

Gehen Sie online:  
Ganze Serie  
«Andreas packt mit  
an» unter  
vaterlandmagazin.li

”

# Andreas packt mit an Winterservice

Der Herbst ist da und bald steht auch der Winter vor der Tür. Das bedeutet für Autobesitzer, dass sie für ihren Wagen spätestens jetzt einen Termin zum Reifenwechsel und einem ausführlichen Wintercheck ausmachen sollten. Wie das abläuft, das habe ich mir einmal genau angesehen und habe einen Automobil-Mechatroniker bei der Amag AG in Vaduz bei einem Winterservice begleitet – dieser ist viel umfangreicher, als ich mir vorgestellt habe.

Ich fahre selbst Auto und ich habe auch ein eigenes – für einen Wintercheck gebe ich es aber immer gerne in eine Werkstatt oder Garage, denn wirklich gut kenne ich mich mit meinem geliebten Opel nicht aus. Wo ich Öl und Scheibenwischerflüssigkeit nachfüllen kann, dass weiss ich, aber dann ist mein Know-how schon bald am Ende. Deswegen war ich schon sehr gespannt, als ich die Möglichkeit bekam, einem richtigen Automobil-Mechatroniker über die Schultern zu schauen und bei einem kompletten Winterservice mitzumachen.

Frisch eingekleidet und voller Tatendrang geht es los – heute darf ich Fabian Fasolt, einen Automobil-Mechatroniker in Ausbildung begleiten. Bewaffnet mit einer Checkliste und wichtigen Informationen zum Auto steuern wir gezielt auf unser Projektauto zu. «Wir gehen bei unserem Winterservice immer gleich vor und nach einiger Zeit haben wir den Ablauf im Blut», erklärt mir Fabian. Aber natürlich ist die Checkliste dennoch wichtig. Auf ihr werden alle Schritte eingetragen, alle Messungen festgehalten und alles Wichtige notiert, damit die Kunden im Anschluss sehen, was alles gemacht wurde. Die wichtigsten Punkte sind die Besichtigung des Innenraums, des Motorsraums, die Kontrolle auf dem Lift, die Überprüfung der Bereifung und die Begutachtung der Karosserie und allgemein des Aussenzustandes.

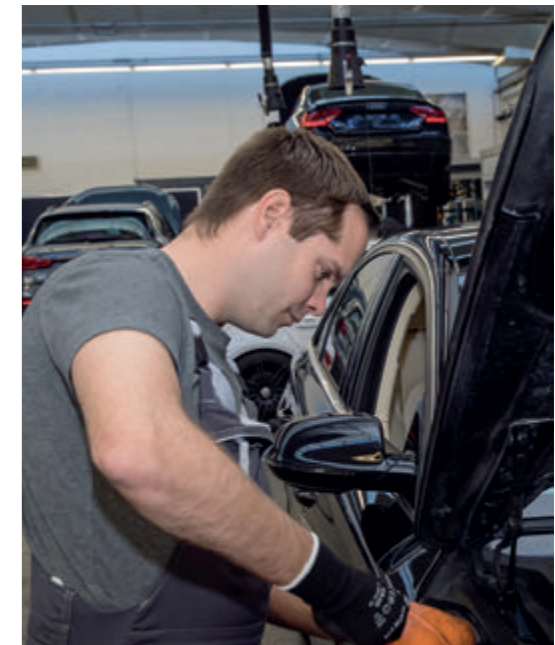
## Der Wintercheck beginnt

Los geht's – Fabian und ich machen uns ans Werk. Ich setze mich in den Wagen und betätige auf Fabians Kommando die Lichter. Standlicht, Abblendlicht, Nebelscheinwerfer, Blinker, Hupe – alles funktioniert einwandfrei. Auch die Klimaanlage, das Gebläse und die Heizung arbeiten wie am ersten Tag. Damit sind die ersten Kontrollen abgeschlossen. Wir öffnen die Motorhaube und überprüfen die Füllmenge der Scheibenwischerflüssigkeit, den Ölstand können wir in diesem Moment nicht kontrollieren. «Das machen wir anschliessend am Bordcomputer, nach unserer routinemässigen Probefahrt», erklärt mir Fa-

bian. Der Motorraum sieht sonst so weit gut aus. Die Schläuche sind intakt und nicht spröde, genügend Bremsflüssigkeit ist ebenfalls vorhanden und so laufen wir um das Auto herum zum Kofferraum. «Die Batterie sitzt bei grossen modernen Fahrzeugen oft hinten, wie in diesem Fall», meint Fabian. Also nehmen wir die Abdeckung weg, heben das Reserverad heraus und tatsächlich, darunter befindet sich die Batterie. Mit einem Messgerät überprüfen wir die Leistung. «Gut – aufladen» ist die Prognose, was für den Mechatroniker bedeutet, dass die Batterie einwandfrei arbeitet, aber etwas Energie benötigt. «Auch wenn die Batterie im Kofferraum liegt, laden wir sie vorne im Motorraum», ergänzt Fabian auf meinen verdutzten Blick, als wir wieder zum vorderen Teil des Wagens laufen. Zuvor haben wir das Reserverad und die Abdeckung wieder angebracht. Während die Klammern an den Kontakten für die Batterie hängen, steige ich wieder ins Auto. Am Bordcomputer klicke ich mich durch das Menü und betätige den «Reifenwechselmodus» – das ist nur notwendig bei Fahrzeugen mit Luftfederung. «Das ist wichtig, damit die Luftfederung durch das Anheben des Fahrzeuges keine falschen Aktionen beginnt, was schliesslich zu einer Schädigung der Luftfederbälge führen könnte», erläutert Fabian. Wir schauen uns die Reifen an, die Profiltiefe, der allgemeine Zustand und achten auch auf das Alter der Pneus. «Auch wenn die Reifen vom Profil her noch gut erscheinen – wenn sie zu alt sind, werden sie spröde und sind nicht mehr optimal», weiss Fabian. Unsere Pneus sind aus dem Jahr 2015, also locker im Soll. Bei der Demontage sehe ich, dass eine Schraube einen anderen Kopf hat. Dieser sogenannte Sonderkopf oder Felgenschloss schützt die Reifen vor Diebstahl und kann nur mit einem speziellen Schlüssel abgeschraubt werden. Nach kurzer Zeit haben wir die Felgen gelöst, können sie nacheinander vom Auto nehmen und beschriften sie anhand ihrer Position am Wagen. Anschliessend folgt die Kontrolle der Bremsklötze und Bremscheiben. Auch die Leitungen



Die Lichter und Blinker funktionieren einwandfrei, damit sind die ersten Checks perfekt.



Wir überprüfen den Gefrierpunkt des Frostschutzmittels mit einem Refraktometer.