

Welches ist das beste Ventil?

Wie wird ein Reifen richtig montiert?

Warum ist der Luftdruck beim Fahrradreifen so wichtig?

Wie oft sollte man den Luftdruck prüfen?

Welches ist das beste Ventil?

Am Markt haben sich drei verschiedene Systeme etabliert und es ist schwer eine eindeutige Empfehlung zu geben. Es ist wichtig, dass das Ventil zur Felgenbohrung passt und auch eine passende Luftpumpe vorliegt. Entgegen einer häufigen Vermutung gibt es keine gravierenden Unterschiede in der Lufthaltigkeit mehr. Zumindest bei SCHWALBE dichten alle Ventile gut ab und sind hochdruckgeeignet.

Das klassische Fahrrad oder Dunlop-Ventil ist immer noch am weitesten verbreitet. Die meisten Radfahrer sind damit vertraut.

Den Ventileinsatz kann man leicht auswechseln und die Luft kann sehr schnell abgelassen werden.

Die Montage ist bei einem Schlauch mit Dunlop-Ventil aufwendiger, weil man Ventileinsatz und Überwurfmutter entfernen muß um das Ventil durch die Ventilbohrung zu stecken. Anpumpen kann man den Schlauch erst, nachdem beides wieder eingesetzt ist.

Beim herkömmlichen Dunlop-Ventil ist es nicht möglich den Luftdruck zu messen. Nur beim speziellen SCHWALBE Dunlop-Ventil haben wir eine Möglichkeit der Rückkopplung geschaffen, so dass Sie den Luftdruck mit dem AIRMAX-Manometer überprüfen können.

Früher ließen sich Dunlop-Ventile nur sehr schwergängig pumpen. Das ist heute, aufgrund von moderneren Ventileinsätzen, aber nicht mehr der Fall.

Das Sclaverand-Ventil ist schmaler als die anderen Ventile (6 statt 8 mm). Es benötigt eine kleinere Felgenbohrung und ist daher besonders gut für schmale Rennradfelgen geeignet.

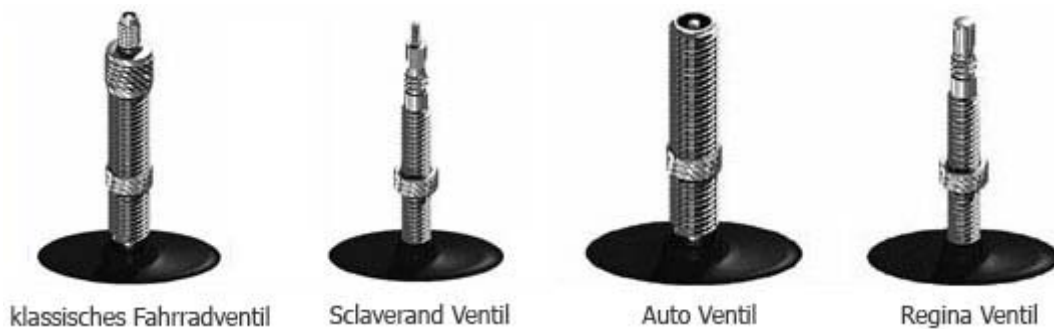
Es ist ca. 4-5 g leichter als das Auto- und Dunlop-Ventil.

Man kann es mit der Rändelmutter manuell verschließen. Vor dem Aufpumpen muß man es aufdrehen, was bei Erstbenutzern häufig auf Probleme stößt. Der dünne Stift an der Oberseite kann sich leicht beim An- und Absetzen der Luftpumpe verbiegen.

Vorsicht: Wenn man Schläuche mit Sclaverand-Ventilen in Felgen mit größeren Ventillochbohrungen verwendet, führt das häufig zu einem Ventilabriss, denn die Metallkante der Bohrung kann dann den Ventilschaft vom Schlauch abtrennen.

