

Chemische Reinigungsmittel

An den Tropf gehängt

Symptome älterer Dieselmotoren wie unrunder Leerlauf oder schlechtes Ansprechverhalten müssen nicht zwangsläufig durch Erneuerung von Komponenten beseitigt werden. In vielen Fällen stellt sich mit chemischen Reinigern ein vergleichbarer und zugleich ein schnellerer und kostengünstigerer Erfolg ein. asp hat es mit einem V6 getestet.

Zunehmende Komplexität und Filigranität des Kraftstoffsystems auf der einen, steigende Bioanteile in den Kraftstoffen auf der anderen Seite. Dieser Widerspruch, der beim Diesel besonders groß ist, muss in Werkstätten und Autohäusern gelöst werden. Und zwar entweder durch Erneuerung von Komponenten des Kraftstoffsystems, also recht teuer, oder mit Hilfe chemischer Reinigungsmittel, was Aufwand und Kosten deutlich reduziert.

Wie bitte, chemische Reinigungsmittel? Da kann man doch froh sein, wenn bei ihrer Anwendung kein Schaden entsteht. Einen echten Reinigungseffekt erwartet man besser nicht. Diese Meinung basiert auf der gesunden Skepsis gegenüber Wundermitteln, die jedem Autofachmann eigen sein sollte. Doch zählen auch chemische Reinigungsmittel für Kraftstoff-, Öl- und Luftsysteme von Verbrennungsmotoren zu den Wundermitteln, von denen man in unregelmäßigen Abständen in Zeitschriften für Endverbraucher liest? Ja und nein. Hier ist auf den Anbieter zu achten. Ist er auch der Hersteller und hat er einen Namen zu verlieren, erscheint das Risiko vertretbar. Einen – hier im doppelten Wortsinn – „Persilschein“ kann vorlegen, wer auch Automobilhersteller und -importeure mit seinen Reinigungsmitteln beliefert.

Schlechtes Ansprechverhalten

Mit einem älteren Dieselstinker hat die asp-Redaktion die Probe aufs Exempel unternommen: Audi A6 Avant TDI der Baureihe C5, Baujahr 2004. Sein Sechszylinder mit 2,5 Liter Hubraum und 132 kW Höchstleistung wird über die Verteilereinspritzpumpe VP 37 mit Kraftstoff versorgt, die Einspritzung übernehmen konventionelle Magnetventil-Injektoren. Die Abgasanlage hat einen Oxikat, aber



Bilder: Dieht

keinen Dieselpartikelfilter. Kilometerstand: ca. 190.000, gefahren sowohl auf Kurz- als auch Langstrecken. Vor der Behandlung zeigte der Motor zwar keine großen Schwächen, wohl aber ein verbesserungsbedürftiges Ansprechverhalten. Seine Höchstgeschwindigkeit erreichte der A6 mit Wandlerautomat und Frontantrieb nur noch mit einiger Mühe.

Simple Installation des Geräts

Warmgefahren von München nach Friedberg bei Frankfurt, wurde das Kraftstoffsystem des A6 TDI bei BG Products gereinigt, und zwar mit dem Injektorspülgerät Injector Cleaning Service, befüllt mit dem Reiniger Diesel Care 22932. Das Bild auf Seite 18 zeigt die Installation des Spülgeräts im Motorraum, und die ist einfach: Spülgerät an den Schlossbügel der Motorhaube hängen, motorseitigen Kraftstoffzu- und -rücklauf am Dieselfilter abnehmen und mit den Leitungen des Spülgeräts verbinden, die Anschlussstutzen am Filter überbrücken, so dass der von der Kraftstoffpumpe geförderte

- ▶ **Reinigung des Kraftstoffsystems:** in dieser Phase wird der Motor mit Reiniger statt mit Diesel betrieben.

Diesel wieder in den Tank zurückfließt und der Motor mit dem Reiniger statt mit Kraftstoff versorgt wird.

Der Motor wird so lange mit Reiniger betrieben, wie der Pegel des Vorratsbehälters es zulässt. An der Veränderung der Farbe des Reinigers erkennt man übrigens, welche Kraftstoffqualität der Autofahrer bevorzugt. „Aral Ultimate Diesel oder Vergleichbares“, legt sich Ulrich Heinzer, Geschäftsführer von BG Products Deutschland/Österreich, im Fall des Audi A6 bereits nach wenigen Minuten fest, denn der Reiniger verfärbt sich kaum. Anderenfalls würden gelöste Ablagerungen aus dem Kraftstoffsystem eine Trübung mit sich bringen.

Installation, Reinigung und Deinstallation nahmen in Summe keine Stunde in Anspruch; ein echter Kunde hätte in einer echten Werkstatt den Reinigungserfolg miterleben können. Zumal dieser Erfolg sogar deutlich hörbar war: Der V6 lief mit fortgeschrittener Reinigung immer leiser und auch runder.



BG Products Deutschland/Österreich (www.bgprod.de) zog kürzlich von Heusenstamm nach Friedberg (Hessen) um.

Kunden mit betagten Fahrzeugen gibt es in jeder Werkstatt mehr als genug. asp rät, die Wirkung chemischer Reiniger selbst zu testen, beispielsweise die Wirkung von Kraftstoffsystemreinigern.

„Das Auto geht wie die Hölle“

Der Audi-Besitzer beschreibt seine Eindrücke so: „Mittlerweile bin ich gut 2.000 Kilometer mit dem Auto gefahren, unter anderem nach Mailand und zurück. Der erste Eindruck hat sich bestätigt: Das Auto geht wie die Hölle, läuft laut Tacho spielend 240 Kilometer pro Stunde, was es vorher nur mit ganz viel Anlauf geschafft hat. Zudem hat sich das Ansprechverhalten deutlich verbessert, was man vor allem bei Zwischenspurts im dichten Autobahnverkehr bemerkt – die klassische Situation, von 160 auf 100 Kilometer pro Stunde abzubremsen, um anschließend wieder auf die vorherige Geschwindigkeit zu beschleunigen. Diese Übung erledigt mein Audi mit bislang nicht gekannter Leichtigkeit. Keine Frage, das ist alles subjektiv, aber ich fahre mein Auto jetzt 170.000 Kilometer und kann recht gut einschätzen, wenn sich die Motorcharakteristik verändert hat. Objektiv messbar ist die Veränderung beim Verbrauch. In meinem Fall sind es nach 2.000 Kilometern ca. 0,7 Liter pro 100 Kilometer weniger. Eigentlich logisch, denn um die gleiche Geschwindigkeit wie zuvor zu erreichen, muss ich den Motor nicht mehr so treten. Ebenfalls objektiv nachvollziehbar ist der runde Motorlauf im Standgas; der Drehzahlmesser verharrt wie festgenagelt bei 800/min, und das schon kurz nach dem Kaltstart. Das war vor der Reinigung längst nicht so.“

Peter Diehl

Pflicht erfüllt ✓



asp veröffentlicht alle relevanten Nachrichten für § 29 StVZO.

Somit ist die gesetzliche Informationspflicht erfüllt.

Als asp Abonnent sind Sie damit von dem vorgeschriebenen Bezug des Verkehrsblatts befreit.

www.autoservicepraxis.de