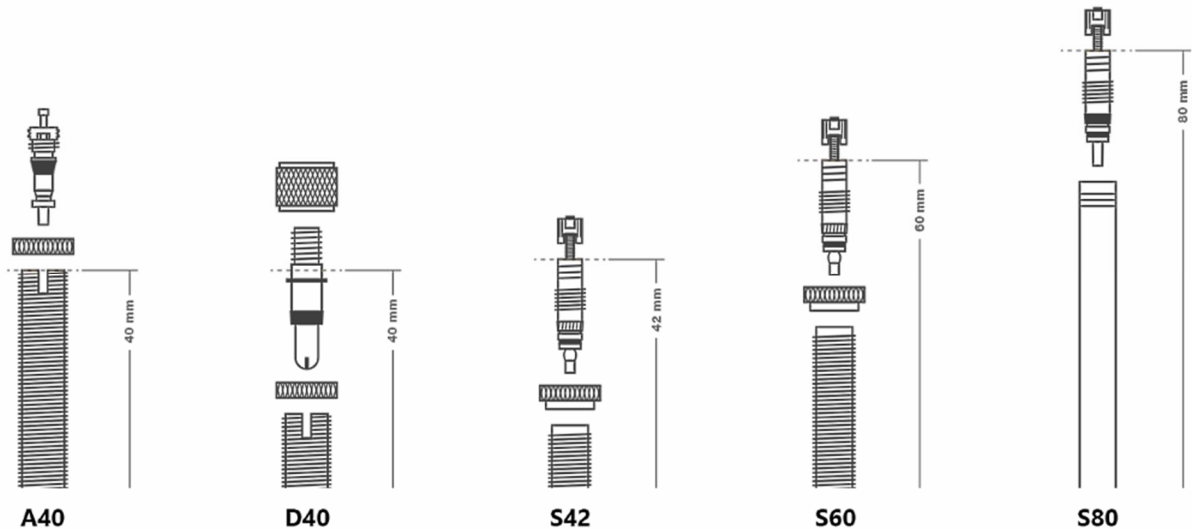


KERÉKPÁRSZELEPTIPUSOK

A normál, hagyományos kerékpárszelep jelölése D (Dunlop), a szelep hosszúsága 40mm. az autószelep jelölése A (Schrader, Auto), a hosszúság 34, és 40mm. A szingószelep jelölése S (Presta, Woods), a hosszúság 42, 60, 80mm



Dunlop szelep:

Ez a legrégebbi szelep típus. A legelterjedtebb nemzetközi neve a **Dunlop szelep**, melynek jelölése **DV**, az USA-ban inkább **Woods szelepnek** nevezik, de használatos még az **Express szelep** elnevezés is. 8 mm-es felni furatba megy bele, és mivel a szelepszár végig menetes ezért mindig jár hozzá egy kis kontra anya is, amivel a felni furatban fixálható. 26, 35, és 40 mm-es hosszakban érhető el, de a legelterjedtebb 26 mm-es. Mivel rövid, ezért többnyire szimpla falú, vagy acél felnikben használják őket. Új kerékpárokat már nem szerelnek gyárilag ilyenekkel, csak azért van forgalomban, mert viszonylag sokan ezt keresik. A gyártók pedig kielégítik a piaci igényt. Pedig ez a legrosszabb szeleptípus mind között.

A Dunlop szelep előnyei:

Ebből bizony nincs sok: talán csak az, hogy mechanikailag elég egyszerű szerkezet. A szeleptű furatán lévő lukat egy ráhúzott gumicső fedi el, így elvileg nincs benne mozgó alkatrész, ami elromolhatna. Előnye még, - már ha ez előnynek nevezhető - hogy hagyományos, szeleptűs pumpával is pumpálható.

A Dunlop szelep hátrányai:

Ősrégi konstrukció, amikor feltalálták, akkor szerintem még nem is tudtak, vagy nem akartak "bonyolult" rugós szeleptűt készíteni, így megoldották egy csőre ráhúzott gumidarabbal. Akkoriban még nem volt rá igény, hogy egy külső gumi 6-12 bar légnyomást kibírjon, így a pumpálása sem jelentett akkora gondot. Manapság sportolásra is szánt MTB-ken, vagy országúti gépeken már egyáltalán nem alkalmazzák,

