

Kontrollieren Sie Ihre Felgen!

Mit der Entwicklung der V-Brakes wurde die Bremskraft gegenüber von anderen Felgenbremsen stark gesteigert. Um Gewicht zu sparen, wurden gleichzeitig die Felgen immer leichter, sprich dünnwandiger. Die Kombination dieser beiden Faktoren führte dazu, dass Felgen im Vergleich zu früher eine kürzere Lebensdauer haben. Ein Umstand, von dem viele Leute keine Kenntnis haben.

V-Brakes drücken mit enormer Kraft auf die Felgenflanken. Schmutz, Sand und Wasser haben beim Bremsen die Wirkung einer Schleifmaschine, die permanent Bremsklotz und Felgenflanke abschleift. Bei Flanken mit einer Wandstärke von unter einem Millimeter besteht die akute Gefahr, dass während des Bremsens der Druck zu gross wird und die Felgenwand kollabiert. Der Reifen kann platzen und das Rad blockieren! Unnötig zu erwähnen, dass dies gravierende Folgen haben kann.



Bild: Ursi Balmer + Thomas Wyss

Auf der Reise durchs Amazonasbecken ist dieses Felgenbett gebrochen. Eine Panne mit üblen Folgen.



Hinterradfelge platzte bei einer Wandstärke von 0.8mm

Warnsignal vor Bruch beachten

Wie lange eine Felge hält, ist schwierig vorherzusagen und hängt stark von der Nutzung, Witterung und dem Gelände ab. Von entscheidendem Einfluss ist zudem die Härte des Bremsbelages: je härter der Gummi, desto grösser der Felgenabrieb. Obwohl ca. 75% mit der vorderen Bremse gebremst wird, nutzt sich die Hinterradfelge, wegen des grösseren Anteils an Spritzwasser meist schneller ab. Nach zwei bis drei Jahren sollte eine stark benutzte Felge gewechselt werden. Die Kilometerleistung ist ein schlechter Indikator. Unter widrigen Umständen kam es schon nach 2000 Kilometer zum Bruch der Felge. DT SWISS und Mavic haben bei den Felgen z. T. Verschleissindikatoren, die anzeigen, wann die noch zulässige Wandstärke unterschritten wird.

Felgen-Sicherheits-Check

1. Felgenflanken lassen sich mit einer Speziallehre, wie sie Zahntechniker verwenden, leicht messen. Dazu müssen Sie Reifen und Schlauch entfernen. Überprüfen Sie dabei auch das Felgenbett. Die Haarrisse beginnen oft um die Nippellöcher.
2. Smpel und schnell! Felge von aussen auf Haarrisse untersuchen, beachten Sie besonders die Speichenlöcher und den Stoss (dort wo die Felge zusammengeschnitten ist). Steinchen aus Bremsbelägen entfernen und Felgenflanken zur Verhinderung von übermässiger Abnutzung öfters reinigen und entfetten.
3. Quickie an der Tankstelle! Stellen Sie die Bremsbeläge ganz nah an die Felge, so dass sich das Rad gerade noch dreht. Den Reifendruck um 1 Bar erhöhen. Gibt die Felge nach, lässt sich das Rad nicht mehr frei drehen, die Felge ist reif fürs Altmetall. Die Felgenflanke ist zu abgenutzt oder das Felgenbett ist sogar gerissen. Natürlich geht es auch mit einer Pumpe.

Einige Hersteller geben den Maximaldruck für die Felgen an, der in Beziehung zur Reifenbreite steht (s. Mavic Felgen). Durch die Luftfüllung des Reifens drückt von innen eine enorme Kraft auf die Felgenflanke. In Kombination mit dem Bremsdruck von aussen wird das Aluminium regelrecht gewalzt. Hart eloxierte Felgen schneiden in Verschleisstests nicht viel besser ab, da die Oxidschicht schnell abgebremst wird. Fazit: Felgenbremsen sind sicher und effizient, brauchen jedoch Wartung. Die guten Hersteller haben reagiert und bieten jetzt auch wieder Felgen mit stärkerer Wandstärke an.

FELGENFLANKEN Lehre

Was Zahntechniker zum präzisen Messen der Materialstärke an Kronen und Brücken verwenden, ist ideal zum Messen von Felgenflanken. Damit Sie während einer Abfahrt nicht von einer geplatzen Felge überrascht werden, empfiehlt es sich, die Flanke periodisch zu messen. Im Neuzustand beträgt die Wandstärke ca. 1.5mm, wird die Grenze von einem Millimeter unterschritten, sollte ein Austausch in Betracht gezogen werden. Mit dieser Speziallehre kann die Flankenstärke unterhalb des Felgenhorns auf 1/10 Millimeter genau gemessen werden. Ausführung in Edelstahl. (1) Art. 318.039 Felgenflanken Schieblehre Fr. 29.–

