

3439 - 30/5.01 - 2

Curves corresponding to

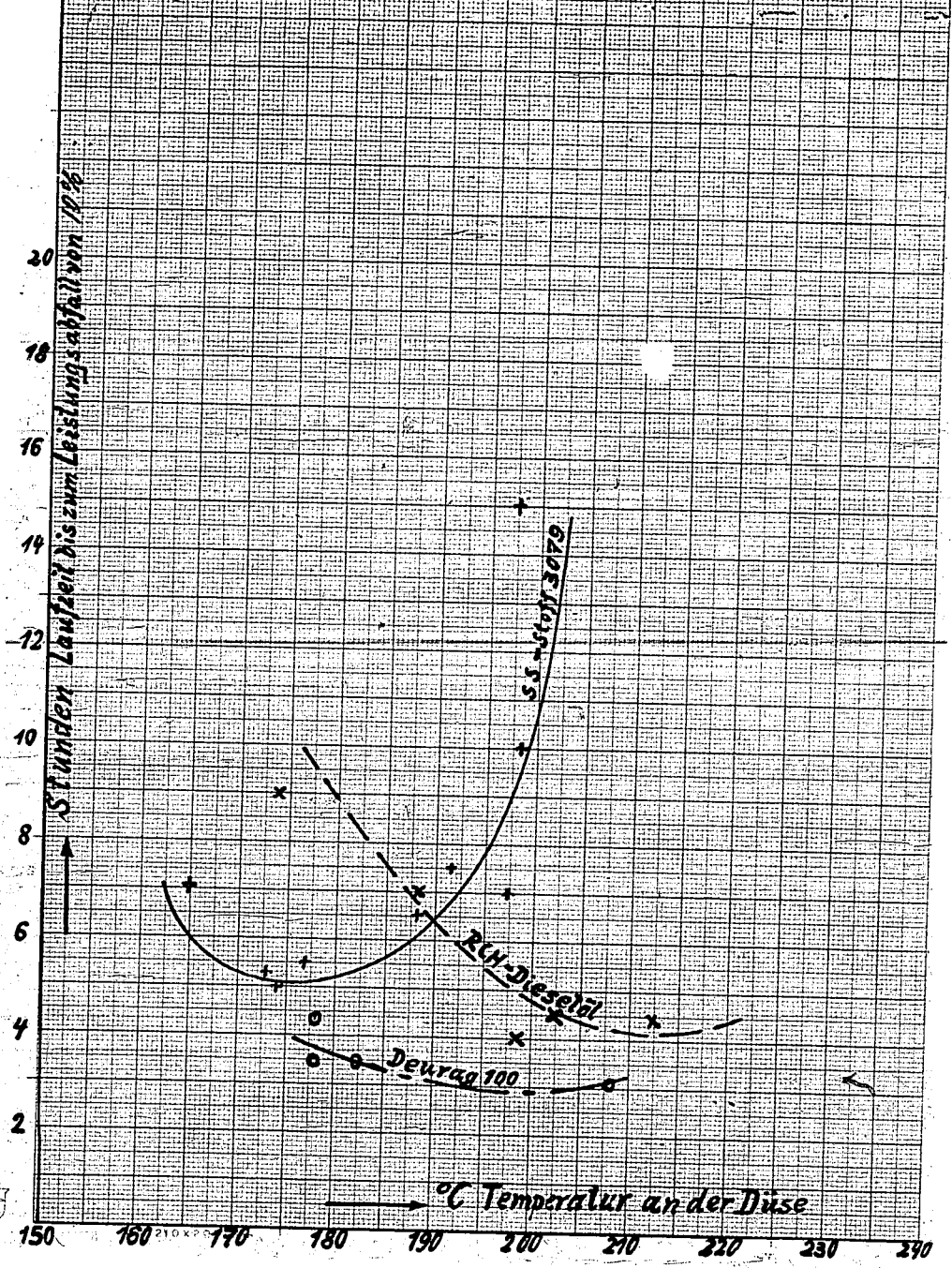
part of 3440 - 30/5.01 - 1

1103

Kamm-Dieselmotor Verkohlungsversuche R.B. Prüfstand

Düse: DL 150 S/607

Datum: Sept. 40



Flugölprüfung NSU-Motor

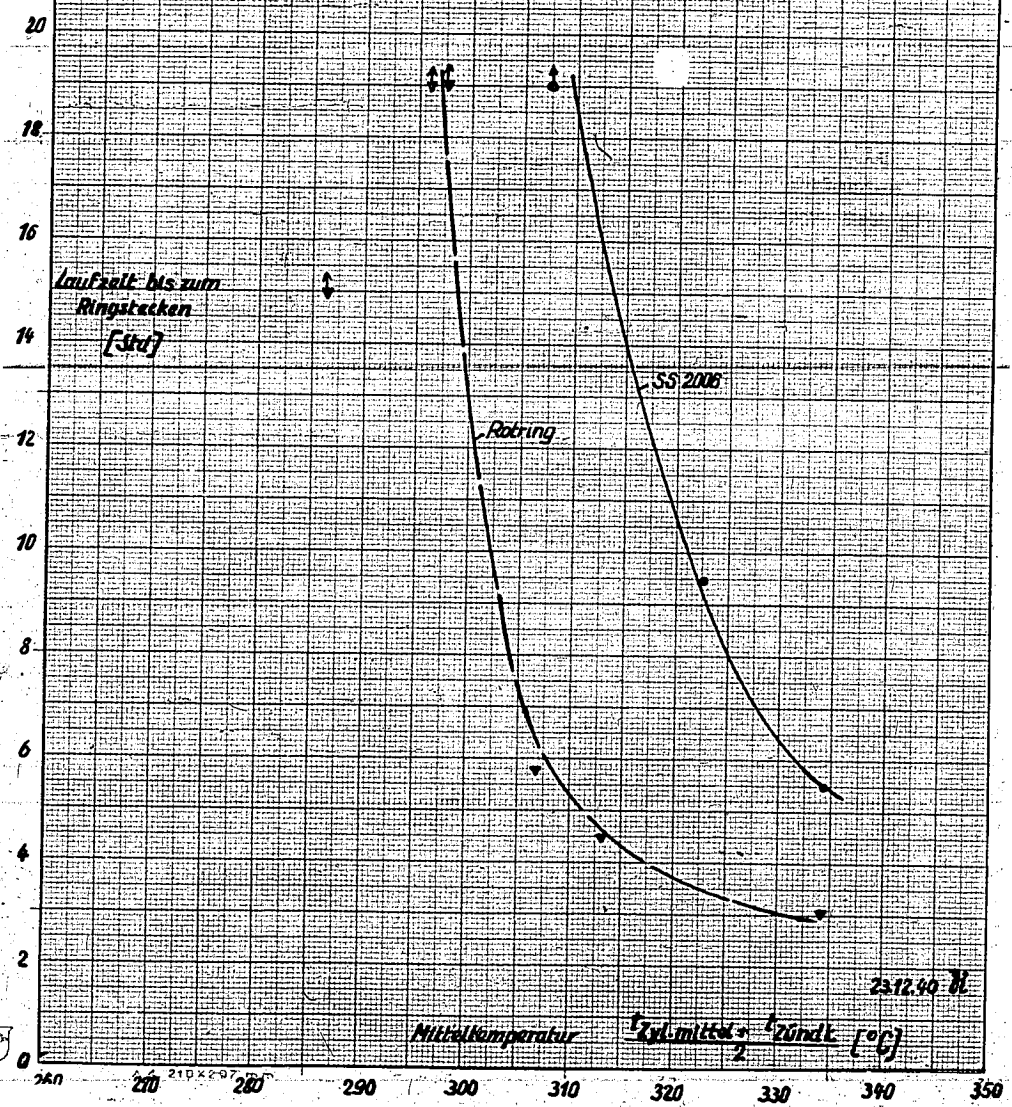
RB Prüfstand

7105

$n = 3000 \text{ U/min}$
 $P_e = 7.28 \text{ kg/km}^2$
 $N_e = 12 \text{ PS}$

— v. Ringring 0
— • 9774 - SS 2006
[1. Versuchsrunde]