mert képtelenség nagy légnyomásra felfújni. Ahogy nő a belsőben a légnyomás egyre jobban szorul rá a szeleptűre a ráhúzott gumi, és egyre nehezebb lesz átpumpálni rajta a levegőt. Minden egyes pumpa lenyomásnál le kell küzdeni a szeleptűre ráfeszülő szelepgumi egyre növekvő ellenállását, ami miatt a pumpálása nehézkes és lassú. Ráadásul a beledugott szeleptűs pumpák egy nyomás fölött kinyomja magából, vagy folyamatosan kézzel kell beleszorítani. További hátránya, hogy mivel a szeleptűn lévő gumicső folyamatosan zárja a szelepet, ezért a pumpálása során csak akkor van nyitva, amikor éppen belemegy a levegő, de utána azonnal lezár. Ez azt eredményezi, hogy a nyomásmérést nem lehet elvégezni. Tehát csak kézzel megnyomkodva érzed, hogy elég kemény-e. Mivel a szelepgumi gyorsan öregszik, ezért idővel berepedezik, elszakad, és elereszti a levegőt. Ilyenkor a szelepgumi cseréjével orvosolható a probléma. Ha retró kerékpárt újítasz fel, akkor se ezt vegyél bele. Hidd el senki nem fog megszólalni a miatt, hogy nem "korhú" a belső szelepe, viszont önmagadat kímélheted meg egy jó adagnyi szívástól, ha inkább az autó vagy Presta szelepes belsőt választasz. Ha mindezekkel sem tudtunk lebeszélni arról, hogy Dunlop szelepes belsőt válassz, akkor legalább vegyél hozzá golyós szeleptűt, amivel a szelepgumi hátrányait részben orvosolni tudod.

Autó szelep:

A legelterjedtebb nemzetközi neve a **Auto szelep**, melynek jelölése **AV**, vagy **Moto Valve**, német nyelvterületeken a **Schrader** elnevezés az elterjedt. 8 mm-es felni furatba megy bele, a szelepszár leggyakrabban gumírozott, ezeket értelemszerűen nem lehet - de nem is kell- rögzíteni a felniben. Vannak végig menetes szárú verziók is belőle (ezeket néhány gyártó SV jelöléssel illeti) ezekhez mindig jár hozzá egy kis kontra anya is, amivel a felni furatban fixálható. 35, 40, és 48 mm-es hosszakban érhető el, de a legelterjedtebb a 40 mm-es. Alacsonyabb profilú felnikben a 35 mm-est is használnak, míg a magasabbakban néha szükség van a 48 mm-esre. A belső része minden esetben tartalmaz egy kitekerhető rugós szeleptűt.

Az autó szelep hátrányai:

Nem a legkönnyebb szeleptípus. Többnyire réz vagy acél cső van belevulkanizálva gumiba, és ennél a szeleptípusnál nem is törekednek a gyártók arra, készítsenek belőle könnyebb verziót. Persze ez inkább csak amolyan elméleti probléma, mivel a felnifurattal szemközti oldalon van a felni végeinek illesztése - ami szintén plusz tömeg- de a gyártók ezzel ellensúlyozzák a szelep tömegét, így nem kell attól tartanod, hogy a szelep tömege miatt ütne, vagy nem lenne egyenletes futású a kereked. Keskeny, vagy nagyon könnyű felniknél néhol gondot okozhat az is, hogy ennek a szeleptípusnak 8 mm-es furatra van szüksége a felniben, ami egy keskenyebb 18-19 mm-es felninek bizony gondot okozhat, mivel a furat miatt itt valóban gyengül a felni. Ha pont a szelepnél kap egy nagyobb ütest, akkor nagyobb az esély a megrogyásra, mint a Presta, vagy más néven szingó szelepek 6 mm-es furatánál. A gumírozott szárú verziókra szoros, rányomós pumpafejet felrakni néha nem könnyű, mert inkább besüllyed a szelep a felni belső részébe.

Az autó szelep előnyei:

Mivel a legelterjedtebb szelep típus, ezért szinte mindenütt ezzel találkozhatasz, így majdnem bárhol fújható, ha nálad nem lenne pumpa. Robosztus szelep típus, ez nem fog kitörni a felniből, vagy elhajolni. A pumpálás során sem kell finomkodni vele, bírja a kiképzést. A szeleptűje cserélhető - ha véletlenül meghibásodna, eltömődne - bár erre csak igen-igen ritkán van szükség. Műszakilag nagyon jó, és kiforrott szerkezet, gyakorlatilag soha nem szokott vele gond lenni. Mivel a szeleptű a pumpálás során folyamatosan benyomott (azaz nyitva) állapotban van, ezért nagyon pontosan lehet mérni és beállítani a légnyomást. Ezt lehet a leggyorsabban felfújni. A gumirozott - kissé kúpos - szárú verziók egyáltalán nem csörögnek soha a felniben. A végig menetes, és kontranyás verziót viszont atom biztosan lehet rögzíteni a felniben, így szoros fejű pumpáknál, ha nagy erővel kell rányomni, akkor sem fog beugrani a felnibe. A 8 mm-es szelep szár miatt könnyen és gyorsan lehet feltölteni defektmentesítő folyadékkal, zselével. Mindenféle színes, mókás szelepszapkát gyártanak ehhez a típushoz a pimpelők és a gyerekek legnagyobb örömére.

