



Das Ventil verklebt, die Dichtmilch trocken oder der Reifen hat mal wieder Luft verloren und man muss nachpumpen. All das waren Punkte die mich bei meinen Tubelessreifen immer gestört haben. Auf der anderen Seite bietet Tubeless eine deutlich höhere Pannensicherheit gegenüber klassischen Schläuchen und ist auch noch eine Ecke leichter. Ein Zweispalt also. Mit den neuen Aerothan Schläuchen will Schwalbe zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Die Schläuche sollen ähnlich pannensicher und leicht wie Tubeless sein, aber mit einer deutlich einfacheren Montage und Handhabung überzeugen. Wir haben die neuartigen Schläuche für euch einem Härte-test unterzogen! Was der Schlauch kann lest ihr in den folgenden Zeilen, seid gespannt.

Aerothan, was ist das eigentlich? Dies ist ein thermoplastisches Polyurethan, das nebenbei zu 100% recyclebar ist. Es wurde in Zusammenarbeit mit der BASF entwickelt. Das Ventil des Schlauches besteht übrigens auch aus diesem Material.



Das ist er - Der neuartige Aerothan Schlauch

Schwalbe Aerothan

Ein normaler Schlauch, wie wir ihn kennen, besteht aus Butyl, einem gummiähnlichen Material, das sich im Vergleich zu Aerothan deutlich stärker verformt und allgemein nicht so widerstandsfähig ist. Zudem bringt ein herkömmlicher 29 Zoll Schlauch aus Butyl ca. 200 Gramm auf die Waage. Beim vergleichbaren Aerothan liegt dieser Wert bei 87 Gramm. Gemessen haben wir unsere Testexemplare mit etwas über 90 Gramm.

Ihr denkt euch jetzt bestimmt, hey da gibt es doch schon so was ähnliches? Tubolito oder wie das heißt! Ja ein,



Tubolito Schläuche sind zwar ähnlich leicht bzw. teils noch leichter, bestehen aber aus thermoplastischen Elastomeren und kommen laut Schwalbe nicht an die Pannensicherheit eines Aerothanschlauches heran. Angeblich soll der neuartige Schlauch beim Snakebitetest sogar gleichauf mit Tubeless liegen.

Montage

Schon rein optisch unterscheidet sich der Aerothan Schlauch vom klassischen Butyl Ableger durch seine weißlich transparente Farbe und die kunststoffähnliche Oberflächenbeschaffenheit. Zudem fällt auf, dass sich am Ventil kein Gewinde befindet. Dies bedeutet, dass eine Arretierung des Schlauches durch eine Mutter nicht mehr möglich und notwendig ist.



Das Ventil kommt ohne Gewinde für eine arretierende Mutter aus

Bei der Montage müssen zwei, drei Feinheiten beachtet werden. Wer zuvor ein Tubeless Set-Up gefahren ist muss seine Felge und den Reifen gründlich von Milchresten befreien. Schwalbe gibt an, dass Dichtmilch(reste) und das Aerothan nicht in Verbindung kommen sollten. Eventuell lohnt es sich hier ein neues Felgenband zu verlegen, um eine Verunreinigung weitestgehend auszuschließen. Sollten Ihr unterwegs einen Platten mit eurem Tubeless Set-Up haben, ist es bestimmt kein Problem für eine kurze Strecke den Aerothan Schlauch ohne vorherige Reinigung zu verbauen.

Hier findet Ihr übrigens unser Video zur Montage der Schläuche -> [Montagevideo](#)

Zur Montage gibt Schwalbe an, dass der Schlauch außerhalb des Mantels nicht weiter als auf 0,3 Bar aufgepumpt werden soll, um Verformungen zu vermeiden. Wir konnten ihn mit einer leichten Erhöhung auf



0,5 Bar jedoch deutlich einfacher montieren und stellten keine Verformungen fest. Dadurch, dass der Aerothan Schlauch weitaus formstabiler als ein Butylschlauch ist, gelingt die Montage im Allgemeinen deutlich einfacher. Auch ein Einklemmen/Beschädigen des Schlauches mit Reifenhebern beim Montieren des Reifens ist durch diese Formstabilität fast gänzlich ausgeschlossen.



Die Montage - Sogar einfacher als mit einem normalen Schlauch

Gewicht

Da wir bei unserem Testbike am Vorderrad Tubeless und am Hinterrad einen konventionellen Butylschlauch montiert hatten, konnten wir für euch transparent die Differenzen im Gewicht darstellen. Während das Gewicht des Hinterrades mit Aerothan um beachtliche 156 Gramm sank, wog das Vorderrad ca. 51 Gramm mehr.



Unsere Schläuche hielten die Gewichtsangabe nicht ganz ein - Hier zu sehen die 27,5 Zoll Variante

Auf dem Trail

Die wichtigste Frage ist natürlich immer noch, wie verhält sich der Aerothanschlauch auf dem Trail! Können wir einen Unterschied feststellen oder fühlt sich das ganze wie ein klassischer Schlauch an?

