

Baugruppe	Probleme, Fehlerquellen, Behebung
1. Bremse	Stellung und Spiel ok? Kein Schleifen an der Felge?, sonst Zangenbefestigungsmutter an Gabelrückseite drehen. Leichtgängige Betätigung? (Ölen der Reibungspunkte von Zange)
- Bremszangen	
- Klötzer	Profil stark genug? Klötzer richtig herum eingebaut, passend zur schrägen Felgenflanke?
- Stellschraube (am Hebel oder Zug)	Soll den Schlupf durch Abrieb der Bremsklötzer verringern, dient nicht der Grundeinstellung
- Bremshebel	Stellung am Lenker: zwischen hängend und nach vorne zeigend, so, dass öffnende Hände nicht nach oben verdreht werden müssen.
- Züge	belastbarer Zustand? Alle Drähte im Zugbündel noch vorhanden? Reibungspunkte geölt?
2. Licht	Dynamostellung senkrecht zur Achse? Masseverbindung zum Rahmen (Zahnscheibe)?
- Dynamo	
- Kabel	durchgängig? Kurzschluss über Masse durch defektes Kabel? Kabel unauffällig verlegen, Tesafilm statt farbiges Isolierband nehmen.
- Hinterlicht	Masseverbindung über Schutzblech ok? (Zahnscheibe verwenden)
3. Laufräder	wenig gespannte Laufräder („weiche“, biegsame Speichen) in Fünferschritten ab der ersten Speiche hinter dem Ventil mit einer Viertelumdrehung nachziehen, bis man an der 36. Speiche, der Anfangsspeiche, wieder angekommen ist (Fünferschritt verhindert ein Verziehen des Laufrades). Seitenschlag: Felgenabschnitt bestimmen, Speichen, deren Aufhängungspunkt an der Achsenseite des Schlages liegt, eine Viertelumdrehung entspannen, Speichen die an der gegenüberliegenden Achsenseite aufgehängt sind, eine Viertelumdrehung spannen. Höhenschlag: Felgenabschnitt für Höhen- und Tiefschlag bestimmen, Speichen im Bereich des Tiefschlages zu beiden Achsseiten entspannen, Speichen des Höhenschlages zu beiden Achsseiten spannen.
- Speichen, Speichenmutter	
- Felge	kleine Dellen in Felge (Bordsteinfahren) mit der Wasserpumpenzange zurückdrücken, auf gegenüberliegender Felgenflanke Maulschlüssel oder Ähnliches gegen Verbiegung auflegen.
4. Bereifung	schützt vor scharfen Kanten (Speichenmutter und Gewindeende der Speichen); eventuell hervorstehende Gewinde bis zur Speichenmutter herunterfeilen.
- Felgenband	
- Schlauch	Herausnahme nur mit Reifenheber, kein Schraubenzieher (Kanten löchern Schlauch)
- Mantel	gut gepudert? (Talkum mindert Reibungsverluste zwischen Mantel und Schlauch). Liegt zentriert auf Felge? (sonst Innendraht im Mantel gegebenenfalls zurechtbiegen). Ausreichend Luftdruck? Zu wenig Luftdruck erhöht den Rollwiderstand stark.
5. Antrieb	Gewinderichtung hängt von der Tretrichtung ab, in Tretrichtung muss sich die Pedale immer festdrehen, daher linke Seite Linksgewinde, rechte Seite Rechtsgewinde (normal drehen alle Gewinde im Uhrzeigersinn fest, gegen ihn lösen sie sich).
- Pedale	
- Tretarm	Keile fest? Nachschlagen nur bei Gegenhalten eines schweren Hammers an Achse!
- Kranz vorne	Zahlprofil ok?
- Kette	Geölt? Ausreichend gespannt, aber mit etwas Spiel nach oben und unten?
- Kranz hinten	Zahlprofil ok?

