

Probleme der Fahrzeugreinigung mit Hochdruckreinigungsgeräten

Wohl jeder, der zum ersten Mal einen Citroen Traction Avant aus Frankreich nach Hause gefahren hat und am nächsten Tag glücklich vor seinem Besitz steht, wird versuchen ihn zu reinigen. Innen und aussen und hauptsächlich auch den Motorraum, in dem sich über Jahrzehnte Öl und Straßenschmutz zu einer undurchdringlichen Schicht auf Motorraum, Motor, Antriebswellen, vorderer Aufhängung und allen anderen Aggregaten abgelagert hat.

So ist es auch mir gegangen. Und der erste Weg führt dann zu einer Tankstelle mit Selbstbedienungs-Hochdruckreinigungsgerät. Wie ich aus meiner Erinnerung noch weiß, als ich das erste Mal mit so einem Reinigungsgerät vor meinem 15 six gestanden habe, war es mein höchstes Ziel, die Unmengen an Fett, die sich im Laufe der Jahre in den Antriebswellen und an der gesamten vorderen Aufhängung angesammelt hatten, wegzuspritzen.

Und damit fangen eigentlich schon die Probleme, die man sich als Langzeitschaden in den Citroen regelrecht hineinspritzt, an. Man muß sich vergegenwärtigen, daß so ein Hochdruckreinigungsgerät, das mit Druckwasser oder Dampfstrahl arbeitet, Drücke von 50 bar und mehr erzeugt. Zu dem Wasser- oder Dampfstrahl kann man dann noch Reinigungsmittel mischen, die die Reinigungskraft weiter erhöhen. Keine Gelenkdichtung an den Kreuzgelenken der Antriebswellen kann eine Druckwasser- oder Dampfstrahlbehandlung mit einem Druck von 50 bar oder mehr aushalten. Das bedeutet, daß Wasser in die Kreuzgelenke eindringt. Es bilden sich Roststellen in den Nadellagern der Kreuzgelenke, die Nadeln bleiben dann stehen, haben dadurch keine Lagerbewegung mehr und durch die hohe mechanische Belastung beim Fahren hinterlassen die Nadeln Schlagrillen in den Zapfen und Lagerbüchsen, da diese Belastung dann immer an der gleichen Stelle auftritt.

Noch schlimmer ergeht es den Antriebswellen, bei denen die Kreuzgelenke bei einer Überholung nachgeschliffen wurden. Durch das Nachschleifen ist die Oberflächenhärte der Kreuzgelenkzapfen ganz oder teilweise weggeschliffen, die Nadeln, wenn sie mal durch eingedrungenes Wasser zum Stillstand gekommen sind, hinterlassen dann viel schneller ihre Schlagrillen und die Antriebswelle bekommt ihr Lagerspiel.

Auch nachträglich angebrachte Gummimanschetten für die Kreuzgelenke, wie sie für den 11 CV verwendet werden, helfen nicht mehr. Die Gummimanschette bildet einen abgeschlossenen Raum um das Kreuzgelenk herum, das heißt Feuchtigkeit im Inneren kann sich auch durch den Fahrtwind nicht mehr verlieren.

Das, was ich oben für die Antriebswellen gesagt habe, trifft mehr oder weniger auch für andere Teile des Fahrzeuges zu. Beispiele sind die Kugelbolzen, schon etwas angegriffene Gummimetall-Aufhängungen usw.

Wenn man vor etwas warnt, dann sollte man auch eine Lösung vorschlagen.

Ich für meinen Fall und für meinen Wagen benutze für die Reinigung Petroleum. Petroleum ist mild, verdunstet langsam und ist vor allen Dingen nicht so gefährlich wie Benzin. Antriebswellen, die ich überhole, reinige ich erst einmal mit Petroleum. Aggregate im Motorraum reinige ich so, daß ich mit einer Spritzpistole das Petroleum aufspritze bei gleichzeitiger Benutzung eines harten Pinsels. Petroleum ist billig, wenn man es unter einer anderen Bezeichnung bestellt.

Peter Schreiter