



Keine Angst vorm Winter – Fahrräder kommen mit fast allen Witterungsverhältnissen klar. Vorausgesetzt, die Wartung wird nicht vernachlässigt. wE-Bike Timelkam zeigt, was man beim Wintercheck selbst tun kann, warum manche Arbeiten der Fachmann übernehmen sollte.



Was man selbst tun kann

Zwei Alltagstipps vorweg: Bei Minustemperaturen sollten Fahrräder zumindest überdacht, wenn nicht sogar in Keller, Garage oder Haus abgestellt werden, um gegen Schnee und Regen geschützt zu sein. Andreas Hombach vom Parksystemanbieter [WSM](#) gibt außerdem zu bedenken: „Wichtig ist zudem, dass das Fahrrad nicht regelmäßig allzu heftigen Temperaturschwankungen ausgesetzt ist. Sprich: Zuhause steht es bei Zimmertemperatur und am Arbeitsplatz draußen. So entsteht Kondenswasser in Hohlräumen – und das greift Metall von innen an.“ Ein weiterer nützlicher, aber unbekannter Tipp ist, den [Sattel](#) im Winter etwas niedriger einzustellen. „Der Fahrer erreicht dadurch den Boden schneller mit den Füßen. Das gibt ihm mehr Sicherheit in engen Situationen“, erklärt Harald Troost vom Fahrradhersteller [Koga](#). „Winterschuhe mit dicken Sohlen übernehmen das mitunter auch schon.“



Für die weiteren Arbeiten orientiert man sich grob an einem Vierklang: Reifen, Kette, Bremsen, Licht. Ähnlich wie beim Scheibenreinigen oder Reifendruckmessen am Auto braucht es für diese kleinen Arbeiten am Fahrrad keine bzw. nur wenige Vorkenntnisse. Der Luftdruck im Reifen sollte im Winter möglichst gering sein. Dadurch vergrößert sich die Auflagefläche des Reifens und er hat auf Schnee und Matsch eine bessere Traktion. Bei der Anpassung ist zu beachten,

dass der minimale Reifendruck, angegeben auf der Reifenflanke, nicht unterschritten wird. Dabei helfen z. B. ein Reifendruckmesser („Airmax Pro“ von [Schwalbe](#), 16,90 Euro) oder eine Luftpumpe mit Manometer (z. B. „Shock Digital Drive“ von [Lezyne](#), 119,95 Euro). Bei vereisten Pisten ist der Wechsel auf einen Spike-Reifen (z. B. „Marathon Winter“ von Schwalbe / 54,90 Euro) ratsam.



Gegen das Quietschen

Salz, Matsch und Wasser setzen im Winter besonders der Kette zu. Damit der Antriebsstrang nicht rostet, dadurch weitere Antriebsteile in Mitleidenschaft zieht und irgendwann sogar reißt, muss man die Kette regelmäßig ölen und reinigen. „Das muss nicht nach jeder Fahrt erfolgen, sondern hängt vom Verschmutzungsgrad ab. Eine dicke Masse an Schmutz und Matsch kann der Kette schnell zusetzen“, meint Daniel Gareus von [Cosmic Sports](#). Für den Winter empfiehlt sich daher ein wasserabweisendes und hochviskoses Kettenöl (z. B. „ChainJ“ von [Pedro's](#), 9,99 Euro/ 100 ml) Die Mittel sind darauf ausgelegt, auch bei Regen oder Schnee an der Kette zu bleiben und die Schmier- und Schutzwirkung aufrechtzuerhalten. Außerdem sind sie zähflüssig und frieren bei Minusgraden nicht ein. „Für eine erhöhte Schutzwirkung kann man im Anschluss noch ein spezielles Kettenwachs auftragen“, gibt Mareen Werner als Tipp. Beispiel ist das „Kettenwachs“ von [Tunap Sports](#) (11,95 Euro/125 ml).



Für Radler, die keine Lust auf langes Schmieren haben, sind „EPT“-Ketten (z. B. „X11“ für 39,95 Euro) von [KMC](#) eine gute Wahl. Durch eine glatte Antirrost-Beschichtung der Oberfläche sind die Produkte gegenüber Salzwasser deutlich resistenter als andere Ketten. „Auch über Rost muss man sich keine Gedanken mehr machen. Ab und zu reinigen und fertig“, erklärt Antonia Grim vom KMC-Distributeur [Messingschlagler](#). Zusätzlichen Schutz für Hosenbein und Kette verspricht die „Hülse“ von [Fahrer Berlin](#) (19,50 Euro). Das Kunststoffrohr wird einfach auf die Kette gesteckt. Anders als die herkömmlichen Kettenschützer ist die Hülse auch mit Kettenschaltungen kombinierbar. Alternativ bieten sich auch Räder mit Riemenantrieb an. Die Antriebsvariante kommt komplett ohne Schmierung aus und muss nur mit etwas Wasser gereinigt werden. Zum Winterstart brauchen Rahmen und Teile ebenfalls einen zusätzlichen Korrosionsschutz: Die Schraubverbindungen und den Rahmen kann man deshalb mit einem Sprühwachs (z. B. „Turbo Spray“ von Brunox, 11,99 Euro/400 ml) versehen.



