

FETT WEG?

Na, haben Sie Ihre guten Abspeck-Vorsätze für 2020 schon längst wieder über Bord geworfen? Macht nichts, denn zum Ausgleich könnten Sie Ihrer Motorradkette einen fettfreien Saisonstart gönnen. Müssen Sie aber nicht! Wir haben im Labor und in der Praxis 13 Schmierstoffe für die Kette getestet.

Gutes Aussehen ist nicht alles. Für einige Zeitgenossen aber doch. Und so herrscht nun schon seit vielen Jahren ein gewisser Glaubenskrieg in Sachen Kettenschmierung. Die eher pragmatisch, also technikorientierte Fraktion griff bislang zu fetthaltigen Sprays. Durch abgeschleudertes Schmiermittel vollgefinkelte Felgen und Schwingen? Ekelige Fettklumpen, die sich bei etwas nachlässiger Pflege zum Dauerschmodder hinter Ritzelabdeckung und Kettenrad entwickeln? Der Fett-Fraktion völlig egal; denn gutes Schmiervermögen, bestmöglicher Korrosionsschutz, möglichst lange Pflege-Intervalle und ordentliche Sichtbarkeit beim Aufsprühen gingen den Fetties über alles. Dass sie damit wohl ziemlich richtig lagen, bestätig-



Härtetest: Auf dem Cross-Cylinder-Tester (XCT) des Kompetenzzentrums Tribologie Mannheim wird die Schmierleistung der Proben ermittelt



Caramba

Motorrad Ketten-Spray weiß

Anbieter: Caramba,
Tel. 08 00/2 27 26 22, www.caramba.de

Preis: 10,49 Euro (online gekauft bei Conrad)

Füllmenge: 300 ml

Preis für 100 ml: 3,50 Euro

Anwendung: mittelmäßig dosierbar, zu breiter Sprühstrahl, starke Vernebelung, befriedigende Sichtbarkeit, gute Bedienungsanleitung; sehr gute Materialverträglichkeit

Fazit: Ausreichende Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, eher geringe Anschmutzung, sehr guter Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: gut

Castrol

Chain Spray 0-R

Anbieter: Castrol,
Tel. 08 00/8 63 73 70, www.castrol.com

Preis: 14,99 Euro (gekauft bei Louis)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 3,75 Euro

Anwendung: befriedigend dosierbar, harter Sprühstrahl, mittelstarke Vernebelung, gute Sichtbarkeit, knapp ausreichende Bedienungsanleitung (Intervalle fehlen); gute Materialverträglichkeit

Fazit: Noch gute Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, eher geringe Anschmutzung, sehr guter Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: gut

Liqui Moly

Kettenspray Weiß

Anbieter: Liqui Moly,
Tel. 07 31/1 42 00, www.liqui-moly.de

Preis: 13,99 Euro (gekauft bei Polo)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 3,50 Euro

Anwendung: gut dosierbar, praxisgerechter Sprühstrahl, geringe Vernebelung, gute Sichtbarkeit, mäßige Bedienungsanleitung (nur Piktogramme, keine Intervalle); gute Materialverträglichkeit

Fazit: Befriedigende Schmierleistung, mäßiges Abschleuderverhalten, eher geringe Anschmutzung, sehr guter Korrosionsschutz, gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: gut

Motorex

Chain Lube Road Strong

Anbieter: Motorex,
Tel. 00 41/(0)62/9 19 75 75 (Schweiz),
www.motorex.com

Preis: 13,90 Euro (online gekauft im KTM Power-Shop)

Füllmenge: 500 ml

Preis für 100 ml: 2,78 Euro

Anwendung: gut dosierbar, zu konzentrierter Sprühstrahl, sehr gute Sichtbarkeit, knappe Bedienungsanleitung; gute Materialverträglichkeit

Fazit: Gute Schmierleistung, unbefriedigendes Abschleuderverhalten, erhöhte Anschmutzung, sehr guter Korrosionsschutz, eher mäßiges Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: befriedigend

Motul

Chain Lube Road+ C2+

Anbieter: Motul,
Tel. 0 22 03/1 70 00, www.motul.de

Preis: 14,99 Euro (gekauft bei Louis)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 3,75 Euro

