



# Wie kriege ich mein Fahrrad wieder flott?

Platte Reifen, kaputtes Licht, Sattel mit Riss: Das Rad von Freundin-Autorin Saskia Aaro hat zehn Jahre im Keller gestanden. Weil sie diesen Frühling gerne wieder damit fahren möchte, hat sie es in eine Selbsthilfewerkstatt geschoben und losrepariert. Kann das klappen?

Fotos: Eva-Maria Feilkas

**E**igentlich liebe ich meinen „blauen Blitz“. Ich habe ihn vor 23 Jahren vom Konfirmationsgeld gekauft. Er war mit Abstand die größte Investition meines Teenagerlebens. Damals ließ ich mich ausführlich vom Fahrradhändler beraten. Meine ganze Schulzeit und im Studium war ich mit dem Rad unterwegs. Ein- oder zweimal habe ich es in eine Werkstatt gebracht, weil die Reifen hinüber waren.

Dann bin ich oft umgezogen, das Rad habe ich lange in irgendwelchen Kellern untergestellt. Als ich mal wieder damit loswollte, waren die Reifen platt. Ich kaufte Flickzeug. Doch wie ging das noch mal mit der Wasserschüssel? Gibt es vielleicht YouTube-Videos

dazu? Gab es, aber ich verstand nicht wirklich, was mir „Bike-Bast!Wast!“ und Co. da erklären wollten. Also traute ich mich nicht ran – und ließ es bleiben. Der Blitz stand wieder im Keller.

Doch für dieses Frühjahr habe ich den Vorsatz: Ich will wieder Rad fahren. Vielleicht kann mir ja eines der Reparaturcafés helfen? Im Internet stoße ich auf die Selbsthilfewerkstatt des ADFC München. Donnerstagsabends kann hier jeder mit seinem defekten Rad hinkommen und wird von Technik-Experten unterstützt. Für Mitglieder ist das kostenlos, alle anderen zahlen eine Benutzungsgebühr von 8 Euro.

Nach zehn Jahren Kellerdasein wird mein Rad schon am nächsten Donnerstag von mir >>



- 1 Die Liste für den Einkauf beim Fahrradhändler.
- 2 Christian, Leiter der Arbeitsgruppe Technik im ADFC, erklärt Saskia, was an ihrem Rad noch gemacht werden muss.
- 3 Sich die Hände schmutzig zu machen, gehört in der Selbsthilfwerkstatt dazu.
- 4 Reifen wechseln? Beim nächsten Mal auch allein kein Problem



zur Werkstatt geschoben. Bei Tageslicht betrachtet sieht es noch runtergekommen aus, als ich es in Erinnerung hatte. Der blaue Rahmen ist auf der Oberseite ausgebleichen wie ein alter Sonnenschirm. Die platten Reifen sind völlig zerfasert, das Licht funktioniert nicht. Schaltung und Bremsen haken, die Klingel und der Sattel sind auch kaputt. Irgendwo schleift etwas. Ein totaler Schrotthaufen! Soll ich mich damit wirklich in die Werkstatt trauen? Die lachen mich doch aus – nie im Leben kann man da noch was retten. Vielleicht sollte ich einfach gleich ein neues Rad kaufen.

