

Zehn Tipps, damit dem Fahrradreifen nicht die Luft ausgeht

von bb - Dienstag, 5. Dezember 2023

https://www.pd-f.de/2023/12/05/zehn-tipps-damit-dem-fahrradreifen-nicht-die-luft-ausgeht_18882



Der Luftreifen war ein wichtiger Wegbereiter für die Fahrradmobilität, wie wir sie heute kennen. Ohne Luft im Reifen kein komfortables, schnelles Vorankommen beim Radfahren. Doch was tun, damit der Reifen lange Luft behält? Der pressedienst-fahrrad hat zehn Tipps zusammengestellt, damit dem Fahrradreifen möglichst nicht die Luft ausgeht.

Geschichte:

Der Tierarzt John Boyd Dunlop entwickelte 1888 erste Luftreifen für das Dreirad seines Sohnes, damit dieser besser über Kopfsteinpflaster fahren konnte. Dunlop meldete die Erfindung zum Patent an und startete damit eine Revolution im Verkehrswesen. Bereits ein Jahr später gründete er zusammen mit Harvey du Cros eine erste Fabrik für luftgefüllte Reifen. In den Anfangsjahren konzentrierte sich das Unternehmen auf Fahrradreifen und expandierte schnell. Der Name Dunlop ist vielen Radfahrenden bis heute ein Begriff, da das Dunlop-Ventil bis in die 1980er-Jahre Standard an den meisten Fahrrädern war und z. B. an Kinderrädern auch heute noch zu finden ist. Dabei nutzte Dunlop bei seinem ersten Reifen angeblich noch einen Schnuller als Ventil. Eigentlich war Dunlop mit dem Patent zu spät dran: Bereits am 10. Dezember 1845 hatte der Bauingenieur Robert W. Thompson einen luftgefüllten Reifen zum Patent angemeldet. Doch er konnte seine Idee nicht vermarkten und sie geriet in Vergessenheit. Erst der zweite Anlauf durch Dunlop führte zum Erfolg und trug mit zum Aufstieg des Fahrrads in Europa bei.

1) Reifendruck regelmäßig prüfen

Der wichtigste Tipp, um einen Luftverlust im Reifen zu verhindern, ist das Fahren mit dem richtigen Reifendruck. Zu hoher oder zu geringer Reifendruck erhöht das Pannennisiko deutlich. Die passenden Druckangaben finden sich auf der Reifenflanke. Rund einmal im Monat gilt es, den Reifendruck zu prüfen. Der Test mit dem Daumen ist dabei allerdings nicht zu empfehlen, weil er

wirklich nur im Fall eines deutlich zu schlecht aufgepumpten Reifens Erkenntnisse liefert. Sinnvoller ist ein spezieller Reifendruckmesser (z. B. von [Schwalbe](#)). Es gibt mittlerweile auch digitale Reifendruckmesser (z. B. von [SKS Germany](#)), die den Luftdruck in Echtzeit während der Fahrt messen können und das Ergebnis in einer App oder auf einem Radcomputer anzeigen.

2) Richtig aufpumpen

Ohne passende Pumpe kein richtiger Druck. In einem Fahrradhaushalt sollte eine entsprechende Standpumpe mit Manometer (z. B. „Air-X-Plorer“ von SKS Germany) zur Grundausrüstung zählen. Damit lässt sich der Luftdruck direkt ablesen und nach den Vorgaben richtig einstellen. Möglichst genau geht es mit einer digitalen Anzeige.

3) Pannensichere Reifen aufziehen

In der Regel befindet sich die Luft in einem Schlauch. Damit sie darin auch bleibt, kann ein pannensicherer Reifen den Schlauch vor Einstichen schützen. Der „Marathon Plus“ von Schwalbe darf sich beispielsweise „unplattbar“ nennen. Unter der Lauffläche des Reifens verhindert eine hochelastische Pannenschutzeinlage aus Spezialkautschuk den Durchstich von Gegenständen in den Schlauch. Derartige Schutzgürtel gibt es auch aus reißfesten Fasern aus Aramid oder Vectran. Durch diese Techniken kann selbst bei dünneren Reifen, z. B. für [Rennräder](#), ein sehr guter Pannenschutz erreicht werden.

4) Pannensicheren Schlauch verwenden

Neben den Reifen gibt es auch Schläuche, die einen höheren Pannenschutz bieten. Schläuche mit einem hohen Anteil an Butylkautschuk halten die Luft länger als herkömmliche Fahrradschläuche. Im Trend sind außerdem Schläuche aus thermoplastischem Polyurethan (TPU), wie sie Schwalbe mit der „Aerothan“-Reihe oder die Firma Dubied mit der „Eclipse“-Reihe anbieten. Das Material kann kleinen Einstichen bis zu doppelt so lange standhalten wie normale Schläuche aus Kautschuk. Zudem platzt ein TPU-Schlauch nicht, sondern verliert bei einem Defekt langsam Luft.

