

Ratgeber: Nicht jede Schneekette passt zum Fahrzeug

Schneeketten bringen auch dann noch vorwärts, wenn selbst mit guten Winterreifen nichts mehr geht. Die Traktionshilfen aus Stahl haben sich jedoch ebenso wie die Automobiltechnik in den vergangenen Jahren stark weiterentwickelt. Allerdings passt schon lange nicht mehr jeder Kettentyp zu jedem Auto und Antriebskonzept.

Für jedes Fahrzeugmodell eine eigene Schneekette? So weit ist es noch nicht. Die Radkästen sind inzwischen aber oft derart eng, dass ungeeignete Ketten anschlagen und Schäden verursachen können, warnt TÜV Süd. Autohersteller reagieren, indem sie nur feingliedrige Ketten zulassen. Manchmal dürfen sie sogar keine Teile mehr auf der Innenseite des Rads aufweisen. Für größere Bereifungen geben die meisten Autobauer überhaupt keine Ketten mehr frei. Selbst wenn eine Kette theoretisch passen würde, kann es in der Praxis zu Problemen kommen. So sind einfachere Modelle bei engen Radkästen nach Angaben von TÜV Süd oftmals extrem schwierig zu montieren. Innenhaken sind bei den heute gebräuchlichen engen Ausschnitten praktisch kaum noch mit den Händen zu erreichen. Besser sind daher Bügelketten und selbstaufziehende Systeme.

Autofahrer fühlen sich durch die große Auswahl oft überfordert. Dass Betriebsanleitungen das Thema oft stiefmütterlich behandeln, kommt erschwerend hinzu. Gute Hinweise geben die Fachwerkstätten und die Internetseiten renommierter Kettenhersteller.

Auf Fahrzeuge mit Frontantrieb und verhältnismäßig schmalen Reifen lassen sich Seilketten mit vertretbarem Aufwand montieren. Diese günstigste Variante wird häufig auch als Standmontagekette bezeichnet. Schon bei breiteren Pneu's wird es für die Hände in den Radkästen eng. Für breitere Gummis sind daher die etwas teureren Bügelketten besser geeignet. Dort hilft ein Federstahlbügel dem Schneekettenanwender, der dadurch nicht so weit auf Laufflächen und überhaupt nicht hinter die Reifen greifen muss. Schnellmontagesysteme, die sich beim Anfahren automatisch aufziehen, sind universell einsetzbar. Sie haben zudem keine Teile an der Innenseite des Rads und passen deshalb auch in engste Radkästen. Diese aufwendigen und teuren Modelle bieten bei extremen Schneeverhältnissen allerdings nicht so viel Traktion wie bei

anderen Bauformen.

Die hinteren Radkästen sind heute in aller Regel sehr eng. Für die Montage tief hineinzugreifen, ist zumindest eine schmutzige, wenn nicht sogar unmögliche Sache. Bügelketten lassen das Kettennetz von allein hinter das Rad schnappen und stellen in der Praxis die Mindestanforderung für eine Schneekette bei Heckantriebsfahrzeugen dar. Natürlich sind auch wieder selbstaufziehende Schnellmontagesysteme geeignet.

Bei Allradfahrzeugen kommt es darauf an, auf welcher Achse die Hauptantriebskraft übertragen wird. Zu diesem Punkt sollte unbedingt die Betriebsanleitung gelesen werden. Je nachdem, welche Räder überwiegend die Kraft übertragen, gelten die Tipps für Front- und Heckantrieb. Die Fahrzeughersteller legen fest, welche Achsen mit Schneeketten bespannt werden dürfen. In der Regel ist es nur die Hauptantriebsachse. Bei reinen Geländefahrzeugen dürfen manchmal alle vier Räder auf Ketten rollen. Ansonsten ist der Freiraum in den Radkästen gerade bei großen SUV oftmals sehr klein. Die Fahrzeughersteller schreiben dann Schnellmontagesysteme vor, die keine Teile an der Innenseite haben.

Die Reifendimension der verwendeten Winterreifen muss exakt auf der Kettenverpackung stehen. „195/65-15 ist da etwas anderes als 195/60-15“, erklärt Eberhard Lang. Mancher Autofahrer ist verwirrt, weil auf der Verpackung dann noch etliche andere Größen stehen. Der Grund: Das Verhältnis von Höhe, Breite und Felgendurchmesser ist für die Größe des Kettennetzes ausschlaggebend. Und die ist für 195/65-15 beispielsweise die gleiche wie für Reifen der Größe 205/55-16 oder 205/50-17. Das heißt aber nicht, dass die gleiche Kette zur Dimension 205/55-15 passen.

In den vergangenen Jahren sind neben den stählernen Ketten so genannte Auto-Socken auf den Markt gekommen. Qualitativ hochwertige Produkte schlagen sich in der Praxis durchaus gut. Das gilt besonders auf Eis. Allerdings ist die Lebensdauer deutlich kürzer als bei klassischen Ketten. Auch leiden die Stoffüberzüge stärker unter Fahrten auf schneefreien Abschnitten und durchdrehenden Rädern. Textil-„Ketten“ sind für enge Radkästen geeignet und werden deshalb auch von etlichen Autoherstellern als Zubehör angeboten.

Neben der Qualität ist der Montagekomfort ausschlaggebend für den Preis. Gute Seilketten sind für ein Fahrzeug der Golf-Klasse ab etwa 50 Euro zu bekommen. Eine Zulassungsvorschrift gibt es nur für Österreich. Dokumentiert wird sie durch die ineinander verschlungenen Buchstaben Ö und N für Ö-Norm. Diese Norm sollte jede Kette erfüllen.

Ein alter Ratschlag ist, die Montage schon mal in einer ruhigen Minute zu üben. Bei Schnellmontagesystemen kommt noch ein wichtiger Punkt hinzu. Sie brauchen oft einen Adapter, der auf einer Radschraube angebracht sein muss. Dies sollte tunlichst vor dem ersten Einsatz geschehen – am besten schon bei der Umrüstung auf Winterreifen.

An einigen Straßen in den Alpen und Mittelgebirgen sind zeitweise Schneeketten per Schild vorgeschrieben. Das gilt dann auch für Allradfahrzeuge, wenn sie nicht ausdrücklich per Zusatzschild ausgenommen sind. Bei Verstößen droht ein Bußgeld und bei Unfällen Probleme mit der Versicherung. (ampnet/deg)