

Über das Zündklopfen

Autor(en): **Jlli, Ernst**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **7 (1945)**

Heft 9

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1048977>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

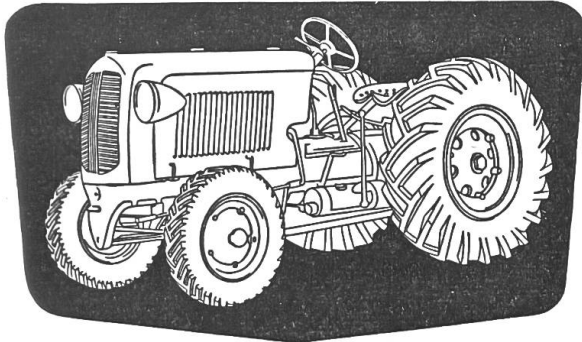
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ueber das Zündklopfen.

Wohl jeder, der mit Motorfahrzeugen zu tun hat, kennt das charakteristische Klingeln oder Pinken, das zu gewissen Zeiten im Motor hörbar wird. Das helle metallische Klopfen macht sich besonders bei starker Belastung bemerkbar und bringt durch seine Intensität dem Laien unwillkürlich die Gefahr ernster Brüche nahe. In den meisten Fällen ist damit auch eine Abnahme der Motorleistung verbunden, oft auch eine allgemeine Erhöhung des Wärmezustandes. Im folgenden sei versucht, auf das Wesen dieser Erscheinung etwas näher einzutreten.

Das erwähnte Geräusch verdankt seine Entstehung gewissen Störungen, die sich im Ablauf der Verbrennung zeigen. Die chemischen und physikalischen Zusammenhänge des eigentlichen Klopfvorganges sind reichlich kompliziert und noch nicht restlos abgeklärt, obwohl seit Jahren daran gearbeitet wird. Sicher ist, dass beim Klopfen die Brenngeschwindigkeit erheblich steigt, wahrscheinlich bis zur detonierenden Verbrennung, also weit über die Geschwindigkeit des Schalles hinaus. Durch die auftretenden Gasschwingungen, deren Frequenz zwischen 2000 und 25 000 Hertz liegen soll, werden die Wände des Verbrennungsraumes erschüttert, was zur Erzeugung der eingangs erwähnten, sehr gut wahrnehmbaren Schallwellen führt. Man nimmt heute allgemein an, dass die Verbrennung jedenfalls normal einsetzt, d. h. die an den Zündkerzen beginnende Verbrennungsflamme breitet sich zunächst wellenförmig im Brennraum aus, um dann in den letzten Gasresten, in denen inzwischen Druck und Temperatur gestiegen sind, zu einer fast zeitlosen — weil überall gleichzeitig beginnenden — Verbrennung überzugehen. Im ersten Teil der Verbrennung hätten wir somit noch einen weichen Druckerhöhung im Zylinder, der normal zur Arbeitsleistung herangezogen werden kann, während der zweite Teil durch scharfe Druckspitzen mit eigentlicher Sprengwirkung gekennzeichnet ist. Statt dass sich der Kraftimpuls voll auf den Kolben auswirkt, wird bei klopfender Verbrennung ein Teil der Energie durch die in Schwingung versetzten Zylinderwände verzehrt und zudem bedeuten die hohen, kurzen Drücke eine zusätzliche Belastung des Triebwerks, die sich namentlich für die Lager ungünstig auswirken. Da sich die Schwingungen selbstverständlich auch dem Kolbenboden mitteilen, führen sie hier oft zu Rissen und Ermüdungsbrüchen.

Die Massnahmen der Konstrukteure gegen das Klopfen bestehen in der Wahl des Verdichtungsverhältnisses und in der Gestaltung des Verbrennungsraumes. Die Formung erfolgt im wesentlichen so, dass der zuletzt verbrennende Teil des Gases von der Zündstelle am weitesten entfernt liegt und dass derselbe durch die Zylinderwände und den Kolben gekühlt wird. Die Zündkerze wird zweckmässig in den heissesten Teil des Brennraumes verlegt, also in die Nähe des Auspuffventils. Den Uebergang vom Raum über den Ventilen zur



