

Tubeless-Reifen an City- und E-Bikes: Top oder Flop?

von bb - Montag, 20. Juni 2022

https://www.pd-f.de/2022/06/20/tubeless-reifen-an-city-und-e-bikes-top-oder-flop_17230



Tubeless-Reifen haben sich in den letzten Jahren im Sportbereich vor allem bei Gravel- und Mountainbikes durchgesetzt. Sie bieten unter anderem einen hohen Pannenschutz und ein sehr gutes Abrollverhalten. Trotz dieser Vorteile fahren die meisten Alltagsräder noch mit Schlauch. Der **pressedienst-fahrrad** erläutert die Hintergründe.

„Tubeless“ bedeutet „schlauchlos“. Tubeless-Reifen sitzen besonders eng auf der Felge und bilden mit ihr eine Luftkammer. Um Luftverlust auch bei leichten Schwankungen der Passung zu verhindern, wird eine Dichtflüssigkeit eingefüllt, die sogenannte Dichtmilch. Ein Schlauch wird nicht mehr benötigt. Das ermöglicht mit niedrigerem Luftdruck zu fahren, was für viel Traktion und guten Grip sorgt. Da sich der Reifen ohne Schlauch geschmeidiger an den Untergrund anpassen kann, ist das Abrollverhalten auf Kopfsteinpflaster oder anderen groben Oberflächen spürbar besser. Auch der geringe Rollwiderstand ist ein Faktor, denn die mechanische Reibung zwischen Schlauch und Reifen entfällt. Insbesondere Mountainbiker:innen und Gravelbiker:innen, die im Gelände unterwegs sind, profitieren davon. Auch im Rennradbereich nimmt der Trend Fahrt auf. Viele Teilnehmer:innen der diesjährigen Paris-Roubaix-Ausgabe waren schlauchlos unterwegs. Ein weiterer Vorteil: Die Dichtmilch verschleißt kleinere Reifenschäden direkt, es fallen weniger Pannen an als mit Schlauch. Gerade das Abrollverhalten und die Pannensicherheit sind gute Argumente, auch City- und E-Bikes für den Alltag auf Tubeless umzurüsten, etwa mit dem „Marathon Almotion“ ([Schwalbe](#), 62,90 Euro).

Warum bisher nur wenige Stadträder schlauchlos fahren

Trotz aller unbestreitbaren Vorteile dürfte der größte Teil der Alltagsräder mit Schläuchen in den Reifen unterwegs sein. Ein Grund dafür ist der Wartungsaufwand. Wer schlauchlos fährt, sollte den Luftdruck öfter kontrollieren und bei Bedarf

nachpumpen. Die Dichtmilch muss regelmäßig erneuert werden, da sie nach einigen Monaten aushärtet. Wie oft das nötig ist, hängt von den Umgebungsbedingungen und der Art der Milch ab. Trockenes und warmes Klima kann das Trocknen beschleunigen. Während die Dichtmittel einiger Hersteller schon nach etwa drei Monaten getrocknet sind, halten sich andere auch länger als ein halbes Jahr und mehr. Hier liegt auch ein Grund, warum Fahrräder in der Regel nicht schon vom Hersteller schlauchlos ausgeliefert werden. Sie wissen nicht, wie lange ihre Räder im Fahrradladen stehen werden. Die Umrüstung muss also durch die Kundschaft selbst bzw. durch eine:n Fachhändler:in erfolgen. Voraussetzung sind kompatible Reifen und Laufräder, die genau zueinander passen. Sie tragen meist Zusätze wie „Tubeless-Ready“ im Namen und kosten wegen der nötigen geringeren Fertigungstoleranzen etwas mehr. Um ein altes Rad umzurüsten, reichen also mitunter nicht einfach neue Reifen. Wenn die vorhandenen Komponenten nicht Tubeless-Ready sind, dann müssten auch die Felgen bzw. der ganze Laufradsatz getauscht werden.

Das Umrüsten schreckt ab

Wer sich nicht gerade als Hobbyschrauber:in bezeichnet, schreckt vor der vermeintlich komplizierten Montage meist zurück (wer es versuchen möchte, findet [hier](#) eine bebilderte Anleitung). Die Umrüstung erfordert Sorgfalt und Geduld und es gibt leider keine Garantie, dass eine normale Standpumpe zum Aufpumpen reicht. Einige Kombinationen aus Reifen und Felge benötigen einen stärkeren Luftstrom aus einem Kompressor oder einem speziellen Druckbehälter wie dem „Tire Booster“ von Schwalbe (59,90 Euro). In der Werkstatt zahlt man für die Montage zwischen 25 und 30 Euro pro Laufrad je nach Arbeitsaufwand plus Material.

Die Mehrkosten tragen sicherlich dazu bei, dass viele Alltagsradler:innen stattdessen einfach beim Schlauch bleiben. Ein anderer Punkt: Menschen, die sich nicht viel mit Fahrrädern beschäftigen und ihr Rad nur für gelegentliche Fahrten in der Stadt nutzen, haben vielleicht noch nie von Tubeless gehört und würden die Vorteile schlauchloser Reifen möglicherweise gar nicht bemerken. „Wer jedoch mit seinem Touren- oder [E-Bike](#) gern längere Touren unternimmt, sollte Tubeless-Reifen in Betracht ziehen“, sagt Doris Klytta vom Reifenhersteller Schwalbe. Denn während die Umrüstung nur initial und die Wartung nur gelegentlich nötig ist, bleiben die Vorteile von Tubeless.

pressedienst-fahrrad | Annette Feldmann und Martin Dinse

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(7 Bilder\)](#)

[Express-Bildauswahl \(7 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(29 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Tubeless-Montage leicht gemacht](#)

[Teiletausch: Bei E?Bikes ist nicht alles erlaubt](#)

[Die wichtigsten Begriffe zum Reifenkauf](#)

[Rennradler haben freie Reifenwahl](#)

Tubeless-Einmaleins: Der Fahrradreifen ohne Schlauch

Passendes Bildmaterial