Baugruppe	Probleme, Fehlerquellen, Behebung
6. Lager	leicht drehbare Teile werden gelagert. Fahrradlager bestehen aus Schale, Kugel und Konus. Gegen den Konus wird eine Kontermutter gedreht. Kontern heißt , zwei Muttern so gegeneinander drehen, dass sie eine feste Verbindung bilden und auch durch viel Rütteln sich nicht lösen. Die Konterung erfolgt so, dass die Kugeln vom Konus nicht in die Schale gepresst werden, sondern ein kleines Spiel zum Abrollen behalten. Entscheidende Fragen bei allen Lagern: 1. Ist die Konterung fest, 2. zuviel Spiel, 3. zu wenig Spiel, 4. gefettet?
- Lenkkopflager	Ring und Sechskantschraube bilden zusammen die Konterung, zuwenig Spiel: leicht angehobener Vorderradlenker fällt nicht von alleine zur Seite; zuviel Spiel: bei gezogener Vorderradbremse „hinkt“ der Lenker nach, wenn man das Vorderrad weiterzwingt.
- Tretlager	Ring und Sechskantsschraube bilden zusammen die Konterung, Gewinderichtung hängt von der Tretrichtung ab, in Tretrichtung muss sich der Lagerkonus immer festdrehen, daher linke Seite Linksgewinde.
- Achslager vorne	zum Kontern wird ein flacherer Konusschlüssel (Maulweite 15) benötigt.
- Achslager hinten	zum Kontern wird ein flacherer Konusschlüssel (Maulweite 15) benötigt, bei der Nabenschaltung in der Regel der Sachs-Patentschlüssel mit Haken.
- Bremszangen	Konterschrauben vor den Zangen: erlauben sie zu wenig oder zu viel Spiel der Zangen? der Sachspatentschlüssel hat auch ein flacheres 10er Maul zum Kontern der Bremszangenmutter.
7. Schaltung	
- Schalthebel	rastet in allen Gängen ein?
- Zug	Umlenkrollen geölt?
- Zugkettchen	geölt? Einstellung der 3-Gang-Schaltung: Schalthebel auf 1. Gang stellen, Zugkettchen ganz herausgezogen an Kupplung justieren.
- Schaltung	oberen und unteren Anschlag mit Stellschraube so justieren, dass Kette oben nicht in Speichen geführt wird und unten nicht zwischen Kranz und Rahmen klemmt.
8. Rahmen	Sitzposition: mit Zehenspitzen im Sitzen den Boden berühren, untere Tretkurbelstellung bei fast durchgedrücktem Knie, Abstand Sattel/Lenker durch Sattelstellung veränderbar, Sattelstellung geradeaus und horizontal?
- Sattel, Rohr	
- Lenker	Lenkerstellung an bequeme Körperhaltung anpassen, Arme und Handgelenke müssen in entspannter Haltung dauerhaft Lenker greifen können, keine Verdrehung der Handgelenke!
- Griffe	Fingerbett zur Lenkerunterseite gedreht?
- Klingel	funktionstüchtig? immer in Griffnähe auf linker Seite montieren, kein Umgreifen zum Klingeln!
- Vorder- und Hinterrad	In einer Fluchtlinie? Wenn nicht, kein Geradeauslauf bei freihändigem Fahren und unnötiger Reifenabrieb durch Radieren. Nachjustieren der Laufräder vorne/hinten, eventuell Gabel vorne richten.
- Gabel	nicht seitlich verbogen (Vorderrad fällt dann aus Fluchtlinie mit Hinterrad) oder in Fahrtrichtung zum Rahmen hin? (dann ausbauen und richten).
- Ständer	fest? geölt? Rahmenbefestigungsplatte/konsole nicht durchgebogen? (sonst richten mit Hammer).
- Schutzbleche	fest verschraubt an Rahmen und Streben, kein Klappern?
Probefahrt	Geradeauslauf freihändig? Alle Gänge schaltbar? Bremsleistung ausreichend?