Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 4 (1942)

Heft: 9

Artikel: Neue flüssige Brennstoffe = De nouveaux carburants liquides

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1048613

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LUZERN, 9. September 1942 4. Jahrgang Nr. 9

DER TRAKTOR LE TRACTEUR

Schweiz. Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen Organe Suisse pour le matériel de culture mécanique

Offizielles Organ des Schweizerischen Traktorverbandes Organe officiel de l'Association suisse de Propriétaires de Tracteurs

Erscheint Anfang jeden Monats Red.-Schluß: 1. des Monats Redaktion: Hertensteinstr. 58, Luzern, Tel. 24824 Abonnementspreis: Nichtmitglieder Fr. 4.- jährl.
Administration u. Verlag: Buchdruckerei Schill & Cie., Luzern, Telephon 21073 • **Inserate-Verwaltung:** Schweizer-Annoncen A.-G., Luzern, Tel. 2 12 54, und ihre Filialen • **Insertionspreise:** die einspaltige, 36 mm breite Millimeter-Zeile 12 Cts. Wiederholungen entsprechende Rabatte

Neue flüssige Brennstoffe

Aus Lieferantenkreisen erfahren wir, dass ab 1. September 1942 neue flüssige Brennstoffe zur Abgabe kommen. Das bisherige sog. Traktorgemisch enthielt eine Mischung von Petrol, White Spirit und Para. Im allgemeinen eignete es sich nicht schlecht für unsere Vergasermotoren. Das neue Gemisch soll sich zusammensetzen aus gewissen Teilen Gasöl und Benzin und bereits fertig gemischt importiert werden. Logischerweise werden die alten Bestände des bisherigen Traktorgemisches zuerst noch aufgebraucht werden.

Die neuen Brennstoffe werden die Bezeichnungen tragen Traktorgemisch I u. Dieselgemisch II. Das erstere wird abgegeben neben andern Fahrzeugtypen für alle Traktoren mit Vergasermotoren, sowohl für die Landwirtschaft wie auch für die Industrie; ebenso auch für Benzinmotoren. Das Dieselgemisch II findet neben anderen Fahrzeugen für alle Traktoren mit Dieselmotoren Verwendung.

Was nun die Eignung des Gemisches I für Traktoren mit Vergasermotoren anbetrifft, müssen unbedingt gewisse Vorbehalte gemacht werden. Wir haben keine Kenntnisse, ob und in welchem Rahmen Versuche durchgeführt worden sind. Wer sich aber der Zeiten erinnert, als relativ spezifisch schwere Petrole verkauft wurden und der Klagen über starke Oelverdünnung, muss der Abgabe von Dieselgemischen für Benzin- und Petrolmotoren skeptisch gegenüberstehen. Es gab vor dem Kriege auch eine Zeit, wo in allen Tönen Spezial-Traktorenpetrole und -Gemische angepriesen wurden, bei welchen kein Anlassbenzin mehr verwendet werden müsse. Das war bei einzelnen Produkten auch wirklich der Fall. Jedoch stellten sich dafür andere Nachteile ein, die ein baldiges Verschwinden dieser Gemische zur Folge hatten: in noch bedeutend stärkerem Masse als beim Petrol, stellten sich rasche Oelverdünnung und deren Folgen ein, wie Auslaufen der Zylinder, Anfressen der Kolben, Ausschmelzen der Lager etc.! Weshalb diese Erscheinungen? Gründe: Anlaufen des Motors ohne Benzin, weil das Gemisch sehr viele leichte Anteile enthielt. Starke Oelverdünnung, weil anderseits viele sehr schwere Anteile, vermutlich Gasöl im Gemisch enthalten waren. Diese schweren Anteile wurden beim kalten oder

De nouveaux carburants liquides

De milieux de fournisseurs, nous apprenons que de nouveaux carburants liquides sont livrés à partir du 1er septembre 1942. Le mélange pour tracteurs que nous avions jusqu'à maintenant contenait un mélange de pétrole, de white-spirit et de para. En général, il convenait assez bien à nos moteurs à carburateurs. Le nouveau mélange est composé de certaines parties de mazout et de benzine. Il est importé déjà mélangé. Logiquement, les anciens stocks de mélange pour tracteurs, devront d'abord être employés.

