



15.11.2011 - 08:00 Uhr

Sperrfrist 15.11 0800 - Schneeketten und Schneekettensprays im Test

Bern (ots) -

Wenn man mit Winterpneus auf steilen Strassen bei Schnee und Eis an Grenzen stösst, kommen Schneeketten zum Einsatz. Der TCS nahm diese nützlichen Antriebshilfen unter die Lupe und testete deren Wintertauglichkeit. Während herkömmliche Schneeketten überzeugten, flopten die Schneekettensprays.

Bei schneebedeckten Strassen stossen Winterreifen insbesondere in den Berggebieten oft an ihre Grenzen. Spätestens wenn das Verkehrsschild "Schneeketten obligatorisch" erscheint, sind Schneeketten Pflicht. Erfahrene Wintersportfreunde wissen, dass sich das Mitführen von Schneeketten im Kofferraum auf alle Fälle lohnt. Damit ist es aber nicht getan. Der TCS empfiehlt deshalb vor der Abfahrt eine sogenannte "Trockenübung", damit die Montage von Schneeketten im Ernstfall leicht vonstatten geht.

Wahl des geeigneten Produktes

Zur Auswahl standen vier Produktkategorien, die "Klassiker", die "Innovativen", die "Schnellmontierten" sowie Schneekettensprays. Die TCS-Tester attestieren den klassischen Schneeketten, dass sie den ihnen zugedachten Zweck punkto Kettenleistung, Funktion und Preis optimal erfüllen. Gut schnitten die Produkte Pewag Servo, Weissenfels Clack & Go, Thule CS- 10 und Alpin Mountain 9mm ab.

Die "Innovativen" warten im Vergleich zu den herkömmlichen Schneeketten mit leichter Montage und leichteren Materialien auf. Ihr Nachteil: Beim Belastungstest "Verschleiss" auf 50 km Betonstrassen kam es in einzelnen Fällen zu Defekten. Restlos zu überzeugen wusste das Produkt RUD Hybrid. Bei den zweitplatzierten Pewag Snox wurden sehr gute Werte auf Eis gemessen. Die TCS-Tester empfehlen grundsätzlich den Einsatz beider Produkte bei Fahrzeugen mit Frontantrieb. Als empfehlenswert bewertet wurden die Antriebshilfen Auto Sock und RUD Softspike, die vor allem auf Eis und im Verschleisstest weniger gut abschnitten. Michelin Easy Grip erzielte Spitzenergebnisse im Schneetest, jedoch stellten die Tester beim Verschleisstest Verbesserungspotenzial fest.

Die "Schnellmontierten" richten sich primär an Automobilisten, die auf den letzten Metern zu ihrem Heim bei Schnee und Eis ein steiles Strassenstück zu überwinden haben. Die aufwändigere Konstruktion dieser von aussen rasch montierten Ketten schlägt sich in einem höheren Preis nieder. Die beiden Produkte RUD Centrax und Thule K-Summit lagen gegenüber der Konkurrenz etwas im Hintertreffen. Der bei Thule K-Summit nach strengen Verschleissfahrten festgestellte Defekt ist nach Angaben des Herstellers bereits in die Produkteentwicklung eingeflossen.

Untaugliche Schneekettensprays

Die Sprays von "Bullock" und "Snow Grip" halten nicht, was sie versprechen. Sie kommen als Schneekettensersatz nicht in Frage. Tatsache ist, dass sich der aufgesprühte "Haftvermittler" im Schnee rasch durch Abrieb verflüchtigt. In einem Fall verklebte der "Haftspray" die Lamellen des Winterreifens.

TCS Tipps

Montage und Demontage

Einige Länder schreiben bei der Schneekettenmontage am Strassenrand eine Warnweste vor. Ratsam sind ausserdem Handschuhe, Taschenlampe und eine kleine Unterlage für die Beine. Die Witterungsbedingungen haben einen wesentlich grösseren Einfluss auf die Montagezeit als die unterschiedlichen Kettensysteme (ausgenommen Schnellmontagesysteme). Die Schneekette sollte aus diesem Grund immer vor Reiseantritt einmal montiert werden. Ketten möglichst schnell demontieren, sobald die Strecke wieder schneefrei ist. Sonst verschleissen die Fahrhilfen überdurchschnittlich schnell. Nach Gebrauch Ketten mit Wasser reinigen und abtrocknen. Wer mit Schneeketten unterwegs ist, sollte die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschreiten. Im Zweifelsfall sollte die Bedienungsanleitung des Fahrzeugs konsultiert werden. Die im Test gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass die in modernen Autos eingesetzten elektronischen Schlupfregelungen die Wirkung der Schneekette kaum mehr schmälern. Nach einigen Metern Fahrt anhalten und den Sitz der Schneekette erneut überprüfen!

Gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Anforderungen an Schneeketten sind international nicht harmonisiert. Der TCS macht die Konsumenten mit folgendem Hinweis auf diesen Tatbestand aufmerksam: Mit «Anfahrhilfe» gekennzeichnete Produkte können gemäss der Schweizerischen Signalisationsverordnung SSV bei einem Schneeketten-Obligatorium nicht zugelassen sein. Die zugelassenen, mit «Schneekette» gekennzeichneten Produkte, wurden durch den Schweizer Importeur bestätigt.

SSV Art. 29 Schneeketten obligatorisch (auch für 4x4)

1. Das Signal «Schneeketten obligatorisch» (2.48) bedeutet, dass mehrspurige Motorfahrzeuge die betreffende Strecke nur befahren dürfen, wenn wenigstens zwei Antriebsräder der gleichen Achse, bei Doppelrädern je ein Antriebsrad auf jeder Seite, mit Schneeketten aus Metall versehen sind; dies gilt sinngemäss auch für dreirädrige Motorfahrzeuge. Zulässig sind auch ähnliche, vom Bundesamt bewilligte Vorrichtungen aus anderem Material. 2. Das Signal wird entfernt, sobald für das Befahren der Strecke gute Reifen genügen. 3. Die signalisierte Vorschrift wird mit dem Signal «Ende des Schneeketten-Obligatoriums» (2.57) aufgehoben.

VTs Art. 63 Schneeketten und Gleitschutzvorrichtungen

1 Schneeketten sowie ähnliche Gleitschutzvorrichtungen müssen auf Schnee und Eis das Anfahren, Bremsen und die Seitenführung gewährleisten; sie dürfen die Strasse nicht übermässig beschädigen. 2 An Motorwagen müssen mindestens auf den angetriebenen Rädern einer Achse bei einer vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Reifendimension Schneeketten montiert werden können.

Kontakt:

Stephan Müller, Mediensprecher TCS, 031 380 11 44, 079 302 16 36,
stephan.mueller@tcs.ch

Die TCS-Bilder sind auf Flickr -
www.flickr.com/photos/touring_club/collections.

Die TCS-Videos sind auf Youtube- www.youtube.com/tcs.

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000091/100708009> abgerufen werden.