

# Das Ventil – ein unterschätztes Fahrradteil

- „Ich hätte gern einen Fahrradschlauch.“ – „Was für ein Ventil?“
- Stehen Sie auf dem Schlauch, wenn Ihr Fahrradhändler Ihnen diese Frage stellt? Das muss nicht sein. Es gibt nämlich nur drei verschiedene Ventiltypen, die sich einfach unterscheiden lassen. Spätestens beim Aufpumpen sollte man wissen, mit welchem

man es zu tun hat. Schließlich sorgt das kleine Teil dafür, dass die Luft flott in den Reifen flutscht und dann auch dort bleibt. Das funktioniert nach dem Prinzip des Rückschlagventils. Das heißt, dass der Luftdruck im Reifen gegen einen Verschluss im Ventil drückt und damit das Ventil automatisch verschließt.



## KLASSISCH:

Weit verbreitet ist **das Dunlop- oder Blitzventil**. Der Ventileinsatz ist austauschbar und wird mit einer Überwurfmutter gesichert. Er wird gern auch mal stibitzt. Bei Billigversionen fällt das Pumpen schwer. Die meisten Ventile dieses Typs sind für Luftdruck bis sechs Bar geeignet. Manometer funktionieren bei Standard-Blitzventilen nicht. Und nicht alle Pumpen umfassen den kurzen Ventilstutzen luftdicht.

## DRUCKFEST:

Schmale Reifen an sportlichen Rädern benötigen einen hohen Luftdruck. Dafür ist **das Französische oder Presta-Ventil** richtig, das auch nach seinem Erfinder Sclaverand-Ventil genannt wird. Vor dem Aufpumpen muss man die kleine Rändelschraube oben auf dem Ventil auf- und später wieder zudrehen. Das Pumpen fällt sehr leicht. Tipp: Für Felgen mit hohem Profil werden lange Ventile benötigt. Beim Schlauchkauf beachten!

## SPEZIELL:

**Auto- oder Schraderventile** lassen sich an der Tankstelle befüllen. (Vorsichtig dosieren – die Druckluft ist auf das große Volumen von Autoreifen ausgerichtet.) Dieser Ventiltyp findet sich am ehesten an Mountainbikes. Für das Aufpumpen von Hand ist eine spezielle Pumpe für Autoventile notwendig

## Passt der Durchmesser?

Wer einen neuen Schlauch kauft, muss darauf achten, dass das Ventil zur Felge passt, genauer gesagt: zum Durchmesser des Ventillochs in der Felge. Deshalb fragt Ihr Händler Sie nach dem Ventiltyp. Auto- und Dunlopventile passen nämlich nicht in die Löcher für Sclaverand-Ventile. Umgekehrt wird es gefährlich: Auf keinen Fall dürfen die schmalen Sclaverand-Ventile ohne Distanz-Stücke mit den 8,5-Millimeter-Felgenlöchern kombiniert werden, denn dann kann das Ventil abreißen.

Ein kleineres Ventilloch erhöht die Stabilität der Felge. Deshalb nimmt die Verbreitung des Sclaverand-Ventils zu. Allerdings ist es empfindlich: Wird die Pumpe auf dem Ventil verkan-

## TIPP: Mach's passend!

Für Sclaverand- und Blitzventile gibt es Adapter-Aufsätze, mit denen man sie an der Tankstelle befüllen kann. Genauso gibt es Adapter für Schraderventile zur Befüllung mit normalen Pumpen. Manche Pumpenköpfe haben Anschlüsse für alle Ventiltypen.



tet, kann sich das Verschlusschraubchen verbiegen oder ganz abbrechen.

Die Überwurfmutter am Ventilfuß dient übrigens keineswegs dazu, das Ventil fest mit der Felge zu verschrauben. Sie soll nur verhindern, dass das Ventil beim Aufstecken der Pumpe ins Felgenloch rutscht. Dazu reicht es, sie leicht von Hand anzuziehen. Wird sie zu stramm verschraubt, kann das Ventil abreißen ● *Wolfgang Wagener*

Ventiltyp:	Dunlop/ Blitz	Sclaverand/ Presta	Auto/ Schrader
Ø Ventilloch:	8,5 mm	6,5 mm	8,5 mm
Ø Ventil, ca.:	8 mm	6 mm	8 mm