

Ratgeber: Sicher ankommen im Winter

Nebel, Schnee und Glatteis erschweren das Autofahren im Winter. Die unfallträchtigsten Situationen resultieren aus Überraschungen. Eben war die Fahrbahn noch feucht und plötzlich bedeckt eine zentimeterdicke Laubschicht die Spur in der Kurve, es hat sich Reif gebildet oder ein letzter Schneerest hat im ständig abgeschatteten Streckenabschnitt auch bei Plusgraden noch durchgehalten.

Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt muss stets damit gerechnet werden, dass die Kraftübertragung zur Fahrbahn plötzlich stark vermindert wird; insbesondere in Waldschneisen, auf Brücken und in Senken, wo die Straße über Gebirge ausfallen kann, warnt die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ). Ein Außenthermometer mit Eiswarner liefert rechtzeitig wichtige Informationen, denn schon ab 3 Grad Celsius kann es bereits kritisch werden. Dann sollte vorausschauend und mit angepasster Geschwindigkeit gefahren werden.

Wenn der erste Schnee fällt, ist die Routine vom vergangenen Winter längst dahin. Deshalb lohnt es sich, umsichtig ein paar Proberunden auf einem leeren Parkareal zu drehen und vorsichtige Bremsmanöver zu üben. Schnell bekommt man wieder ein Gefühl für die reduzierte Traktion beim Geradeausfahren und für die schwachbrüstige Seitenführung in Kurven. Wo es ungefährlich ist und reichlich Platz zur Verfügung steht, sollte man sich bei geringem Tempo ruhig einmal an die Grenzen heranwagen, empfiehlt die GTÜ. Wie weit schiebt das Fahrzeug schon bei der Vollbremsung aus 30 km/h? Bleibt die Lenkfähigkeit erhalten? Wann und wie bricht der Wagen bei Kurvenfahrt aus? Erfahrungen, die im Ernstfall Gold wert sind.

Mit guten Winterreifen gibt es in der Ebene beim Anfahren kaum Probleme. Allenfalls im tiefen Neuschnee lohnt es sich, ein paar Mal vor- und zurückzusetzen, um eine Fahrspur zu planieren und um genügend Schwung für die Weiterfahrt zu bekommen. Anders sieht es an Steigungen aus. Dort kann schon die zugeschneite Anliegerstraße morgens zum echten Hindernis werden. Vor allem gilt es, gefühlvoll anzufahren – schiere Motorkraft und hohe Drehzahlen lassen allenfalls die Räder durchdrehen. Dann sollte es im zweiten Gang versucht werden, wenn nötig mit dosiert schleifender Kupplung. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe bieten hier Vorteile, insbesondere, wenn sich eine Winter-Anfahrübersetzung zuschalten lässt, über die der Wagen ebenfalls mit höherer Übersetzung anrollt. Wenn nichts mehr geht, hilft eventuell die kurzzeitige

Erhöhung der Radlasten zu erhöhen: Bei frontgetriebenen Fahrzeugen geschieht dies schon, wenn die Steigung im Rückwärtsgang in Angriff genommen wird; bei heckgetriebenen Wagen kann für ein kurzes Stück etwas Ballast im Auto helfen. Dann greifen die Reifen besser.

Auf geschlossener Schneedecke ist natürlich mit geringer Traktion und verminderter Seitenführung zu rechnen, deshalb sind ein angepasstes Tempo und ein größerer Sicherheitsabstand umso wichtiger. Abrupte Manöver wie heftiges Gasgeben oder Bremsen sowie wilde Lenkbewegungen sind tabu. Eine vorausschauende Fahrweise und der ständige Blick auf die Verkehrssituation und den Streckenverlauf sind jetzt besonders wichtig. Und wenn es der Verkehr gerade zulässt, liefern zwischenzeitliche vorsichtige Traktionsprüfungen etwa durch leichtes Antippen der Bremsen durchaus Rückschlüsse darüber, wie die Reifen momentan greifen.

