



## Fachausschuss Technik

ADFC >> FA Technik >> Ratgeber >> [Fahrradkauf](#) >>

### Tipps für den Fahrradkauf

Verwandte Informationen: [Richtig sitzen](#)

Alltag oder Sport? | Gangschaltung | Bremsen | Beleuchtung | Ausstattung | Felgen | Reifen  
 Federung | Gepäck | Zubehör | Händler | Probefahrt | Der richtige Zeitpunkt | Links | Andere Fahrradtypen

Ein neues Fahrrad muss her? Gut, kein Problem. Auf zum Fachhändler, der wird schon was passendes da haben!

So einfach ist der Fahrradkauf in der Regel leider nicht. Der Gang zum Fachhändler ist aber schon ein guter Anfang. Nur dort sollte man ein Fahrrad kaufen. Weder im Baumarkt noch beim Kaffeeröster ist eine ordentliche Beratung zu erwarten. Die Räder sind normalerweise "vormontiert", die Montage von Pedalen, Einstellung der Sattel- und Lenkerhöhe bleiben am Käufer hängen. Der Kauf beim Fachhändler hat zudem den Vorteil, dass Sie Teile, die Ihnen nicht gefallen, von ihm direkt vor dem Kauf austauschen lassen können. So können Sie direkt z.B. bei Sattel, Gepäckträger oder Beleuchtung nachbessern lassen. Aber der Reihe nach:

Die wichtigste Frage, die Sie sich vor dem Gang zum Händler stellen sollten, lautet: "Wofür will ich mein Fahrrad nutzen?" Mögliche Antworten sind z.B.

- für Wochenendtouren
- für den täglichen Weg zur Arbeit
- ich will damit Sport treiben
- zum Einkaufen
- für Radreisen mit Gepäcktransport

Wahrscheinlich fallen Ihnen noch weitere Verwendungsmöglichkeiten ein. Wahrscheinlich wollen Sie Ihr neues Rad auch nicht nur für einen der genannten Zwecke nutzen, sondern für mehrere. Daraus ergeben sich die Anforderungen an das Rad.

Je häufiger Sie Ihr Rad benutzen wollen und je mehr Sie es im Alltag einsetzen werden, desto wichtiger ist es auf hochwertige und haltbare Komponenten zu achten. Damit steigt natürlich auch der Preis.

### Alltag oder Sport? Oder: Wie viele Gänge?

Ein Fahrrad mit der wohlklingenden Angabe "27 Gänge" verkauft sich gut. Aber sind 27 Gänge wirklich sinnvoll? Zunächst sollten Sie wissen, dass von diesen 27 Gängen nicht alle nutzbar sind. Viele davon sind (nahezu) identisch, einige sollte man nicht benutzen, weil die Kette zu schräg läuft und sie deshalb zu verschleißträchtig sind. Von den 27 Schaltmöglichkeiten bleiben dann vielleicht 15 oder 16 nutzbare Gänge übrig. Wichtig ist nicht unbedingt die Anzahl der Gänge, sondern vielmehr der kleinste und der größte Gang. Vom kleinsten Gang hängt die Bergtauglichkeit ab. Ausgedrückt wird das in Form der Übersetzung (z.B. 1:1,3, d.h. mit einer Kurbelumdrehung dreht sich das Laufrad 1,3 Umdrehungen) oder der Entfaltung (z.B. 6,8 Meter, also mit einer Kurbelumdrehung legt das Rad 6,8 Meter zurück). Mit einer Übersetzung von 0,75:1 (also eine Untersetzung) bei 28"-Laufrädern bzw. einer Entfaltung von 1,6 Metern kommt man auch mit Gepäck über die Alpen. Der Unterschied zwischen einer 7-Gang- und einer 27-Gang-Schaltung liegt aber nicht nur in den möglichen Extremen, sondern auch in der Abstufung dazwischen. Sportliche Fahrer und Radreisende sollten mehr Wert auf eine feine Abstufung, also auf eine Gangvielfalt legen, als vielleicht ein Alltagsradler. Sie werden deshalb in den meisten Fällen eine Kettenschaltung bevorzugen. In jedem Fall können Sie aber auch bei einer Nabenschaltung durch den Tausch des Ritzels den Übersetzungsbereich nach oben oder nach unten, also in Richtung Bergtauglichkeit schieben.

