

Bleifrei-Benzin und seine Folgen...

Abgesehen davon, dass das Lebenselixier für unsere alten Maschinen stets teurer wird, treten damit auch immer öfters Probleme auf. So wird beispielsweise festgestellt, dass Benzintanks innen rosten, während aussen der Lack abblättert. Oder Fahrzeuge, die für längere Zeit stillgelegt werden, einfach nicht mehr anspringen wollen, sei es, weil sich im Tank Wasser angesammelt oder weil der Most ganz einfach seine Zündfähigkeit verloren hat.

Andere wieder stellen fest, dass Dichtgummis, ja sogar Benzinleitungen plötzlich undicht werden. Sogar bei Maschinen der neusten Generation treten bei längerem Betriebsunterbruch Störungen im Vergasersystem auf, indem Schieber, Drosselklappen, Düsen etc. Verstopft sind und einen normalen Betrieb verunmöglichen.

Solche und ähnliche Feststellungen sind immer öfters zu hören.

Das Team der Zeitschrift "Oldtimer Markt" hat sich dieser Problematik im Heft 4/2000 angenommen und ist nach Befragung von Experten und Spezialisten zum Schluss gekommen, dass es einzig am heutigen Bleifrei-Sprit liegt. Nach Aussagen von Chemikern sind die Ursachen in der Spritzzusammensetzung zu finden. So sorgten vor Einführung des Katalisators Bleialkylverbindungen für die nötige Klopfestigkeit des Benzins.

Weil diese Verbindungen jedoch die Kats zerstören, wurden dem Benzin vermehrt Aromate, Ether und Alkohole (Methanol & Ethanol) beigemischt. Dabei entstehen in geringen Mengen Säuren (Ameisen- bzw. Essigsäuren) die bei jedem Tanken, in den Kraftstoffbehälter gelangen.

Dazu kann nun durch die "Tankatmung" Wasser hinzugelangen, das bei längeren Standzeiten im Innern kondensiert und sich am Boden absetzen kann. Die Säuren (in Wasser leicht löslicher als in Benzin) "wandern" ins Wasser und erhöhen dessen Säuregehalt. In Kombination mit Sauerstoff, der durch die Tankentlüftung eintritt, kommt es nun beim Fehlen geeigneter und schützender Additive zur Rostbildung.

Auch dass der heutige Sprit relativ schnell seine Zündfähigkeit verliert, verwundert nicht: Aus einem Gemisch verdampfen zuerst immer die leicht siedenden Substanzen, die aber für die Zündfähigkeit entscheidend sind (ähnlich wie bei offen stehendem, hochprozentigem Schnaps; als erstes verfliegt der Alkohol bzw. der "Geist" und damit die brennbaren Bestandteile). Beim heutigen Benzin ist das vergleichbar, weil heutzutage mehr leicht siedende Substanzen beigemischt werden als früher

(vermehrte Dampfblasenbildung). Schliesslich lassen sich auch die Lackblasen und -Schäden beim Kontakt mit Benzinspritzern erklären: Laut DIN-Norm darf Benzin bis zu 0,8 Masseprozent ACETON enthalten. Daneben gibt es eine Vielzahl verschiedenster Aromate. Derartige Verbindungen erhöhen nicht nur die Klopfestigkeit; sie können auch löse- mittelartige Wirkungen entfalten. Solche Bestandteile und das Aceton dürften demnach für Lackschäden verantwortlich sein. Das Benzin ist naturgemäss nicht 100 % rein und enthält ganz normale Schmutzpartikel. Diese Verunreinigungen und all die beigemischten Aromate,

Säuren und Substanzen lagern sich wie erwähnt zusammen mit kondensiertem Wasser auf dem Tankboden ab. Aber nicht nur dort, auch im gefüllten Vergaser finden sich derartige "Verunreinigungen" wieder. Während bei langen Standzeiten das Benzin im Vergaser verdunstet, bleibt der chemische "Dreck" liegen, setzt sich überall an den Metallteilen ab und verbindet sich schliesslich mit diesen. Die dem heutigen bleifrei Benzin offenbar in reichlichen Mengen beigemischten Substanzen können unter verschiedenen Voraussetzungen Säuren und chemische Reaktionen hervorrufen und somit **sehr aggressive Wirkungen** entfalten. Nicht säurebeständige Dichtungen und Benzinleitungen, wie sie in unseren Fahrzeugen noch oft zu finden sind, sind davon betroffen. Teilweise werden nicht säurebeständige Gummiteile buchstäblich "in Luft" aufgelöst. Weil unsere Fahrzeuge praktisch allesamt noch mit den rostanfälligen Stahltanks ausgerüstet sind, sind diese ganz besonders gefährdet. **Was also können wir tun, um unseren Oldtimer vor derartigen Schäden zu schützen?** Wird ein Fahrzeug für längere Zeit stillgelegt, empfiehlt es sich, mindestens Vergaser und Leitungen vollständig zu entleeren. Befindet sich der stählerne Benzintank noch in seinem "Urzustand", sollte auch er gänzlich entleert werden. Außerdem: der nächste Winter kommt bestimmt und damit sicher auch die Möglichkeit, den oder die Tanks innen neu zu Bleifrei-tauglich zu beschichten. Weiter ist es ratsam, Dichtungen und Leitungen auf ihre Säure-beständigkeit hin zu überprüfen oder gegebenenfalls zu ersetzen. Einzig gegen Verschütten von Benzin oder Überfüllen des Benzintanks gibt es (noch) kein effektiveres Mittel, als halt einfach besser Aufzupassen! Wir wünschen euch trotzdem eine pannenfreie, sonnige Saison.

www.moto-depoca.com