

Trockenübung ratsam

Zahlreiche unterschiedliche Systeme erschweren die Wahl und geben nicht selten bei der Montage Rätsel auf. Doch irgendwie brauchbar sind am Ende fast alle.

Spätestens wenn das blaue Vorschriftszeichen mit den Schneeketten auftaucht, hilft keine Diskussion mehr: Dann müssen die Schneeketten angelegt werden, ob man will oder nicht, ob man noch anstandslos mit Winterreifen weiterkäme oder nicht. Manchmal wird von den Behörden auch tatsächlich vor Ort kontrolliert, mindestens aber riskiert man, auf dem Weg noch erwischt zu werden, falls man doch ohne Ketten hängen bleibt. Oder schlimmer: Im Falle eines Unfalls wird man sich zumindest sehr schwer tun, seine Unschuld zu beweisen.

Dabei sind Schneeketten nicht unbedingt eine glückliche Lösung, denn sie können im Grunde nur eines: Sie verbessern die Traktion auf Eis und Schnee und sorgen für ein Weiterkommen, wenn es sehr steil und sehr glatt wird. Auch das Bremsen ist mit Schneeketten dann oft noch möglich, wenn Winterreifen bereits überfordert wären. Die Fahreigenschaften des Autos verschlechtern sich mit Schneeketten aber generell erheblich. Sie können auch zu kritischen Fahrsituationen führen, etwa zum Ausbrechen des Hecks bei Fronttrieblern, wo die Ketten vorne montiert werden, oder zum Geradeausschieben des ganzen Fahrzeugs vorzugsweise bergab bei Hecktrieblern, also mit Ketten hinten.

Auch wenn sie im Sinne der Winterreifenpflicht als Winterausrüstung gelten, können Schneeketten kein Ersatz für Winterreifen sein. Selbst wenn das vom Gesetz her möglich wäre, ist es keine praktikable Lösung, in unseren Breiten über den Winter mit Sommerreifen zu fahren und nur im Notfall Ketten zu montieren. Als zusätzliches Handicap erweist sich nämlich, dass Schneeketten, die auf Sommerreifen montiert sind, leicht durchrutschen und so oft nicht einmal die Traktionswerte von Winterreifen erreichen. Außerdem darf man in Deutschland, der Schweiz und Tschechien mit Schneeketten maximal 50 km/h fahren; und auch im Rest der Welt empfiehlt niemand, damit schneller unterwegs zu sein. Auf trockener oder nasser Fahrbahn müssen sie sowieso sofort wieder runter von den Rädern, weil in vielerlei Hinsicht zu gefährlich. Generell ist die Montage von Schneeketten heute viel

seltener erforderlich als früher. Das hat mehrere Gründe: Die Tourismusindustrie hat höchstes Interesse, dass die Straßenräumung bis zum letzten Skilift im hintersten Winkel des Landes sehr rasch und gründlich arbeitet, und Hauptstraßen sind ohnehin fast immer schneefrei. Kritisch mit dem Vorwärtskommen wird es praktisch nur mehr, wenn der Winter sehr plötzlich und übers ganze Land gleichzeitig hereinbricht, sodass der Räumdienst nicht nachkommt. Gleichzeitig sind Wege, die nicht dezidiert für die Öffentlichkeit bestimmt sind, ohnehin meist von vornherein mit allgemeinen Fahrverbotstafeln versehen. Nebenbei bemerkt: Gute Winterreifen erreichen heute Traktionswerte, die sogar die Norm für Schneeketten erfüllen. Aber eine Diskussion in dieser Richtung erübrigt sich aus zwei Gründen: Erstens, weil man das einem Polizisten, der die Kettenpflicht kontrolliert, schwer erklären kann und zweitens, weil es spätestens nach einem Unfall langwierige Rechtsstreitigkeiten nach sich ziehen würde.

So ist man nun doch in einigen Fällen gezwungen, sich mit Schneeketten auseinanderzusetzen, auch wenn der Charmefaktor der Thematik so gering ist wie bei fast keinem anderen Produkt unserer Konsumwelt.