BÜHRER- TRAKTOREN

Spez. Reparaturwerkstatt

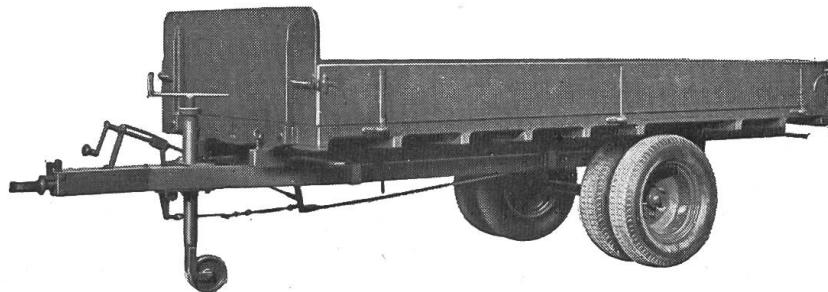
Ersatzteile, Zubehör, Anhänger,
Einmannpflüge, Verdecke, Kotflügel,
Ketten etc. - OCCASIONEN

Matzinger AG., Zürich 6

Wehntalerstr. 23, Tel. (051) 28.33.43

flacheren Stelle über dem Kolben gestaltet man so, dass eine geeignete, die Klopfneigung vermindernde Gaswirbelung entsteht, die zu diesem Zwecke nicht zu heftig, aber auch nicht zu klein sein darf. Bei der Wahl des Verdichtungsverhältnisses ist man gezwungen, weit unter die Kompressionsfestigkeit der Brennstoffe zu gehen, schon weil sich die Klopfneigung während des Betriebes durch Russansatz erhöht. Das ist natürlich ein Nachteil, denn gerade durch eine höhere Verdichtung liesse sich der thermische Wirkungsgrad verbessern, der Treibstoffverbrauch also reduzieren.

Der Umstand, dass das Zündklopfen in den letzten Jahren bei vielen Serienmotoren, auch an Traktoren, häufiger auftritt, ist darauf zurückzuführen, dass die Verdichtung im Interesse von Leistung und Verbrauch immer höher ge-



Traktor- und Auto-ANHÄNGER

für **Landwirtschaft und Industrie**
Neukonstruktion in Leichtbau Stahlrohr 1- u. 2Achser
Geländefahrzeuge mit Schwingachsen
Spez. Fahrzeuge auf Wunsch
Stützrollen, Auflaufbremsen, Bremsdämpfer, Anhänger-
Achsen, Innenbackenbremsen

Spez. Reparaturwerkstätte
für **Traktoren u. Anhänger, Pflüge, landw. Maschinen u. Geräte**

Ernst Schwarzenbach - Thalwil

Konstruktionswerkstätte, Telephon 92 08 27

Zürich

trieben wird. In der Regel genügt eine geringe Abweichung in der Klopf-
festigkeit des Brennstoffes, um die Verbrennung klopfen zu lassen, besonders
wenn der Kolbenboden etwas verrusst ist. Auf Holz- oder Holzkohlengas um-
gebaute Motoren klopfen weniger, weil die Klopfgrenze dieser Gase viel
höher liegt als diejenige des ursprünglich vorgesehenen Brennstoffes, des
Benzins bzw. der jetzt verwendeten Gemische.

Den Praktiker interessiert hauptsächlich, was er tun kann, wenn sich die
genannten Uebelstände zeigen. Da es nicht immer leicht ist, die Ursache des
Klopfens auf den ersten Anhieb festzustellen, seien im folgenden einige der
wichtigsten Massnahmen zur Abhilfe vorgeschlagen:

1. Korrekte Einstellung des Zündzeitpunktes, nach den Angaben der Fabrik.
Bei Doppelzündern sind beide Unterbrecherhebel genau zu synchroni-
sieren, damit der Zündmoment in allen Zylindern gleichmässig vorverlegt ist.
2. Wahl geeigneter Zündkerzen (Wärmewert nach Tabelle!), evtl. Verwen-
dung kälterer Kerzentypen.
3. Prüfung der Vergasereinstellung, besonders des Gemisches bei höhern
Drehzahlen und im Uebergang. Magere Gemische neigen eher zum Klop-
fen als Gemische mit leichtem Brennstoffüberschuss.
4. Entfernung des Russes vom Kolbenboden und allen Teilen des Brennraumes.
In hartnäckigen Fällen leistet das Polieren des Brennraumes und die Ab-
rundung aller scharfen Kanten gute Dienste; abgeschliffene Auspuffventile,
die spitz zulaufen, müssen ersetzt werden. Bei der Montage des Zylinder-
kopfes soll die Dichtung nicht mit einem Dichtungszement angestrichen
werden, da die beim Festziehen herausgepresste Masse eine Kruste im
Brennraum bildet, die zu Glühzündung und Zündklopfen Anlass gibt. Wenn
Bedenken hinsichtlich einer einwandfreien Abdichtung bestehen, so sind
die Passflächen des Zylinderkopfes und des Blockes abzurichten.
5. Reinigung der Wasserkammern des Motors von Schmutz und Wasserstein.
Wenn die Wassermäntel verschmutzt sind, so staut sich die Wärme in den
Wänden der Verbrennungsräume, da sie nicht ins Kühlwasser abfliessen
kann (der Schmutz isoliert); Ueberhitzung und Zündklopfen sind die Folge.
Logischerweise sinkt dabei die Kühlwassertemperatur, woraus hervorgeht,
dass ein Motor lokale Ueberhitzungserscheinungen aufweisen kann, trotz-
dem das Kühlerthermometer eine normale oder sogar unternormale Tem-
peratur anzeigt.

