

http://www.faz.net/-gy9-6wz9i

HERAUSGEGEBEN VON WERNER D'INKA, BERTHOLD KOHLER, GÜNTHER NONNENMACHER, FRANK SCHIRRMACHER, HOLGER STELTZNER

## Frankfurter Allgemeine Technik & Motor

Aktuell Technik & Motor

Radfahren im Winter

### (K)ein besonderes Vergnügen

27.01.2012 · „Das Fahrrad ist auch in den kalten Monaten das perfekte Verkehrsmittel für kurze und mittlere Wege.“ Dieser politisch überaus korrekte Fanfarenstoß verlangt ein paar Anmerkungen.

Von HANS-HEINRICH PARDEY

Artikel



© FLORIAN MANZ

Schnee ist im Winter nicht der schlimmste Feind der Radler

**O**ffensichtlich ist: Es wird häufiger ganzjährig Fahrrad gefahren. Auch bei widrigem Wetter sind mehr Radler auf den Straßen und im Gelände unterwegs als in der Vergangenheit. Ob das Wintersport oder Sparsamkeit ist, ob es auf der generell gestiegenen Beliebtheit des Radfahrens oder Einsicht in den gesundheitlichen Nutzen beruht oder ob es aus Umweltbewusstsein und um heroisch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren geschieht, kann dahingestellt bleiben. Das Faktum bleibt.

Kein Wunder, dass der Branchenverein Verbund Service und Fahrrad (VSF) entdeckt: Auch für die kalte und dunkle Jahreszeit sei ein Fahrrad „das perfekte Verkehrsmittel für kurze und mittlere Wege, die im Alltag zurückgelegt werden müssen“. Das ist allerdings Werbung für den Wintercheck, den 150 saisonal in der Werkstatt schwächer ausgelastete Fahrradgeschäfte des VSF noch bis Ende Februar zum Aktionspreis von knapp 40 Euro anbieten. Doch sicher ist es nicht der verkehrteste Ansatz, sein Rad vom Fachmann durchsehen zu lassen, egal, ob man es vorausschauend zum Saisonauftakt im Frühjahr machen lässt oder für den Einsatz im Winter.



© AFP

Dunkelheit - in vielen Wintern eine größere Gefahrenquelle als der Schnee

Kette, Licht, Bremsen, Reifen, das sind technisch betrachtet die Punkte, denen vom Herbst an besondere Aufmerksamkeit gilt. Wer gleich nach dem goldenen Oktober Winterreifen ohne Spikes (siehe Kasten) aufzieht, tut bestimmt nichts Falsches. Denn noch vor dem ersten Schnee kommen der Regen, glitschiges Laub und aufgeweichte Wald- und Wirtschaftswege. Spätestens wenn man das erste Mal darauf ins Abseits geschmiert ist, macht man sich so seine Gedanken, ob etwas Zweirädriges, Einspuriges unter diesen Bedingungen den Namen „perfektes Verkehrsmittel“ verdient.

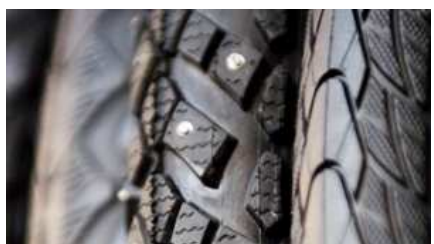
Die Reihenfolge der Checkliste mit der Kette auf Position eins trägt dem besonders starken Verschleiß im Winter Rechnung. Ein (wirklich) geschlossener Kettenkasten als Kapselung hilft, ersetzt aber nicht völlig die gelegentliche Nachschau und Pflege. Nässe, Dreck, Salz, alles setzt einer offen laufenden Kette, aber auch den Ritzeln und einer Kettenschaltung erheblich zu. In manchen Wochen kann man praktisch nach jeder Fahrt säubern und fetten. Der Zahnriemen mit Carbonfaser-Innenleben ist noch zur Bewährung in mehreren Exemplaren in Erprobung: Richtig, er braucht kein Öl, aber es ist ein Gerücht, dass er nicht schmutzig werde. Seine Zahnscheiben werden es allemal. Allenfalls ist der Dreck nicht ganz so schmierig wie der an einer Kette, gewischt werden muss aber gelegentlich schon.



Regenschutz gehört unbedingt für den Ganzjahresradler dazu

In allen anderen Fällen ist häufiges Putzen und Fetten gut: an beweglichen Teilen und zugänglichen Lagern wie den Führungsrädchen der Kettenschaltung sowieso. Aber auch da, wo sich geklemmte Teile durch langsam eindringende Feuchtigkeit festfressen könnten, schadet ein Klecks Fett nicht – typischer Fall: die Sattelstütze. Einzige Ausnahme beim Fetten: die Bremsen. Im Winter kann man zuschauen, wie die Bremsklötze schmirgelnd den Felgen zu Leibe rücken. Das Reinigungsmittel für die (Alu-)Felgen ist Benzin, die Bremsklötze einer Felgenbremse sollte man einfach mechanisch von Split befreien. Die Scheibe der Scheibenbremse wird mit einem milden Spülmittel, das nicht fettet, gereinigt, der Bremssattel einfach mit Wasser.