Prall nach oben - Ringe lose



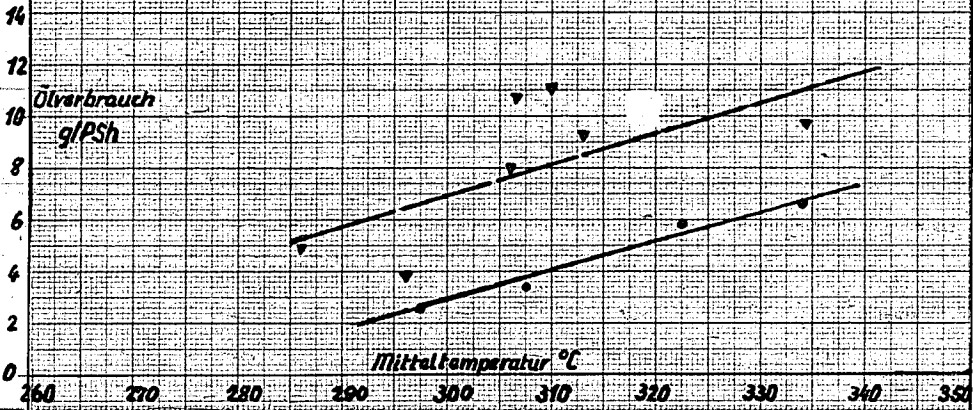
Flugölprüfung

NSU-Motor

RB Prüfstand

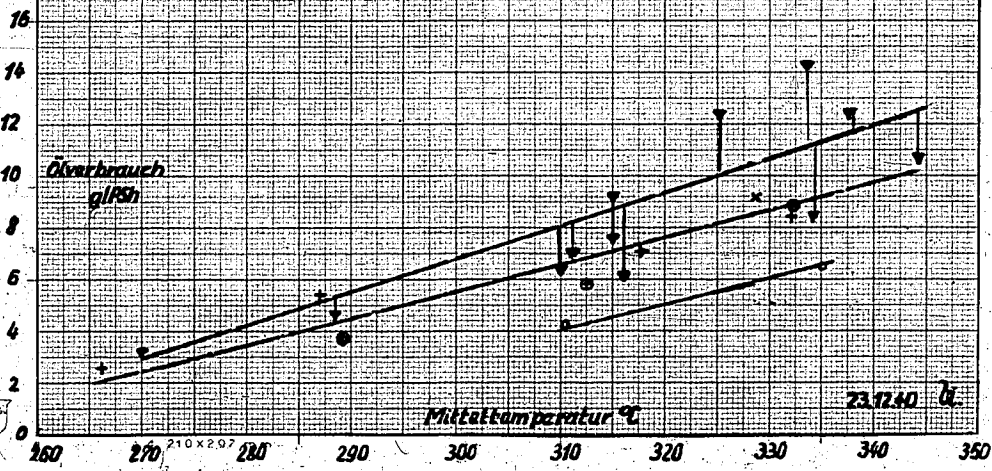
$n = 3000 \text{ U/min}$
 $p_m = 7,28 \text{ kg/cm}^2$
 $N_e = 12 \text{ PS}$

— ▾ Rotring D
 — • 1776
 (1. Versuchreihe)



$n = 2000 \text{ U/min}$
 $p_m = 7,28 \text{ kg/cm}^2$
 $N_e = 8 \text{ PS}$

— ▾ Rotring D
 — ○ 1773
 — • 1814
 — ⊙ 1815
 — × 1847
 (2. Versuchreihe)



23.12.40

KPr 245

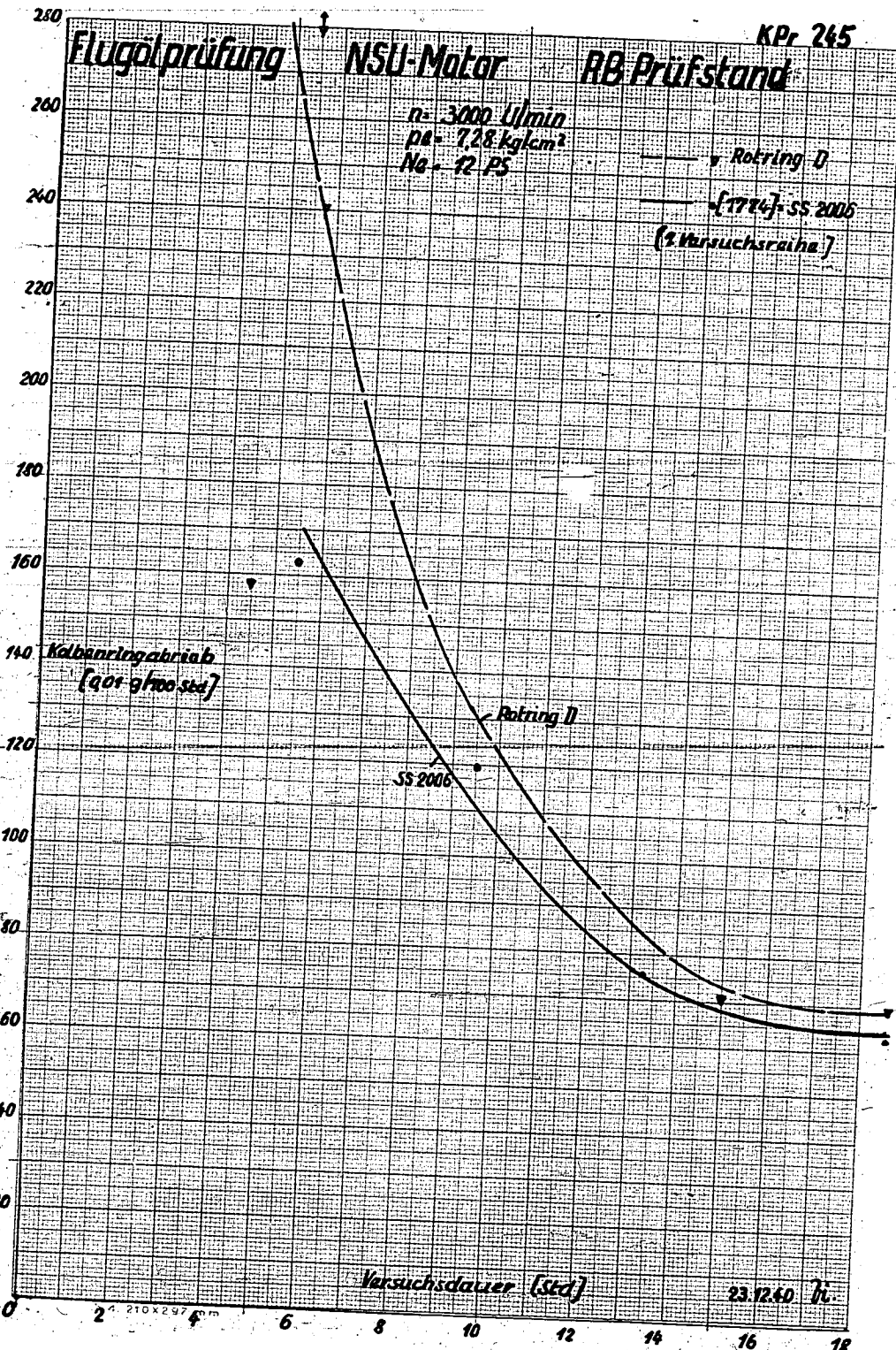
Flugölprüfung

NSU-Motor

RB Prüfstand

$n = 3000 \text{ U/min}$
 $p = 7,28 \text{ kg/cm}^2$
 $N = 12 \text{ PS}$

— Rotring D
— [1724]-SS 2006
(2. Versuchsreihe)