Freunde der Nabenschaltung heben die Wartungsarmut und die Möglichkeit einer Rücktrittbremse hervor. Eine Ausnahme ist lediglich die 14-Gang-Nabenschaltung von Rohloff, die nicht mit Rücktrittbremse erhältlich ist.

Es ist deshalb eine Überlegung wert, ein Alltagsrad für den Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen nicht mit einer Kettenschaltung, sondern mit einer wartungsarmen Nabenschaltung auszustatten. Kettenschaltungen bieten sich dann eher für sportlich oder als Reiserad genutzte Räder an. Sie bieten auf der einen Seite eine breite und feine Übersetzung, eine gute Bergtauglichkeit und vielfältige Anpassungsmöglichkeiten, andererseits verlangen sie als offenes System viel Pflege und unterliegen einem erhöhten Verschleiß. Je nach Einsatz sollten Sie bei einer Kettenschaltung alle 3.000 bis 5.000 Kilometer einen Kettenwechsel einplanen. Auch die Ritzel und Kettenblätter müssen von Zeit zu Zeit ausgetauscht werden.

Die Bedürfnisse beider Fraktionen erfüllt die 14-Gang-Nabenschaltung von Rohloff. Sie ist für den sportlichen Einsatz konzipiert und bringt die Vorteile eines geschlossenen Systems mit. Sie ist allerdings auch geeignet, so manches Budget zu sprengen. Wenn Sie allerdings nachrechnen, was Sie eine Kettenschaltung durch Wartung und Verschleiß an Material und Arbeitszeit über die Laufzeit des Fahrrades kosten wird, kann sich der Preis für die Rohloff-Nabe durchaus relativieren.

### Die Gangschaltung

Über die beiden Schaltungsprinzipien Kettenschaltung und Nabenschaltung haben Sie oben bereits gelesen. Sie fragen sich jetzt vielleicht, von welchem Hersteller Sie die Schaltung nehmen sollen. Es kommen lediglich vier Hersteller in Frage:

- Shimano  
unangefochtener Marktführer, 3-Gang-, 4-Gang- und 7-Gang- und 8-Gang-Nabenschaltung, teils auch mit Automatik, Kettenschaltungen bis 30 "Gänge" in allen Qualitätsstufen, "Intego"-Schaltungen, die Ketten- und Nabenschaltungen miteinander vereinigen
- SRAM (vormals Sachs)  
3-Gang-, 5-Gang- und 7-Gang- und 9-Gang-Nabenschaltungen, Kettenschaltungen bis 30 "Gänge" in allen Qualitätsstufen, "DualDrive"-Schaltungen, die Ketten- und Nabenschaltungen miteinander vereinigen
- Campagnolo  
Kettenschaltungen bis 30 "Gänge" im qualitativ hochwertigen Bereich
- Rohloff  
hochwertige 14-Gang-Nabenschaltung

Beim Verschleißteil Ritzel sind Shimano und SRAM kompatibel. Bei der Wahl der Kette sind sie vom Hersteller unabhängig. Eine generelle Empfehlung für den einen oder anderen Hersteller lässt sich nicht geben. Bei den Kettenschaltungen ist Shimano in puncto Leichtgängigkeit des Schaltvorgangs Spitzenreiter. Allerdings gilt das hauptsächlich für den Neuzustand. Der Unterschied zu den anderen Anbietern wird im Laufe der Nutzung immer geringer. Der Verschleiß von Shimano-Ritzeln und Ketten ist dafür etwas höher.

Sie sollten auch wissen, dass die Rücktrittbremsen, die sie in Nabenschaltungen von Shimano bekommen können, in jedem Gang eine gleich hohe Wirkung haben. Bei SRAM ist die Bremswirkung im höchsten Gang am niedrigsten, in den niedrigen Gängen ist die Bremse stärker. Manche halten das für ungünstig, manche halten es für ein Feature, weil die Dosierung leichter fällt.

Sie müssen sich auch für Schalthebel entscheiden. Meist werden Sie Drehgriffschalter oder Daumenschalter, die unter dem Lenker angeordnet sind, anfinden. Es ist Geschmackssache, wofür Sie sich entscheiden.

## Die Bremsen

Folgende Varianten werden unterschieden:

- in die Naben integrierte Bremsen:
  - Rücktrittbremse
  - Rollenbremse
  - Trommelbremse
- Felgenbremsen:
  - V-Brake
  - Seitenzugbremse
- Scheibenbremsen

Meist werden sie per Seilzug betätigt, alternativ kann dies auch hydraulisch geschehen.

Trommel, Rollen- und Rücktrittbremse sind witterungsunabhängig, weil sie in die Nabe integriert und damit vor Wind und Wetter geschützt sind. Die Trommel- und die Rollenbremse haben zwar eine ausreichende Bremswirkung, sie stoßen aber bei schwer beladenen Rädern (Kindersitz!) und/oder schneller Fahrt schnell an ihre Grenzen. Trommel-, Rollen- und Rücktrittbremsen sind für längere bergab-Fahrten nicht geeignet, da sie bei Dauerbremsung leicht überhitzen. In Alltagsrädern sind sie jedoch aufgrund der Wartungsarmut und Zuverlässigkeit gut aufgehoben.

Der sportliche Fahrer und der Reiseradler sucht sich jedoch lieber eine Felgen- oder eine Scheibenbremse aus. Die Seitenzugbremse findet man nur noch bei Rennrädern. Dort können die Bremschenkel aufgrund der schmalen Reifen und der fehlenden Schutzbleche kurz gehalten werden. Das sorgt für die nötige Bremswirkung.

Felgenbremsen haben grundsätzlich bei Nässe eine geringere Bremswirkung als bei Trockenheit. Bei guten Bremsen ist der Unterschied jedoch klein. Alle Felgenbremsen haben den Nachteil, dass nicht nur die Bremsbeläge verschleifen, sondern auch die Felgen. Scheibenbremsen kennen diesen Nachteil nicht.

Den Scheibenbremsen von Magura sagt man sehr hohen Verschleiß an Bremsbelägen nach. Die Scheiben selbst halten bei allen Scheibenbremsen sehr lange. Scheibenbremsen lassen sich aber nicht beliebig an jedem Rad nachrüsten, da Rahmen, Gabel und Naben die entsprechenden Befestigungsmöglichkeiten aufweisen müssen. Die Gabel muss zudem extra verwindungssteif sein, da auf sie einseitige Belastungen zukommen.

Der Vorzug der hydraulischen Bremsen, z.B. vom Marktführer Magura, liegt darin, dass keine Seilzüge vorhanden sind, die reißen oder korrodieren können. Nur ein sorgfältig gepflegter Seilzug lässt die Handkraft vom Bremshebel mit guter Ausbeute am Bremskörper ankommen. Hydraulische Bremsen übertragen die Kraft durch einen Ölschlauch und kennen deshalb keine Verluste durch Seilreibung. Sie bieten sich deshalb besonders dort an, wo der Seilzug sehr lang sein muss und/oder in vielen Bögen verlegt werden muss.

## Beleuchtung

Je mehr Sie Ihr neues Rad im Alltag benutzen wollen, desto mehr bietet sich eine Dynamo-gestützte Beleuchtung an. Der

Dynamo ist im Gegensatz zum Akku immer betriebsbereit. Der Akku verlangt ein gewisses Maß an Aufmerksamkeit und Pflege, damit er immer voll ist. Die Akkubeleuchtung ist normalerweise nicht fest am Rad installiert, Sie dürfen sie also nicht zu Hause vergessen. Am Ziel tragen Sie sie mit sich, damit sich kein anderer daran erfreut. Akkuscheinwerfer mit Halogenlampen haben eine typische Leuchtdauer mit einer Akkuladung von rund 2 bis 2,5 Stunden, LED-Scheinwerfer leuchten 10 und mehr Stunden mit einer Akkuladung. Bei Kälte sinkt die Kapazität von Akkus, die Leuchtdauer sinkt spürbar.

Viele Dynamos haben die unangenehme Eigenschaft, bei Nässe auf dem Reifen durchzurutschen. Ergebnis: Sie haben kein Licht. Narrensicher in dieser Hinsicht sind nur Nabend- und Speichendynamos. Letzere greifen mit einem Mitnehmer in die Speichen, Nabendynamos ersetzen die Vorderradnabe und haben einen dort integrierten Dynamo. Der Markt bietet mittlerweile viele brauchbare Modelle an: SON von Schmidt ist der Rolls Royce unter den Nabendynamos, Shimano bietet eine breite Palette in unterschiedlicher Qualität. Andere Fabrikate sind nur noch in billigen Fahrrädern zu finden. Der einzige am Markt erhältliche Speichendynamo kommt von aufa, vormals FER. Diesem wird nachgesagt, dass der Mitnehmer leicht bricht und des öfteren die Riemen des internen Getriebes versagen.

Während der Speichendynamo mechanisch eingekoppelt und bei Nichtgebrauch komplett abgekoppelt wird, laufen die genannten Nabendynamos immer mit. Das Licht wird lediglich über einen Schalter ausgeschaltet. Das hat den Vorteil, dass das Licht auch automatisch über einen Helligkeitssensor bei hereinbrechender Dunkelheit oder im Tunnel eingeschaltet wird. Die Kehrseite ist, dass der Nabendynamo auch bei ausgeschaltetem Licht etwas Trebleistung schluckt. Dieser Anteil ist jedoch zumindest bei den qualitativ hochwertigen Modellen mit rund 1 bis 5 Watt relativ gering. Ein schlecht aufgepumpter Reifen oder eine schlecht gewartete Kette schluckt bereits mehr Leistung.

Generell gilt: Achten Sie auf Leichtgängigkeit, denn die Energie für das Licht müssen Sie selbst aufbringen.

Aktuelle Scheinwerfer haben als Leuchtmittel entweder Halogenlampen oder Leuchtdioden (LEDs). Die LED-Scheinwerfer sind mittlerweile deutlich führend im Wirkungsgrad.

Beim Rücklicht bieten sich alle Modelle an, die nicht mit einer Glühlampe, sondern mit Leuchtdioden (LEDs) betrieben werden. Diese haben den Glühlampen voraus, dass sie nicht durchbrennen. Sie haben eine quasi unbegrenzte Lebensdauer. Die Helligkeit dieser Rücklichter ist sehr gut. Wenn Sie sich ein Standlicht gönnen wollen, empfehlen wir die Modelle, die mit einem Kondensator an Stelle von Batterien oder Akkus arbeiten. Sie sind wartungsfrei, sehr langlebig und immer betriebsbereit. Schon wieder ein Bauteil, dem Sie keine Aufmerksamkeit mehr schenken müssen.

Dynamo, Scheinwerfer und Rücklicht wollen verkabelt werden. Es ist immer noch weit verbreitet, dies mit einem einfachen Kabel zu erledigen. Der Stromkreislauf wird dann vom Rahmen vervollständigt. Diese sparsame Lösung ist jedoch störanfällig, da Lackreste, Korrosion und Schmutz zu Kontaktschwierigkeiten führen. Sicher ist nur die doppeladrige Verkabelung. Moderne Beleuchtungskomponenten bieten auch die Möglichkeit zum Anschluss des Doppelkabels.

Wofür Sie sich auch entscheiden: Helligkeit zählt. Achten Sie darauf, dass der Scheinwerfer einen genügend starken und gleichmäßigen Lichtkegel auf die Straße wirft.

## Die Ausstattung: Komplett oder spartanisch?

Auch diese Frage lässt sich nur im Zusammenhang mit dem Verwendungszweck beantworten. Wahrscheinlich ahnen Sie es: Ein vorwiegend sportlich genutztes Rad darf ruhig spartanisch ausgestattet werden. Schutzbleche, Kettenschutz und Gepäckträger haben keine hohe Priorität. Für den Alltag gewinnen diese Details aber an Bedeutung. Regenfahrten sind vorprogrammiert, ohne Schutzbleche ist Ihre Kleidung jedes Mal reif für die Wäsche. Wohin mit der Aktentasche? Sie können natürlich einen Rucksack nehmen, viele finden die Tasche am Gepäckträger praktischer. Da gibt es übrigens auch wirklich wasserdichte Taschen, z.B. von Ortlieb und VauDe. Damit kommen Ihre Akten auch bei sintflutartigen Regenfällen trocken ins Büro.

Die Befestigung von Schutzblechen und Gepäckträger geht am einfachsten, wenn an Rahmen und Gabel entsprechende Gewinde vorhanden sind.

Ein möglichst weit geschlossener Kettenschutz sorgt dafür, dass Ihre Hosenbeine sauber bleiben. Insofern ist es eigentlich kein Ketten- sondern ein Hosenschutz. Eine Kettenschaltung mit mehreren Kettenblättern erschwert übrigens die Montage eines Kettenschutzes. Manchmal hilft nur ein Band, um das Hosenbein zusammenzubinden.

Einen Flaschenhalter benötigen Sie lediglich beim Sport und auf Touren. Sind am Rahmen entsprechende Gewindeösen vorhanden, ist die Nachrüstung einfach. Aber auch an Rahmen ohne Gewinde kann man einen Flaschenhalter mit Schellen befestigen.

## Die Felgen

Man unterscheidet Stahl- und Aluminiumfelgen. Stahlfelgen findet man nur noch an sehr billigen Rädern. Die Kombination von Stahlfelge und Felgenbremse ist bei Nässe problematisch. Sie sollten darauf verzichten.

In der Regel findet man heute Aluminiumfelgen an Fahrrädern. Man unterscheidet Kasten- und Hohlkammerfelgen. Letztere haben quasi einen Zwischenboden und sind dadurch stabiler. Ob das Profil flach oder hoch ist ("Aerofelge"), ist nicht nur eine Frage des Geschmacks. Das hohe Profil bietet noch mehr Stabilität, was sich auf das gesamte Laufrad auswirkt. Es wird weitgehend unempfindlich gegen "Achter" und bei einem stark belasteten Rad auch weniger anfällig für Speichenbrüche sein. Das hat gerade bei schwergewichtigen Fahrern und bei stark beladenen Reiserädern Vorteile.

Viele Felgen haben inzwischen Verschleißindikatoren, die den fortschreitenden Verschleiß durch Felgenbremsen anzeigen. Dadurch können Sie die Felge austauschen lassen, bevor sie vom Reifen gesprengt wird. Lassen Sie sich erklären, wie der

Verschleißindikator funktioniert, nicht immer ist er im Neuzustand der Felge von außen zu sehen.

## Und die Reifen?

Über diese Frage kann man philosophieren. Rennradler bevorzugen schmale Reifen, die weitgehend unprofiliert sind, die Mountainbiker greifen zum Breitreifen mit groben Profil.

Generell gilt: Breite Reifen rollen nicht schlechter als schmale Reifen, bei gleichem Druck sogar besser! Vielmehr sind Profil und Druck entscheidend. Sie hören es, wenn ein Mountainbike mit groben Reifen auf Asphalt fährt: Der Reifen macht unüberhörbare Geräusche. Tretenergie wird dort in nutzlose Musik umgewandelt. Fahren Sie überwiegend Straße, genügt ein wenig profilierter Reifen. Sie dürfen auch ruhig einen Slick wählen, denn Aquaplaning müssen Sie erst bei Geschwindigkeiten über 400 km/h befürchten und die Haftung des Reifens auf der Straße hängt mehr von der Gummimischung als vom Profil ab. Auch für Feld- und Waldwege ist ein moderat profilierter Reifen durchaus ausreichend. Grobstollige Pneus haben eigentlich nur "im schweren Gelände" ihre Berechtigung.

Ein hoher Druck sorgt für Leichtlauf und Pannenresistenz. Der maximal erlaubte Druck steht bei einem Markenreifen auf dessen Flanke. Ein breiterer Reifen kann ohne Einbußen bei den Laufeigenschaften mit niedrigerem Druck gefahren werden. Dadurch wird der Fahrkomfort erhöht. Wobei wir schon beim nächsten Thema sind ...

## Federung

Es ist nicht zu übersehen: Das vollgefederte Rad ist kein Exot mehr. Eine Federung bringt Komfort und Fahrsicherheit. Aber keine Wirkung ohne Nebenwirkung: Eine Federung bringt auf der anderen Seite zusätzliches Gewicht mit. Außerdem hat sie bewegliche Teile, die gepflegt und gewartet werden müssen und dem Verschleiß unterliegen. Fragen Sie deshalb Ihren Händler nach dem zeitlichen und finanziellen Aufwand dafür.

Es gibt die unterschiedlichsten Federungskonzepte: Vom finden Sie in der Regel eine Federgabel, in seltenen Fällen eine Federung im Vorbau. Letztere haben den Ruf, nicht sehr seitenstabil zu sein. Der Lenker ist deshalb in der Horizontalen beweglich. Ein gefederter Vorbau ist allenfalls eine Lösung zum Nachrüsten, wenn eine Federgabel nicht in Frage kommt. Bei einem Neurad sollte man derartiges nicht antreffen.

Hinten kann entweder der Hinterbau gefedert sein, oder aber das Rad ist mit einer Federsattelstütze ausgestattet. Letzere erhöht den Fahrkomfort in wesentlich geringerem Ausmaß als ein gefederter Hinterbau. Sie bietet sich also eher zum Nachrüsten an. Trotzdem findet man auch Räder, die serienmäßig mit einer Federsattelstütze ausgestattet sind. Achten Sie darauf, dass sie nur minimales Spiel hat (der Sattel darf sich nicht drehen lassen). Bei einem minderwertigen Exemplar erhöht sich dieses seitliche Spiel recht schnell. Eine Federsattelstütze hat den Vorteil, dass sie keine Probleme beim Gepäcktransport nach sich zieht (s.u.).

Mit der Federung steigt selbstverständlich auch der Preis. Nun gibt es teure, billige und günstige Federungen. Die billigen Federungen zeichnen sich durch schlechte Federungs- und Dämpfungseigenschaften aus und lassen sich nicht ausreichend auf Fahrergewicht und Wegebeschaffenheit einstellen. Lassen Sie sich also von Ihrem Händler erklären, wie die Federung eingestellt wird. Die Ersteinstellung sollte er komplett vornehmen. Lässt sich eine Federung nicht einstellen: Finger weg!

## Federung und Gepäck

Eine Federung muss auf das Fahrergewicht abgestimmt werden. Wird das Rad nun zusätzlich mit Gepäck beladen, ist die Abstimmung nicht mehr optimal. Fahren Sie öfter mit Gepäck, sollten Sie auf leichte Justagemöglichkeiten achten oder bei der Abstimmung einen guten Kompromiss wählen.

Wohin mit dem Gepäck beim gefederten Rad? Sie haben die Möglichkeit, das Gepäck an die gefederte Masse oder die ungefederte Masse zu hängen. Zur Begriffsklärung: Die Laufräder gehören prinzipiell zur ungefederten Masse. Die ungefederte Masse sollte aber so gering wie möglich gehalten werden. Eine Belastung mit Gepäck wirkt sich in jedem Fall ungünstig auf die Federungseigenschaften aus. Auch wird das Gepäck dort mehr belastet, als es bei einem völlig ungefederten Rad der Fall wäre.

Für Teleskopfedergabeln gibt spezielle Gepäckträger, die an der gefederten Masse befestigt werden. Diese haben jedoch den Nachteil, den Schwerpunkt arg nach oben zu verlagern. Dies wirkt sich ungünstig auf das Lenkverhalten aus. Die Alternative ist eine Federgabel nach dem Prinzip der geschobenen Schwinge. Das einzige Fahrrad am Markt mit einer solchen Gabel ist das Faltrad Birdy. Dort kann man einen Lowrider (Gepäckträger, an dem die Taschen in Achsnähe angehängt werden) an der gefederten Masse befestigen.

Am Hinterbau ist die Problematik ähnlich: Ein Gepäckträger wird normalerweise am Hinterbau befestigt. Dieser gehört jedoch zur ungefederten Masse. Die alternative ist ein spezieller Gepäckträger, der am Rahmen befestigt wird. Wird er vom Fahrradhersteller nicht angeboten, fällt diese Alternative weg. Einige Fahrradhersteller haben den Gepäckträger auch direkt in den Rahmen integriert.

Wenn Sie häufig und schweres Gepäck transportieren und sich ein gefedertes Rad wünschen, sollten Sie also darauf achten, dass der Hersteller des Rades den Gepäcktransport in seinem Konzept angemessen berücksichtigt hat.

## Zubehör

Es bietet sich an, direkt mit dem Fahrrad auch passendes Zubehör zu kaufen. Was sinnvoll ist, hängt natürlich vom Bedarf ab. Wir empfehlen auf jeden Fall den Kauf eines guten Schlosses. Damit sollten Sie Ihr neues Rad nicht nur abschließen, sondern

auch an einem festen Gegenstand anschließen können. Nur dann haben Sie lange Freude an Ihrer Neuanschaffung. Achten Sie auch darauf, dass Sie das Schloss gut am Rad befestigen können. Meist werden ein oder mehrere Halter mitgeliefert, noch mehr Auswahl ist als Zubehör zu haben. Wenn Sie sich für die Unterbringung am Gepäckträger entscheiden, wird dort keine Päcktasche mehr Platz finden. Im Rahmendreieck stört es womöglich – je nach Rahmenform – den freien Durchstieg. Auch mit Trinkflaschen kann das Schloss kollidieren. An der Kettenstrebe verschmutzt das Schloss stärker als an anderen Stellen. Von der Befestigung an der Gabel rate ich ab. Ein gutes Schloss wiegt durchaus 1,5 kg, die sich an der Gabel befestigt negativ auf das Lenkverhalten auswirken. An einer Federgabel befestigt wird auch die Federung gestört und das Schloss wird sehr stark durchgeschüttelt. Fazit: Die Unterbringung des Schlosses muss gut überlegt sein – aber es wird sich ein passender Ort finden.

Sie sollten damit rechnen, noch einmal 50 bis 100 EUR in ein Schloss zu investieren. Nähere Informationen zu Fahrradschlössern gibt es bei [www.pdeleuw.de/fahrrad/schloesser.html](http://www.pdeleuw.de/fahrrad/schloesser.html).

## Der richtige Händler

Zunächst liegt es an Ihnen, einen kompetenten Händler zu finden. Konkrete Empfehlungen können wir nicht geben. Sprechen Sie den örtlichen ADFC an, dort erhalten Sie oft die ersten Anhaltspunkte. Sprechen Sie auch mit Freunden und Bekannten über deren Händler und ob sie sich dort gut aufgehoben fühlen. Ein "guter" Händler nimmt sich ausreichend Zeit für die Beratung und wickelt das Gespräch nicht zwischen Tür und Angel ab. Er zeigt Ihnen auch kein Rad, bevor er nicht Ihre konkreten Bedürfnisse, Vorlieben und den Anwendungszweck abgefragt hat. Die Antworten haben Sie ja bereits parat ...

Der Händler sollte auch bereit sein, Teile, die Ihnen nicht gefallen, auszutauschen und die abmontierten Teile in Zahlung zu nehmen. Er sollte auch persönliche Erfahrungen mitbringen. Ein nicht Rad fahrender Fahrradhändler kann nur theoretisch beraten. Aber so krass muss es ja nicht kommen. Haben Sie aber ausgefallene Wünsche, z.B. ein Liegerad oder ein Tandem, sollte der Händler selbst ein solches Gefährt fahren.

