

Den Fahrradreifen richtig aufpumpen

von bernd bohle - Donnerstag, 25. April 2019

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



Einen Fahrradreifen aufzupumpen ist nicht schwer. Eigentlich. 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 erklärt, woran das liegen könnte.

„Warum lässt sich der Reifen nicht aufpumpen?“ Wer mit einer funktionierenden Pumpe völlig umsonst in einen intakten Fahrradschlauch pumpt, bekommt nicht nur schlappe Arme, sondern auch Selbstzweifel. Die dürften sich (Verzeihung) bald in Luft auflösen. Dafür geht man am besten folgendermaßen vor: Zunächst prüft man die Bereitschaft der Pumpe. Dazu verschließt man die Auslassöffnung mit dem Daumen und versucht zu pumpen. „So merkt man schnell, ob die Pumpe noch Druck aufbaut oder die Luft durch eine kaputte Stelle entweicht“, sagt Martin Buchta vom Fahrradteile-Zulieferer [Messingschlager](#). Dass die Pumpe funktioniert, reicht allein noch nicht aus. Sie muss auch für das jeweilige Ventil geeignet sein. „Gute Pumpen haben in der Regel Ventilköpfe, mit denen sich die drei gängigen Ventiltypen aufpumpen lassen“, erklärt Sarah Baukmann von [SKS Germany](#). Bei allen muss – sofern vorhanden – die Staubschutzkappe aus Plastik abgeschraubt werden.n.

Sclaverand, Dunlop oder Schrader?

Das dünne Sclaverand-Ventil, auch Presta-, [Renntag](#)- oder französisches Ventil genannt, findet sich an Rennrädern, 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“, erläutert 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 Baukmann. Bei Pumpen mit nur einer Öffnung im Kopf muss man für Schrader-Ventile meist einen Einsatz im Pumpenkopf umdrehen.

Lieber nicht an die Tankstelle

Ein Reifen mit Schrader-Ventil lässt sich 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. Deshalb ist es auch nicht an jeder Tankstelle erlaubt, Fahrradreifen aufzupumpen. Viele Radler:innen schwören allerdings auf die Kraft des Kompressors, die sich mit speziellen Ventil-Adaptern auch Dunlop- oder Sclaverand-Ventilen erschließt.

Richtige Pumpe erleichtert die Arbeit

Besser und vor allem fernab jeder Tankstelle erledigt man die Aufgabe mit einer richtigen Fahrradpumpe. Moderne, für alle Ventilarten geeignete Pumpen gibt es in vielen Varianten. Zum Beispiel ganz kompakt 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 Plus 10.0“ aus gleichem Haus (54,99 Euro) kraftvoll Druck. Wichtig ist hier auch ein gut ablesbares Manometer – denn wer mit Köpfchen fährt, achtet stets auf den vorgegebenen (und 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. Wer es genau wissen will, benutzt einen digitalen Reifendrucksensor wie den „Airspy SV“ (99,99 Euro), ebenfalls von SKS Germany, der via Bluetooth auf dem Smartphone den Luftdruck anzeigt.

Wenn nichts mehr geht, Ventil kaputt

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 \(9 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(48 Bilder\)](#)

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



