebremst Lager lose			
13	Federgabeln	Keine Prüfung, da i.A. nicht sicherheitsrelevant			
14	Allgemeiner Check	Muttern und Schrauben Bewegliche Teile Kurbeln / Vorbau offensichtliche Haarrisse Gabelkopf Tretlager lose			
15	Bemerkung				
Ort:			Datum:		

*Haftungsausschluss: Diese Checkliste wurde nach bestem Wissen/Gewissen erstellt und ausgefüllt. Wegen der Vielzahl der Bauvarianten von Fahrradkomponenten kann es vorkommen, dass Mängel unentdeckt bleiben. Der ADFC kann dafür keine Haftung übernehmen.*  
Der Fahrrad-Check ist kostenlos-. Über eine Spende zur Finanzierung der Fahrradsternfahrt würden wir uns freuen. V. 2008/06

# Fahrradcheckliste ADFC Norderstedt

[www.adfc-norderstedt.de](http://www.adfc-norderstedt.de) Infos unter Tel. 040 525 47 64.

Info-Stelle im „Weltladen“ Rathausallee 44



1. **Bremsgriffe:** Die meisten haben eine kleine Schraube in der Nähe des Seilaustrittes. Womit man die Nulllage verstellen kann, was insbesondere bei Kinderrädern notwendig ist. Die Schwergängigkeit der Bremsen liegt meistens am Bremszug, der nicht geschmiert ist, Graphitfett ist vorzuziehen. Bei Damenrädern ist das „U“ im hinteren Bremszug schlecht, da sich darin Wasser sammelt.
2. Abgenutzte **Bremsbeläge** sind klar. Bei der Abnutzung entsteht insbesondere bei Cantilever und V-Bremsen ein Problem, dass die Bremsbeläge nicht mehr senkrecht auf die Felge greifen und schief stehen. Somit kann man sich den Mantel kaputt bremsen oder - wenn es dumm läuft – rutschen die Bremsbacken in die Vorderradspeichen.
3. **Lichtanlage** muss gehen. Vorne, hinten und am am Pedal sind Reflektoren vorgeschrieben, reflektierende Reifen oder Felgen sind an Stelle von Seitenreflektoren zulässig. Bei Rädern unter 11 kg ist eine reine Batterie/Akkubeleuchtung erlaubt. Doppelverkabelung ist immer besser. Strom über das Lenkkopflager ist schlecht, da die Schmierung dasselbe isoliert. Das Vorderlicht muss auf die Straße und nicht in den Himmel zeigen- das blendet auch andere Radfahrer.
4. **Rahmen und Gabel:** Stauchung, Kettenstreben abgelöst, Steuerrohrbruch, sonst. diverse Schäden. Die Schäden sind meist schwer und mit Routine zu erkennen und bisweilen nur mit Risseindringprüfung eindeutig nachzuweisen. An häufigsten sind gestauchte Gabeln oder eine Stauchung des Rahmenunterrohres hinter dem Steuersatz unten.
5. Ein **Reifen**profil im Straßenbetrieb ist nur für bzw. gegen Aquaplaning wichtig. Slicks sind also ausreichend. Aber brüchige oder durchgefahrene Reifen sind schlecht. Den Sitz der Reifen erkennt man meist an einer Linie seitlich am Reifen.
6. Ein „Zwischern“ weist auf trockene Führungsrädchen der **Kettenschaltung** hin. Lässt sich die Kette sehr weit von vorderen Zahnkranz abziehen, ist sie zu stark gelängt und meist alle anderen Zahnräder auch. Bei weniger Abzug kann man die Kette auch noch alleine tauschen. Wenn im Flachland Leute mit Trekkingrädern und Kettenschaltung unterwegs sind, benutzen sie meist nur wenige Gänge - das erkennt man dann leicht hinten an den Ritzeln. Die sollten sich vielleicht einen Zahnkranz mit kleineren Abstufungen montieren.
7. Fest montierter **Lenker** ist klar. Bremsgriffe und Klingel müssen ergonomisch montiert sein, um sie auch im Notfall betätigen zu können. Der Lenkerenden-Schutz ist bei Stürzen wichtig. Dass man sich kein Loch ins Knie stantzt. Zu lose eingestelltes Steuerkopf-Lager merkt man beim Betätigen der vorderen Bremse, was zu Unsicherheiten führt. Ein zu festes, eingelaufenes Steuerkopf-Lager „springt“ stückweise weiter.
8. Alle **Vorbauten** (Außer dem neuen „Ahead“-System) besitzen eine Markierung, die die Grenze der zulässigen Herausziehens markiert. Wenn diese nicht beachtet, klemmt die Klemmung im Bereich des Gewindes des Steuerkopflagers. Und wenn dies deswegen abbricht, steht man plötzlich lenkungslos da, was gefährlich ist. Oben wird der Lenker geklemmt. Dort sollte man sicherheitshalber prüfen, ob nicht Risse vorhanden sind.
9. Die **Sattelstütze** hat eine Markierung genau so wie der Vorbau. Hier kann aber der eigentlich „nur“ Rahmen beschädigt werden, es ist also im Allgemeinen nicht sicherheitsrelevant.
10. Kann man das Fahrrad mit dem Schloss *anschießen*? Ist das Fahrrad codiert? Hat man zumindest die **Rahmenummer** notiert? Nur so bekommt man das Fahrrad zurück.
11. Dünne **Schutzbleche** müssen vorne mit einer Notlösevorrichtung montiert sein. Wenn sich sonst nämlich einmal ein Ast in den vorderen Schutzblechstreben verfängt, zieht es das Schutzblech an den Reifen, es faltet sich und blockiert, ein Salto ist programmiert.
12. Ein (Seiten-),**Schlag**“ ist klar, gerissene oder lose Speichen ebenfalls. Bei Speichenrissen sind Speichen meist zu lose und nicht zu fest. Überprüfe auch, ob die Speichenbögen nicht zu groß sind. Sonst kann man noch überprüfen, ob die Lager lose sind (Eine Hand am Rahmen, mit der anderen am Rad oder den Kurbeln wackeln)
13. Sofern keine Brüche o.ä. Vorliegen, sind diese nicht sicherheitsrelevant. Bei einem Check kann man nicht hineinschauen. Bei billigen **Gabel** bzw. Gabeln von 28-Zoll-Rädern neigen die Führungen dazu, auszuschielen. Dies wackelt beim Bremsen mit der Vorderbremse, was zu Unsicherheiten führt. Es ist schwierig, dies vom losen Steuersatzlager (Pos. 7) zu unterscheiden.
14. **Allgemeiner Check:** Sicherheitsrelevant sind Haarrisse an den Kurbeln, Rahmen und Gabel (alte Kettler-Räder zeigen das mit Rissen im Lack insbes. Im Steuerkopfbereich)..  
Korrosion, auch bzw. insbesondere an Alu. Überprüfe, ob Gabel nicht verbogen ist. Steuerkopflager und Gabelscheiden müssen eine gerade Linie bilden.  
Für die Detektion eines losen Tretlagers benötigt man Routine (umfassendes Thema).