5) Auf Tubeless umrüsten

Speziell bei Mountainbiker:innen und Athlet:innen auf Gravelbike und [Rennrädern](#) haben sich in den letzten Jahren [Tubeless](#)-Systeme etabliert. Wie der Name bereits sagt, kommt hier kein Schlauch zum Einsatz. Stattdessen dichtet der Reifen direkt mit der Felge ab. Damit das System luftdicht ist, muss der Reifen, nachdem er auf die Felge gezogen ist, mit einem kräftigen Luftstoß aufgepumpt werden – so setzt er sich, oft mit deutlichem Knackgeräusch, beidseitig ins Felgenhorn. Dafür braucht es entweder einen Kompressor oder eine Tubeless-Pumpe mit zusätzlicher Druckkammer. Letztere lässt sich auch extern kaufen, z. B. als „Tire Booster“ von Schwalbe. Das Tubeless-System gilt als äußerst pannensicher, da eine spezielle Dichtmilch kleine Einstiche eigenständig von innen verschließt. Die Dichtmilch muss allerdings nach rund sechs Monaten gewechselt und die Reifen regelmäßig nachgepumpt werden.

6) Ventil kontrollieren

Ein schleichender Luftverlust kann an einem defekten Ventil liegen. Eine regelmäßige Kontrolle des Ventils, z. B. beim Aufpumpen, ist deshalb sinnvoll. Auch beim Tubeless-System kann es zu Luftaustritt am Ventil kommen, das direkt in der Felge verschraubt wird. Eine lockere Ventilmutter kann, anders als beim Schlauch, Luftverlust verursachen. Die Ventileinsätze lassen

sich bei Tubeless-Ventilen und hochwertigen Schläuchen auch einzeln tauschen.

7) Felgenband regelmäßig prüfen

Um den Schlauch zu schützen, bedeckt ein Felgenband das Bett der Felge. Es verhindert mechanische Beschädigungen des Schlauchs „von innen“, also durch Speichenköpfe, Metallgrate und Bohrungen in der Felge. Es gibt unter Spannung montierte Kunststoffbänder sowie selbstklebendes Felgenband aus Textilgewebe und Kunststoff. Das Felgenband sollte man regelmäßig, z. B. bei einem Reifenwechsel, kontrollieren, da es verrutschen oder sich ablösen kann. Es sollte möglichst breit sein und das komplette Felgenbett bedecken. Bei einem Tubeless-System ist das Felgenband noch wichtiger: Ein Riss darin führt zum Luftverlust und zum Abwandern der Dichtmilch in die Felge, wo sie, je nach chemischer Zusammensetzung, auch Schäden verursachen kann.

8) Reifen richtig lagern

Sollte das Rad über einen längeren Zeitraum nicht benutzt werden, ist das richtige Einlagern entscheidend für den späteren Zustand der Reifen. Montierte Reifen sollten an einem kühlen, trocknen und möglichst dunklen Ort gelagert werden und immer aufgepumpt sein. Bei längeren Standzeiten lohnt sich eine regelmäßige Kontrolle des Luftdrucks. Im Idealfall sollte das Fahrrad oder [E-Bike](#) hängend gelagert werden. Denn sonst können die Seitenwände des Reifens beschädigt werden. Bei Tubeless-Reifen ist nach der Einlagerung die Dichtmilch zu erneuern.

9) Regelmäßige Reifenkontrolle

Ein Blick auf die Reifen lohnt sich immer, um eingefahrene Fremdkörper wie Steine u. Ä. zu entfernen, damit sie sich nicht weiter in den Reifen „einarbeiten“ können. Das minimiert das Pannennisiko.

10) Abgefahrene Reifen ersetzen

Bei der Reifenkontrolle ist auch ein Blick aufs Profil sinnvoll. Zwar gibt es beim Fahrrad und E-Bike, anders als beim Auto oder S-[Pedelec](#), keine Mindestprofil-Vorgabe. Aber ein abgefahrenes Profil sorgt für ein schlechteres Fahrverhalten, mindert die Traktion und erhöht das Pannennisiko. Wenn auf der Lauffläche die Pannenschutzeinlage oder die Karkassenfäden zu sehen sind, ist ein Reifenwechsel überfällig.

Thomas Geisler | [pressedienst-fahrrad](#)

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel](#) (12 Bilder)

[Express-Bildauswahl](#) (12 Bilder)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema](#) (50 Bilder)

Passende Themen beim pd?f:

[Die wichtigsten Begriffe zum Reifenkauf](#)

[Tubeless-Montage leicht gemacht](#)

[Recycling auf dem Fahrradmarkt – aktuelle Beispiele](#)

[Nachhaltigkeit und Made in Germany: „Sieh, das Gute liegt so nah!“](#)

[Themenblatt: Wartung, Werkzeug & Fahrradcheck](#)

[In zehn Schritten den Schlauch am E?Bike flicken](#)

Passendes Bildmaterial



