

Ktorý ventil je najlepší?

Existujú tri typy, ktoré sú bežne dostupné na trhu a je ťažké niektorý z nich odporučiť. Najdôležitejším aspektom je, že ventil zapadá do ventilového otvoru ráfiku a či máte k dispozícii vhodnú pumpu. Všeobecné presvedčenie, že hlavný rozdiel spočíva v stálosti vzduchu je už minulosťou. V každom prípade všetky ventily Schwalbe poskytujú vynikajúci výkon a sú prispôsobené aj použitiu pri vysokom tlaku vzduchu.

Klasický cyklo ventil alebo Dunlop ventil je stále najbežnejší na celom svete. Väčšina cyklistov ho pozná. Jadro ventilu sa dá ľahko vymeniť a vzduch sa dá veľmi rýchlo vypustiť. Montáž duše s Dunlop ventilom je trochu horšia, pretože je potrebné odstrániť jadro ventilu a poistnú maticu, aby ventil zapadol cez otvor ventilu. Fúkanie je možné len vtedy, keď je jadro a matica späť na svojom mieste.



Traditional bicycle valve
Dunlop valve
Easy pump valve "Blitzventil"

S tradičnými Dunlop ventilmi nie je možné skontrolovať tlak pláštá. Špeciálny ventil Schwalbe Dunlop umožňuje vratný prietok vzduchu, takže v tomto prípade je možné tlak v plášti pomocou tlakomera Airmax skontrolovať.

Predtým bolo ťažké nafúknuť dušu s Dunlop ventilom, ale vďaka dnešným moderným jadrám ventilov to už problém nie je.



Sclaverand valve
Presta valve
French valve
Racing bicycle valve

Sclaverand ventil (SV/FV) je užší ako ostatné ventily (6 mm namiesto 8). Potrebuje menší otvor na ráfiku a preto je zvlášť vhodný pre úzke pretekárske kolesá. Tiež je o 4-5 g ľahší než auto ventil alebo Dunlop ventil.

Môže sa ručne uzamknúť pomocou ryhovanej matice, ktorá sa musí pred fúkaním uvoľniť. Používatelia s tým môžu mať prvýkrát problém. Rovnako tenký horný čap sa dá ľahko ohnúť pri pripájaní a odnímaní koncovky pumpy.



Auto/Car valve
Schrader valve

Upozornenie: Treba si uvedomiť, že používanie duše s FV ventilom v kombinácii s ráfikom s väčšou dierou pre ventil môže viesť k odtrhnutiu ventilu, keď ostré kovové okraje okolo ventilu ho môžu od duše odseknúť.

Auto ventil sa veľmi dobre nafukuje a je príjemne bezproblémový. Staršie alebo jednoduchšie pumpy na bicykle nie sú kompatibilné s auto ventilom.

Aký je účel ráfkovej matice?

Matica upevňuje ventil v ráfiku. Niektorí ju považujú za zbytočnú. A skutočne môžete jazdiť na bicykli aj bez ráfkovej matice. Je však užitočná pri upnutí koncovky pumpy, pretože najmä pri nízkom tlaku, môže ventil spadnúť do ráfika. Pri niektorých ráfikoch to môže vydávať rôzne zvuky, ak ventil nie je pevný.

Ráfkovú maticu je potrebné iba rukou utiahnuť. Nikdy nedoťahujte maticu pomocou náradia, pretože by ste mohli poškodiť dušu.



Čo spôsobuje odtrhnutie ventilu?

Pri montáži pod tlakom môže dôjsť k odtrhnutiu ventilu.

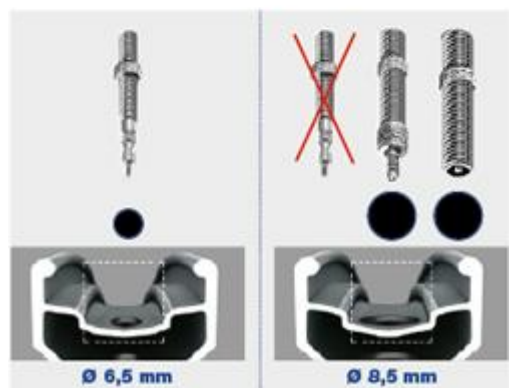
Ďalšou častou príčinou je použitie duše s FV ventilom na ráfiku s väčšou dierou pre ventil. Kovová hrana ventilového otvoru môže spôsobiť odtrhnutie ventilu z duše.

Upozornenie: Problém môže nastať aj u ráfikov, ktoré majú vonkajšiu dieru s priemerom 6,5 mm, ale majú väčší otvorom 8,5 mm na vnútornej strane. Matica, ktorá je príliš utiahnutá, len zhoršuje pravdepodobnosť odtrhnutia. Hlavnou úlohou matice je zafixovanie ventilu na mieste počas fúkania.

Vo väčšine prípadov je odtrhnutie ventilu spôsobené sklznutím pláštá. Neustále zlepšovanie brzdného výkonu a nízkych hustiacich tlakov často spôsobuje, že plášť sklízne z ráfika. Pohyb pláštá potom stiahne dušu a to môže viesť k odtrhnutiu ventilu.



Torn valve stem



Čo je možné urobiť, aby sa zabránilo sklznutiu pláštá alebo poškodeniu ventilu?

Vyšší hustiaci tlak výrazne znižuje pravdepodobnosť sklznutia. Samozrejme, nie vždy je vyšší tlak v plášťoch žiadaný.

Schwalbe do svojich skaldacích MTB pláštov implementovalo technológiu Limited Slip (LST). Päťka pláštá je potiahnutá špeciálnou gumovou vrstvou, ktorá výrazne znižuje možnosť zošmyknutia pláštá z ráfika.

Schwalbe duše s úpravou pre downhill majú mimoriadne vystuženú päťku ventilu.

Teoreticky je tiež možné použiť mastencový prášok, ktorý znižuje trenie medzi plášťom a dušou. Avšak v praxi, ak sa dostane prášok medzi plášť a ráfik, problém sa ešte zvýši.

Niektoré ráfiky majú také klzké povrchy, kde ani LST nestačí na sto percent. Pomôže, ak by bola oblasť kontaktu ráfika s plášťom ľahko zbrúsená brúsny papierom (180 stupňov). To značne zvyšuje príľnutie medzi plášťom a ráfikom.

Problém je eliminovaný pri kotúčových brzdách, pretože ráfik sa brzdením nezahrieva.

U bezdušových plášťov nie je možné odtrhnúť ventil. Plášť sa môže pohybovať bez problémov.

