

Ventilkunde – Warum klappt das Pumpen nicht?

von bernd bohle - Donnerstag, 25. April 2019

https://www.pd-f.de/2016/05/03/warum-laesst-sich-der-fahrradreifen-nicht-aufpumpen_10333



[pd-f/tg] Einen Fahrradreifen aufzupumpen ist eigentlich nicht schwer. Doch dann kauft man ein neues Rad, wechselt den Schlauch oder will seinem Reifen nach längerer Zeit mal wieder etwas Luft gönnen – und es klappt nicht. Der pressedienst-fahrrad hat Tipps, woran das liegen könnte.

„Warum lässt sich der Reifen nicht aufpumpen?“ Immer wieder stehen Kunden mit dieser Frage im Fahrradladen und zweifeln an sich selbst. Dabei meistern sie doch sonst alle Lebenslagen ...

Bevor man die eigentliche Arbeit in Angriff nimmt, prüft man am besten die Bereitschaft der Pumpe: „Dafür hält man die Auslassöffnung mit dem Daumen zu und versucht zu pumpen. So merkt man schnell, ob die Pumpe noch Druck aufbaut oder die Luft durch eine kaputte Stelle entweicht“, verrät Marc Jersch, Field-Testing Manager beim Fahrradhersteller [Haibike](#). Dass die Pumpe funktioniert, reicht allein noch nicht aus. Sie muss auch für das Ventil geeignet sein. „Gute Pumpen haben in der Regel Ventilköpfe, mit denen sich die drei gängigen Ventiltypen aufpumpen lassen“, erklärt Sarah Schlinkmann von [SKS Germany](#). Bei allen muss – sofern vorhanden – die Staubschutzkappe aus Plastik abgeschraubt werden.

Scloverand, Dunlop oder Schrader?

Das dünne Scloverand-Ventil, auch „Presta-“, „Rennrad-“ oder „französisches Ventil“ genannt, findet sich an Rennrädern und hochwertigen Mountainbikes und Trekkingrädern. Es wird durch eine kleine Rändelmutter am Kopf gesichert, die vor dem Aufpumpen gelockert werden muss. Sie fixiert einen kleinen Stift, der durch den erzeugten Druck der Pumpe heruntergedrückt

wird und so das Ventil öffnet. „Wenn der Schlauch noch unter starkem Druck steht und trotz passender Pumpe keine Luft hineingeht, muss man unter Umständen erst mit dem Finger etwas Luft ablassen“, rät Doris Klytta von [Schwalbe](#). Ventile vom Typ Sclaverand werden meist auch bei schlauchlosen Reifen („Tubeless“) verwendet.

Beim altbekannten Dunlop-Ventil, das sich heute meist nur noch an günstigeren Modellen und Kinderrädern findet, sitzt am Kopf eine Überwurfmutter, die deutlich breiter ist als der Ventilschaft. Diese darf nicht gelöst werden, denn so löst man das Ventil aus dem Schaft. Geöffnet wird es allein dadurch, dass mit der Pumpe Druck erzeugt wird. „Eine weniger hochwertige Pumpe mit geringem Hub kann das schon mal überfordern, auch wenn die Ventileinsätze von Dunlop-Ventilen inzwischen leichtgängiger geworden sind“, erklärt Doris Klytta.

Besteht das Ventil lediglich aus einem Schaft mit einem versenkten Stift in der Öffnung, handelt es sich um ein sogenanntes Schrader-Ventil, das auch als „Autoventil“ bezeichnet wird. „Für Schrader-Ventile geeignete Pumpen haben ein Gegenstück in der Kopföffnung, das den Stift des Ventils herunterdrückt, um es zu öffnen“, erläutert Schlinkmann das Prinzip. Bei Pumpen mit nur einer Öffnung im Kopf muss man für Schrader-Ventile meist einen Einsatz im Pumpenkopf umdrehen.

Druck machen mit Köpfchen

Ein Reifen mit Schrader-Ventil lässt sich ohne weiteres auch an der Tankstelle befüllen. Dabei ist jedoch Vorsicht angeraten, schließlich sind die Kompressoren für voluminösere Autoreifen gedacht und können einen dünnen Fahrradreifen auf Knopfdruck zum Platzen bringen. Trotzdem schwören manche Radler auf die Kraft des Kompressors, die sich mit speziellen Ventil-Adaptern auch Dunlop- oder Sclaverand-Ventilen erschließt.

Besser und vor allem fernab jeder Tankstelle erledigt man die Aufgabe mit einer richtigen Fahrradpumpe. Moderne, für alle Ventilarten geeignete Pumpen kosten nicht die Welt. Es gibt sie als kompakte Varianten für unterwegs, wie die „Injex Lite“ von SKS Germany (15,99 Euro); in der heimischen Werkstatt erzeugen leichtgängige Standpumpen mit präzisiertem Manometer wie die „Airworx 10.0“ aus gleichem Haus (42,99 Euro) kraftvoll Druck. Wichtig ist hier auch ein gut ablesbares Manometer – denn wer mit Köpfchen fährt, achtet stets auf den vorgegebenen, auf der Reifenflanke angegebenen Druckbereich, der je nach [Fahrradtyp](#) stark variiert. So werden die Reifen bei einem [Fatbike](#) gerade mal auf 0,5 Bar Überdruck aufgepumpt, bei älteren, sehr schmalen Rennradreifen sind es dagegen bis zu elf Bar. Einem gängigen Kompressor geht da schnell die Puste aus, die Geräte erzeugen maximal zwischen vier und sechs Bar Druck.

Wenn sich der Reifen mit einer geeigneten Pumpe nicht aufpumpen lässt, obwohl der Schlauch in Ordnung ist, kann es eigentlich nur noch an einem beschädigten Ventil liegen. Die Ventileinsätze können ausgetauscht werden, bei einem Dunlop-Ventil sogar ganz ohne Werkzeug. Für Sclaverand- und Autoventile dagegen werden spezielle Ventilschlüssel benötigt, die es im Fachhandel schon für zwei Euro einzeln zu kaufen gibt oder etwa im „Multitool“ von Schwalbe (21,90 Euro) enthalten sind.

[Express-Bildauswahl \(8 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(42 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Richtig pumpen, locker rollen](#)

[Fahrradreifen platt? Das muss nicht sein!](#)

[Fahrradwartung: So vermeiden Sie typische Schrauberfehler](#)

[Zehn Pumpen, denen nie die Luft ausgeht](#)

[Zehn Tipps zum Frühjahrs?Check](#)

[Wie der Fahrradreifen länger hält](#)

Passendes Bildmaterial