Autó szelepből gyártanak ilyen különleges, 45, 60, vagy 90 fokban meghajlított verziót is, melyek nagyon praktikusak kis kerék méreteknél, pl. a 12 colos gyerek bicajoknál, vagy a babakocsi kerekénél. Ezek hajlítását két számmal szokták leírni, melyből az első a kifelé hajlítás szöge, míg a második a már kihajlított szelep menetirány szerinti elforgatásának szögét jelöli. pl. a AV90/45 egy olyan autó szelepes belsőt jelöl, melyben 90-ban van kihajlítva szelep, és ez 45 fokos szögben áll előre, vagy hátra. Ezek a hajlított szelepek csak szimpla falú felnikkel használhatók, mivel a dupla falú felnibe nem lehet befűzni őket.

Presta vagy másnéven szingó szelep:

A legelterjedtebb nemzetközi neve a **French Valve**, azaz **francia szelep**, melynek jelölése **FV**. Itthon gyakran **Presta vagy szingó szelepnek** hívják, német nyelvterületeken a **Sclaverand** elnevezés az elterjedt. (ezért a Schwalbe SV-nek rövidíti, okozva ezzel egy kis kavarodást) 6 mm-es felni furatba megy bele, a szelepszár leggyakrabban végig menetes így lehet, sőt 8 mm-es furatú felnikben kell is rögzíteni a felni lyukban. Vannak végig menet nélküli szárú verziók is belőle. ezek többnyire könnyű alu szelepek, vagy extra hosszú szelepek aero profilos felnikhez. 33, 47, 60 és 80 mm-es hosszakban érhető el, de a legelterjedtebb a 33 és 47 mm-es. Alacsonyabb profilú felnikben a 33 mm-est használnak, míg a magasabb profilú karbon felnikben szükség lehet a 60 és akár a 80 mm-es verzióra is.

A Presta szelep hátrányai:

A menet nélküli verzió csöröghet a felni furatban, bár egy a kis műanyag távtartóval ez is kiküszöbölhető. Nincs neki sok hibája. Mivel a szeleptűje elég vékony, ezért néha előfordul, hogy ha jól rányomja az ember a pumpa fejet, akkor a menetes szeleptű feje el tud hajolni. Visszahajlításakor néha letörik, és akkor nem lehet biztonságosan lezárni. Ez akkor különösen szívas, ha nem cserélhető szeleptűset vettél. A márkásabb, drágább Presta szelepek éppen ezért mind cserélhető tűsek. További gond lehet, hogy ha nincs rögzítve a szelep a kontranyájával egy 8 mm-es felni furatban, akkor

zöröghet benne. **Mivel a szeleptűben - az autó szeleppel ellentétben - nincs rugó, ezért a szeleptűt egy kis felső kontraanya stabilizálja, amit pumpálás előtt mindig ki kell tekerni, majd pumpálás után betekerni.** Ez lehet némi idő veszteség, plusz figyelni is kell rá. Néhány extrémebb defektgátlót nehezebb beletölteni, mert vékonyabb benne a furat, sőt vannak olyan Presta szelepek is, melyekből nem lehet kitekerni a szeleptűt, így defektgátlót sem egyszerű bele tölteni. És ha sérül a szeleptű akkor is kukázni kell ezeket a belsőket.

A Presta szelep előnyei:

Sokan nem tudják, de a jobb Presta szelepeknek az autó szeleppel hasonlóan kitekerhető a szeleptűje, így ezek is könnyen feltölthetők defektgátlóval. Ha kétféle anyagból van a szelep, vagy látsz lelapolást a tetején, akkor biztos hogy kitekerhető tűje van.

A legkönnyebb szelep típus, így versenyzői körökben egyeduralkodó. Beéri 6 mm-es felni furattal is, ami jól tesz a felni erősségének. A kontranyás verziók nagyon stabilan, zörgésmentesen rögzíthetők. A kitekerhető szeleptűs verziókhoz lehet csatlakoztatni szelepszár toldót, így magas profilú karbon felnikkel is használhatók. Könnyen, gyorsan pumpálható, a légnyomás is precízen mérhető a pumpálás folyamatában. Ha extra mély karbon felniben használja, akkor szükség lehet szelepszár toldóra is.

FONTOS: A kerékpárbelsők 99,9%-ban gyárilag belevulkanizált szelepet tartalmaz, így maga a szelep szinte SOHA NEM cserélhető benne, vagy nem érdemes a cserével bíbelődni. Tehát olyan belső gumit kell választani, melynek szeleptípusa illik a felnihez és az igényekhez.