Anwendung: gut dosierbar, praxisgerechter Sprühstrahl, relativ starke Vernebelung, befriedigende Bedienungsanleitung, sehr gute Sichtbarkeit; gute Materialverträglichkeit

Fazit: Ausreichende Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, geringe Anschmutzung, unbefriedigender Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: befriedigend

PDL

Profi Dry Lube

Anbieter: Profi-Products,
Tel. 0 63 06/7 01 70,
www.profi-products.de

Preis: 16,95 Euro (gekauft bei Polo)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 4,24 Euro

Anwendung: gut dosierbar, mit Voratzrohr praxisgerechter Sprühstrahl, mittelstarke Vernebelung, sehr geringe Sichtbarkeit, befried. Bedienungsanl.; gute Materialverträglichkeit

Fazit: Noch ausreichende Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, eher geringe Anschmutzung, mäßiger Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: befriedigend



Verschleiß-Extreme: Schliffmarken (Pfeile) auf den Prüfkörpern des XCT

Procycle

Weißes Kettenspray

Anbieter: Louis,
Tel. 0 40/73 41 93 60, www.louis.de

Preis: 7,99 Euro (gekauft bei Louis;
Preis 2020: 8,99 Euro)

Füllmenge: 300 ml

Preis für 100 ml: 2,67 Euro

Anwendung: gut dosierbar, praxisgerechter Sprühstrahl, kaum Vernebelung, gute Sichtbarkeit, ausreichende Bedienungsanleitung (Intervalle fehlen); gute Materialverträglichkeit

Fazit: Noch gute Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, eher geringe Anschmutzung, sehr guter Korrosionsschutz, gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: gut

Procycle

Dry Lube Kettenspray

Anbieter: Louis,
Tel. 0 40/73 41 93 60, www.louis.de

Preis: 9,99 Euro (gekauft bei Louis)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 2,50 Euro

Anwendung: gut dosierbar, praxisgerechter Sprühstrahl, kaum Vernebelung, geringe Sichtbarkeit, gute Bedienungsanleitung; schlechte Materialverträglichkeit (ABS)

Fazit: Sehr gute Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, geringe Anschmutzung, mäßiger Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen – Preis-Leistung top, klarer Kauf Tipp!



MOTORRAD KAUF Tipp

MOTORRAD

Urteil: sehr gut

Racing Dynamic

Weißes Kettenspray

Anbieter: Polo,
Tel. 0 21 65/8 44 03 00,
www.polo-motorrad.de

Preis: 8,99 Euro (gekauft bei Polo)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 2,25 Euro

Anwendung: sehr gut dosierbar, praxisgerechter Sprühstrahl, kaum Vernebelung, sehr gute Sichtbarkeit, gute Bedienungsanleitung; gute Materialverträglichkeit

Fazit: Befriedigende Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, eher geringe Anschmutzung, sehr guter Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: gut

Racing Dynamic

Dry Lube

Anbieter: Polo,
Tel. 0 21 65/8 44 03 00,
www.polo-motorrad.de

Preis: 9,99 Euro (gekauft bei Polo)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 2,50 Euro

Anwendung: mäßig dosierbar, zu breiter Sprühstrahl, sehr starke Vernebelung, mittelmäßige Sichtbarkeit, ausreichende Bedienungsanleitung; gute Materialverträglichkeit

Fazit: Gute Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, nur minimale Anschmutzung, unbefriedigender Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: gut

S100

Weißes Kettenspray 2.0

Anbieter: Dr. O. K. Wack,
Tel. 08 41/63 50, www.wackchem.com

Preis: 16,99 Euro (gekauft bei Polo;
Preis 2020: 17,99 Euro)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 4,25 Euro

Anwendung: perfekt dosierbar, kaum Vernebelung, sehr gute Sichtbarkeit, s. g. Bedienungsanl., sehr gute Materialverträglichk.

Fazit: Übertroffene Schmierleistung, befriedigendes Abschleuderverhalten, ausreichend geringe Anschmutzung, sehr guter Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen – Testsiegl!