Achtung bei ESP

Zu beachten ist auch der Einsatz von Fahrdynamik-Regelsystemen, auch ESP, nach neuester EU-Regel ESC genannt. Die Anti-Schleuder-Vorrichtung verträgt sich nämlich nicht mit Schneeketten, und bei den meisten Autos kann man das ESC auch tatsächlich ausschalten. Das Fahren mit Schneeketten setzt nämlich erheblichen Schlupf der Reifen voraus, den das ESC im Normalfall nicht erlaubt. Folge: Die Motorleistung wird bis auf null hinuntergeregelt. Das Auto steht wie festgeschraubt. Deshalb kann man das ESC entweder deaktivieren oder in einen Schneeketten-Modus schalten. In beiden Fällen schlummert es im Hintergrund, erlaubt damit den nötigen Schlupf, schaltet sich aber sofort wieder zu, sollte das Auto wirklich mit zunehmender Geschwindigkeit gefährlich ins

Rutschen geraten. Nur bei ganz wenigen extrem sportlichen Autos kann man es ganz abschalten. Das ist aber in der Regel einigermaßen kompliziert, auf dass es nicht irrtümlich passiere. Eines ist aber zu beachten, etwa, wenn der Motor abstirbt: Nach Neustart ist das ESC automatisch wieder aktiv, muss also für den Betrieb mit Schneeketten erneut deaktiviert werden.

Das Fahren mit Schneeketten ist also eher eine Notmaßnahme, Spaß macht es den wenigsten, und wenn überhaupt, nur unter „idealen“ Bedingungen – etwa, wenn sich unter dem Schnee auch noch Eis versteckt und mit Winterreifen einfach kein Vorwärtskommen mehr wäre. So erfüllen die meisten Kettentypen ihre Traktionsaufgabe zumindest gut. Als Baumuster hat sich für die Anwendung beim Pkw weitgehend die Spurkreuzkette durchgesetzt. Die wirklich gravierenden Unterschiede liegen aber im Handling der Ketten bei der Montage. Man darf ja nicht unterschätzen, dass es schon körperlich eine Herausforderung ist, bei Nässe und Kälte überhaupt das Auto zu verlassen. Tatsächlich ist dann auch gleich das Aussteigen einer der gefährlichsten Momente des Unterfangens, vor allem dann, wenn man lange zuwartet in der Hoffnung, man könnte sich die Schneeketten doch ersparen.

Deshalb sind einige Punkte zu beachten. So sollte man also nicht nur die Schneeketten im Kofferraum haben, sondern auch Handschuhe, die ein wenig vor Kälte, vor allem aber vor Schmutz und Verletzungen schützen. Gartenhandschuhe aus dem Baumarkt sind dafür gut geeignet. Auch eine kleine Matte zum Niederknien ist hilfreich. Mehrere Trockenübungen wären empfehlenswert, um für den „Ernstfall“ gewappnet zu sein. Denn wenn man im Schnee und womöglich bei Dunkelheit erstmals mit Bedienungsanleitung zu Werke gehen muss, ist das eine äußerst unangenehme Situation. Aus diesem Blickwinkel sind Ketten, die es bei Autofahrerclubs zu leihen gibt und die man nur bezahlt, wenn man die Packung öffnet, auch keine ideale Lösung. Apropos Dunkelheit: Auch eine Stirnlampe kann sehr hilfreich sein. Wichtig ist, zu bedenken, dass sich Schnee-

Testergebnisse Schneeketten-Montage

bei gleicher Punktezahl Reihung nach Preis in €

Abbildungsnummer	Marke	Type	Preis in €	Testurteil Erreichte von 100 Prozentpunkten	AUSSTATTUNG			15 % BEDIENUNGSANLEITUNG	Vollständigkeit	Lesbarkeit	Verständlichkeit	Inhalte laut Norm				
					Gewicht inkl. Verpackung u. Zubehör in kg	Gewicht Kette in kg	Aufbewahrung					Verweis auf Angaben des Fahrzeugherstellers	Höchstgeschwindigkeit	Montage und Demontage	Piktogramme	
SCHNEEKETTEN																
1	Pewag	snox pro	136,-	sehr gut (89)	4,4	3,6	stoffüberz. Kunststoffbox	++	++	++	++	●	●	●	●	
2	Rud	RUDcompact easytop	140,-	sehr gut (85)	4,2	3,7	Stoffbox	++	++	++	++	●	●	●	●	
3	Thule	Easy-fit CU-9	317,-	sehr gut (84)	4,9	4,1	Stofftasche	+	○	+	-	●	●	●	●	
4	Rud	RUDmatic classic	378,-	sehr gut (82)	5,4	5,0	Kunststofftasche	++	++	++	++	●	●	●	●	
5	Pewag	servo sport	182,-	sehr gut (81)	3,3	2,6	Kunststoffbox	++	++	++	○	●	●	●	●	
6	Pewag	brenta-c 4x4	239,-	sehr gut (81)	10,9	9,9	Kunststoffbox	++	++	++	++	●	●	●	●	
	Rud	Centrax	229,-	gut (78)	6,3	4,9	Stoffbox	++	++	++	++	●	●	●	●	
	Thule	K-Summit XXL	736,-	gut (74)	10,2	8,2	Stoffbox	++	+	++	+	●	●	●	●	
	Thule	CK-7	190,-	gut (67)	3,9	3,4	Kunststoffbox	-	-	+	+	●	●	●	●	
	Lescars	Art.Nr. NX3022	19,90	durchschnittl. (59)	3,0	2,7	Kunststoffbox	-	-	○	○	○	●	●	●	
	Pewag	uz-super	149,-	durchschnittl. (55)	5,7	5,1	Kunststoffbox	++	++	++	++	●	●	●	●	
TRAKTIONSHILFE																
7	AutoSock	600	89,-	sehr gut (85)	0,9	0,8	Plastiktasche	+	-	○	○	●	●	●	●	
	Michelin	Easy Grip G12	100,-	weniger zufriedenst. (27)	1,6	1,2	Stofftasche	-	-	++	++	●	●	●	●	