Kolbenringabrieb
(90° 9/100 Stk)

Rotring D

SS 2006

Versuchsdauer (sec)

23.12.40 H.

Flugölprüfung

NSU-Motor

RB Prüfstand

Analysendaten nach 5 Laufstunden

$n = 3000 \text{ U/min}$
 $p_{me} = 728 \text{ kg/cm}^2$
 $N_e = 12 \text{ PS}$

Rotring D
(1776) SS 2006
1. Versuchsreihe

1,5

Conradsonwert
%

1,0

0,5

20

18

Harzasphaltgehalt
%

16

14

12

10

8

6

4

2

0

22

$V_{50} \text{ } ^\circ\text{C}$

20

18

16

Mitteltemperatur t. Zyl. mittl. t. Zündk. $^\circ\text{C}$ 23,2 24,0

250 270 280 290 300 310 320 330 340 350

210 x 270 mm

2

Flugolprüfung

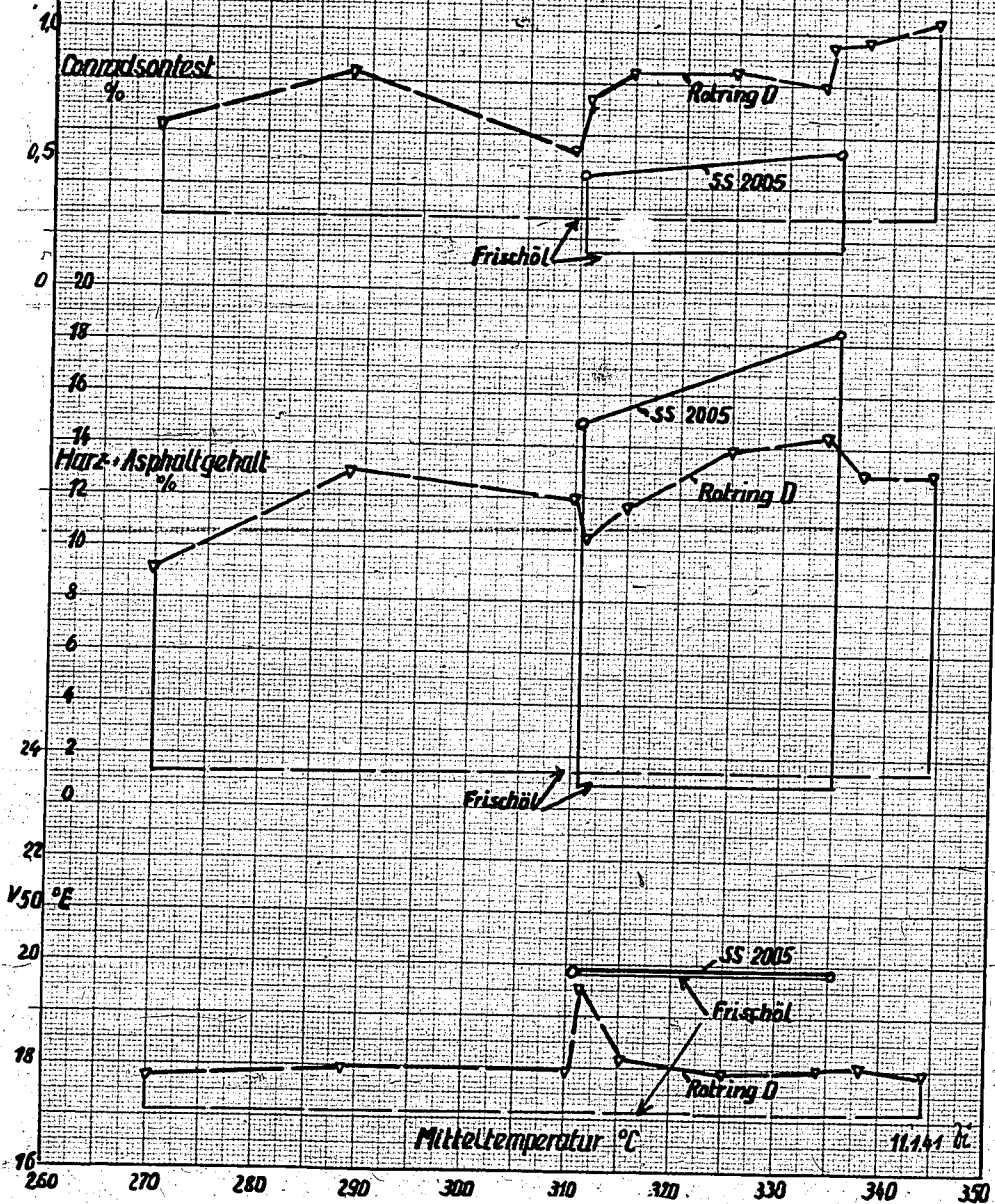
NSU-Motor

KPr 255
RB Prüfstand

Analysendaten nach 5 Laufstunden

$n = 2000 \text{ U/min}$
 $p_{me} = 728 \text{ kg/cm}^2$
 $N_e = 8 \text{ PS}$

Rotring D
o. SS 2005

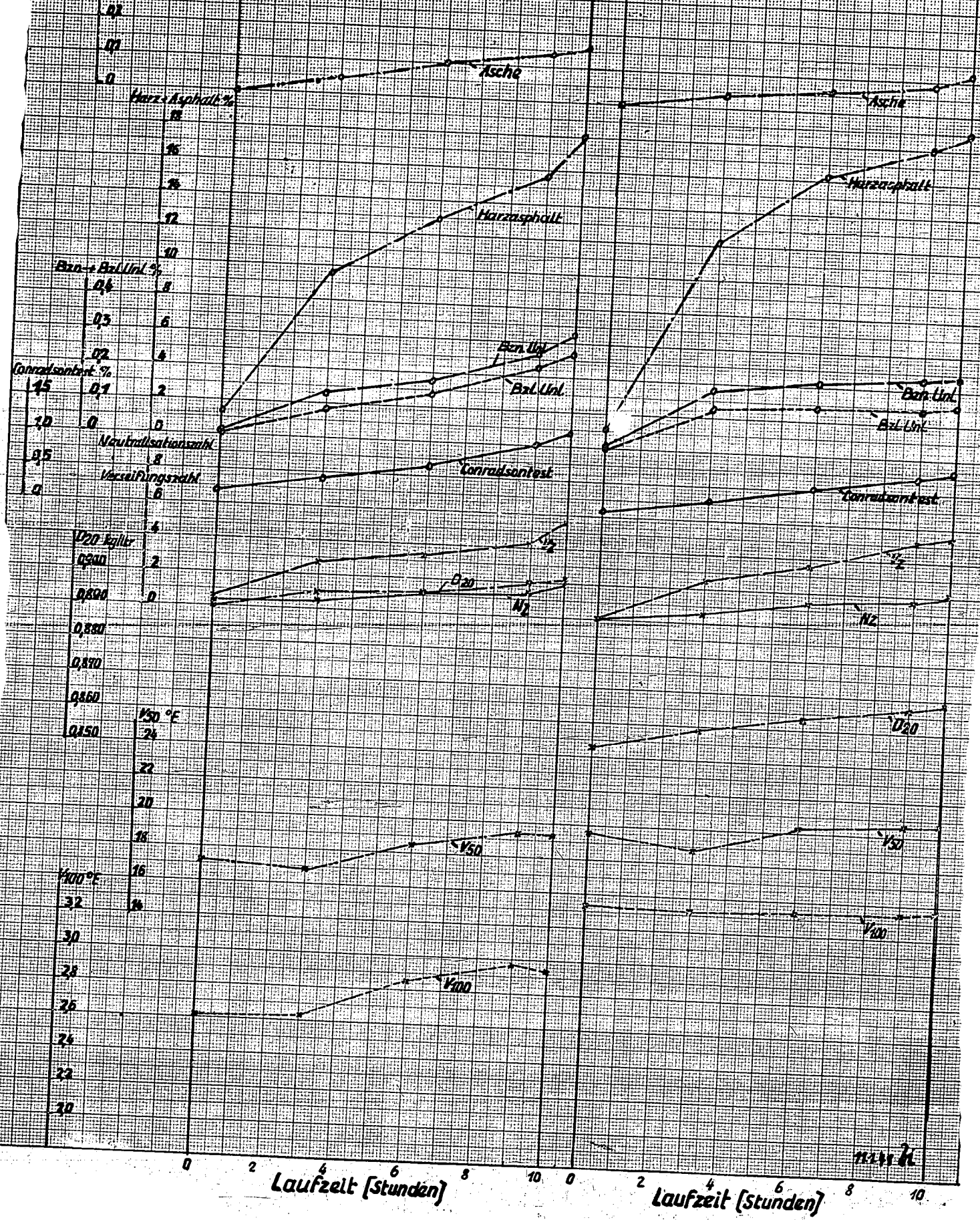


11.1.41 bc

Schmierölalterung - Prüfung im NSU 501 DSL-Motor Prüfstand-Ruhrbenzin

KA. 254