Ein letzter Rat zum Händler: Wählen Sie möglichst einen Laden, den Sie gut erreichen können. Dies ist umso wichtiger, je weniger Sie selbst am Rad reparieren und warten können oder wollen. Lange Wege können dafür sorgen, dass Sie im Falle eines Defekts lange auf Ihr Rad verzichten müssen, weil Sie es einfach nicht schaffen, das Rad zum Händler zu bringen oder wieder abzuholen.

## Der richtige Zeitpunkt

Schreiten Sie besser nicht mitten in der Hochsaison zum Fahrradkauf. Der Händler hat viel zu tun, die Werkstatt ist voll. Ein Samstag ist vielleicht auch nicht unbedingt geeignet. Suchen Sie sich einen Tag im Herbst oder Winter aus (Oktober bis Februar), wenn der Fahrradfachhandel weniger zu tun hat. Dann hat der Händler auch eine reelle Chance, sich ausreichend Zeit für Sie zu nehmen. Damit steigen auch Ihre Aussichten, mit Ihrem Wunschrad nach Hause zu fahren, das Ihnen auch lange Freude bereiten wird. Kurz nach den Herbstmessen im September haben Sie auch Chancen auf ein günstiges Vorjahresmodell: Die Händler müssen ihre Lager leerräumen, um Platz für die neuen Modelle zu schaffen. Da gibt es dann das ein oder andere Schnäppchen. Aber Vorsicht: Der Händler sollte nicht dazu neigen, ihnen ein Rad nach Vorrätigkeit und weniger nach Ihren Bedürfnissen und Anforderungen zu verkaufen.

## Wie geht es weiter?

Die Aufgabe des Händlers ist es nun, die für Sie passende Rahmenhöhe festzustellen. Sie richtet sich u.a. nach der Schrittlänge und eventuell auch nach der Oberkörperlänge. Wenn Sie über dem Rad stehen, sollten Sie über dem Oberrohr noch mindestens 10 cm "Luft haben". Die Laufradgröße ist aber völlig unerheblich. Markenräder sind in verschiedenen Rahmenhöhen erhältlich. Baumarkträder dagegen erhalten Sie dagegen meist nur in einer Rahmenhöhe. Auch das ist ein wichtiges Argument für den Kauf beim Fachhändler.

Erst jetzt geht die Suche nach einem passenden Modell los, das die aufgrund des Verwendungszwecks bestehenden Anforderungen erfüllt.

## Die Probefahrt

Wichtig ist, dass Ihnen der Händler die Möglichkeit gibt, ausreichend Probe zu fahren. Eine kleine Runde im Hof für 30 Sekunden reicht nicht aus um eine Entscheidung über das Rad treffen zu können.

## Andere Fahrradtypen

An dieser Stelle haben wir nur "normale" Fahrräder betrachtet. Natürlich können Sie sich auch ein Fahrrad einer etwas ungewöhnlicheren Bauart kaufen. Dazu gehören z.B. Liegeräder, Falträder, Tandems oder Pedersenräder. Grundsätzlich gelten die vorangegangenen Betrachtungen auch für diese Räder. Zusätzlich gilt es aber noch andere Details zu beachten. Dazu verweisen wir auf die einschlägigen Foren:

- [tandem-fahren.de](http://tandem-fahren.de) (Tandems, Homepage und Mailingliste)
- [hpv.org](http://hpv.org) (Liegeräder, Homepage und Mailingliste)
- [birdy-freunde.de](http://birdy-freunde.de) (Faltrad Birdy, Homepage und Mailingliste)
- [bromptonauten.de](http://bromptonauten.de) (Faltrad Brompton, Homepage und Forum)
- [Bromptontalk](http://Bromptontalk) (Faltrad Brompton, Mailingliste, englisch)
- [Folding Society](http://Folding Society) (Falträder, Homepage, englisch)

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Fachausschuss Technik - <http://www.fa-technik.adfc.de/Ratgeber/Fahrradkauf/index.html>**