Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Zentralverband

Auch bei Kälte sicher unterwegs!

Impressum: „Auch bei Kälte sicher unterwegs!“ ist eine Information des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, in Zusammenarbeit mit der Innung

Auch bei Kälte sicher unterwegs!

Wintercheck für mehr Sicherheit

Beim ersten Schnee bricht auf deutschen Straßen das Chaos aus. Viele Autofahrer fühlen sich kalt erwischt. Warum eigentlich? Der Herbst schickte doch mit Dunkelheit und rutschigen Straßen die gefährlichen Vorboten der kalten Jahreszeit schon voraus. Klare Ansage also: Spätestens im Oktober sollten Autofahrer zum Wintercheck in der Werkstatt anklopfen. Batterie, Licht, Reifen, Bremsen, Scheibenwischer, Frostschutz, Lack und Unterboden müssen den Härtetest rechtzeitig bestehen. Kleiner Aufwand, große Wirkung: Die Profis gehen schon ab 20 Euro auf Spurensuche.

Check: Reifen
Bei Temperaturen unter minus sieben Grad Celsius verlieren Sommerreifen ihre optimale Bodenhaftung. Es bleibt deshalb dabei: Von Oktober bis Ostern gehören Winterreifen zur Ausrüstung. Wer rechtzeitig kommt, wechselt zuerst. Beste Gelegenheit auch, die Profiltiefe (empfohlen 4 mm), Alter (maximal 10 Jahre), mögliche Schäden wie Risse oder eingefahrene Nägel und den Luftdruck zu checken. Auch Ganzjahresreifen sollten unter die Lupe genommen werden.
Die Werkstätten punkten noch mit einem weiteren Vorteil: Bei jedem Wechsel müssen Reifen ausgewuchtet und jene mit direktem RDKS neu angelernt werden.

Check: Batterie
Mit 43,2 Prozent steht der Pannenverursacher Nummer eins in der ADAC-Statistik im vergangenen Jahr erneut ganz oben auf der Agenda der Werkstatt. Geprüft werden Ladezustand, Speicherkapazität, Alter. Pole und Anschlüsse bekommen Reinigung und Pflege. Dazu gibt es auf Wunsch Tipps aus erster Hand: Wie schont man den Akku? Wie funktioniert im Notfall die Starthilfe – x-mal gelesen und immer wieder vergessen.

Check: Licht
Fallen Leuchten aus oder sind sie falsch eingestellt, tappen Betroffene im Dunkeln oder werden geblendet. Jedes vierte Auto war 2022 mit Beleuchtungsmängeln unterwegs, so die Bilanz des alljährlichen Lichttests von Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe und Deutscher Verkehrswacht. Die Kfz-Betriebe prüfen die Funktion der Beleuchtung, Scheinwerferhöheneinstellung und Leuchtweitenregulierung.

Check: Scheiben & Wischer
Auf schmutzigen Scheiben haftet Dreck besser als auf sauberen. Sie frieren auch schneller zu. Die Grundreinigung innen und außen mit Fensterreiniger ist Sache der Autofahrer, der Austausch verschlissener oder eingerissener Wischerblätter die der Werkstatt. Enteiserspray/Eiskratzer, Handfeger, Folie zum Abdecken, Antibeschlagtuch und im Urlaub ein Gebinde Scheibenfrostschutz als Reserve komplettieren im Winter das Zubehör an Bord.

Check: Karosserie & Bremsen

Impressum: „Auch bei Kälte sicher unterwegs!“ ist eine Information des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, in Zusammenarbeit mit der Innung

Vor dem Schaden klug sein: Kleine Schäden an Lack und Unterboden sind unter dem Einfluss von Frost, Streusalz, Lauge, Schmutz und Nässe ein gefundenes Fressen für Rost. Nach der Reinigung sollten sie schleunigst ausgebessert werden. Prima Anlass auch für den Blick auf die Bremsanlage.

Check: Frostschutz
Damit alles im Fluss bleibt und schlimmstenfalls der Motor nicht abdankt, brauchen Scheibenwaschwasser und Kühlersystem jetzt Frostschutz. Mindestens minus 20 beziehungsweise minus 25 Grad Celsius sollte er aushalten. So friert nichts ein.

Ganzjahresreifen: Einer für alle Fälle?