Spektakuläre Drifts sind die Domäne von Rallye-Profis. Für den Allwetter-Fahrer aber gilt: lieber langsam hinein in die Kurve und sicher wieder heraus, statt mutig die Biegung angegangen mit anschließender Verabschiedung durchs Gebüsch. Reifen können egal auf welcher Fahrbahnoberfläche immer nur eine maximale mögliche Kraft übertragen. Und diese addiert sich aus den einzelnen Kraftkomponenten in Längs- und in Querrichtung. Auf Schnee fällt diese übertragbare Summenkraft zudem erheblich kleiner aus als beispielsweise auf trockener Straße, so dass für die Seitenführung (Querkraft) kaum mehr Spielraum bleibt, wenn gleichzeitig Kräfte in Längsrichtung wirken (etwa beim Bremsen oder Beschleunigen). Konsequenz: Erfordert die Kraftübertragung in Kurven die volle Seitenführung, dürfen keine Kräfte am Rad in Längsrichtung wirken! Wenn es eng wird, sollte die Kupplung getreten oder die Automatik auf Neutral gestellt werden.

Die unterschiedlichen Antriebskonzepte zeigen zudem in der Praxis verschiedene Eigenschaften. Frontgetriebene Fahrzeuge schieben beim Erreichen der Haftgrenze über die Vorderachse zum Kurvenaußenrand, sie untersteuern. Auch hier gilt: Kupplung treten und so die maximal übertragbare Kraft der Lenkung überlassen. Eventuell ist die Lenkung ein klein wenig zurückzunehmen, um damit den Schräglaufwinkel an den Vorderrädern zu verringern. Zu große Schräglaufwinkel überfordern nämlich ebenfalls die Seitenführung. Dieser Effekt lässt sich leicht mit einer Übung dokumentieren: Fahren Sie auf einem verschneiten leeren Parkareal eine enge Kurve und schlagen Sie das Lenkrad stark und schnell ein der Wagen wird geradeaus weiter schieben. Drehen Sie aber das Lenkrad etwas zurück, folgt er plötzlich der vorgegebenen Richtung.

Fahrzeuge mit Heckantrieb neigen zum Übersteuern das heißt, ihr Heck drängt in zu schnell angegangenen Kurven nach außen. Wer in dieser Situation weiter Gas gibt, hat meist verloren. Daher: Gas weg (besser Kupplung treten) und vorsichtig gegenlenken.

Allradautos reagieren bei verminderter Traktion eher neutral und schieben bei entsprechender Fahrwerksauslegung über alle vier Räder zum Kurvenaußenrand. Tendenziell hat sich aber auch hier eine eher untersteuernde Abstimmung durchgesetzt, denn dieser Fahrzustand ist einfacher zu beherrschen und ermöglicht rechtzeitig den Grenzbereich an.

Besondere Vorsicht ist beim Bergabfahren geboten. Ist der Streckenverlauf bekannt oder könnte es Überraschungen geben? Auf jeden Fall ist langsam zu fahren und am besten ein kleiner Gang auch bei Automatik zu wählen. Im Ernstfall ist die passende Lücke der Notausgang. Das kann ein abgehender Feldweg sein, die leichte Böschung rechts am Fahrbahnrand, der Schneewall oder auch ein hoher Bordstein sein. Wird hier das Fahrzeug vergleichsweise sanft zum Stehen gebracht, ist dies immer noch besser, als heftig mit dem Vordermann oder gar mit dem Gegenverkehr zu kollidieren. Anschließend müssen aber unbedingt Reifen, Felge und womöglich die Achsgeometrie geprüft werden, rät die GT.

Eis um den Gefrierpunkt ist besonders gefährlich. Die Reifen-Reibung geht gegen Null, Bremswege werden länger und länger und Seitenführung in Kurven bleibt ein frommer Wunsch. Sehr kaltes Eis hingegen kann schon wieder griffig werden. Im Prinzip gelten die gleichen Tipps wie auf Schneeoberflächen, nur dass die Grenzen deutlich früher aufgezeigt werden. Schritt-Tempo und ein erheblicher Abstand zum Vordermann sind das Gebot der Stunde.
(ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Fahren im Winter.



Fahren im Winter.



Auto fahren im Winter.

