

Luft raus?

Bei einem Platten ist nicht nur beim Schlauch, sondern auch beim Fahrer erst mal die Luft raus. Da hilft nur tief durchatmen und sich ans Problem ranmachen. Mit den richtigen Handgriffen und dem passenden Material sind Sie schon nach wenigen Minuten wieder startklar. Wir zeigen Ihnen wie.

VON MARIUS STAHLBERGER

Wenn Sie zwar nicht auf den Felgen sind, aber darauf fahren, fehlt nicht Ihren Lungen der Sauerstoff, wohl aber dem Schlauch die Luft. Ein platter Pneu ist zwar ärgerlich, aber nur halb so wild, wenn Sie mit passendem Ersatzmaterial ausgerüstet sind und wissen, wie damit umzugehen ist. Ein Blitzwechsel in 5 Akten.

1. Rad abnehmen

Der Ausbau des Hinterrades ist wegen des Zahnkranzes etwas schwieriger als beim Vorderrad. So gehts: Schnellspanner lösen und etwas aufdrehen, Schaltwerk nach hinten-oben ziehen und schon fällt das Hinterrad wie von selbst aus dem Rahmen. Ist die Felge viel schmaler als der Pneumantel, müssen Sie die Felgenbremsen lösen, damit die Bremsklötze nicht hängen bleiben. Bei Scheibenbremsen fällt dieses Problem weg.



2. Defekten Schlauch abziehen

Der eigentliche Schlauchwechsel ist bei Vorder- und Hinterrad gleich. Ventilmutter abschrauben und Pneumantel am einfachsten mit Hilfe von zwei Reifenhebern über den Felgenrand heben. Mantel mit dem einen Heber über die Felgenkante ziehen und den Heber an einer Speiche einhängen. Mit dem zweiten Heber etwas seitlich versetzt erneut unter den Mantel greifen, bis der Mantel auf einer Seite ganz über die Felge gezogen werden kann. Defekten Schlauch vom Ventil her aus der Felge lösen. Kunststoffheber sind zu bevorzugen, da sie Mantel und Schlauch weniger beschädigen.



3. Pneu und Felge kontrollieren

Kontrollieren, ob das Felgenband richtig auf der Felgenmitte aufliegt und sich keine Schmutzpartikel unter den Pneu geschlichen haben. Auch Pneu von innen her abtasten, ob kein Dorn oder ein Steinchen eingedrungen ist.

Flicken eines Schlauchs

Ein Schlauch mit einem kleinen Loch lässt sich problemlos auch reparieren, vor allem wenn man den defekten Schlauch nach Hause nimmt und diesen dort in Ruhe flicken kann. Die bekannten Veloflicke können für alle Schläuche eingesetzt werden und funktionieren seit Jahren immer noch gleich: Schlauch leicht aufpumpen, um zu sehen, wo das Loch ist, Oberfläche rund ums Loch aufrauen, Leim auftragen, fünf Minuten warten, Flick andrücken, fertig. Für den Fall, dass es schnell gehen muss, gibt es auch Flicke, die ohne Leim kleben und dennoch gut abdichten.

4. Schlauch einbauen

Pumpen Sie den Schlauch ganz wenig auf, damit er keine Falten bildet. Haben Sie nur Patronen ohne dosierbaren Adapter dabei, können Sie den Schlauch auch von Mund etwas aufblasen. Zuerst Ventil einfügen, dann den restlichen Schlauch unter den Pneu schieben. Spätestens jetzt merken Sie, ob Sie den richtigen Schlauch dabei haben, denn es gibt verschiedene Ventile (vgl. Kas-ten). Aufgepasst: Ein Schlauch mit Autoventil passt z.B. nicht in



eine Felge mit einer Aussparung für ein Presta-Ventil. Checken Sie deshalb vorher, welcher Schlauch wirklich passt. Entscheidend ist, dass das Ventil zur Felgenbohrung passt und die richtige Luftpumpe oder der passende Adapter für die Patronen vorliegen. Liegt der Schlauch komplett unter dem Pneu, gilt es den Mantelrand wieder ganz in die Felge zu drücken. Eventuell am Schluss wieder mit Hilfe der Pneuheber. Aufgepasst, dass der Schlauch dabei nicht zwischen Heber und Felgenrand eingeklemmt wird, sonst ist der neue Schlauch schon wieder kaputt.