Les nouveaux carburants porteront les dénominations «mélange pour tracteurs I» et «mélange Diesel II». Le premier est destiné, outre d'autres types de véhicules à moteur, à tous les tracteurs à carburateurs, aussi bien agricoles qu'industriels, comme d'ailleurs pour les moteurs à benzine. Le mélange Diesel II sera utilisé outre d'autres véhicules à moteur, pour tous les tracteurs munis de moteurs Diesel.

En ce qui concerne l'application du mélange I pour tracteurs munis de carburateurs, il y a lieu de formuler certaines réserves. Nous ne savons pas si et dans quels cadres des recherches ont été effectuées. Mais, quand on se rappelle les temps où des pétroles d'un poids spécifique relativement lourd étaient vendus et où on se plaignait de la forte subtilisation des huiles, on doit être sceptique quant à la distribution de mélanges contenant de mazout pour moteurs à benzine et à pétrole. Il fut aussi un temps avant la guerre où l'on offrait par tous les moyens possibles du pétrole spécial pour tracteurs et des mélanges pour lesquels on avait, soit disant, plus besoin de benzine de démarrage. C'était en réalité bien le cas pour certains produits. Cependant, des inconvénients surgissaient bientôt qui amenèrent à la prompte disparation de ces mélanges. Dans des proportions encore plus grandes que pour le pétrole pur, il se produisit une rapide dilution de l'huile avec ses conséquences: usure des cylindres, grippage des pistons, coulage des coussinets de bielle. Pourquoi ces effets? Causes: D'une part le moteur se mit en marche sans benzine, car le mélange contenait beaucoup de parties volatiles. D'autre part dilution forte de l'huile parceque ces carburants contenaient beaucoup d'autres parties lourdes peu volatiles, probablement du

noch zuwenig warmen Motor nicht vergast, kondensierten sich an den Zylinderwänden und gelangten ins Motorenöl. Die Eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich befasste sich mit diesen Erscheinungen eingehend. Es muss deshalb die interessierten Kreise wundern, weshalb sie nicht wie damals zu den zukünftigen Dieselgemischen Stellung nehmen konnte. Es ist möglich, dass bei ziemlich grossem Gehalt an Benzin, mit dem Traktorgemisch I ein gutes Anspringen der Motoren stattfinden wird. Je nach dem Gehalt an schweren Anteilen, die vom Gasöl herrühren, können sich aber wie dargelegt, Kondensate einstellen, die Oelverdünnung zur Folge haben werden, mit allen Erscheinungen, die die Betriebssicherheit gefährden und finanzielle Lasten für den Traktorhalter bringen können. Es ist in der heutigen Zeit nicht möglich, mit öfterem Oelwechsel den besprochenen Gefahren ausweichen zu können. Wir bedauern, dass man uns nicht Gelegenheit geboten hat, mit diesen Dieselgemischen Erfahrungen sammeln zu können. Ohne Zweifel bedingen diese Brennstoffe gewisse Aenderungen an den Vergasern, Vorwärmeeinrichtungen und an den Förderpumpen. Vielleicht genügt da und dort auch die Zündung nicht mehr.

In Anbetracht der zu erwartenden Schwierigkeiten ersuchen wir die Traktorbesitzer und -Führer bei Verwendung der neuen Brennstoffe ihre grösste Aufmerksamkeit der Oelverdünnung zu schenken. Vor allem ist darauf zu achten, dass nicht auf das Gemisch umgestellt wird, bevor der Motor seine Normal-Temperatur erreicht hat. Sollten sich trotzdem ungünstige Auswirkungen zeigen, so bitten wir um *sofortige* Mitteilung, an den S. T. V., damit jeweils an Ort und Stelle eine Untersuchung über die Ursachen und die Schäden vorgenommen werden kann.