MOTORRAD TEST sieger

MOTORRAD

Urteil: sehr gut

S100

Dry Lube Kettenspray

Anbieter: Dr. O. K. Wack,
Tel. 08 41/63 50, www.wackchem.com

Preis: 16,99 Euro (gekauft bei Polo;
Preis 2020: 17,99 Euro)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 4,25 Euro

Anwendung: perfekt dosierbar, optimaler Sprühstrahl, kaum Vernebelung, mäßige Sichtbarkeit, sehr gute Bedienungsanleitung; schlechte Materialverträglichkeit (ABS)

Fazit: Gute Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, geringe Anschmutzung, befriedigender Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: sehr gut

WD-40

Specialist Motorbike Kettenspray

Anbieter: WD-40 Company,
Tel. 0 61 72/67 74 50, www.wd40.de

Preis: 13,29 Euro (online gekauft bei Conrad)

Füllmenge: 400 ml

Preis für 100 ml: 3,32 Euro

Anwendung: perfekt dosierbar, optimaler Sprühstrahl, kaum Vernebelung, sehr geringe Sichtbarkeit, gute Bedienungsanleitung; gute Materialverträglichkeit

Fazit: Befriedigende Schmierleistung, sehr gutes Abschleuderverhalten, eher geringe Anschmutzung, unbefriedigender Korrosionsschutz, sehr gutes Kriechvermögen.



MOTORRAD

Urteil: gut

te 2010 auch der letzte MOTORRAD-Kettenspraytest: Fett lag eindeutig vorn, fettfrei hatte nicht den Hauch einer Chance. Und trotzdem schworen einige Ketten-Ästheten weiterhin auf „trockene“ Kettensprays, neudeutsch „Dry Lube“. Sie hatten keine Lust auf übermäßige Putzaktionen, wollten ihre womöglich farbige Motorradkette gern dauerhaft im bunten Glanz erstrahlen lassen, fuhren ohnehin eher wenig und schon gar nicht bei Regen und hatten auch kein Problem mit deutlich kürzeren Pflege-Intervallen von rund 500 Kilometern statt 800 bis 1000 Kilometer. Die Ästheten-Fraktion wurde langsam immer größer, der Markt verlangte nach weiteren Dry-Lube-Produkten. Und so haben mittlerweile auch die Pflegemittel-Platzhirsche – also Louis und Polo mit ihren Hausmarken Procycle und Racing Dynamic sowie Dr. Wack mit der S100-Serie – neben ihren fetthaltigen Kettensprays auch Dry-Lube-Produkte im Programm. Die haben offensichtlich nur noch wenig mit den technisch doch arg hinterherhinkenden Produkten von vor zehn Jahren zu tun. Wie kommt's? Zum einen hat sich in Sachen Rohstoff-Angebot eine Menge getan. Zum anderen haben aber wohl viele Chemiker eine Menge Hirnschmalz investiert, um neue Rezepturen zu entwickeln, die es schaffen, die zum Teil gegensätzlichen Anforderungen unter einen Hut zu bringen – der Marktdruck hat es möglich gemacht. Besonders bei der Schmierleistung, und dabei insbesondere beim Verschleißschutz, haben die Dry-Lube-Kettensprays gewaltig auf- und ihre fettigen Mitbewerber teilweise sogar überholt. Das war vor einem Jahrzehnt noch nahezu undenkbar. Doch zaubern können auch die cleversten Weißkittel nicht. Das sehen

So testet MOTORRAD

Winnenden, Ingolstadt, Mannheim – circa zwei rein touristisch betrachtet nur sehr bedingt reizvolle Städte, in Sachen Schmiermittel-Know-how aber absolute Hotspots. Und genau dort unterstützten drei Chemie- und Mechanik-Profis die MOTORRAD-Produkttester.