Eigentlich eine prima Sache: Reifen, die nicht gewechselt und gelagert werden müssen. Reifen, die Zeit, Geld und Raum sparen. Reifen, die auf die milderen Winter abgestimmt sind. Immerhin war der vergangene Winter laut Deutschem Wetterdienst der zwölfte zu warme in Folge. Für viele Autofahrer sind Ganzjahresreifen deshalb eine gute Alternative zu den Sommer- und Winterspezialisten: Während nach Angaben des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk der Verkauf von Auto- und 4x4-Reifen 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 Prozent zurückging, verzeichneten Ganzjahresreifen ein Absatzplus von 2 Prozent. Sind die Allrounder also eine vor allem im Winter sichere Sache? Die Fakten:

Was sind Ganzjahresreifen?
Ganzjahresreifen vereinen die Eigenschaften von Sommer- und Winterpneus. Mit ihren ausgeprägten Lamellen (charakteristisch für Winterreifen) und ihren breiten Längsrillen (charakteristisch für Sommerreifen) sorgen sie bei Minusgraden für Grip auf schneebedeckter Straße und bei Nässe für ein schnelles Verdrängen des Wassers. Ihre spezielle Gummimischung hält hohen Plus- und Minusgraden stand.
Das Profil der Allrounder muss mindestens 1,6 mm tief sein. Empfohlen sind 4 mm wie bei Winterreifen. Wenn vorgeschrieben gilt ein von den Fahrzeugpapieren abweichendes niedrigeres Tempolimit, angezeigt mit einem Aufkleber im Cockpit oder in der Menü-Anzeige.

Woran erkennt man sie noch?
An der Aufschrift M+S sowie dem Alpine-Symbol (Berg mit Schneeflocke) auf der Reifenflanke. Allerdings gelten seit 2018 produzierte Ganzjahresreifen nur noch mit dem Alpine-Symbol als wintertauglich. Das M+S-Kennzeichen allein ist nur noch bis 2024 gültig.

Welche Vor- und Nachteile haben sie?
Pluspunkte gibt es für den Wegfall des halbjährlichen Reifenwechsels und der -einlagerung. Autofahrer sparen Zeit und Geld. Regelmäßige Reifentests attestieren den Allwetter-Gummis zudem eine immer besser werdende Qualität. Profiteure sind besonders die Besitzer von

Impressum: „Auch bei Kälte sicher unterwegs!“ ist eine Information des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, in Zusammenarbeit mit der Innung

Klein- und Kompaktautos, die innerstädtisch und wenig unterwegs sind. Entscheidend ist der Einsatz.
Minuspunkte kassieren die Pneus, weil sie immer ein Kompromiss von Sommer- und Winterreifen bleiben. Wer im Gebirge wohnt, sein Fahrzeug voll belädt oder regelmäßig in den Skiurlaub fährt, ist mit Winterreifen besser bedient. Im Sommer verschleißen sie schneller, die Laufleistung sinkt. Nach wie vor sind die Allrounder auch teurer als die Saison-Spezialisten.

Das Angebot ist groß. Wie findet man die passenden?
Automobilclubs, Fachzeitschriften und Sachverständigenorganisationen testen Allwetterreifen regelmäßig. Der Blick lohnt, denn qualitativ klafft die Schere zwischen sehr gut und befriedigend deutlich auseinander.

Was schreiben unsere europäischen Nachbarn in punkto Ganzjahresreifen im Winter vor?
Zu klären ist: Gibt es eine Winterreifenpflicht? Wenn ja, zählen auch Ganzjahresreifen dazu? Wer sich – beispielsweise bei den Automobilclubs – nicht darüber informiert und dementsprechend ausgerüstet ist, riskiert wie in Österreich bis zu 5.000 Euro hohe Bußgelder.
In Österreich müssen beispielsweise bei winterlichen Verhältnissen im Zeitraum vom 1. November bis 15. April Winterreifen montiert werden. Anerkannt sind solche mit den Kennzeichnungen M+S, MS, M&S oder mit dem Schneeflockensymbol. Für die Profitiefe gilt ein Mindestmaß von 4 mm, bei Diagonalreifen 5 mm. Frankreich schreibt vom 1. November bis 31. März in bestimmten Bergregionen eine Winterreifenpflicht vor. Akzeptiert sind Reifenkennzeichnungen analog wie in Österreich sowie eine Profiltiefe von mindestens 3,5 mm.

Freie Sicht, freie Fahrt

Scheibenkleister, nicht schon wieder! Zugefrorene und beschlagene Scheiben halten uns im Herbst und Winter oft vom schnellen Start in den Tag ab. Was also tun, um dem gefährlichen Blindflug auf den ersten hundert Metern zu entgehen? Mit Guckloch losfahren oder den Motor warmlaufen lassen – das sind keine guten Ideen. Und sie kosten: das Guckloch in der vereisten Frontscheibe 10 bis 35 Euro, das Warmlaufen 80 Euro. So behalten Autofahrer den Durchblick.

