

Sneeuwkettingen

Kettingreactie

Diversen | Het wintersportseizoen staat weer voor de deur. Ook de Autozine-redactie trekt er op uit. Maar de redactie rijdt een bijzondere auto en die vraagt om bijzondere sneeuwkettingen. Na enig zoekwerk blijkt de website Sneeuwkettingen.com onze exotische maat op voorraad te hebben. Bovendien is eigenaar Marc Koster gaarne bereid alles uit te leggen over sneeuwkettingen wat wij altijd al wilden weten, maar nooit durfden te vragen.

De eerste vraag aan Marc is heel eenvoudig: waar zijn sneeuwkettingen goed voor?

Het eerste deel van het antwoord is al even eenvoudig: een aantal landen stelt sneeuwkettingen verplicht. Het vervolg van het antwoord maakt duidelijk waarom: het profiel van gewone autobanden is niet berekend op zware sneeuw. Het profiel raakt snel vol met sneeuw met als resultaat dat de grip verloren gaat.

Sneeuwkettingen zijn als het ware extra ribbels om de band die wél voor de nodige grip zorgen en niet vol kunnen lopen. Vooral binnenwegen en steile hellingen kunnen onmogelijke obstakels vormen zonder sneeuwkettingen. Juist daarom staan in veel wintersportgebieden aan het begin van dergelijke wegen borden die het gebruik van sneeuwkettingen verplichten.



De politie staat vaak na de eerste bocht te controleren of de bestuurders zich aan de regels houden. Zij stellen bovendien bepaalde eisen aan een sneeuwketting, zo moet de constructie minimaal 50% metaal bevatten.

Een keuze van de gemakzuchtige rijder, de "Autosock", valt daarmee af. Dit is slechts een stoffen omhulsel dat makkelijk is om te leggen. Omdat het iets slap om de band ligt, vormt het vanzelf schoepen die door de sneeuw ploegen. De stoffen sok is niet zo duurzaam als een metalen ketting en mag daarom alleen worden gebruikt voor korte stukjes (een enkele helling, een extreem besneeuwd pad).

Voor of achter?

Of er nu een sneeuwketting of -sok wordt gebruikt, deze worden gemonteerd op de wielen die de meeste grip nodig hebben. Bij klimmen zijn dat de

aangedreven wielen. Bij dalen zijn dat altijd de voorwielen omdat die sturen en de meeste remkracht hebben. In het ideale geval krijgen vierwielangedreven auto's vier sneeuwkettingen, maar twee stuks op de voorwielen volstaat in de praktijk.

Marc vult aan: "het is een misverstand dat vierwielangedreven auto's of auto's op winterbanden geen sneeuwkettingen nodig hebben. Ze komen inderdaad verder dan andere auto's, maar ook het profiel van hun banden zal uiteindelijk tekort schieten".



De maximumsnelheid met sneeuwkettingen bedraagt ongeveer 50 km/u. Gezien het lawaai dat het rijden met sneeuwkettingen met zich meebrengt zal iedere bestuurder zich daar als vanzelf aan houden. Dat kabaal wordt eenmaal terug op het asfalt nog veel erger, zodat het ook automatisch duidelijk is wanneer de sneeuwkettingen weer kunnen worden gedemonteerd.

Praktijktest

De maat van een sneeuwketting is afhankelijk van de maat van de velg en band van de auto. De miniatuur sportwagen van de redactie staat ook op miniatuur wielen en menig bandenhandel heeft geen 14 inch sneeuwkettingen op voorraad. Sneeuwkettingen.com beweert van wel en bewijst dat door de diverse modellen bij de winkel in Naarden uit te proberen.



Al op de website is duidelijk dat de prijzen sterk uiteenlopen. De supermarkt op de hoek biedt zelfs sneeuwkettingen aan voor 10 euro! Bij Sneeuwkettingen.com lopen de prijzen uiteen van 50 tot ruim 200 euro. Wat is het verschil?

Marc antwoordt: "neem ze allemaal mee, leg ze om het wiel en ervaar het zelf. Een tip: haal de vloermat uit de auto, dat is minder koud en zachter voor de knieën".

Autosock

Uit nieuwsgierigheid (en gemak) begint de praktijktest met de Autosock, maatje 54. Het omleggen is zo eenvoudig als de foto's op de verpakking doen geloven. Om de band vouwen, een paar meter rijden, en de rest om het wiel leggen. Het omleggen van een afgelopen fietsketting is moeilijker.



Newtech

De eerste echte ketting is de "Newtech 9" van fabrikant Weissenfels. Die kost in 14 inch formaat 49,95 euro. Uit de stevige kunststof verpakking komt een wirwar van kettingen, een handleiding en een set handschoenen. Da's attent! De kettingen worden

bijgehouden door een hoepel die achter het wiel moet worden geplaatst. Alle kettingen moeten nu over de band worden getrokken zodat ze samen komen ter hoogte van de velg.



Dat is makkelijker gezegd dan gedaan. De sluiting van de hoepel is eenmaal achter het wiel moeilijk op de tast vast te maken. Daarna moeten alle kettinkjes onderling worden verbonden en dat vereist lenige vingers en veel geduld. Op een comfortabele parkeerplaats van een Nederlands bedrijventerrein is dat te doen, maar dit is geen pretje in een wintersportgebied met koude handen en wielkasten vol sneeuw.

Eenmaal aangespannen moet na honderd meter rijden worden gestopt om de kettingen na te spannen. Dit geldt voor de meeste sneeuwkettingen zonder zelfspanners. De hele operatie kostte ruim een kwartier, voor slechts één wiel.

Clack & Go

Koster staat van een afstandje genoegzaam naar het geploeter te kijken. Pas nu geeft hij de dubbel zo dure "Clack & Go", eveneens van Weissenfels. Het is meteen duidelijk waarom.

De opzet van de "Clack & Go" is globaal gelijk aan die van de eerste sneeuwketting, maar alles gaat makkelijker. De hoepel achter het wiel zit met één klik vast. De kettingen aan de voorkant van het wiel zijn van kunststof, zodat deze de kostbare lichtmetalen velgen niet beschadigen. Bovendien worden de uiteinden van de kettingen samengehouden door zogenaamde "zelfspanners". Dat maakt het monteren veel eenvoudiger en achteraf stoppen om na te spannen is nu overbodig.



Volgens Marc is het verschil tussen de diverse merken en modellen ook te verklaren door de duurzaamheid van het materiaal. Een laatste tip: "maak de sneeuwkettingen na gebruik goed schoon, zodat ze niet gaan roesten en ook volgend jaar voor veilige sneeuwkilometers kunnen zorgen".

Conclusie

Sneeuwkettingen zijn een noodzakelijk kwaad, maar met de juiste kennis is de pijn te verzachten. Een extreme optie is de goedkoopst mogelijke set sneeuwkettingen van de supermarkt mee te nemen. Daarmee is de immer controlerende politie tevreden, maar de gierige koper komt zichzelf tegen wanneer die voordelige kettingen moeten worden gemonteerd in de kou. De praktijktest leert dat duurdere sneeuwkettingen makkelijker zijn te monteren, de wielen niet beschadigen en langer mee gaan. Prettige vakantie! ■