Die Testmusterbeschaffung erfolgte nach altbekanntem Muster: MOTORRAD kaufte alle Ketten sprays im Herbst 2019 im freien Handel. Und auch bei der ersten Test-Station konnte das Testteam auf eine bewährte Konstante zurückgreifen: das Forschungs- und Entwicklungslabor der Alfred Kärcher SE & Co. KG in Winnenden (einer der bekanntesten Reinigungsgeräte-Hersteller). Kärcher-Laborleiter und Motorradfahrer Frank Ritscher testete dort die Prüfmuster u. a. intensiv auf Materialverträglichkeit (unlackiertes ABS) und Anschmutzungsverhalten. Danach

ging es von Baden-Württemberg nach Bayern, genauer gesagt ins mit Test-Equipment bestens bestückte Labor der Dr. O. K. Wack Chemie GmbH in Ingolstadt. Von der renommierten Prüforga nisation KÜS (Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger) sorgte dort der Prüfindenieur Thomas Schuster dafür, dass alle fünf durchgeführten Tests (Abschleuderverhalten, Anschmutzung II, Korrosionsschutz, Kriechfähigkeit und Anwendung) absolut neutral und reproduzierbar erfolgten. Für den letzten – und punktemäßig mit Abstand wichtigsten – Test reiste

das MOTORRAD-Team dann in den Norden von Ba-Wü, nach Mannheim. In Sachen Tribologie (Reibungslehre) ist das der Hochschule Mannheim angegliederte Kompetenzzentrum Tribologie die erste Adresse, wenn es um Analysen und Prüftechnik rund ums Schmiermittel geht. Nicht zuletzt deshalb, weil die Mannheimer Wissenschaftler mit dem selbst entwickelten Cross-Cylinder-Tester (XCT) ein Prüfgerät zur Verfügung haben, das bei der Untersuchung von Reibungs- und Verschleißvorgängen hervorragende Dienste leistet und umfangreiche Testaussagen ermöglicht.



Kärcher-Laborleiter und -Chemiker Frank Ritscher beim Materialverträglichkeitstest



KÜS-Prüfindenieur und -Sachverständiger Thomas Schuster beim Anwendungstest



Stanislav Trubnykov vom Kompetenzzentrum Tribologie am Cross-Cylinder-Tester

aufmerksame Tabellen-Leser zum Beispiel beim Prüfpunkt „Materialverträglichkeit“. Um nämlich die Zusammensetzung besonders gut schmierender Dry-Lube-Kettensprays zu stabilisieren, kommen in einigen Rezepturen keine „klassischen“ Kohlenwasserstoffe als Lösemittelmatrix zum Einsatz. Eine alternativ gewählte polare Lösemittelbasis verhilft dem Mittel zwar zu besagten Schmierleistungs-Bestleistungen, verträgt sich aber leider nicht mit ABS-Kunststoff. Theoretisch (und im Laborversuch) kann das zu Spannungsrissen führen. Für die Praxis gibt es aber Entwarnung: Unlackiertes ABS kommt am Motorrad praktisch nicht vor, da besagte Plaste im „Rohzustand“ nicht UV-stabil ist. Dieser Sachverhalt zeigt aber exemplarisch, wo für Kettenspray-Entwickler die Herausforderungen liegen. Für den Kunden liegt die Sache etwas einfacher: Wer partout den technisch besten Testteilnehmer will, greift weiterhin zum fettigen Testsieger. Wer aber auf Dry Lube steht, wird mittlerweile ebenfalls „sehr gut“ bedient. ■



Autor: Klaus Herder
klaus@motorradonline.de

Fotos: Adobe Stock, Klaus Herder, mps-Fotostudio, Tobias Beyl

Schmierleistung*



Verschleiß (mm²)
Temperaturanstieg °C
Reibwert μ
Punkte (max. 40)

Caramba	23,2	29,8	0,36	21
Castrol	13,1	17,9	0,19	30
Liqui Moly	19,9	18,1	0,19	28
Motorex	12,4	6,1	0,14	33
Motul	23,9	31,7	0,34	20
PDL	24,8	29,7	0,34	19
Procycle Weiß	20,0	2,1	0,21	29
Procycle Dry Lube	1,5	6,1	0,12	38
Racing Dynamic Weiß	20,8	16,1	0,22	27
Racing Dynamic Dry Lube	2,9	10,6	0,21	35
S100 Weißes Kettenspray 2.0	0,6	4,1	0,07	40
S100 Dry Lube Kettenspray	6,7	9,0	0,14	35
WD-40	20,5	25,1	0,20	27