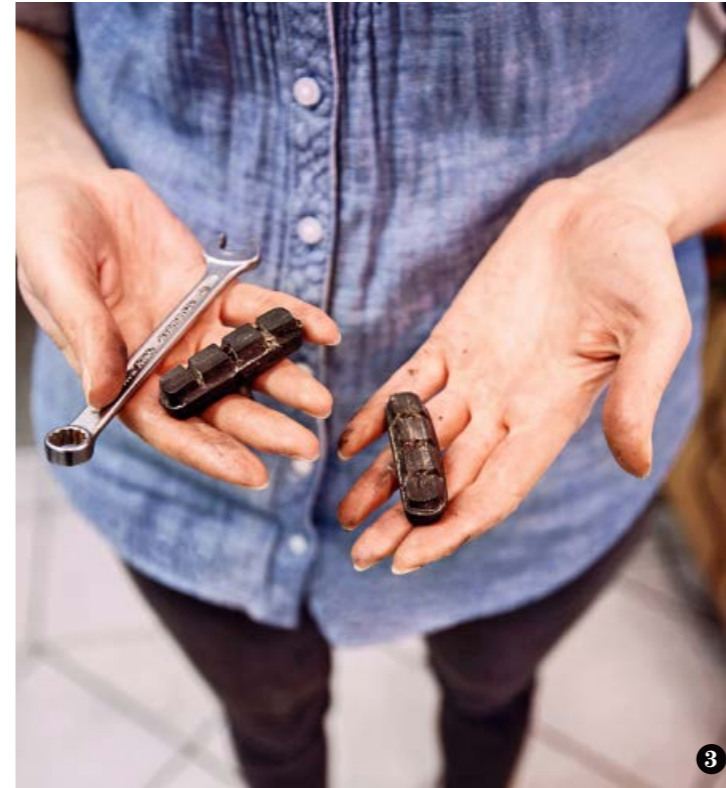
Über ein paar Stufen geht es hinunter ins Souterrain der Münchner Platenstraße 4 zum ADFC. Als Christian und Peter, zwei der sechs Ehrenamtlichen, die in ihrer Freizeit regelmäßig in der Werkstatt sind, das Rad begutachten, schäme ich mich ein bisschen. Doch dann die große Überraschung! Wenn ich ein bisschen Geld reinstecken würde, meint Peter, dann hätte ich wieder ein ganz tolles Rad. Schließlich wurden viele sehr hochwertige Teile verbaut. Zum Glück ist der Stahlrahmen nicht verrostet, das wäre ein K.-o.-Kriterium. Wenn ich heute ein neues Fahrrad kaufen würde, müsste ich für eine

vergleichbare Qualität über 1000 Euro zahlen. Dem blauen Blitz wird neues Leben eingehaucht.

Also, was ist dafür nötig? Christian nimmt das Rad noch genauer unter die Lupe und ich schreibe mir auf, welche Ersatzteile ich besorgen muss: Reifen, 28 Zoll, mit Pannenschutz. Die dazu passenden Schläuche mit Autoventil. Bremsbeläge, einen Scheinwerfer für vorne und ein Rücklicht. Außerdem eine Klingel und einen Sattel. „Achte beim Sattel darauf, dass er nicht zu breit ist“, sagt Peter. „Damit die Beine Bewegungsfreiheit haben. Außerdem sollte er nicht zu weich sein, sonst sinkt man zu tief ein.“ Nächste Woche soll ich mit den Teilen wiederkommen und das Rad selbst herrichten.

Die kleine Werkstatt hat sich inzwischen gefüllt. Sechs Räder werden jetzt hier bearbeitet, vier davon hängen in Montagehaltern, die anderen stehen auf dem Kopf, mit Sattel und Lenker nach unten. Pedale werden zur Probe gedreht, Ketten klackern. Die Techniker wechseln zwischen den Rädern und Besitzern. Es wird ganz schön eng hier drin.

In der Ecke steht ein Fahrradkurier mit seinem Bike. Ihm ist das Kabel



am Scheinwerfer gerissen. Er kommt ohne Hilfe zurecht, ist aber trotzdem regelmäßig hier, weil es in der Werkstatt das passende Werkzeug gibt. Das hängt fein säuberlich aufgereiht an den Wänden. Jedes Teil hat seinen Platz, der dadurch markiert ist, dass seine Umrisse mit einem dicken Stift an die Wand gezeichnet sind. Es gibt Stammkunden, die kaum Hilfe brauchen, aber auch blutige Anfänger wie mich: Eine ältere Dame etwa wechselt ihre Bremsbeläge, die schon bis aufs Metall abgenutzt sind. Peter zeigt ihr genau, was sie machen soll, dann lässt er sie selbst ran. Niemand wird hier alleingelassen – man muss nur Lust haben, selbst anzupacken.

Christian kritisiert, dass viele Leute mit Teilen kommen, die sie im Internet bestellt haben und die dann nicht richtig passen. Ich gehe also lieber zum Händler, um einzukaufen. Erst mal probiere ich es beim Discounter, scheitere aber an der überwältigenden Auswahl und zu wenig Beratung schon beim Sattelkauf. Also werde ich mein Glück mal beim kleinen Fahrradhändler bei mir um die Ecke probieren.

