

15. Mai 1941

Ber. Nr. P 109
Schb/V1.

Bericht über die motorische Prüfung des synth.
Flugöles K 1860 (Japanöl).

Zur Festlegung des für die Deutsche Mitsui Bussan bestimmten Flugölmusters wurden dem Prüfstand die Öle K 1858, K 1859 und K 1860 zugestellt. K 1858 stellt ein Flugöl dar, das ohne Inhibitorzusatz, K 1859 ein Öl das mit Inhibitorzusatz und im übrigen wie K 1858 hergestellt wurde. K 1860 ist eine Mischung aus den beiden Vorhergehenden, Verhältnis 1:1. Für den Versand war Letzteres in Aussicht genommen. Wegen der drängenden Zeit wurde nur dieses motorisch geprüft.

Die Prüfung erfolgte im NSU-Schmieröl-Prüfmotor des Prüfstandes. Sie erstreckte sich in erster Linie auf die Neigung zum Ringstecken. Das Öl K 1860 verhält sich in dieser Hinsicht eindeutig besser, als das zum Vergleich hinzugezogene Rotring D. Der Ölverbrauch war bei K 1860 deutlich niedriger als bei Rotring D (KPr 271). Die für Rotring D gemessenen Ölverbrauchswerte streuen etwas, was auf motorische Ursachen zurückgeführt werden muss.

Über den Verschleiss ist wegen der mangelnden Reproduzierbarkeit keine eindeutige Aussage zu machen. Es scheint jedoch, dass hier das Öl 1860 ungünstiger als Rotring D liegt. Hinsichtlich des Viskositätsanstiegs wurde bei K 1860 nichts Besonderes bemerkt. Zumindest dürfte K 1860 sich nicht ungünstiger verhalten als Rotring D.

Beim Vergleich des vom Hauptlabor zuletzt hergestellten Öles K 1880, welches dem HLM zur Erprobung zur Verfügung gestellt werden soll, mit K 1860, ergibt sich sowohl hinsichtlich der Laufzeit bis zum Ringstecken, als auch des Ölverbrauches die gleiche Beurteilung. In Bezug auf den Verschleiss erscheint K 1860 etwas ungünstiger als K 1880. Diese Aussage ist aber wieder mit Vorbehalt aufzunehmen. Bei K 1880 ist der Viskositätsanstieg (Alterung) anscheinend etwas geringer als bei K 1860 und Rotring D.

Zusammenfassung.

Das Öl K 1860 ist in Bezug auf Ringstecken und Ölverbrauch aussergewöhnlich günstig. Die Alterung entspricht etwa der von Rotring D. Der Abrieb ist anscheinend grösser als bei Rotring D. Dieser ist bei der Beurteilung von Flugölen im allgemeinen nicht entscheidend.

Zwischen den Ölen K 1860 und K 1880 ist aus den vorliegenden Ergebnissen mit Sicherheit kein wesentlicher Unterschied zu beobachten. Es scheint, dass in Bezug auf Abrieb und Viskositätszunahme K 1880 günstiger ist.

W. a. n. 6