<p>Asche % 0,5 0,4 0,3 0,2 0,1 0</p> <p>Schmierstoff: Zündkerzensitztemp.: 350°C Drehzahl: 2000 U/min Leistung: 8 PS</p>	<p>Schmierstoff: SS 2006 Zündkerzensitztemp.: 350°C Drehzahl: 2000 U/min Leistung: 8 PS</p>
--	---



11.11.56

Flugölprüfung

NSU-Motor

RB Prüfstand

$n = 2000 \text{ U/min}$
 $p_m = 728 \text{ kg/cm}^2$
 $N_s = 8 \text{ PS}$

Ring D
SS 2005

Kolbenringabrieb
(g/100 Std)

200

180

160

140

120

100

80

60

40

20

Ring D

SS 2005

Versuchsdauer (Std)

11.11.11 G

0

2

4

6

8

10

12

14

16

18

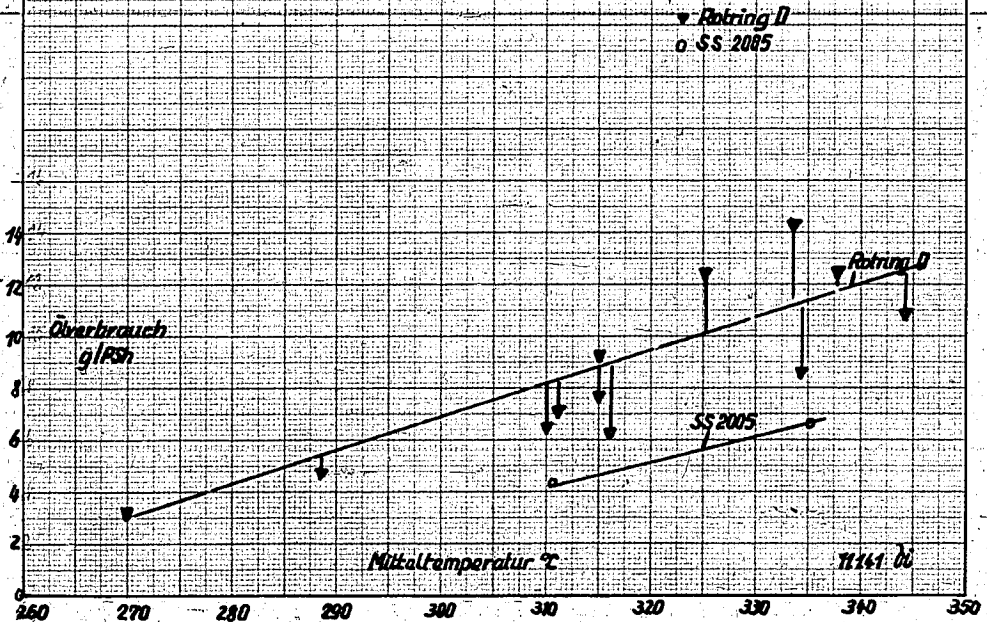
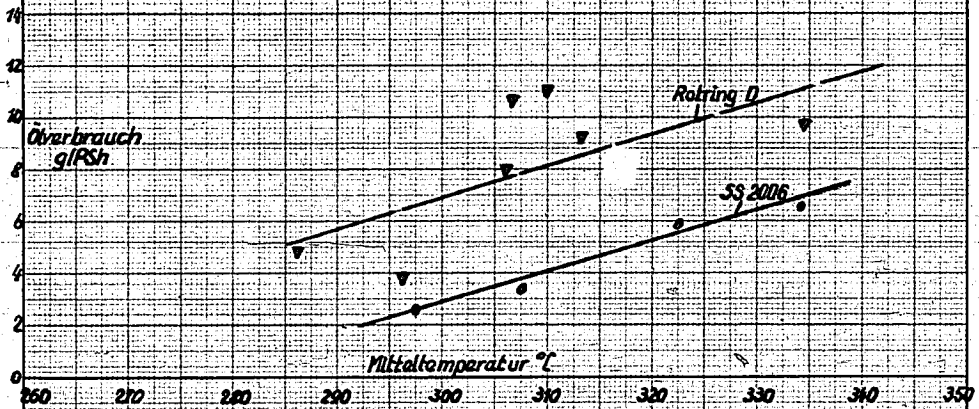
Flugölprüfung

NSU-Motor

RB Prüfstand

$n = 3000 \text{ U/min}$
 $p_m = 7,28 \text{ kg/cm}^2$
 $N_e = 12 \text{ PS}$

▼ Rotring D
 ● SS 2006
 [Kernschraube]



11261 00

Flugölprüfung

NSU-Motor

RB Prüfstand

$n = 2000 \text{ U/min}$
 $Q_D = 728 \text{ kJ/cm}^2$
 $N_e = 8 \text{ PS}$

ν Rotring II
o SS 2005

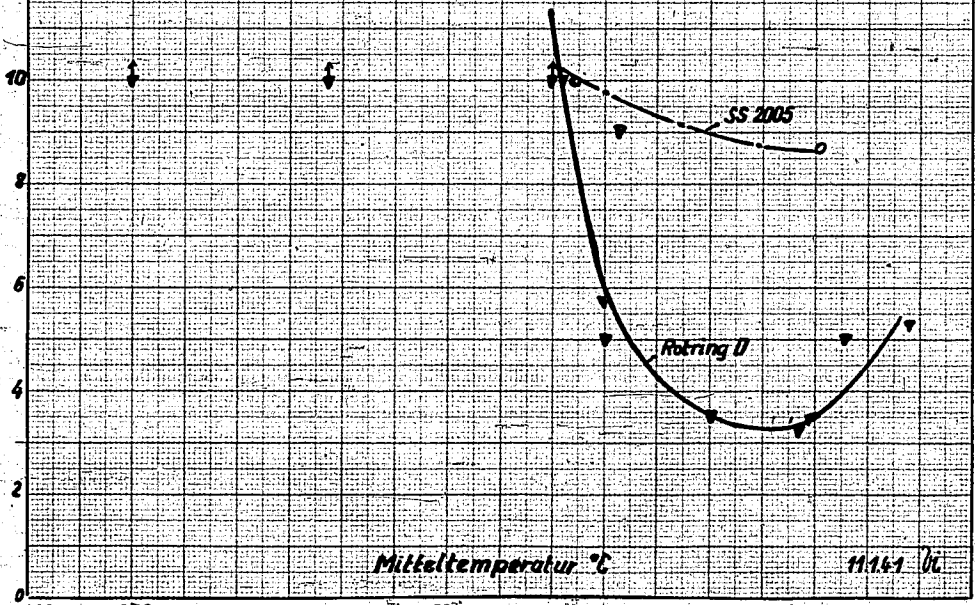
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0