Dreifach-Wertung: Mit dem XCT (Cross-Cylinder-Tester, Foto siehe oben) werden drei Werte ermittelt: die Verschleißfläche auf einem Prüfkörper (siehe Bild auf S. 145), die Temperaturzunahme am Prüfkörper während des Prüflaufs und der Reibwert (je niedriger, desto besser). Für den Test wird der fixierte Prüfkörper für 30 Sekunden mit einer Belastung von 400 N auf einen mit 686/min rotierenden Metallring (Durchmesser 35 mm) gedrückt. Dieser Metallring wird zuvor gleichmäßig mit Kettenspray benetzt, das danach zehn Minuten Zeit zum Antrocknen hat. Durch das Kettenspray entsteht zwischen Metallring und Prüfkörper ein „Schmierfilm“, der mehr oder weniger gut vor Verschleiß schützt. Die 40 Maximalpunkte setzen sich wie folgt zusammen: 30/5/5 (Verschleiß/Temperatur/Reibwert).

*Test in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Tribologie Mannheim

Abschleuderverhalten*



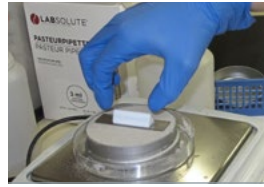
Ø-Wert abgeschleuderte Menge (%)
Punkte (max. 20)

Caramba	0	20
Castrol	2	19
Liqui Moly	22	10
Motorex	47	5
Motul	0	20
PDL	0	20
Procycle Weiß	0	20
Procycle Dry Lube	0	20
Racing Dynamic Weiß	0	20
Racing Dynamic Dry Lube	0	20
S100 Weißes Kettenspray 2.0	13	15
S100 Dry Lube Kettenspray	0	20
WD-40	0	20

Hier geht's rund: Das zu testende Kettenspray wird auf eine Aluminiumscheibe (Ø 12 cm) gesprüht und mit einer Rakel gleichmäßig dünn verteilt. Nach dem Ablüften (1 Std.) wird die Scheibe mit einer Stahlwelle in einen Überkopfrührer gespannt. Mit 1650/min rotiert die Scheibe 15 Minuten lang. Die Scheibe wird jeweils dreimal gewogen (gereinigt; besprüht und abgelüftet; nach dem „Schleudern“). Mit diesen drei Werten lässt sich die abgeschleuderte Produktmenge in Prozent errechnen. Aus zwei Versuchsdurchgängen wird der Durchschnittswert ermittelt. Bei neun von 13 Kandidaten war kein abgeschleudertes Kettenspray messbar – volle Punkte!

*Test in Zusammenarbeit mit der KÜS

Anschmutzung*



Ø-Wert Schmutzanhafung (g)
Punkte (max. 10)

Caramba	0,23	7
Castrol	0,21	7
Liqui Moly	0,27	7
Motorex	0,57	4
Motul	0,16	8
PDL	0,20	7
Procycle Weiß	0,21	7
Procycle Dry Lube	0,19	8
Racing Dynamic Weiß	0,22	7
Racing Dynamic Dry Lube	0,03	10
S100 Weißes Kettenspray 2.0	0,32	6
S100 Dry Lube Kettenspray	0,19	8
WD-40	0,20	7

Jetzt wird's schmutzelig: Die Kettensprays werden auf Prüfbleche (Stahlblech DC04 B) gesprüht und haben eine Stunde Zeit zum Ablüften. Danach werden die Bleche ohne Druck in Quarzsand getaucht, der sich in einem Becher befindet, der wiederum auf einer Waage steht. Nach dem Hochnehmen der Bleche ergibt sich aus dem Gewichtsverlust des Sandbechers die Masse des jeweils an den Blechen anhaftenden Quarzsands. Aus zwei Versuchsdurchgängen wird der Durchschnittswert ermittelt. Bei diesem Prüfpunkt können insbesondere die Dry-Lube-Produkte ihre Stärken ausspielen; beim Racing-Dynamic-Produkt bleibt sogar fast nichts haften.

