

Kraftstoffe fit für den Winter

Die Mineralölhersteller stellen ab Oktober die Produktion auf Winterqualität um. Das beginnt nach Angaben des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe schrittweise mit einem Übergangskraftstoff beim Diesel, der mindestens minus zehn Grad Celsius aushalten muss. Vom 16. November bis 28. Februar besitzt der Kraftstoff dann eine Kältefestigkeit von minus 20 Grad Celsius. Und nach einer erneuten Übergangszeit vom 1. März bis 14. April wird wieder die Sommerqualität gezapft.

Dem Dieseldieselkraftstoff werden in den Raffinerien zum Winter spezielle Additive zugesetzt, die ihn bis mindestens minus 20 Grad Celsius kältefest machen. Sie sollen helfen, dass die enthaltenen Paraffine bei Minusgraden keine Kristalle bilden und den Kraftstofffilter verstopfen können. Ob die teuren Premiumkraftstoffe bezüglich der Kältetauglichkeit besser sind, kann, muss aber nicht sein. Normale Winterdiesel vertragen minus 20 Grad Celsius und niedriger. Sie enthalten zirka sieben Prozent Biodiesel, der aufgrund seiner Molekülstruktur und der Fähigkeit, mehr Wasser aufzunehmen, anfälliger ist fürs Ausfrieren und somit für das Verstopfen der Kraftstofffilter. Die teuren Premiumkraftstoffe verzichten teilweise auf den Zusatz und können daher je nach Temperatur kältetauglicher sein. Sollte der Selbstzünder doch mal liegenbleiben, hilft nur eins: rein in die warme Garage oder Werkstatt zum Auftauen, Filterheizung überprüfen und gegebenenfalls den Kraftstofffilter ersetzen.

Dennoch laufen gerade Diesel-Fahrzeuge bei Kälte unterschiedlich gut. Der Grund: Die modernen Einspritzsysteme sind selbst für kleinste Schmutzpartikel anfällig, die feinmaschigen Filter setzen sich leicht zu. Deshalb haben viele Dieselautos Kraftstoffheizungen serienmäßig an Bord. Den Komfort gibt es für die meisten Fahrzeuge als Heizelement vor dem Filter, andere verwenden zur Erwärmung den Rückstrom des heißen Kraftstoffs aus dem Hochdruckeinspritzsystem. Aber auch der Zubehörhandel bietet Nachrüstsysteme. Die kleinen Universal-Heizelemente werden von Werkstätten vor dem Filtereingang montiert.

Additive zuzusetzen, davon raten Experten ab. Der Kraftstoff enthält ausreichend

Additive. Kommen da noch weitere hinzu, können die sich zusammen mit den Paraffinen am Boden absetzen und verklumpen. Viel hilft also nicht viel. Dringend abzuraten ist vom Beimischen von Benzin in den Diesel. Einspritzsystem und Motor können Schaden nehmen. Die Autofahrer riskieren schlimmstenfalls ihre Gewährleistungsansprüche.

Dass es auch Sommer- und Winterbenzin gibt, ist dem Umweltgedanken geschuldet. Der Hintergrund: Benzin verdampft – im Sommer mehr als im Winter. Deshalb wird in den warmen Monaten der zulässige Dampfdruck gesenkt. So entweichen weniger flüchtige Substanzen in die Umwelt.

Auch bei Autogas gibt es Saisonware. Weil Butan zwar einen höheren Energieanteil pro Volumeneinheit hat als Propan, Propan aber bei Kälte besser verdampft, empfiehlt der Deutsche Verband Flüssiggas den Tankstellenbetreibern vom 1. Dezember bis 31. März einen höheren Propananteil (60 Prozent) und in der übrigen Zeit einen höheren Butananteil (60 Prozent). Erdgas bleibt in der Mischung das Jahr über unverändert und bietet im Winter einen weiteren Vorteil: Es zieht sich in der Kälte zusammen, der Tank fasst mehr Gas, das Auto rollt weiter als sonst. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Tankstelle.