*Laufzeit bis zum
Ringstecken
(Std)*

Mitteltemperatur °C

11141 DC

260 270 280 290 300 310 320 330 340 350



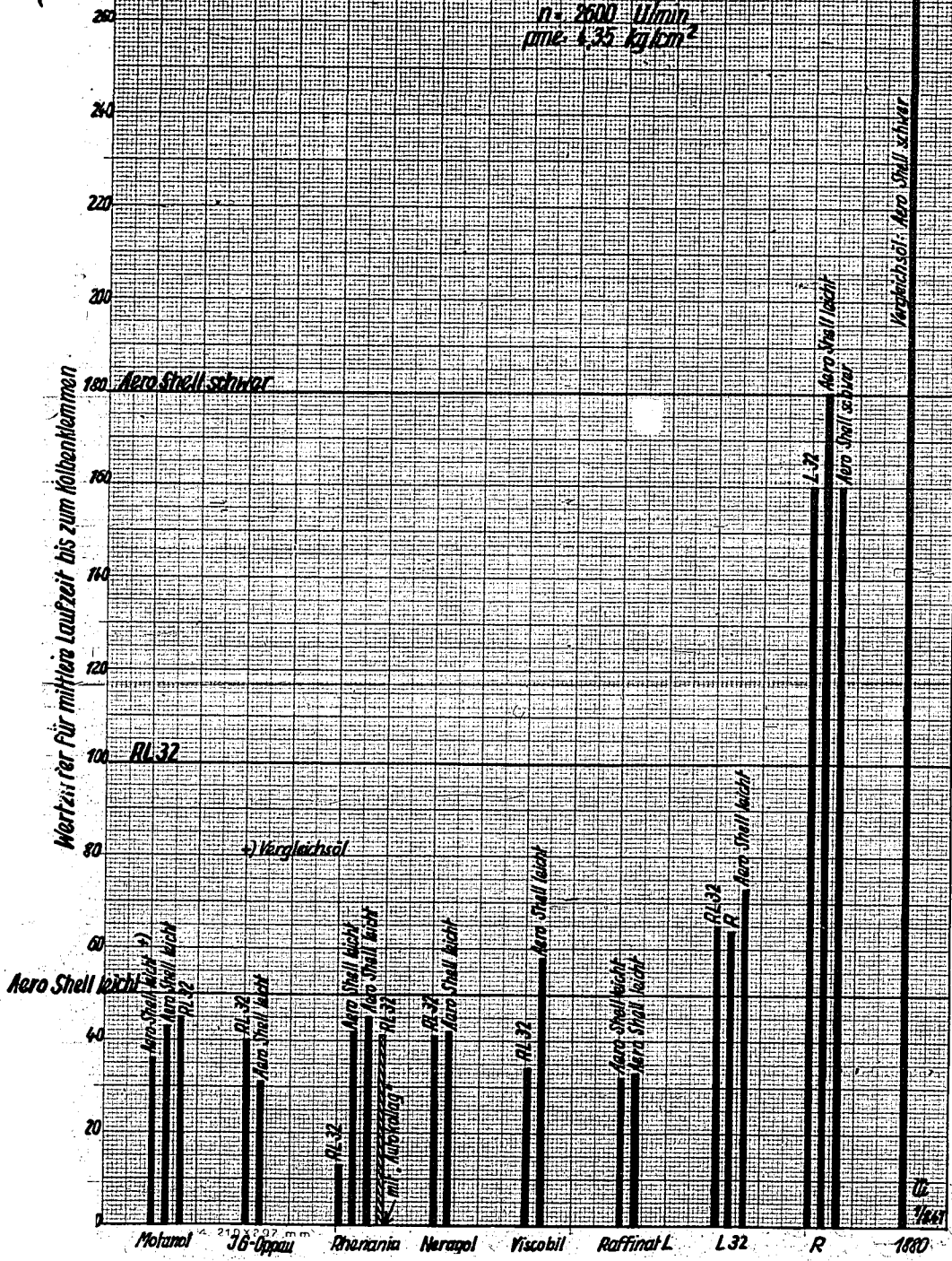
A12

Schmierprüfung Triumph BD 250

RB-Prüfstand

n = 2600 U/min
 p_{me} = 1,35 kg/cm²

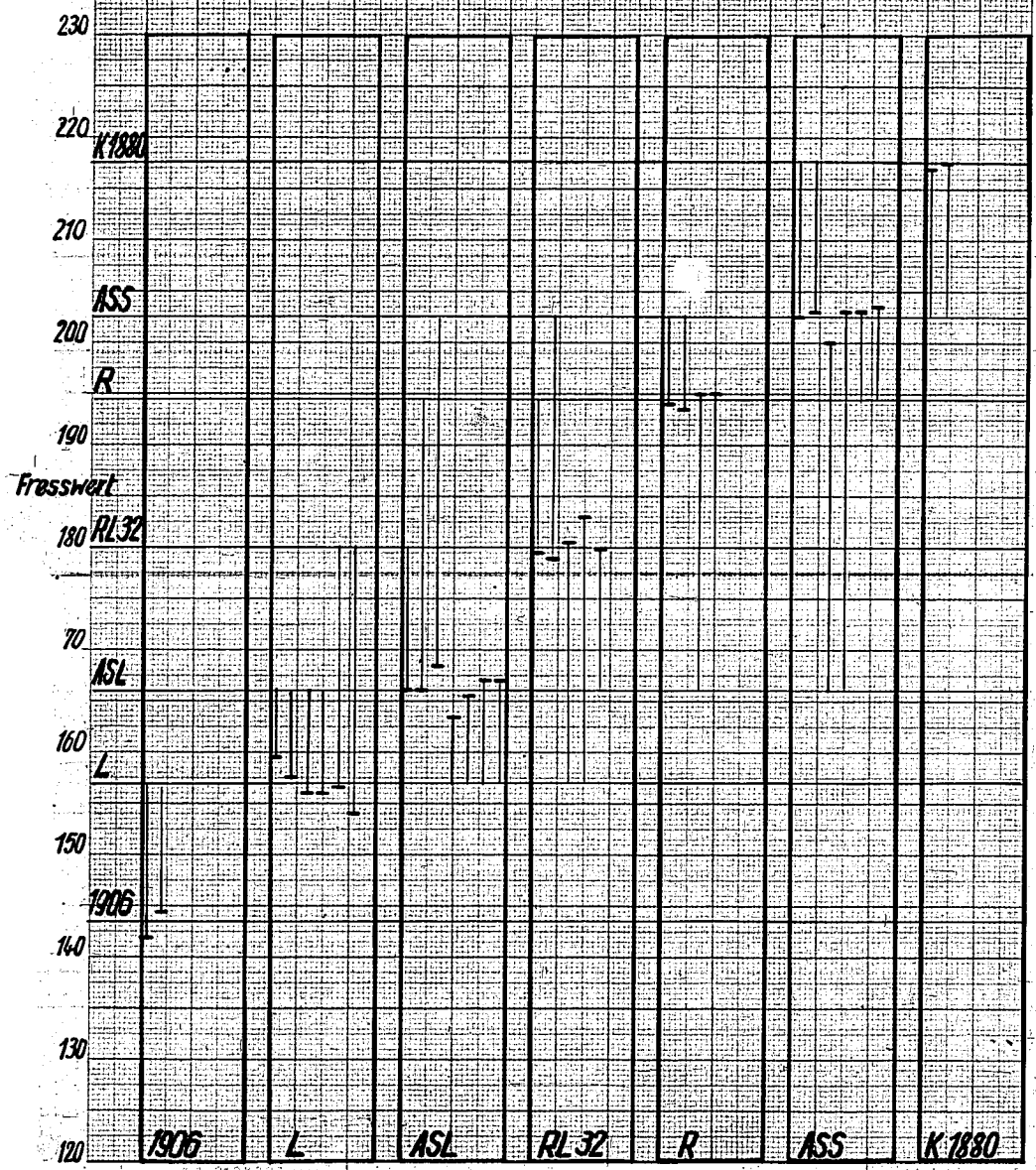
Werte für für mittlere Laufzeit bis zum Kolbenkleben