*Test in Zusammenarbeit mit der KÜS und Kärcher

Kriechfähigkeit*



Ø-Wert Kriechfläche (cm²)
Punkte (max. 5)

Caramba	408	5
Castrol	441	5
Liqui Moly	264	4
Motorex	116	2
Motul	472	5
PDL	687	5
Procycle Weiß	282	4
Procycle Dry Lube	768	5
Racing Dynamic Weiß	352	5
Racing Dynamic Dry Lube	554	5
S100 Weißes Kettenspray 2.0	449	5
S100 Dry Lube Kettenspray	594	5
WD-40	318	5

Die wollen rein: Zwei Glasplatten liegen übereinander. Die untere Platte ist etwas länger. Entlang der Überlappungskante wird das Kettenspray aufgesprüht und hat anschließend 15 Minuten Zeit, zwischen die Glasplatten zu kriechen. Danach wird die zwischen den Glasplatten benetzte Fläche mit einem Filzstift markiert. Millimeterpapier wird anschließend bündig auf die obere Platte gelegt und die durchscheinende Markierung nachgezeichnet. Die markierte Papierfläche wird danach ausgeschnitten, gewogen und anschließend flächenmäßig berechnet. Alles über 300 cm² benetzter Fläche ist top und gibt daher die volle Punktzahl.

*Test in Zusammenarbeit mit der KÜS

Korrosionsschutz*



Ø-Anteil der korrodierten Fläche (%)
Punkte (max. 10)

Caramba	1	10
Castrol	1	10
Liqui Moly	2	10
Motorex	1	10
Motul	55	2
PDL	23	5
Procycle Weiß	<1	10
Procycle Dry Lube	23	5
Racing Dynamic Weiß	1	10
Racing Dynamic Dry Lube	83	1
S100 Weißes Kettenspray 2.0	3	9
S100 Dry Lube Kettenspray	10	7
WD-40	70	2

Füllt die Gläser: Die Kettensprays werden auf Prüfbleche (Stahlblech DC04 B) gesprüht und haben eine Stunde Zeit zum Ablüften. Die Bleche landen danach jeweils in einem Becherglas mit einer fünfprozentigen Natriumchloridlösung. Die Gläser kommen für 24 Stunden auf einen Magnetrührer. Danach werden die Prüfbleche entnommen und die korrodierten Flächen visuell beurteilt. Daraus ergibt sich der Anteil der korrodierten Flächen an der mit der Natriumchloridlösung benetzten Gesamtfläche. Aus zwei Versuchsdurchgängen wird der Durchschnittswert ermittelt. Bei diesem Test zeigen – wenig überraschend – besonders Dry-Lube-Produkte Schwächen.

*Test in Zusammenarbeit mit der KÜS

Pflegetipps

Der tollste Testsieger und der günstigste Kauf Tipp nützen herzlich wenig, wenn bei der Kettenpflege ein paar elementare Spielregeln nicht beachtet werden; denn jedes Pflegemittel hilft nur dann, wenn es an den richtigen Zielort gelangt und auch dortbleibt.



Sie lackieren gern Rost und tapezieren mit Vorliebe Staub? Kein Problem, dann muss Sie das Thema Kettenreinigung auch nicht weiter belasten. Kleistern Sie also auch weiterhin fleißig Kettenspray auf die bereits vorhandene Dreckkruste. Das Schmiermittel hat dann zwar wenig Chance, dorthin zu gelangen, wo es benötigt wird; und Schmutz ist auch ein denkbar ungeeigneter Haftgrund,

aber irgendjemand muss ja schließlich für florierende Umsätze bei Kettensatz-Herstellern sorgen. Technikaffine Geizhalse bevorzugen allerdings eine etwas andere Pflegetechnik. Und die beginnt mit der Kettenreinigung, einer je nach Einsatzbedingungen spätestens alle 3000 bis 5000 Kilometer anstehenden Arbeit. Dabei sollte möglichst keine Chemiekeule wie zum Beispiel Bremsenreiniger zum Einsatz kommen, denn darauf reagieren manche O- oder X-Ringe allergisch: Sie quellen auf, versprüden gegebenenfalls, und das läuft ihrer abdichtenden Funktion zuwider. Also besser Kettenreiniger verwenden. Fast alle Kettenspray-Anbieter haben solchen für sehr überschaubares Geld im Programm. Beim Reinigen auch bitte mal unter die Ritzelabdeckung und hinteres Kettenrad schauen, denn da sammelt sich besonders gern Schmutz, und in Verbindung mit (fett-haltigem) Kettenspray bilden sich dort eindrucksvolle Altfettklumpen. Wer von „fett“

