

Der Felsblock hatte zwar einige Farbspuren vom fabrikneuen Pflug abbekommen, der Fahrer indessen bemerkte gar nichts vom Hindernis, weil mit ZAUGG-Schneepflügen bis zu 60 km/h gefahren werden kann, beziehungsweise der «Ausweichmechanismus» bis zu dieser Geschwindigkeit optimal funktioniert.

Aufgabe mit Tücken

Seitlichen Hindernissen selbsttätig ausweichen kann indessen auch ein ZAUGG-Schneepflug nicht. Übersieht beispielsweise der Fahrer in grossen Schneeverwehungen seitwärts eine hohe Mauer, sind mechanische Schäden nicht auszuschliessen. Der Konstrukteur muss ohnehin genau abwägen, welche Art von Hindernissen ein Pflug beiseite räumen muss – Schnee und Eis sind ja grundsätzlich gesehen auch «Hindernisse» – und welchen Behinderungen er ausweichen soll. Hier sind gewisse Kompromisse unumgänglich. Ähnliche Kompromisse verlangen auch die Schneidekanten am unteren Ende des Pfluges.

Effizienz bei minimaler Abnutzung

Früher war lediglich der eiserne Pflug so gebogen, dass die Unterkante nicht nur

Schnee, sondern auch Eis vom Strassenbelag «abhobeln» konnte. Später kamen infolge der grossen Abnutzung entweder gehärteter Stahl oder Nylon (danach Polyurethan und als Stahlersatz Korund) zur Anwendung. Stahl hat die leidige Eigenschaft auch brüchigen Strassenbelag aufzureissen und mitzunehmen, wogegen Kunststoff zwar schonend arbeitet, jedoch dazu neigt, Eis zu «überklettern». Somit gelangen heute unterschiedliche Materialien bei den Schürfleisten zum Einsatz, denn auch hier kennt der Spezialist in Eggwil alle Vor- und Nachteile, kann also je nach Einsatzort entsprechend beraten.

So simpel, wie ein Schneepflug für den Betrachter aussehen mag, ist er ohnehin nicht. Hinter der Konstruktion von heutigen Schneepflügen verbirgt sich eine langjährige, höchst komplizierte Entwicklungsgeschichte. Dem Laien fällt eventuell auf, dass Autobahn-Schneepflüge eine sichtbar andere Rundung aufweisen als Schneepflüge für die normale Strassen- oder Trottoirräumung. Dies ist begründet in der Art und Weise, wie der Schnee zur Seite befördert werden soll. Die Räumfahrzeuge auf Autobahnen fahren in der Regel

sehr schnell, deshalb weisen deren Pflüge eine weitgehend geschlossene Rundung, ähnlich einem aufgeschnittenen «O» auf.

Auswurf – gewusst wie

Dadurch «steigt» der Schnee nicht senkrecht auf (was dem Fahrer innert kürzester Zeit die Sicht auf die Strecke nehmen würde), vielmehr wird der von der Unterkante des Pfluges angehobene Schnee in eine Spiraldrehung gezwungen und seitlich mit relativ grosser Wucht ausgeworfen. Auch setzt sich die Pflugschar von ZAUGG-Schneepflügen aus den unterschiedlichsten Materialien zusammen. Einerseits wird so der mechanischen Abnutzung entgegengewirkt, andererseits jedoch dem «Festkleben» des Schnees am Pflug begegnet.

Professionelle Schneeräumgeräte kommen grundsätzlich für vier Fahrzeugtypen in Frage. Voraussetzung ist in jedem Fall ein solides Chassis. Die Anbauplatten sind genormt: In der Schweiz gibt es die VSS-Norm für eine grosse und eine kleine Platte und in Deutschland existiert eine DIN-Norm für eine grosse und eine kleine Platte. Neu ist eine Euronorm in Arbeit. Für Traktoren gibt es die genormte



MAN-Strassenunterhaltsflotte im Autobahnwerkhof von Yverdon. Sämtliche Lastwagen sind mit Anbauplatten für Schneepflüge bestückt. Meist zusätzlich mit Anschlüssen für Heck-Salzstreugeräte versehen. Allzeit bereit für den Winterdienst.