Einen schmalen Kunststoffsattel empfehle er mir – der sei einfach zu pfe-

gen, widerstandsfähig und bequem, sagt Hansjörg von der „Velotheke“ in meiner Nachbarschaft. Alles andere, was auf meiner Einkaufsliste steht, hat er auch griffbereit. Ich zahle für die Teile 203 Euro – nicht wesentlich mehr, als ich im Discounter hingeblickt hätte. Aber ich weiß, dass ich jetzt genau das habe, was ich für die Reparatur brauche.

Als ich wieder in der Werkstatt bin, müssen zuerst die Räder vom Rahmen montiert werden, dann die alten Mäntel und Schläuche runter von den Felgen. Christian, der normalerweise als Kfz-Meister arbeitet, zeigt mir, wie man einen Reifenheber ansetzt. Im nächsten Schritt soll ich auf der Felge eine Art Klebeband befestigen, das den Schlauch später schützen soll, danach kommt Talkumpuder in den Reifen. Dann lege ich den Schlauch ein. Und ziehe das Ganze mit dem Reifenheber wieder auf die Felge. Schließlich pumpe ich den Schlauch auf. Mit 4 bar, wie es auf dem Mantel steht. Anschließend ist das Hinterrad dran. Christian erklärt mir alles, Schritt für Schritt. Bei den Bremsen steht mir Gertrud zur Seite. Sie ist Ingenieurin und engagiert sich seit drei Jahren ehren- >>

„  
Mein Rad ist ein totaler Schrotthaufen! Soll ich mich damit wirklich in die Werkstatt trauen?  
“



- 1 Teamwork ist alles: Christian (li.), Gertrud (re.) und Peter tauschen sich auch untereinander aus.
- 2 Der Frühling kann kommen. Saskia ist endlich wieder mit ihrem blauen Blitz unterwegs



amtlich in der Werkstatt. Die alten Bremsbeläge sind schnell losgeschraubt. Als ich die neuen einstelle, schaut Gertrud zwischendurch immer wieder nach, ob alles passt. Das Licht ist komplizierter. Ich habe keine Ahnung, welcher Draht wo angeschlossen wird. Gertrud übernimmt und ich versuche, mir alles einzuprägen. Aber das ist ehrlich gesagt eher hoffnungslos. Dafür werde ich auch in Zukunft Hilfe brauchen. Schließlich leuchten die Lichter hell auf, als wir die Pedale drehen.

Unter Anleitung öle ich alle beweglichen Teile am Fahrrad und reinige die Bautenzüge. Ja, ich weiß jetzt, was Bautenzüge sind – diese langen Metallstränge an den Bremsen und der Schaltung. Das Wechseln der Klingel ist das Einzige, was ich auch ohne jede Anleitung hinbekommen hätte. Zum Schluss kommt der neue Sattel aufs Rad. Ergonomie-Experte Peter hilft mir. Was, so weit oben soll der sein? Ja, auf Höhe des Hüftknochens. Das wäre ideal, damit das Treten nicht auf die Knie geht. Bei der Probefahrt fühle ich mich aber ziemlich wacklig. Der Sattel kommt wieder ein Stück runter, an die neue Höhe will ich mich erst herantasten.

Zuletzt räume ich die Werkzeuge wieder an ihren Platz, bin fast ein bisschen traurig, dass ich die Werkstatt verlassen muss. Hat Spaß gemacht. Rund 200 Euro für Material und acht Stunden Zeit habe ich investiert. Aber geschätzte 250 Euro Arbeitslohn für die professionelle Reparatur gespart. Das Rad ist so gut wie neu, mit Reifenwechseln habe ich künftig kein Problem mehr. Und ich habe gelernt, dass ich mit dem richtigen Werkzeug vieles selber machen kann.

### Was ist der ADFC?

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist ein Verkehrsclub für Fahrradfahrer. Er ist als Interessenvertretung von Radlern insbesondere in der Verkehrspolitik aktiv. Seine mehr als 170 000 Mitglieder profitieren zum Beispiel von der Pannenhilfe, können Selbsthilfwerkstätten kostenlos nutzen und haben eine kostenfreie Rechtsberatung bei Fragen rund ums Fahrrad. Außerdem kann man sein Rad codieren lassen, sodass es im Falle eines Diebstahls dem Besitzer zugeordnet werden kann. Der ADFC veranstaltet Kurse, Vorträge und Radtouren. Infos: [adfc.de](http://adfc.de).