Auf Spurensuche
Der Grund für beschlagene und gefrorene Scheiben: Trifft warme Luft auf eine kalte Oberfläche, bildet sich Kondenswasser. Weil warme Luft mehr Feuchtigkeit aufnehmen kann als kalte, kommt es vor, dass diese Feuchtigkeit an den kalten Autoscheiben kondensiert. Die Gläser beschlagen oder gefrieren sogar.
Wie aber kommt die Feuchtigkeit ins Fahrzeug? In erster Linie bringen sie Autofahrer und Insassen mit nasser Kleidung und feuchten Schuhen selbst mit. Die warme, feuchte Atemluft tut ihr Übriges. Hinzu kommen vor allem bei älteren Fahrzeugen defekte Dichtungen, verstopfte Ablaufkanäle und Innenraumfilter.

Impressum: „Auch bei Kälte sicher unterwegs!“ ist eine Information des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, in Zusammenarbeit mit der Innung

Soforthilfe für klare Scheiben

- Fenster kurz öffnen, damit die feuchte Luft entweichen kann.
- Bei hartem Eis empfiehlt sich die Kombination von Enteiserspray und Eiskratzer.
- Richtig lüften: Gebläse und Temperatur auf höchster Stufe Richtung Frontscheibe stellen. Nicht auf Umluft schalten!
- Mit Antibeschlag-Schwamm oder -tuch die Innenscheiben zusätzlich putzen. So geht es schneller.
- Klimaanlage zuschalten. Sie trocknet die Luft.
- Feuchte Sachen und Schuhe vor dem Einsteigen abklopfen.

Vorbeugende Schritte für klare Scheiben

- Vor dem abendlichen Abstellen kurz die Scheibenwaschanlage bedienen. Auf sauberen Scheiben kann das Eis nicht so leicht haften.
- Laternenparker montieren eine Halbgarage oder Windschutzscheibenabdeckung.
- Luftentfeuchterkissen im Auto deponieren.
- Nasse Gummimatten regelmäßig trocknen.
- Dichtungen checken. Sind sie defekt, gelangt Feuchtigkeit ins Auto.
- Ablaufrinnen von Laub befreien.
- Innenraumfilter prüfen lassen. Er sorgt für einen intakten Luftaustausch und darf nicht zugesetzt sein.

Coole Tipps für E-Autos im Winter

Was der Motor im Verbrenner, ist die Batterie im E-Auto – das Herzstück. Damit es vor allem im Winter fleißig und kräftig pulsiert, braucht der Akku jetzt viel Aufmerksamkeit. Die tut Not, zehren Kälte, Heizung und Licht doch enorm am Energiespender. Der Verbrauch steigt, die Reichweite sinkt.
Warum ist das so? Und können Autofahrer gegensteuern? Michael Dittmar, Mitinhaber der Kfz-Werkstatt Dittmar & Stachowiak GmbH in Bochum und Obermeister der dortigen Kfz-Innung, klärt Ursachen und gibt Tipps.

Was macht der Antriebsbatterie im Winter so zu schaffen?
Ganz klar: die Kälte – wie übrigens im Sommer auch die Hitze. Damit der Akku sein volles Energiepotenzial ausschöpfen kann, braucht er eine Wohlfühltemperatur (20 bis 22 Grad Celsius). Die zu erreichen kostet Strom und damit Kilometer. Hinzu kommen Verbraucher wie

Impressum: „Auch bei Kälte sicher unterwegs!“ ist eine Information des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, in Zusammenarbeit mit der Innung

Auch bei Kälte sicher unterwegs!

Licht, Sitzheizung, beheizbare Front- und Heckscheibe, die in der kalten, dunklen Jahreszeit kräftig am Akku nagen.

Um wie viel Prozent sinkt bei Frostgraden die Reichweite im Vergleich zu normalen Temperaturen?
Das können im Kurzstreckenbetrieb schon mal bis zu 25 Prozent sein.

Müssen Besitzer von E-Autos nun Angst haben, im Winter liegenzubleiben?
Nein, da geistern immer noch viele Vorurteile in den Köpfen rum. Die meisten fahren nur einmal im Jahr eine lange Tour in den Urlaub, ansonsten täglich Kurzstrecke. Genau für diesen Einsatz gibt es mittlerweile vor Supermärkten, beim Arbeitgeber und günstigenfalls an der eigenen Wallbox ausreichend Lademöglichkeiten. Übrigens verbrauchen auch Verbrenner im Winter mehr Sprit.