auf „trocken“ umstellen möchte, sollte das Thema Reinigung ganz besonders ernst nehmen. Nur eine zuvor völlig entfettete, gereinigte Kette sorgt dafür, dass die Dry-Lube-Produkte ihre Stärken auch wirklich ausspielen können. Beim eigentlichen Schmieren geht es dann darum, die richtigen Stellen zu treffen: Das Kettenspray gehört hauptsächlich auf die Innenseite der Kette, also auf den Teil, der Ritzel und Kettenrad direkt zugewandt ist. Zwei Durchläufe sollten es beim Einsprühen schon sein. Die Außenseite kann dann zum Schluss noch eine eher oberflächliche Sprayrunde spendiert bekommen (siehe Foto), muss es aber nicht unbedingt. Viel wichtiger: Nicht sofort losfahren; denn das Kettenspray sollte minimal 30 Minuten abfließen. Ansonsten droht frühzeitiges Abschleudern. Kleiner Tipp für besonders penible Saubermänner: Bitte mal „S100 Sauber Sepp“ googeln – ein geniales Helferlein, um Saureien zu vermeiden.

MOTORRAD-Endwertung

	Schmierleistung	Abschleuder-verhalten	Anschmutzung	Korrosionsschutz	Kriechfähigkeit	Material-verträglichkeit	Anwendung	Summe	MOTORRAD-Urteil*	Preis in Euro Produkt/100 ml	
Maximale Punktzahl*	40	20	10	10	5	5	10	100			
S100 Weißes Kettenspray 2.0	40	15	6	9	5	5	9	89	sehr gut	16,99/4,25	Fett weg? Warum nicht, denn auf dem Podium stehen gleich zwei Vertreter der Dry-Lube-Fraktion. Die Trockenschmierstoffe haben besonders in Sachen Schmierleistung mächtig zugelegt. Wer nicht übermäßig oft im Regen unterwegs ist und nicht besonders viel Wert auf überdurchschnittlichen Korrosionsschutz legt, kann mittlerweile bedenkenlos zu den getesteten Dry-Lube-Produkten greifen. Klarer Testsieger ist mit S100 Weißes Kettenspray 2.0 aber ein „fettiger“ Klassiker – mehr ist momentan in Sachen Schmierleistung wohl kaum machbar. Doch auch fürs übrige Testfeld gilt: Korrekte Handhabung vorausgesetzt, lässt sich mit allen Kandidaten eine Motorradkette ordentlich pflegen.
Procycle Dry Lube Kettenspray	38	20	8	5	5	1	8	85	sehr gut	9,99/2,50	
S100 Dry Lube Kettenspray	35	20	8	7	5	1	9	85	sehr gut	16,99/4,25	
Castrol Chain Spray O-R	30	19	7	10	5	4	7	82	gut	14,99/3,75	
Procycle Weißes Kettenspray	29	20	7	10	4	4	8	82	gut	7,99/2,67	
Racing Dynamic Weißes Kettenspray	27	20	7	10	5	4	8	81	gut	8,99/2,25	
Racing Dynamic Dry Lube Kettenspray	35	20	10	1	5	4	5	80	gut	9,99/2,50	
WD-40 Specialist Motorbike Kettenspray	27	20	7	2	5	4	9	74	gut	13,29/3,32	
Caramba Motorrad Ketten-Spray weiß	21	20	7	10	5	5	5	73	gut	10,49/3,50	
Liqui Moly Kettenspray Weiß	28	10	7	10	4	4	8	71	gut	13,99/3,50	
Motul Chain Lube Road+ C2+	20	20	8	2	5	4	8	67	befriedigend	14,99/3,75	
PDL Profi Dry Lube	19	20	7	5	5	4	7	67	befriedigend	16,95/4,24	
Motorex Chain Lube Road Strong	33	5	4	10	2	4	7	65	befriedigend	13,90/2,78	

*100 bis 85 Punkte = sehr gut; 84 bis 70 Punkte = gut; 69 bis 55 Punkte = befriedigend; 54 bis 40 Punkte = ausreichend; 39 bis 0 Punkte = mangelhaft