Für euch als Info:

Das Tesbike ist ein Polygon Siskiu mit 29 Zoll Rädern und 120mm Federweg an Heck und Front. Die verwendete Bereifung sind ein Maxxis Minion DHF Dual Exo in 2,3 an der Front und ein Minion SS in 2.3 am Heck



Das ist unser Testbike, ein Polygon Siskiu D7. Hier noch ohne die Rock Shox Yari und die Maxxis Reifen

Gestartet haben wir unsere erste Testrunde mit dem neuen Schlauch bei einem Druck von ca. 1.8 Bar. Diesen Druck fuhr ich zuvor auch mit normalen Schläuchen. Bergab bemerkten wir direkt ein etwas härteres und steiferes Dämpfungsverhalten als vorher bei gleichem Druck. Um diesem entgegenzuwirken ließen wir während der ersten Touren immer weiter den Druck ab und experimentierten somit ein wenig. An einem Punkt merkten wir dann, dass wir wirklich wenig Druck fahren, denn bei scharfen Kurvenfahrten auf Teer walkte der Reifen etwas. Auf dem Trail machte sich dies jedoch noch nicht bemerkbar. Wir schätzten den Druck auf ca. 1,2-1,3 Bar ein. Entgegen unserer Erwartungen befanden sich lediglich 0,8 (vorne) und 0,9 (hinten) Bar in den Reifen. Mit einem normalen Schlauch wäre dies bei sportlicher Fahrweise fast unfahrbar gewesen Dies zeigt deutlich die gesteigerte Formstabilität der Aerothan Schläuche gegenüber Butyl auf. Im Endeffekt fuhren wir so stets 0,2-0,3 Bar unter dem optimalen „Schlauchdruck“, hatten hierbei ein ähnliches Grip- und Dämpfungsniveau bei aber erhöhter Pannensicherheit. Gefühlt neigte der Reifen mit den Aerothan Schläuchen in Kurven auch später zum sogenannten „brapen“.



Grip und Pannensicherheit? - Geht beides

Diesen Fahreindruck bestätigte uns auch Schwalbe. Durch das Material erlangt der Aerothanschlauch eine höhere Formstabilität, stützt den Reifen stärker und kann im Umkehrschluss mit weniger Luftdruck gefahren werden.

In puncto Rollwiderstand konnten wir aufgrund der gemischten Ausgangssituation aus Schlauch/Tubeless keinen direkten Vergleich ziehen. Wir können aber so viel sagen, es tritt sich auf jeden Fall nicht schlechter als das Set-Up das wir davor führen.

Pannensicherheit

Pannensicherheit, ein weiterer Punkt in dem der neuartige Schlauch brillieren soll. Besonders Snakebites sollen durch das widerstandsfähigere Material laut Schwalbe vermieden werden. Wir hatten während unserer Testdauer keinen Defekt durch solch einen Snakebite. Um jedoch zu testen ob der Schlauch wirklich so standfest ist, haben wir für euch einen Härtetest gemacht. Diesen könnt Ihr übrigens auch in unserem YouTube Video sehen.

Hierbei haben wir uns eine Unterarmdicke Wurzel herausgesucht und sind diese mit immer weniger Luftdruck befahren. Hierbei erzeugten wir einen ersten, sanften Durchschlag bei 0,75 Bar und zwei härtere bei lediglich 0,5 Bar. Der Schlauch zeigte sich nach diesen Einschlägen gänzlich unbeeindruckt und hält bis dato ohne Verlust den eingestellten Druck. Chapeau!

Etwas merkwürdig hingegen verhielt sich der im Vorderreifen verbaute Schlauch. Das Rad wurde Sonntag abgestellt, mittwochs kontrollierten wir beide Reifen ob der Druck gehalten wird mit positivem Ergebnis und freitags mussten wir feststellen, dass der Vorderreifen erheblich an Luft verloren hat. Im weiteren Testverlauf verschlimmerte sich dieser Luftverlust. Da am Vorderreifen kein Ereignis wie ein Durchschlag oder ähnliches



vorlag, haben wir den Schlauch zur Überprüfung zu Schwalbe gesendet. Wir warten gespannt auf das Ergebnis und halten euch natürlich auf dem Laufenden!

Fazit

Aerothan, der Wunderschlauch? Nicht ganz, Wunder bewirkt er keine, konnte uns aber dennoch besonders auf dem Trail überzeugen. Der neuartige Schlauch ermöglicht es deutlich weniger Druck als in herkömmlichen Schläuchen zu fahren, gibt dabei dem Reifen eine höhere Stabilität als bei Tubeless Systemen und konnte während der Testdauer und im Härte-test mit erstaunlicher Pannensicherheit überzeugen. Zudem gefallen das niedrige Gewicht der Schläuche und die einfache Montage ggü. Tubeless. Negativ bewerteten wir den plötzlichen Druckverlust am Vorderrad und den etwas sportlichen Preis von aktuell knapp 30,- €.

Schwalbe Aerothan am Rennrad

Parallel haben wir ein Rennrad mit den neuen Aerothanschläuchen von Schwalbe ausgestattet. Auch hier können wir die Eindrücke bei Montage und auf der Straße nur bestätigen. Natürlich sparen die Aerothanschläuche bei einem Rennrad, das unter 8 kg wiegt, mit rund 60 g pro Schlauch einen messbaren Prozentsatz am Gesamtgewicht und könnten den einen oder anderen überzeugen, den deutlich höheren Preis alleine deshalb zu zahlen. Bedauerlich ist allerdings, dass es die Schläuche nach unserer Kenntnis derzeit mit maximal 40 mm langen Ventilen gibt. Damit scheiden Sie für Hochprofilfelgen leider aus.