Ernst Jlli.



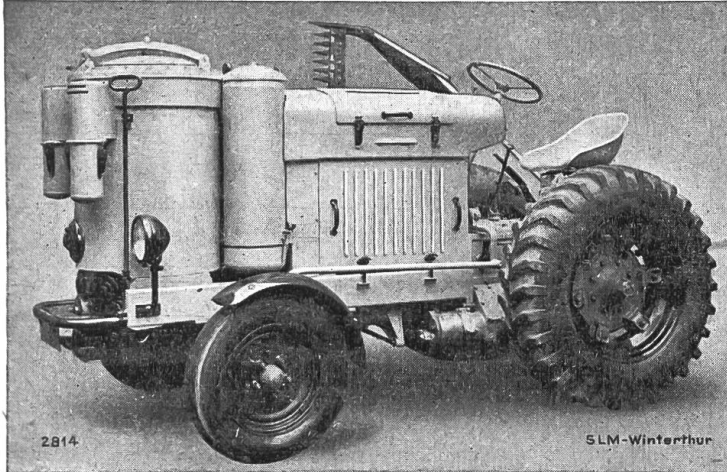
Sparsam im Verbrauch!

PERFECTOL
MOTOR OIL

OEL-BRACK A.G. AARAU TEL. 2.27.57

SLM
WINTERTHUR

Vierrad-Traktoren für Landwirtschaft und Industrie



Holzgasgenerator

Reinigungsanlage:
Doppeltuchfilter
(Patent Waibel)

Motor:
Vierzylinder 17 St. PS
mit Zentralschmierung

**Traktor-
geschwindigkeiten:**
3-6-11-20 km/St.
(auf Wunsch fünfter Gang
mit ca. 32 km/St.)

Mähapparat
mit 2 Schnittgeschwindig-
keiten

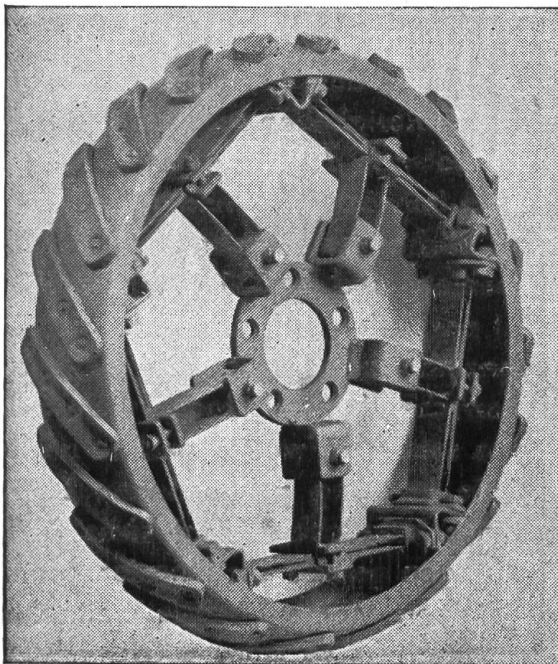
Normalisierte hintere
Zapfwelle mit 2 Geschwin-
digkeiten

Länge über alles: 3200 mm
Breite über alles: 1660 mm
Holzverbrauch: ca. 10-16 kg
pro Std. je nach Belastung
Gewicht: ca. 2400 kg

Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur

Eisenwerke

ETTORE AMBROSETTI LUGANO



Scheibenräder, Felgen
Naben, Bremstrommeln

—
Komplette Achsen
und Bremsen

—
Elastische Räder mit und
ohne Luftbereifung

—
Geschmiedete und gepresste
Teile aus Stahl
Dreh- und Fräsarbeiten