Vergleichswert Aero Shell schwer

Schmierölprüfung Triumph-Motor BD 250 Ruhrbenzin-Prüfstand
Kolbenfressen

1115



Schmierölprüfung

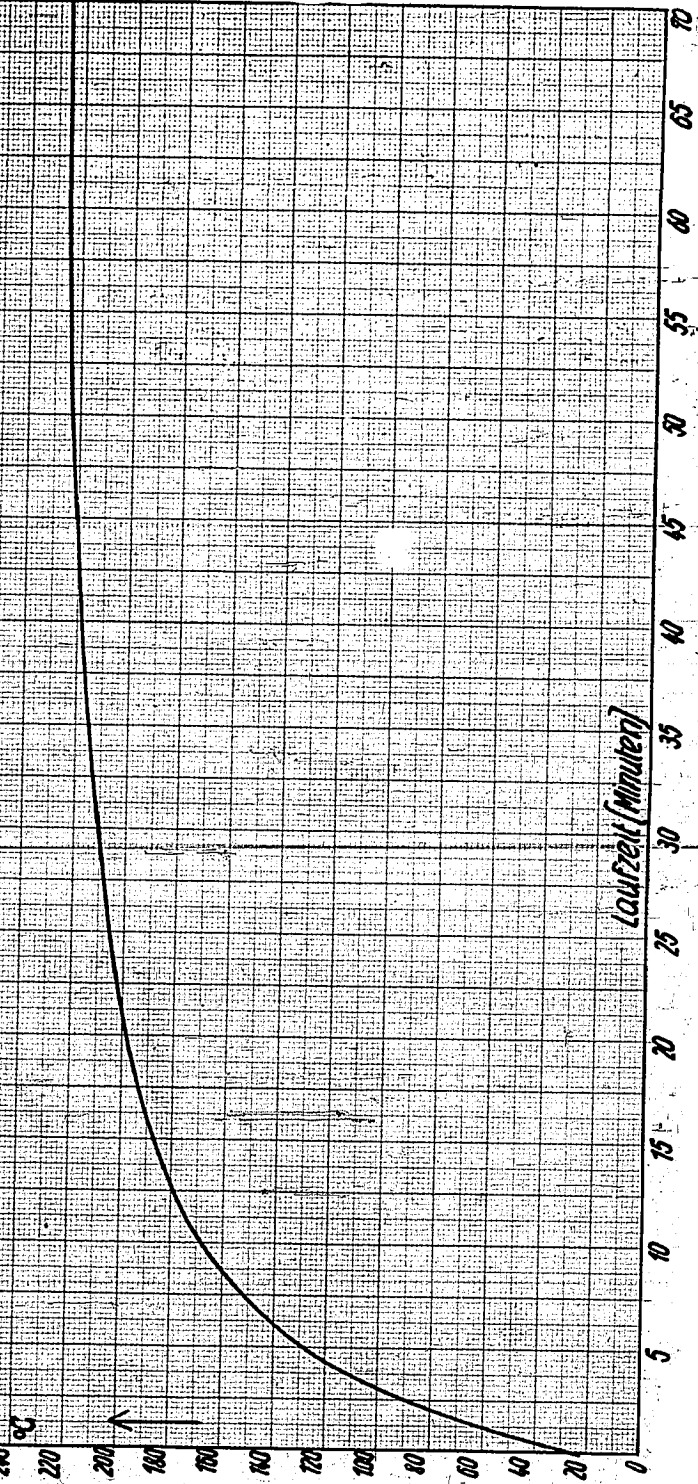
Triump. Motor BD 250

Ruhrbenzin-Prüfstand

200
240
280
320
360
400
440
480
520
560
600
640
680
720
760
800
840
880
920
960
1000

°C

200 Zylinder Temperatur für
durchschnittliche Kühlerhältnisse

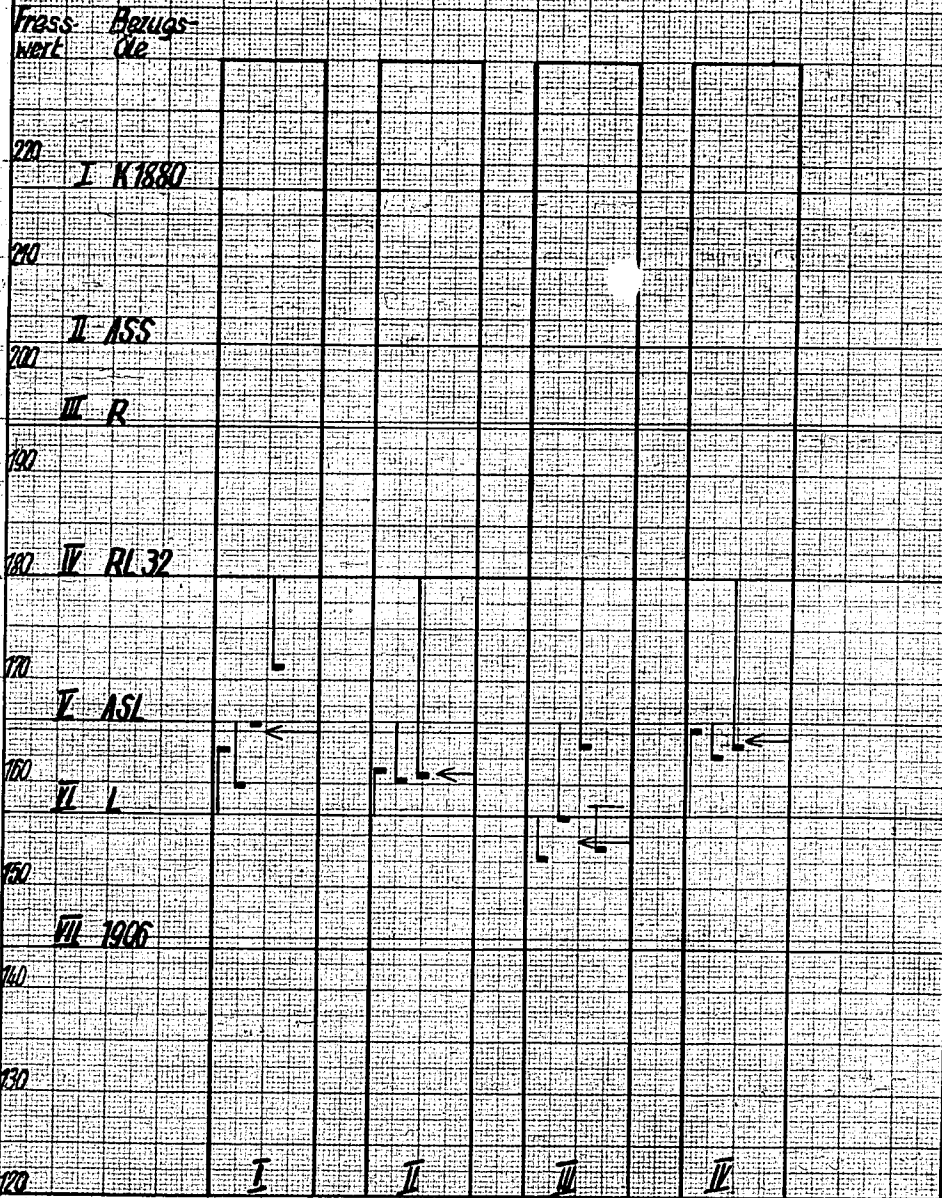


Schmierölprüfung Triumph Motor BD 250 Prüfstand-Ruhrbenzin

117

Kalbenfressen

Beiz: Kriegsauftrag WaPrüf 6 IVb, s-006-8975/61, Teil a)



