

Alte Diesel trägt Mitschuld an Winterpannen

Eine Recherche der Clubzeitschrift ADAC Motorwelt liefert jetzt eine Antwort auf die Frage, warum in diesem Winter auch viele moderne Dieselfahrzeuge bei extrem niedrigen Temperaturen „auf der Strecke“ blieben: Filter, mit denen im Prüflabor die Filtrierbarkeit von Dieselkraftstoff und damit auch die Funktionsfähigkeit des Kraftstoffs bei Minusgraden ermittelt werden, sind viel zu „grobmaschig“. Denn: Dieselfilter, die heute in den Autos mit Selbstzünder eingebaut sind, filtern den Kraftstoff etwa um den Faktor 5 feiner als dies in der Laborsituation der Fall ist. Aus diesem Grund bleiben Paraffinkristalle (Wachs), die sich bei niedrigen Temperaturen im Dieselkraftstoff bilden, in den modernen, feineren Filtern hängen. Der Kraftstoff, beziehungsweise dessen Normierung, passt also nicht zu den neuen Filtern. Die Folge: Der Filter verstopft, auch viele Neuwagen mit modernen Filtersystemen bleiben bei Minusgraden liegen.

Der ADAC fordert die Hersteller von Dieselautos sowie die Mineralölindustrie auf, die veraltete Diesel-DIN-Norm (DIN EN 590) zu modernisieren und sich auf einen gemeinsamen Prüfstandard zu einigen. Dieser muss sich am Stand der derzeitigen Technik orientieren. Geschieht dies nicht, stehen im nächsten Winter wieder tausende Dieselfahrer mit Frust im Dauerfrost.

Neben dem Problem der veralteten Diesel-Norm, bleiben verunreinigte Dieselfilter weiterhin ein Problem. Auch sie erklären zum Teil das hohe Pannenaufkommen in diesem Winter: Dieselfahrern rät der ADAC, die Wartungsintervalle ernst zu nehmen und einzuhalten sowie den Kraftstofffilter regelmäßig zu erneuern. Denn: Ist der Filter verunreinigt, bringt der sulzige „Dieselpudding“ das Auto schon bei weniger als 20 Grad Minus zum Stehen.