Geradezu lebenswichtig ist für den Winterradler die funktionierende Beleuchtung. Wer zur Arbeit radelt, lernt meist schnell, in diesem Punkt nicht zu sparen, denn mindestens eine Strecke legt er im Dunkeln zurück. Stand der Technik ist ein Nabendynamo, der einen Klarglas-Scheinwerfer mit Hochleistungs-LED und ein Dioden-Rücklicht, beides selbstverständlich mit Standlicht-Funktion, energetisch versorgt. Eine durchs ganze Fahrrad laufende Zwei-Draht-Verkabelung mit festen geschützten Kontaktklemmen zahlt sich im Winter aus. Tagfahrlicht bewährt sich vor allem in der Stadt, wenn es dämmert.



Vorbereitung auf den nächsten Schnee: Räder mit Spikes

Beleuchtung hat zwei Aspekte: Sehen und Gesehenwerden. Die reflektierende Warnweste auf dem Fahrrad ist nicht verkehrt, aber auch nicht modisch der letzte Schrei. In Frankreich ist sie außerhalb von Ortschaften bei schlechter Sicht seit 2008

vorgeschrieben. Richtig schick sind die von **Georgia in Dublin** – die sehen aus wie von Piet Mondrian designt.

Das Problem „Was anziehen auf dem Fahrrad?“ stellt sich im Winter in verschärfter Form: Durch die Bewegung heizt sich der Körper auf, Wind- und Regenschutz sind wichtiger als die Dicke von Jacke und Hose. Einzelne Körperpartien aber kühlen aus, Ohren, Hände, Füße. Die gilt es warm zu halten. Um wind- und wasserabweisende, aber atmende Funktionskleidung kommt man kaum herum, wenn die Wintertour auf dem Rad ein Vergnügen werden soll.

---

### Das Fahrrad braucht im Winter die richtigen Schlappen

Was beim Auto witterungsbedingt Pflicht sein kann, schert beim Fahrrad allenfalls den rutschenden Fahrer und sonst niemand. Dabei ist eine Bereifung mit einem Mehr an Grip auf zwei Rädern eher wichtiger als bei einem vierrädrigen Fahrzeug. Aber erst eine Minderzahl von Fahrradfahrern ziehen Winterreifen auf, wie sie die Industrie vielfältig anbietet. Erste Maßnahme, wenn man von Schnee und Eis überrascht wird, ist für viele Radler einfach das Senken des Reifendrucks. Das hilft tatsächlich, setzt aber voraus, dass die Bereifung an sich ein überdurchschnittliches Volumen hat. Das ist bei Mountainbikes der Fall, häufig aber nicht bei der Bereifung von Alltagsrädern. Wer in einer lang anhaltenden Kälteperiode, ohne sich um hart überfrorenen Schnee zu kümmern, tagtäglich unterwegs sein möchte (oder muss), kommt um den Wechsel zu Spikesreifen kaum herum. Die sind beim Fahrrad erlaubt, weil sie kaum Straßenschäden verursachen können. Den Marathon Winter von Schwalbe (knapp über 50 Euro) gibt es in unterschiedlichsten Dimensionen – für das Cityrad genauso wie für den Kinderanhänger. Mit 5 bar Luftdruck rollt der Marathon Winter wie sein günstigeres Pendant Schwalbe Snow Stud (rund 40 Euro) bei trockener Fahrbahn auf der spikesfreien Lauffläche. Die bis zu 240 Metallstifte greifen am besten bei einem Minimaldruck von etwa 2,5 Bar. Wenn es plötzlich schneit, lässt man einfach nach Gefühl etwas Luft heraus. Für Mountainbiker, die sich auf Eispisten wagen, hat Schwalbe den Ice Spiker Pro (95 Euro) im Programm: Als 29-Zöller krallt er sich mit 402 von Aluminium umgebenen Wolfram-Karbid-Stiften in den Untergrund. Als 26-Zoll-Reifen ist er auch in 60 Millimeter Breite zu haben. Ein Fahrrad-Winterreifen, in den das Know-how der Autoreifenherstellung von Continental einging, ist der Top Contact Winter II (rund 60 Euro). Seine Laufstreifenmischung enthält Siliziumkarbid-Partikel. Die rauen die Lauffläche auf und werden beim Fahren abgerieben. Es tun sich kleinste Hohlräume auf, denen Continental einen Lamelleneffekt ähnlich wie bei Autowinterreifen zuschreibt. Nicht zuletzt: Wie in Autoreifen kommen engmaschig über Kreuz gewebte Polyesterfasern („PolyX Breaker“) als Pannenschutz zum Einsatz. Denn Split ist auch ein arger Feind des Winterradlers.

Quelle: F.A.S.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

---

**Frankfurter Allgemeine**  
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

---

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2012  
Alle Rechte vorbehalten.