kompetent

Ketten rechtzeitig anlegen. Die Montage von Schneeketten geht natürlich am leichtesten auf festem, trockenem Untergrund vor sich, so wie man es zu Hause in der Garage geübt hat. Sitzt man erst im Schnee fest, wird es schwierig bis unmöglich.

Sturz- und Verletzungsgefahr. Mitunter herrscht schon beim Aussteigen aus dem Auto Sturzgefahr. Eine Matte zum Hinknien, Gartenhandschuhe und eine Stirnlampe erleichtern die Arbeit entscheidend.

Richtige Achse. Schneeketten immer an der Antriebsachse montieren, bei Allradfahrzeugen am besten auf beiden – hat man nur ein Kettenpaar, dann laut Bedienungsanleitung des Fahrzeugherstellers.

Achtung bei Demontage. Fast bei allen Ketten ist es notwendig, vor der Demontage auf die Radstellung zu achten.

Nach Gebrauch reinigen. Hat man das Abenteuer Kettenmontage erst einmal hinter sich, ist die Pflege der Ketten unabdingbar. Das heißt: gründliche Entfernung aller Salz- und Schmutzreste. Danach am besten mit einem öligen Lappen einfetten.

ketten und Alufelgen schlecht vertragen. Kratzer auf der Felge sind wohl garantiert und auch bei Ketten nicht ausgeschlossen, deren Glieder im Felgenbereich eigens mit Kunststoff ummantelt sind. Viele Alufelgen sind aber ohnehin gar nicht erst für die Montage von Schneeketten geeignet und zugelassen. Für harten Winterbetrieb ist es ohnehin zu empfehlen, die Winterreifen auf Stahlfelgen aufzuziehen und eine schmale Dimension zu wählen, die noch genügend Platz zur Montage von Ketten in den Radhäusern lässt. Schließlich gilt es immer auch darauf zu achten, dass keine Bremsleitungen oder ABS-Sensoren durch abstehende oder streifende Kettenglieder beschädigt werden. Bei manchen Sportwagen ist die Montage von Ketten sogar unmöglich, jedenfalls bei Reifenquerschnitten von 50 abwärts. Eine Schneekette muss ÖNORM V5117 und V5119 erfüllen, nur dann gilt sie auch tatsächlich als Schneekette, andernfalls ist sie bloß als Anfahrhilfe zu betrachten. Wobei eine Anfahrhilfe nicht unbedingt etwas Schlechtes sein muss. Anfahrhilfen aus Textil oder Kunststoffseilgeflecht erhöhen die Traktion mitunter ebenfalls erheblich, sie lassen in der Regel aber lt. früheren Tests bei der Dauerhaltbarkeit einiges zu wünschen übrig. Um der Kundschaft die Montage der Ketten zu erleichtern, lassen sich die Hersteller

1 Pewag snox pro

Kette mit Gummiring. Verwickelt sich kaum bei der Vorbereitung zur Montage. Ring wird über den Reifen teilweise nach hinten gezogen. Nach einer Viertelumdrehung des Rades den Rest des Rings nachschieben. Kein Nachspannen notwendig. Montage und Demontage sehr einfach, aber kraftaufwendig. Verstauen im Koffer mühsam.



immer wieder neue Systeme einfallen, der Kreativität sind kaum Grenzen gesetzt. Für die Verwendung bei Pkws und Kombis hat sich aber die Ringkette durchgesetzt, die zur Montage kein oder nur kurzes Weiterfahren erfordert. Für größere Limousinen und schwerere SUVs sind auch Systeme mit Spannbügel und Greifarmen verbreitet; manchmal ist die Montage kinderleicht (Thule Easy-fit) und manchmal benötigt man sogar Werkzeug dafür (Thule K-Summit). Sogar die chinesischen Billigketten namens Lescars sind brauchbar, sie sind aber extrem rostanfällig. Zum Einzwicken der Finger gibt es jedenfalls da wie dort noch genügend Möglichkeiten.