Motoreinheitensöle

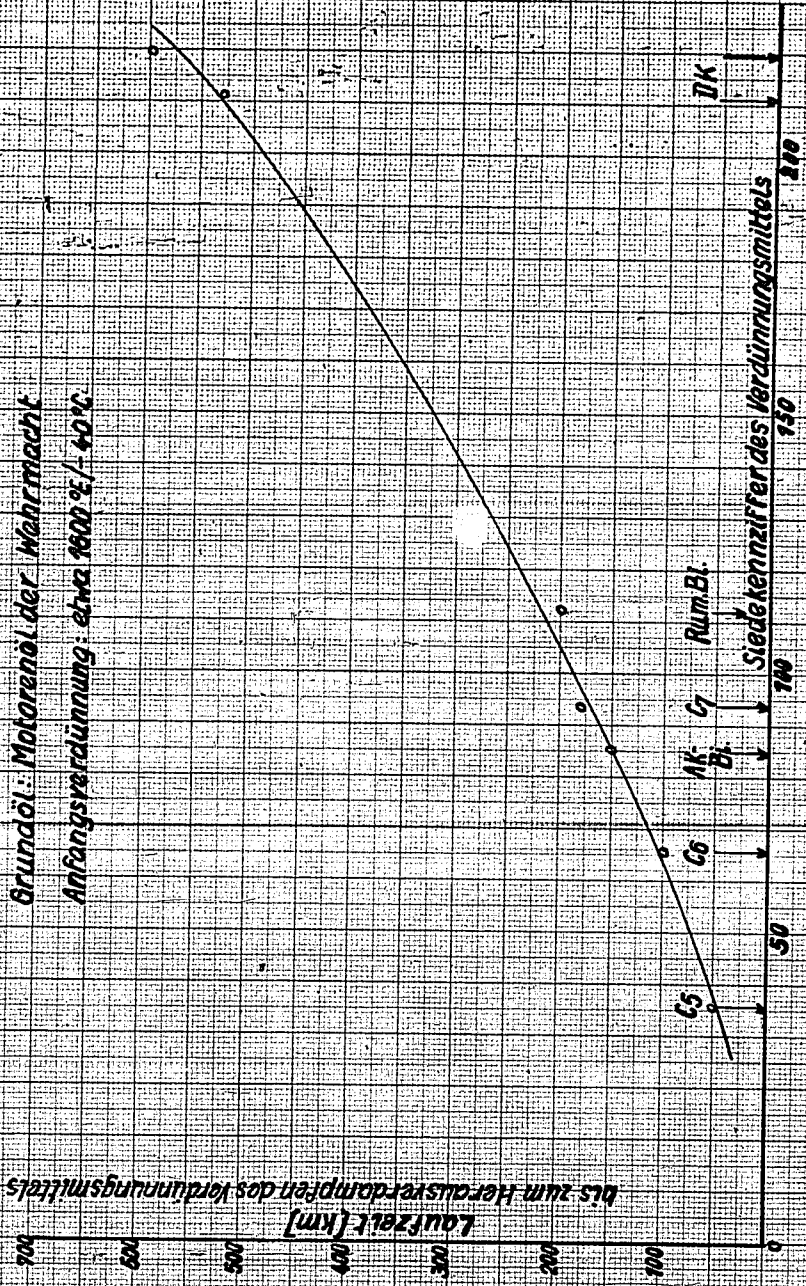
P170

Abbildung 2

Fahrversuche mit Motorenöl-Verdünnung
 Versuchswagen Nr. 5 Manderar 27 ltr
 Grundöl: Motorenöl der Wärmemacht
 Anfangsverdünnung etwa 1600 g/l + 40%