Können Autofahrer überhaupt etwas für eine lange Lebensdauer der Batterie tun?
Da gibt es einiges:
Nicht dauerhaft schnellladen. Darunter leidet die Batterie. Am besten zapfen E-Mobile ihren Strom über Nacht so langsam wie möglich.
Voll- und Entladung vermeiden. Das lässt die Batterie länger leben. Ideal sind Ladezustände zwischen 20 und maximal 80 Prozent. Vor langen Strecken ist natürlich eine volle Ladung sinnvoll.
Batterie in Betriebswärme laden. Ein kalter Akku muss für seine Wohlfühltemperatur und zur Schonung vorgewärmt werden. Das dauert. Wer schnellladen will, sollte deshalb kurz vor dem Ziel mit einem warmen Auto Strom ziehen.
Eco-Modus einschalten. So wird die volle Leistung vor allem beim Gas geben nicht abgerufen, das E-Auto spart Energie. In vielen Stromern stecken auch zusätzliche Spar-Modi. Droht eine leere Batterie, werden zum Beispiel Verbraucher wie Innenraum-, Sitz- und Lenkradheizung automatisch gedrosselt.

Löst eine Wärmepumpe das Heizproblem? Verbrenner nutzen dazu ja die Motor-Abwärme.
Das kommt auf den Einsatz an. Für Laternenparker, Viel- und Langstreckenfahrer mit größeren Fahrzeugen ist die Wärmepumpe bei knackigem Frost eine komfortable Lösung. Wer meist Kurzstrecke fährt, kann auf sie verzichten und nutzt die wesentlich günstigere Lenkrad- und Sitzheizung. Einfach funktioniert alternativ auch das Heizen am Stromnetz: Innenraum und Akku werden bereits während des Ladens vorgewärmt, die Fahrer steigen in ein wohligwarmes E-Mobil.

Was, wenn der Akku nach drei Jahren doch seinen Geist aufgibt?
Egal, ob häufig schnell- oder vollgeladen wurde – die Hersteller geben sechs bis acht Jahre Garantie auf den Akku. Darauf kann man sich verlassen. Servicehinweise wie regelmäßige Wartung oder Software-Updates sollten aber für eine lange Lebensdauer und die Durchsetzung von Garantie-Ansprüchen unbedingt beachtet werden.

Impressum: „Auch bei Kälte sicher unterwegs!“ ist eine Information des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, in Zusammenarbeit mit der Innung

Winterurlaub: Dieses Zubehör muss mit

Scheiben vereist, Batterie leer, auf Eis gerutscht, im Stau gefroren – es gibt schönere Erlebnisse im Winterurlaub. Keine Bange: Solche Situationen lassen sich neben der obligatorischen Winterausrüstung mit ein paar Hilfsmitteln vermeiden. Das Angebot ist riesig, die Unsicherheit auch. Braucht man Trockensäckchen, Heizlüfter oder beheizbare Lenkradbezüge wirklich? Viele kann man sich sparen. Die nicht:

Problem: vereiste Scheiben
Nichts nervt mehr als vereiste Scheiben. Clever, wer am Vorabend dem Auto eine Halbgarage übergestülpt oder die Frontscheibe mit einer Thermofolie abgedeckt hat. Beim Freikratzen hilft am besten die Kombination aus Defroster-Spray und Kunststoff-Eiskratzer. Schlussendlich garantiert bei winterlichem Schmuddelwetter eine Reserve Scheibenwaschzusatz an Bord den freien Rundumblick. Vorbeugend gegen beschlagene Scheiben helfen Antibeschlagspray oder -tücher.

Problem: zugeschneites Auto
Klappspaten und Handbesen befreien das Auto von Schneemassen. In die Spur bringen Anfahrhilfen, Sand und Schneeketten dort, wo sie unerlässlich oder sogar vorgeschrieben sind. Um später im Schneegestöber nicht zu verzagen, lohnt sich das Probeanlegen der Traktionshilfen im Trockenen zu Hause. Nicht vergessen: warme Arbeitshandschuhe. Mit klammen Fingern schippt und hantiert es sich schlecht.

Problem: leere Batterie
Das passiert seit Jahrzehnten unvermindert oft. Mit 43,2 Prozent führte die Starterbatterie auch 2022 die ADAC-Pannenstatistik an. Starthilfekabel, Startbooster und notfalls das Abschleppseil bringen Gestrandete wieder in die Spur. Wichtig in jedem Fall: Starthilfe sollte nur nach Herstellervorschrift gegeben werden. Die Anleitungen also im Handschuhfach deponieren.

Problem: Kälte im Stau
Ohne Stau und Stop-and-go kommt fast keiner mehr in einem Rutsch in den Winterurlaub. Gut, wer da in warme Decken und dicke Jacken gehüllt mit einer Tasse heißem Tee und Proviant in der Hand auf die Weiterfahrt wartet. Ist auch viel umweltverträglicher und günstiger als den Motor laufen zu lassen.

Hinweis: Texte und Fotos stehen unter

www.kfzgewerbe.de/presse/publikationen/info-beilagen

Impressum: „Auch bei Kälte sicher unterwegs!“ ist eine Information des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, in Zusammenarbeit mit der Innung