

Kodune jalgrattahooldus võiks piirduda purunenud sisekummi parandamise või vahetusega. Samuti võiks iga mees hakkama saada jalgratta keti puhastamise ja õlitamisega. Kõik keerulisemad remonditööd tuleks siiski jätta hooldustöökoja mehhaanikute hooleks. Jalgratast ostes tuleks konsulteerida spetsialistiga. Kui rattal ilmneb mõni tehniline rike, pole mõistlik ratast kohe ise parandama hakata (eriti neid rattaid, millel garantiiaeg veel kehtib). Purunenud sisekummi peaks küll iga rattahuviline oskama vahetada. Selleks võiks pikemal rattasõidul kaasas olla kummiparanduskomplekt ehk "ratta-apteek" ja ka tagavarakumm.

Hoia jalgaratas puhas! Kõige rohkem kardab ratas liiva ja merevett. Tähtis on hoolitseda jalgratta keti, hammasrataste ja käiguvahetaja eest. Suurimad vaenlased jalgratta ketile ja hammasratastele on liiv ja merevesi, mis on hullemad kui rooste. Liiv mõjub jalgratta hammasratastele peaaegu samamoodi kui käiakivi metallile ning hammasrattad kulumine kiirusega, kui kett on pidevalt liivane. Seega tuleb jalgrattaketti regulaarselt puhastada ja õlitada. Kett on kõige suurem kuluosa, mis töös on, ja peaks kogu aeg välja nägema nagu uus. Jalgrattaketi puhastamiseks sobib väga hästi vana froteekäterätik või hambahari. Õlitamiseks on parimad spetsiaalsed aerosoolpudelites müüdavad ketiõlid. Aerosooliga pihustades tungib õli ka pisikeste ketilülide vahele. Õliga liialdada siiski ei maksa - ülemäärane õli tõmbab külge liigset tolmu ja liiva. Õlitust on soovitatav teha pigem tihemini ja vähem õli korraga, kui harva ja nii-öelda üle õlitada.

Kontrolli regulaarselt kumme. Kindlasti tuleks regulaarselt kontrollida jalgratta kummi rõhku. Liiga pehmete kummidega on sõit raske, kummid kulumine kiiresti ja ratas on vastuvõtlik kõikvõimalikele põrutustele. Pehmete kummidega sõites võib kergesti vigastada nii kummi ennast kui ka velge. Kummi siserõhku saab kontrollida bensiinijaamades vastavate näidikute abil, kuid lihtsam moodus on rõhku kontrollida kummi käega katsudes. Kummi normaalne siserõhk peab olema 40-55 PSI-d (3-4 Bari ehk at), kumm ise tohiks olla kivikõva, vaid peaks külje pealt hästi natuke käesurvele järele andma.

Käiguvahetust saab reguleerida. Jalgratta käiguvahetuse- ja piduriheelblite juures paiknevad reguleerimiskruvid. Kui jalgratta käiguvahetused või pidurid ei tööta enam korralikult, on võimalik neid kruvisid reguleerida ja piduri- või käiguvahetustrosse pingutada või lõdvendada. Kõigi ülejäänud võimalike rikete, ka kõige väiksemate korral, tuleks siiski pöörduda hooldustöökotta ja lasta viga kohe kõrvaldada. Jalgratta iga rike võib tekitada ahelreaktsiooni: üks ratta osa ütleb üles ja logisema hakkavad ka teised ratta osad. Ratas ülevaatusele 2-3 korda aastas

Ka kõige veatumalt töötav ratas tuleks 2-3 korda aastas viia hooldustöökotta. Ka need rattad, mille garantiiremondiaeg on läbi saanud. Eriti vajalik on igale jalgrattale hooaja sügisene lõpuhooldus, mille käigus võetakse vajaduse korral mitmed ratta osad lahti, puhastatakse ja õlitatakse. Puhastamata ratast ei tohiks üldse talvekorterisse viia. Ehkki tänapäeva rataste juures kasutatakse suhteliselt vähe terasdetalle, valmistatakse ratta laagreid ikka terasest. Määrimata laagrid kipuvad roostetama. Õigeaegne rattahooldus pikendab märgatavalt ratta eluiga, kuid tegelik elu on, et inimesed tulevad ratastega ikkagi viimasel minutil või natuke hiljem, kui enam rattaga sõita ei saa.