Das Auto-Ventil wird immer beliebter. Es lässt sich sehr leicht an der Tankstelle befüllen und ist erfreulich unproblematisch. Ältere und sehr einfache Fahrradluftpumpen sind nicht mit dem Auto-Ventil kompatibel.

Das Regina-Ventil ist dem französischen Ventil sehr ähnlich und wird fast ausschließlich in Italien verwendet.



Wie wird ein Reifen richtig montiert?

- Alle Speichenbohrungen müssen vollständig und sicher durch ein geeignetes Felgenband abgedeckt sein.
- Beachten Sie eventuell vorhandene Laufrichtungsangaben auf der Reifenflanke.
- Verwenden Sie zur Montage keine scharfen Montierhilfen.
- Ziehen Sie eine Reifenseite auf die Felge (Abb. 1).
- Pumpen Sie den Schlauch leicht auf, bis er eine runde Form hat.
- Das Ventil durch die vorgesehene Bohrung der Felge stecken.
- Schlauch in den Reifen einlegen (Abb. 2).
- Gegenüber dem Ventil beginnend montieren Sie die andere Reifenseite auf die Felge (Abb. 3).
- Der Schlauch darf nicht zwischen Reifen und Felge eingeklemmt sein.
- Achten Sie auf rechtwinklige Stellung des Ventils.
- Zentrieren Sie den Reifen, bevor Sie ihn bis zum gewünschten Druck aufpumpen.
- Benutzen Sie ein Manometer (z. B. AIRMAX-Luftdruckprüfer) um den Reifendruck einzustellen. Der zulässige Druckbereich ist auf der Reifenflanke angegeben. Je höher Sie den Luftdruck wählen, um so geringer sind Rollwiderstand, Verschleiß und Pannenanfälligkeit.
- Sie sollten den Luftdruck mindestens einmal pro Monat prüfen und korrigieren.



Warum ist der Luftdruck beim Fahrradreifen so wichtig?

Erst durch einen ausreichenden Luftdruck ist der Reifen in der Lage das Fahrrad zu tragen. Je höher der Luftdruck, umso geringer ist der Rollwiderstand des Reifens. Auch die Pannenanfälligkeit ist bei hohem Druck geringer.

Ein dauerhaft zu geringer Luftdruck führt häufig zum vorzeitigen Verschleiß des Reifens. Rissbildung an der Seitenwand ist die typische Folge. Auch der Abrieb ist dann unnötig hoch.

Andererseits kann ein Reifen bei geringem Luftdruck die Fahrbahnstöße besser abfedern.

Breite Reifen werden allgemein mit einem geringeren Luftdruck betrieben. Sie bieten die Möglichkeit die Vorteile des geringeren Luftdrucks zu nutzen ohne dass dadurch gravierende Nachteile bei Rollwiderstand, Pannenschutz und Verschleiß entstehen.



Dauerhafter Betrieb
mit 1,5 Bar



Dauerhafter Betrieb
mit 4,5 Bar

Wie oft sollte man den Luftdruck prüfen?

Sie sollten den Luftdruck mindestens einmal pro Monat prüfen und korrigieren. Selbst die dichtesten Fahrradschläuche verlieren kontinuierlich an Druck, denn im Gegensatz zum Autoreifen sind die Luftdrücke beim Fahrradreifen wesentlich höher und die Wandstärken deutlich geringer. Ein Druckverlust von 1 bar pro Monat kann als normal angesehen werden. Dabei geht der Druckverlust bei hohen Drücken deutlich schneller und bei geringen Drücken deutlich langsamer von statten.

Bei der Verwendung von Latex-Schläuchen sollten Sie den Luftdruck vor jeder Fahrt kontrollieren und einstellen.

Benutzen Sie ein Manometer um den Reifendruck einzustellen. Die weit verbreitete Überprüfung per Daumendruck ist nicht sehr zuverlässig, da sich ab ca. 2 bar alle Reifen relativ stramm anfühlen.
