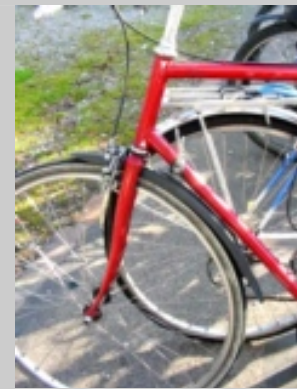
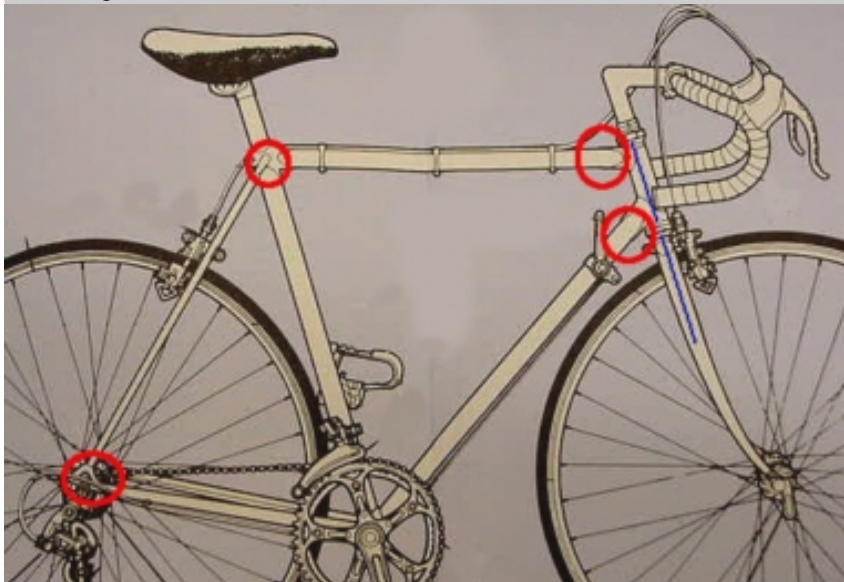


Prüfen von Rahmen und Gabel

Rahmen und Gabel sind das Herzstück des Velos. Ein Defekt kann ein erhebliches Sicherheitsrisiko bedeuten. Eine gestauchte Gabel kann beispielsweise ohne Vorwarnung brechen! Hier die wichtigsten Stellen, die geprüft werden sollten:

Häufigster Defekt ist eine nach hinten gestauchte Gabel. Blaue Linie: Die Mitte des Lenkerrohrs und die Gabel sollten eine Linie bilden. Nicht immer ist eine Stauchung sichtbar. Ein Anzeichen ist wackeliges Fahrgefühl und Ziehen des Fahrzeuges in eine bestimmte Richtung. Wenn man mit dem Velo freihändig fahren kann, ist es meist ok



Gestauchte Gabel (beachte auch den Abstand zwischen Schutzblech und Rahmen)



Haarrisse bereits rostig

Es kann auch passieren, dass nach einem Frontalzusammenstoß, die Gabel gerade bleibt, aber der Rahmen im vorderen Bereich gestaucht wird. Anzeichen: Auf der Oberseite des Rohres bilden sich winzige Haarrisse, und auf der Unterseite einen kleinen Wulst, der oft mit dem Finger spürbar ist.

Weitere bruchgefährdete Anlötlstellen: Sattelstrebe und hinteres Ausfallende (besonders auf der Kranzseite)

Die Räder

Drehen Sie am Rad: Hat es eine Acht? Sind die Bremsklötze auf der Höhe der Felge? Nein, dann ist vielleicht ein Rad in der falschen Grösse eingebaut worden. Prüfen Sie gründlich die Felge, sonst kann es zu bösen Überraschungen kommen.



Ist die Felge verformt oder hat sie gar Risse? Aluminiumfelgen können "durchgebremst" werden. Plötzlich gibt es einen grossen Knall und Felge und Reifen explodieren gemeinsam.



Wie ist das alte Rennvelo bereift? Möglicherweise hat es noch Collés, aufgeklebte Schlauchreifen. Sie haben zwar hervorragende Fahreigenschaften, doch ein Platten kann teuer zu stehen kommen.