5. Aufpumpen

Rad einsetzen und aufpumpen. Entweder mit einer kleinen Handpumpe oder mittels Patrone und Adapter. Auch beim Adapter ist es wichtig, dass er zum Ventil passt, dies bereits beim Kauf abklären. Patrone auf den Adapter schrauben und dann Adapterventil auf Schlauchventil drücken. Die neuesten Adapter haben einen Regler, damit die Luft dosiert eingelassen werden kann. Auch Kombinationen, wo Patronen in eine kleine Handpumpe geschraubt werden, sind sehr praktisch. Eine Faustregel für den richtigen Luftdruck bei Rennvelos lautet Körpergewicht geteilt durch zehn, aber grundsätzlich nicht weniger als 4,5 und nicht mehr als 9 bar. Bei Bikes sind es – je nach Körpergewicht und Breite des Reifens – zwischen 2,5 und 4 bar, bei «Tubeless»-Systemen sogar nur ca. 2 bar.



Pannensichere Reifen

Es gibt sie, pannensichere Reifen, die kaum Gefahr laufen, von Gegenständen durchbohrt zu werden. Diese sind zwar robuster aber dafür auch etwas schwerer. Eine weitere Möglichkeit bei Mountainbikes sind selbst reparierende Systeme: dabei wird der Schlauch nicht nur mit Luft, sondern auch noch mit Reifendichtmittel gefüllt, welches ein Loch automatisch «stopfen» soll. Mit dem gleichem Prinzip funktionieren auch schlauchlose Reifen («Tubeless»), bei denen Gel oder Schaum im Innern des Reifens aufgetragen wird. Diese Reifen oder selbst reparierende Schläuche bringen eine zeit- aufwändigere Pflege mit sich, sind für gemütliche Hobbybiker deshalb eher nicht geeignet. Eine beliebtere Alternative sind «Tubeless»-Systeme ohne Dichtmittel. Diese versprechen einen besseren Schutz gegen Durchschläge, sogenannte «Snake-Bites». Dieses System ist erst seit einigen Jahren salonfähig und wird bei Tourenfahrer immer beliebter. Bei Rennvelofahrern fällt die Entscheidung zwischen Schlauchreifen (Collés) oder normalem Schlauch und Mantel. Keines dieser beiden Systeme ist pannensicher, das bessere Fahrgefühl ist ausschlaggebend.

Kleine Materialkunde

Pumpen:

Pumpen für unterwegs müssen klein, handlich, leicht und trotzdem leistungsfähig sein. Die Unterschiede in Leistung variieren stark. Bei schlechter Qualität wird es sehr anstrengend, wenn man einen hohen Druck aufbauen will. Pumpen mit Zweikammersystemen sind bis zu einem Druck von 8 bar zu bedienen. Für zu Hause empfehlen wir Ihnen eine Standpumpe mit Druck-Anzeige. Bei allen Pumpen ist wichtig, dass der Aufsatz aufs Ventil passt oder auf die verschiedenen Ventile anpassbar ist.



Patronen:

Von den CO₂-Patronen gibt es solche mit und ohne Gewinde. Schauen Sie, welche auf den Adapter passen. Achten Sie ebenfalls darauf, wie viel Inhalt in den Patronen ist und für welches Schlauch-Volumen dieser reicht. Die Adapter müssen ebenfalls auf die verschiedenen Ventile ausgerichtet werden können und die ausströmende Luft sollte regulierbar sein. Patronen sind einfach zu handhaben, brauchen wenig Platz und ein Schlauch ist schnell aufgepumpt. Dafür sind sie als Wegwerfprodukte entsprechend unökologisch.



Schläuche und Ventile:

Normale Schläuche sind Butylschläuche. Ebenfalls verwendet werden Latexschläuche. Diese verlieren mehr Luft als die normalen. Ein Verlust von ca. 0,5 bar pro Tag für einen Latex-Schlauch ist durchaus normal. Der Vorteil von Latexschläuchen: sie haben durch das extrem elastische Material einen höheren Pannenschutz gegen Durchstiche und Durchschläge. In der Praxis haben sich zwei Ventile durchgesetzt: das Autoventil (häufig bei Mountainbikes, rechts im Bild) und das Presta-Ventil (französisches Ventil bzw. das übliche Rennveloventil, links im Bild). Wer Laufräder mit einer hohen Aero-Felge fährt, braucht ein extra langes Presta-Ventil, damit dieses nicht in der Felge verschwindet (Bild mitte).



Flick- und Werkzeug:

Das gehört in die Satteltasche: ein Ersatzschlauch, Reifenheber, Lumpen, Patrone samt Adapter oder Pumpe. Für ein zweites Loch zur Sicherheit dazu eine Schachtel Flickzeug. Ein Multifunktionsgerät kann in manchen Situationen (Kettenriss, Schraube locker) ebenfalls nützlich sein.