Richtig leuchten und bremsen

Der Scheinwerfer muss laut § 67 der StVZO so eingestellt sein, dass er den Gegenverkehr nicht blendet. Als Grundregel gilt: Der hellste Fleck des Scheinwerfers sollte etwa zehn Meter vor dem Rad auf der Straße liegen. Zur Einstellung stellt man das Rad am besten frontal vor eine Wand: Der Lichtkegel des Standlichts leuchtet knapp unter der Oberkante des Scheinwerfers an der Wand. „StVZO-zugelassene Scheinwerfer haben eine klar definierte Hell-Dunkel-Grenze. Richtig eingestellt erkennt man die Straße sehr gut, blendet aber niemanden“, erklärt Sebastian Göttling vom Lichtexperten [Busch & Müller](#).



Im letzten Schritt sind die Bremsen gründlich zu prüfen. Auf rutschigen Straßen kann sich der Bremsweg schnell verlängern oder das Rad ins Schlingern geraten. Deshalb muss man im Winter den Untergrund stets im Blick behalten und die Bremskraft sensibel dosieren. Dafür müssen die Bremsbeläge noch ausreichend Gummi haben. Den Verschleiß erkennt man zunächst am Bremshebel: Lässt sich dieser bis an den Griff heranziehen, muss man zunächst den Bowdenzug oder bei Hydraulikbremsen den Kontaktpunkt nachstellen. Bei Felgenbremsen sollten die Einkerbungen auf den Belägen mindestens erkennbar sein, auch muss man den Verschleißindikator der Felge im Blick behalten. Für Scheibenbremsen gilt als Richtwert eine Bremsbelagdicke von ungefähr 1,5 Millimetern. Hydraulische Bremsen sollten zudem etwa einmal im Jahr entlüftet werden. Dafür geht man am besten zur Fachwerkstatt – und natürlich auch, wenn man sich bezüglich der anderen Handgriffe unsicher ist.



Was der Fachmann tut

Im Winter einen Termin in der Werkstatt zu machen ist schlau, denn die Wartezeiten sind deutlich kürzer. Damit die Werkstätten ausgelastet sind, bieten viele Radhändler für den Winterservice spezielle Angebote und Konditionen an. „Es lohnt sich deshalb auch für die potenziellen Frühlingsradfahrer, beim örtlichen Fachhändler im Winter vorbeizuschauen und das Fahrrad checken zu lassen“, gibt Laura Christ von [Winora](#) als Tipp. Allerdings sollte man sich vorab informieren, welches Servicepaket der Händler im Angebot hat. Das kann je nach Rad und Händler unterschiedlich sein, was sich auch im Preis zeigt. Ein umfassender, guter Service besteht in der Regel aus gut 100

Arbeitsschritten. Das sollte man bedenken, bevor es bei der Rechnung zu Diskussionen kommt. Neben den Grundarbeiten umfasst ein spezieller Wintercheck im Fachhandel u. a. einen Service an Lagern und Verschraubungen sowie das Schmieren von beweglichen Teilen.



Hinzu kann sich der Fachhändler auch um winterspezifische Probleme kümmern, wie sie Radfahrer mit Federgabel oder Mountainbiker mit Fullys kennen: Bei niedrigen Temperaturen verändern die Federelemente manchmal ihr Verhalten. Viele Öle in den Gabeln und Dämpfern sind nicht auf hiesige winterliche Temperaturen ausgelegt. Wie bei den Kettenölen ändern sie ihre Viskosität und sie fließen nur noch schwerfällig und langsam, was die Funktion beeinträchtigt. Als Lösung gibt es spezielles Winteröl, das die Federgabel auch vor erhöhtem Verschleiß schützt. „Wir empfehlen jährlich einen Gabelservice beim Fachhändler. Bei dieser Gelegenheit können Winterradfahrer den Ölwechsel durchführen lassen“, meint Tobias Erhard von [Sram](#). Das richtige Öl ist auch bei hydraulischen Bremssystemen ein wichtiger Punkt. Bremsen auf Mineralölbasis können bei extremen Außentemperaturen zähflüssig werden und im schlimmsten Fall ausfallen. „Wir setzen deshalb bei unseren Bremssystemen auf DOT-Flüssigkeit, da sie weniger temperaturanfällig ist“, erklärt Erhard.