Reparaturmöglichkeit bei Beschädigung Angaben über Pflege und Lagerung Zustand, ab wann Kette nicht mehr verwendet werden darf Verhaltensregeln beim Fahren m. Schneek.	80 %																5 %		
	PRAKTISCHE PRÜFUNG																VERPACKUNG/AUFBEWAHRUNG		
	Montage	Herrichten der Kette	Überziehen auf Reifen	Einhaken des Verschlusses	Spannen	Nachspannen	Demontage	Spannkette lösen	Kette lockern	Aushaken des Verschlusses	Abnehmen	Aufbewahrung	Verstauen der Kette						
● ● ● ●	++	++	++	+	entf.	entf.	entf.	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	
● ● ● ●	++	++	++	+	+	++	++	++	+	++	++	++	++	++	++	++	++	++	
● ● ● ●	++	++	++	++	entf.	++	entf.	+	+	+	entf.	++	++	++	++	++	++	++	
● ● ● ●	+	++	++	+	entf.	+	++	+	+	+	entf.	+	++	++	++	++	++	++	
● ● ● ●	+	+	+	+	+	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	
● ● ● ●	+	+	+	+	+	++	entf.	++	entf.	++	++	++	++	++	++	++	++	++	
● ● ● ●	+	+	○	+	○	++	entf.	++	entf.	++	○	++	++	++	++	++	++	++	
○ ● ○ ○	+	+	○	+	+	++	++	+	+	++	++	++	++	++	++	++	++	++	
○ ● ○ ●	+	+	-	+	+	○	+	+	+	++	++	++	++	++	++	++	++	++	
● ● ● ●	○	○	○	○	-	○	○	○	○	-	+	++	++	++	++	++	++	++	
● ● ● ●	++	++	++	++	entf.	entf.	entf.	++	entf.	++	entf.	++	++	○	-	○	○	○	
○ ○ ○ ●	-	-	++	-- ¹⁾	entf.	entf.	entf.	○	entf.	-	entf.	○	○	○	+	-	-	-	



Zeichenerklärung:
 ● = ja ○ = nein
 entf. = entfällt
¹⁾ führt zur Abwertung
Beurteilungsnoten:
 sehr gut (++), gut (+),
 durchschnittlich (○),
 weniger zufriedenstellend (-),
 nicht zufriedenstellend (--)
Prozentangaben
 = Anteil am Endurteil
Preise: August 2016

Foto: Anatoly Tipyashin / Shutterstock.com

2 Rud RUDcompact easytop

Ringkette mit automatischer Spannvorrichtung. Bei Montage kein Weiterfahren notwendig, Kette spannt sich automatisch beim Anfahren. Einfache Montage, aber Klemmgefahr durch ungünstig angebrachten Hebel der automatischen Spannvorrichtung. Kunststoffknoten dienen als Felgenschutz.



3 Thule Easy-fit CU-9

Ringkette mit automatischer Spannvorrichtung in Form einer Aluschleife. Einfachste Handhabung, Montagevorbereitung sehr einfach, da kein Verdrehen der Glieder möglich. Kette wird von oben über das Rad gelegt und der Ring an beiden Enden nach hinten geschoben. Mit dem Fuß Spannhebel nach unten drücken. Spannt automatisch beim Anfahren. Demontage kraftaufwendig. Großer Platzbedarf im verpackten Zustand.



Achten Sie auf die KONSUMENT-Testplakette www.konsument.at/testplakette

4 Rud RUDmatic classic

Diese Ringkette wird von oben über das Rad gelegt und die Ringenden werden hinter die Reifen geschoben. Danach eine Viertelumdrehung weiterfahren und nachspannen. Fertig.



5 Pewag servo sport

Ringkette für enge Radkästen mit Automatik-Spannvorrichtung. Flexibler Ring und feine Glieder gestalten die Vorbereitung zur Montage und das Aufziehen mühsamer als bei anderen Modellen, dafür ist kein Weiterfahren notwendig und die Kette spannt automatisch. Piktogramme in der Bedienungsanleitung etwas verwirrend.



6 Pewag brenta-c 4x4

Schwere Ringkette für Allradfahrzeuge. Montagevorbereitung mühsam durch Spannhaken und Spannkette. Das Überziehen der Kette und Einspannen des Verschlusses gelingt dafür relativ einfach. Kette ohne Weiterfahren montierbar. Nachspannen eventuell notwendig.



7 AutoSock

Traktionshilfe aus Textilmaterial, bei Schneekettenpflicht in Österreich nicht zugelassen. Sehr einfache Montage und Demontage. Überziehen und eine halbe Umdrehung weiterfahren, dann den Rest überziehen. Wirkt tatsächlich! Unvollständige Bedienungsanleitung.