Kette und Kränze

Velos mit vielen Gängen und Ritzeln sind verschleissanfällig. Die Kette wird im Laufe der Jahre verstreckt und die Kränze abgeschliffen. Folge: in den meist gefahrenen Gängen "bricht" die Kette durch.

So testen Sie, ob die Kette verstreckt ist: heben Sie die Kette im Bereich der vorderen Zahnkränze etwas an. Wenn sie sich locker wegheben lässt ist sie verstreckt. Eine verstreckte Kette muss meist mit dem hinteren Ritzelpaket zusammen ausgewechselt werden. Dies kann schnell einmal Fr. 120.00 kosten.



Dieses Ritzel ist ok

Kettenblätter anschauen: Wenn sie aussehen wie Haifischzähne sind sie hinüber.



Haifischzähne

Lassen Sie sich nicht irren machen von den ungleichen Verzahnungen mancher Kettenrädern. Manchmal sieht es auch bei neuen Kettenblättern aus, als ob einzelne Zähne abgebrochen wären. Oft handelt es sich hier um Steighilfen, die den Schaltvorgang erleichtern sollen.



"Abgebrochenes" Ritzel



Die Lager

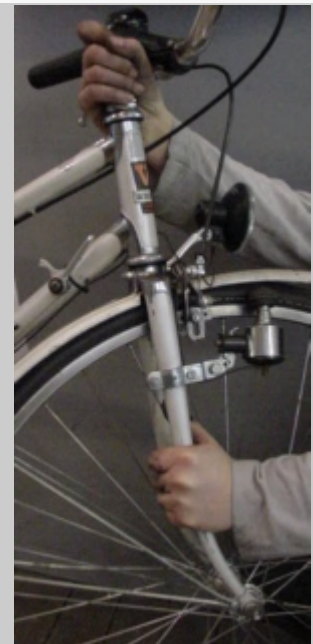
Die wichtigsten Lager sind Tretlager, Steuerlager und die beiden Radlager. Vieles kommt schon bei der ersten Probefahrt zu Tage: Knackt etwas, lässt sich der Lenker leicht bewegen, wackeln die Räder?

So prüfen Sie das Tretlager:

Nehmen Sie beide Kurbeln in die Hände und bewegen Sie sie seitlich gegeneinander. Wackelt etwas? Hat es Spiel? Ein neues Tretlager kann schnell einmal teuer werden.



So prüfen Sie, ob die Gabel Spiel hat: Nehmen Sie Gabel und Lenkervorbau in die Hände und bewegen Sie sie vorwärts-rückwärts. Wenn es starkes Spiel hat, kann es sein, dass das Lager und vielleicht schon die Gabel kaputt sind.



Sattel und Lenker

Die Position von Sattel und Lenker sind entscheidend für den Fahrkomfort. Lassen sich Sattel und Lenker entsprechend einstellen? Manchmal haben sich Lenker und Sattel derart festgefressen, dass sich auch in der Werkstatt nichts mehr bewegen lässt.

Vor allem die Kombination Aluminium-Stahl neigt zum Festfressen. Z.B. Aluminiumsattelstützen und Stahlrahmen. Wenn sich eine Sattelstütze weder mit Kriechöl noch mit Kraft bewegen lässt, besteht wenig Hoffnung, dass das Velo auf die richtige Grösse angepasst werden kann.



Ob sich dieser Sattel noch bewegen lässt?

Achtung!!! Aluminiumlenker können, auch wenn sie nur geringfügig verbogen sind, brechen.



Sicherheitsrisiko: Dieser Lenker ist zu hoch eingestellt.



Raritäten

Bei einigen Sammlerstücken muss man tief in die Tasche greifen, wenn es zu Reparaturen kommt. Zum Beispiel werden die Originalersatzteile von alten Militärvelos immer seltener, was die Preise in die Höhe schnellen lässt. Die passenden Wulstreifen kommen jetzt aus China, doch auch die sind nicht billig.



Zu Gestängebremsen gibt es fast keine Bremsklötze mehr.



Das amerikanische Tretlager des Cruiser-Bikes ist nicht leicht zu kriegen.