B.

mazout. Ces composants lourds n'étaient pas gazéifiés dans le moteur froid ou encore trop peu chaud, ils se condensaient aux parois des cylindres et arrivaient dans l'huile du moteur. L'Office fédéral d'essai des matériaux, à Zurich, s'occupa spécialement de ces conditions. Les milieux intéressés s'étonnent de voir, que cet office n'aie pas pris position, comme par le passé, envers ces futurs mélanges Diesel. Il est possible que, grâce à la proportion relativement grande de benzine, le mélange I donnera un bon démarrage du moteur. Mais comme déjà mentionné, des phénomènes de condensation peuvent se produire, provenant du mazout, entrainant la dilution de l'huile avec toutes les suites qui menacent la securité d'une bonne fonction des tracteurs et des charges financières pour les détenteurs de tracteurs. Dans les circonstances actuelles, il n'est pas possible d'éviter ces dangers par un changement plus fréquent de l'huile. Nous regrettons qu'on ne nous aie pas donné l'occasion de rassembler des expériences concernant ces mélanges Diesel. Sans aucun doute, ces carburants requièrent certains changements aux carburateurs, aux installations de préchauffement, et aux pompes. Peut être aussi, ça et là, l'allumage ne suffira-t-il plus.

Etant donné ces difficultés auxquelles il faut s'attendre, nous conseillons aux propriétaires et conducteurs de tracteurs de porter toute leur attention sur la dilution de l'huile, lors de l'emploi de ces carburants nouvaux. Avant tout, il faut faire attention à ne pas ouvrir le robinet du nouveau mélange avant que le moteur n'aie atteint sa température normale. Si malgré tout des suites défavorables se produisent nous prions de bien vouloir en faire communication à l'Association suisse de propriétaires de tracteurs, *le plus vite possible,* afin que chaque fois une enquête sur les causes et les dégats puisse être menée sur place.

B.

Beiträge zum Ersatzräderproblem

A propos du problème des roues de remplacement

An der Eignungsdemonstration für Ersatzbereifungen vom 1.—3. Juli 1942 auf der landw. Schule Rütti-Zollikofen wurden nicht nur fertig ausgearbeitete und fertig montierte Ersatzräder vorgeführt, sondern auch Modelle, Pläne und Skizzen gezeigt.

Die Leitung der Demonstration vertrat mit Recht die Auffassung, dass nicht nur Firmen, die über das nötige technische Personal und über einen geeigneten Werkzeugmaschinenpark verfügen, als Konstrukteure von Ersatzbereifungen in Frage kommen können, sondern dass auch Praktiker, besonders Traktorbesitzer, durch ihre langjährigen Erfahrungen und ihr Miterleben der Entwicklung des Traktorrades wertvolle Fingerzeige in manchen Fragen geben können. Aus diesem Grunde sah das Reglement für die Teilnahme an der Eignungsdemonstration 3 verschiedene Kategorien vor und zwar:

Kat. I: fertig ausgearbeitete u. montierte Räder
Kat. II: Modelle
Kat. III: Skizzen und Pläne.

Lors de la démonstration d'appropriation de bandages de remplacement pour tracteurs, à l'école d'agriculture de la Rütti, à Zollikofen, il ne fut pas seulement présenté des roues de remplacement entièrement construites et montées, mais aussi des modèles, des plans et des esquisses.

En effet, avec justesse, la direction de la démonstration a été d'avis que non seulement les firmes disposant d'un personnel technique suffisant et d'un outillage approprié pouvaient entrer en considération comme constructeurs de bandages de remplacement, mais, qu'également les praticiens, en premier lieu les détenteurs de tracteurs, de part leur longue expérience ainsi que par le fait qu'ils ont assisté à l'évolution de la roue de tracteur, pouvaient donner de précieux indices dans bien des domaines.

C'est pourquoi, le règlement de participation à cette demonstration d'appropriation avait prévu 3 catégories différentes, c'est-à-dire: