

Neues altes Rad?

Ein Leitfaden zum Gebrauchtradkauf



Dieser Leitfaden begleitet dich Schritt für Schritt bei der Kaufentscheidung, von der Auswahl des Fahrradtyps bis zur fundierten Bewertung von Ausstattung und Zustand.

Schritt 1: Welches Rad passt zu mir?

Es lohnt sich, kurz zu überlegen, was du wirklich brauchst. Fahrräder sind sehr vielfältig, nicht jedes kann alles. Das Rad muss zu deinen Bedürfnissen passen, dir aber natürlich auch optisch gefallen. Viele Fahrräder kann man verschiedenen Anforderungen entsprechend umbauen, aber die Rahmenbedingungen gibt natürlich der Rahmen vor.

Welchen Fahrradtyp suche ich?

- Rennrad: Schnell, leicht, sportlich, aber teilweise unbequem und wenig alltagstauglich.
- Mountainbike: Robust und komfortabel, für die Stadt aber meist überdimensioniert. Die Federung und die Matschreifen kosten viel Energie auf Asphalt.
- Hollandrad: Schick und bequem, aber schwer und für hügeliges Gelände ungeeignet.
- Stadtrad / Trekkingrad: Für die meisten Menschen die beste Wahl. Alltagstauglich, variabel, gut gebraucht verfügbar.
- Alte Mountainbikes ohne Federung sind eine super Alternative: sie sind sportlich, bequem und mit passenden Reifen werden sie zu Alltags-Alleskönnern.

Was ist mir wichtig?

Drei Leitfragen für dich:

1. Fahre ich eher auf Asphalt oder auch auf Wald- und Schotterwegen?
2. Bin ich eher an Tempo oder an Komfort interessiert?
3. Brauche ich Schutzbleche, Gepäckträger, Ständer? (praktisch, aber zusätzliches Gewicht und nicht an allen Radtypen abbaubar)

Schritt 2: Passt das Rad zu mir?

Bevor du dir überhaupt die Technik anschaust: Ein Rad, das nicht zu deiner Körpergröße passt, ist kein gutes Rad für dich, auch wenn es ein schickes Rennrad aus den 80ern ist.

- Sattelhöhe: Lässt sich der Sattel so einstellen, dass du beim Treten das Bein fast durchstrecken kannst? Die Sattelstange muss sich bewegen lassen, unbedingt prüfen! Ist sie festgerostet, sollte das Rad eher nicht gekauft werden.
- Lenkerposition: Sitze ich entspannt, ohne mich zu weit nach vorne strecken zu müssen? Ein neuer Vorbau (das Bauteil zwischen Lenker und Rahmen) kostet wenig und kann die Position deutlich verbessern.

Schritt 3: Zustand und Ausstattung

Jetzt wird genauer hingeschaut. Prüfe die folgenden Bauteile der Reihe nach durch. Bremsen und Schaltung sind die wichtigsten Ausstattungsteile, da der Austausch hier meist etwas komplizierter ist. Reifen haben zwar den größten Einfluss auf das Fahrverhalten, sind aber, da man sie ohnehin regelmäßig tauschen muss und das relativ leicht möglich ist, nicht so wichtig für die Kaufentscheidung.

Bremsen

Fast alle halbwegs modernen Bremsen lassen sich gut einstellen, auch wenn sie ein paar Jahre alt sind. Entscheidender als das genaue Modell sind der Zustand der Bremsbeläge und die Zugspannung.

Welche Bremsen gibt es?

- V-Bremsen und Cantilever-Bremsen: An den meisten Gebrauchträdern zu finden. Bremsen gut, sind günstig zu warten und zu reparieren oder zu ersetzen. Gute Wahl!
- Scheibenbremsen: An moderneren und teureren Rädern. Beste Bremsleistung, aber Wartung ist aufwändiger und teurer, zumindest bei den hydraulischen Varianten.
- Rücktritt: Robust und langlebig, aber eher schwach.
- Trommelbremsen (häufig an alten Hollandrädern): Schlecht zu restaurieren, bremsen oft unzuverlässig. Am besten meiden.
- Seitenzugbremsen (meist an Rennrädern): Hier kommt es drauf an. Alte Modelle sind oft wirklich schlecht und sollten ausgetauscht werden, modernere sind in der Regel stark und zuverlässig. Faustregel: Haben sie oben in der Mitte eine einzige Schraube, sind sie eher weniger gut, da diese nur ein Gelenk haben.



Die V-Bremse: tut, was sie soll



Scheibenbremsen sind am besten, aber teuer



Lieber nicht: eine alte Trommelbremse



Eine moderne Rennrad-bremse mit zwei Gelenken

Schaltung

Der Antrieb ist das Herzstück des Fahrrads. Eine defekte oder schlecht eingestellte Schaltung macht einfach keinen Spaß, bremst, und klingt oft furchtbar.

Welche Schaltungstypen gibt es?

- Nabenschaltung (alt, mit Clickbox oder Schaltkettchen): Altbewährt, oft aber einfach nur alt. Über die Jahre verlieren diese Schaltungen stark an Effizienz. Reparaturen sind sehr aufwändig und bedeuten oft den Austausch des gesamten Hinterrades. Nur wenn sie beim Test ganz sauber läuft, sollte das Rad gekauft werden.
- Nabenschaltung (modern, z. B. Shimano Nexus oder Alfine): Weit verbreitet, effizient, vergleichsweise einfach zu reparieren. Gute Wahl.
- Kettenschaltung: Meist die effizienteste Variante und gut reparierbar. Wichtig: „Richtig“ schalten lernen! Wer falsch schaltet (z. B. unter Last oder in extremen Kettenlinien), verschleißt Kette und Ritzel schnell.



Kettenschaltungen sind leicht austausch- und reparierbar

Prüfen:

- Lassen sich alle Gänge sauber einlegen, ohne starkes Schleifen oder Springen der Kette?
- Fühlen sich die Schalthebel geschmeidig an oder hakeln sie?
- Ist die Kette verrostet oder stark abgenutzt?

Tipp: Kette und Kasette sind bei Gebrauchträdern sehr oft verschlissen und müssen ersetzt werden.



Zustand fraglich: eine alte Torpedo-Nabenschaltung mit Schaltkettchen



Solide und langlebig: eine moderne Nabenschaltung

Reifen

Reifen sind oft der erste Verschleiss-Kandidat und häufig beim Kauf bereits fällig. Gleichzeitig kann man hier für relativ wenig Geld die Fahreigenschaften entscheidend verbessern!

- Art: Glatte Reifen rollen schnell auf Asphalt. Reifen mit Profil bieten Grip auf losen Untergründen. Für die Stadt sind Noppen-Reifen vom Mountainbike übertrieben und bremsen unnötig aus.
- Breite: Breite Reifen = mehr Komfort, aber langsamer. Schmale Reifen = schneller, aber anfälliger für Plattfuß und weniger Grip auf unebenen Straßen. Ein beliebter Allrounder ist der Schwalbe Marathon in 40mm Breite. Rennräder haben meist 23-30mm, Mountainbikes 45mm und mehr.



Ein Allrounder-Reifen in fast neuwertigem Zustand. Der hält noch lange!



Porös und abgefahren: Dieser Reifen sollte sofort gewechselt werden

Prüfen:

- Ist der Reifen hart und rissig, oder weist er Furchen auf? → Tauschen.
- Ist die Lauffläche deutlich abgeflacht/abgefahren? → Tauschen.
- Ist der Reifen noch gut aufgepumpt, oder verliert er schnell Luft?

Laufräder

- Bremsflanken (nur bei Felgenbremsen relevant): Einfach eine Kreditkarte o.ä. gegen die Bremsflanke drücken, um zu sehen, ob sie noch „glatt“ oder bereits sehr stark abgenutzt ist (Ründliche, konkave Vertiefung)
- Lauf und Spiel: Rad anheben, Laufrad drehen und leicht seitlich daran rütteln. Läuft es rund und wackelt es kaum? Perfekt. Starkes Spiel, Kratzgeräusche oder Eiern deuten auf Verschleiß hin. Oft ist es aber nur die Bremse, die schleift. Das ist kein Problem.

Lichtanlage

- Nabendynamo (modern): Komfortabel, langlebig, keine Batterien. Gute Lösung, wenn vorhanden und funktionstüchtig. Alte Reifendynamos sind eher schlecht.
- Reflektoren sind meist nicht vollständig, können aber leicht nachgerüstet werden.

Tipp

- Ein Set guter aufladbarer Akku-Lichter (z. B. Sigma Aura-Reihe) ist in vielen Fällen die praktischste Lösung – unabhängig von Dynamo, Kabeln und Glühbirnen.

Schritt 4: Allgemeiner Zustand – Der Gesamteindruck

Zum Schluss: Alles einmal im Zusammenspiel testen. Viele Räder werden als „fahrbereit“ angeboten, das heißt aber nicht, dass sie sicher oder korrekt eingestellt sind.

Schnellcheck am Rad:

- Sattelstütze: Lässt sie bewegen? Festgerostete Sattelstützen sind ein echtes Problem, das meiste andere lässt sich meist leicht beheben.
- Rost: Ein bisschen Rost am Rahmen ist harmlos. Ist aber der gesamte Antrieb verrostet, wird die Restaurierung teuer.
- Pedale und Kurbel: Wackelt da was? Dann kanns kompliziert werden.
- Geräusche: Knarzen, Schleifen oder Quietschen beim Fahren ist immer ein Zeichen, dass etwas eingestellt, geschmiert oder ersetzt werden muss. Oft ist das kein Problem, manchmal aber schon. Faustregel: Ab zwei verschiedenen Störgeräuschen ist der Zustand wahrscheinlich so schlecht, dass nur ein sehr guter Preis den Kauf rechtfertigt.

Nach dem Kauf: Auch ein gutes Gebrauchtrad sollte einmal komplett durchgecheckt und alle Schrauben angezogen werden. Das meiste lässt sich gut zuhause, an öffentlichen Reparaturstationen oder in Selbsthilfewerkstätten erledigen.

Schritt 5: Kaufen, reparieren lassen oder selbst schrauben?

Gebrauchträder sind oft günstig, manchmal sogar geschenkt. Fast immer brauchen sie aber ein bisschen Aufmerksamkeit und Liebe. Behalte beim Kauf die folgenden typischen Reparatur- bzw. Austauschkosten im Kopf:

Häufige Reparaturen und ungefähre Kosten

Reifen und Schläuche: ca. 30–80 Euro

Züge und Zugführungen: ca. 15–20 Euro

Bremsbeläge: ca. 10–15 Euro

Kette: ca. 5–15 Euro

Kassette: ca. 10–25 Euro

Wie viel willst (und kannst) du selbst machen?

- Selbst schrauben: Vieles am Fahrrad lässt sich mit einfachen Werkzeugen und YouTube-Anleitungen selbst erledigen: Reifen wechseln, Bremsen nachziehen, Schaltung einstellen. Selbsthilfewerkstätten bieten oft Unterstützung und Werkzeug.
- Werkstatt: Für größere und komplizierte Arbeiten oder wenn du keine Zeit hast, dich selbst zu „kümmern“. Wichtig: Lass dir vorher einen Kostenvoranschlag geben.
- Faustregel: Wenn das Rad günstig ist, darf die Reparatur ruhig etwas kosten, das Ergebnis ist immer noch viel billiger als der Neukauf. Übersteigen die geschätzten Reparaturkosten jedoch deutlich den Kaufpreis, lieber weitersuchen. Ein 10 Euro-Rad, an dem *alles* neu gemacht werden muss, kostet am Ende schnell weit über 200 Euro