RCH-Prüfstand

Laufzeit (km)
 bis zum Herausverdampfen des Verdünnungsmittels



Überladeprüfung

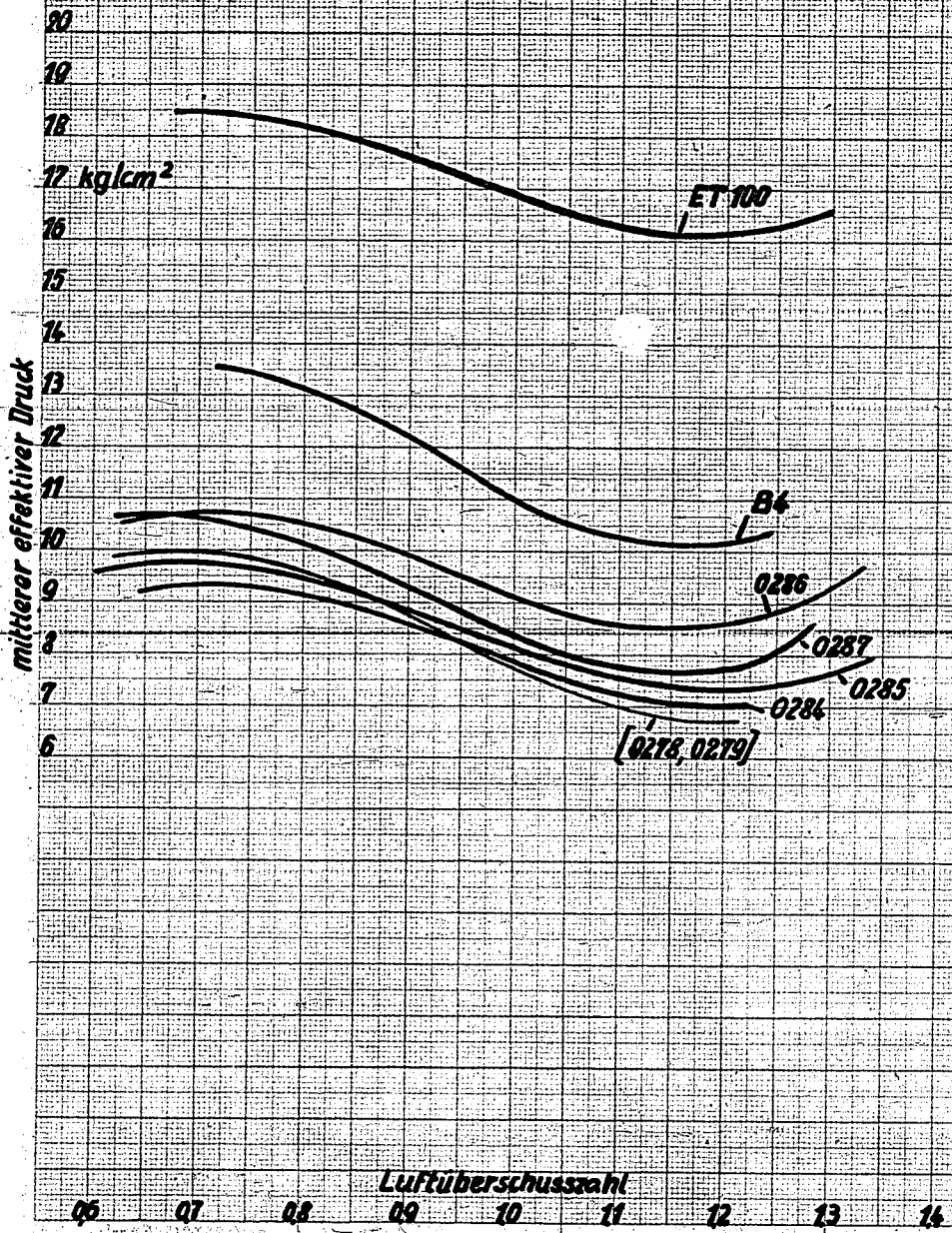
NSU 501 OSL

RB-Prüfstand

Brennstoff: ET100
B4
0278 0285
0279 0286
0284 0287

n = 1600 U/min
t_{ca} = 130 °C
Zündzeit: 30° v.d.T.
ε = 1:6,5

Datum: 16.5 - 18.5.62



Überladeprüfung NSU 501 05L RB-Prüfstand

Brennstoff: RCH HL 0.278-279

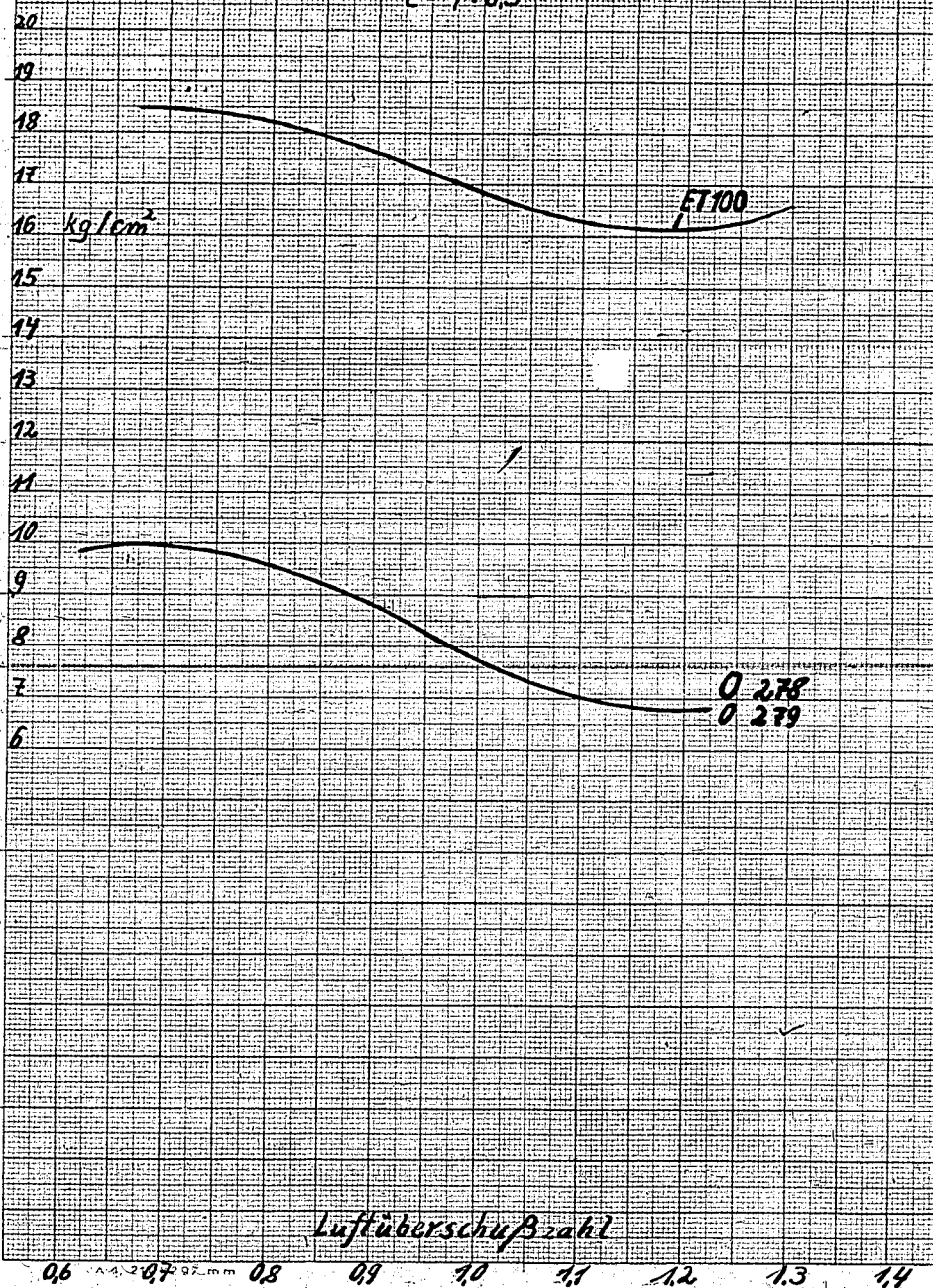
n = 1600 U/min

Datum 9.5.42

t_a = 130°C

Zündpkt 30° K.v.vol

E = 1:6.5



Luftüberschußzahl

0.6 0.7 0.8 0.9 1.0 1.1 1.2 1.3 1.4



Kälteversuche

RGH-Prüfstand

Bild 2

Anlassdrehzahlen abhängig von der Temperatur

P. 130

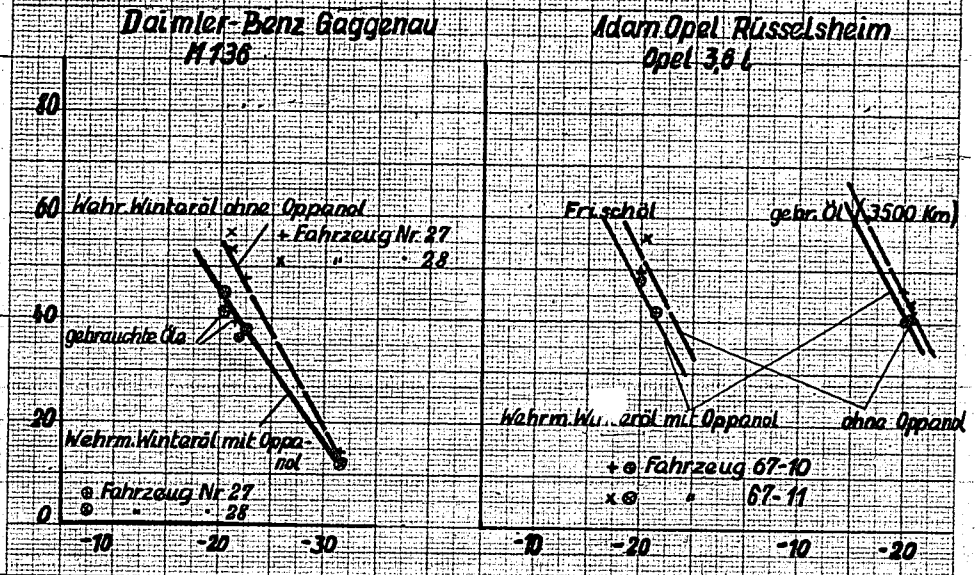
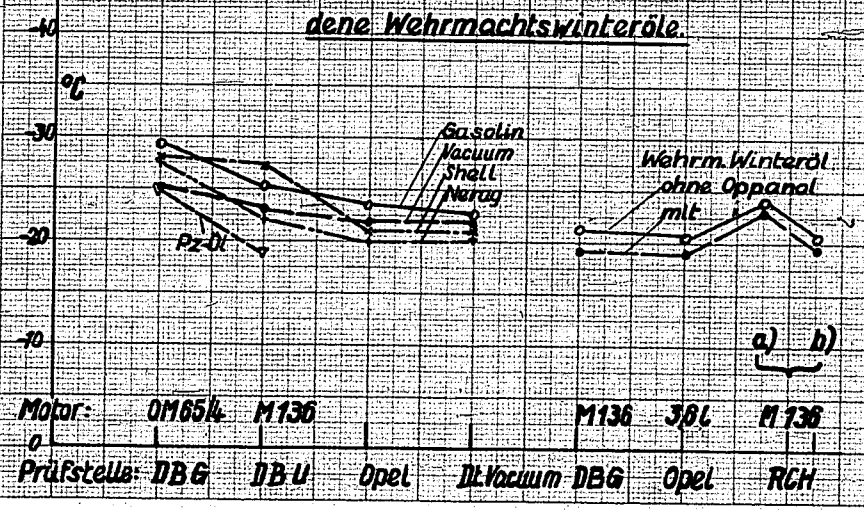


Bild 3

Anlassstemperaturen für Drehzahl 50 U/min und verschiedene Wehrmachtswinteröle.



Kälteversuche

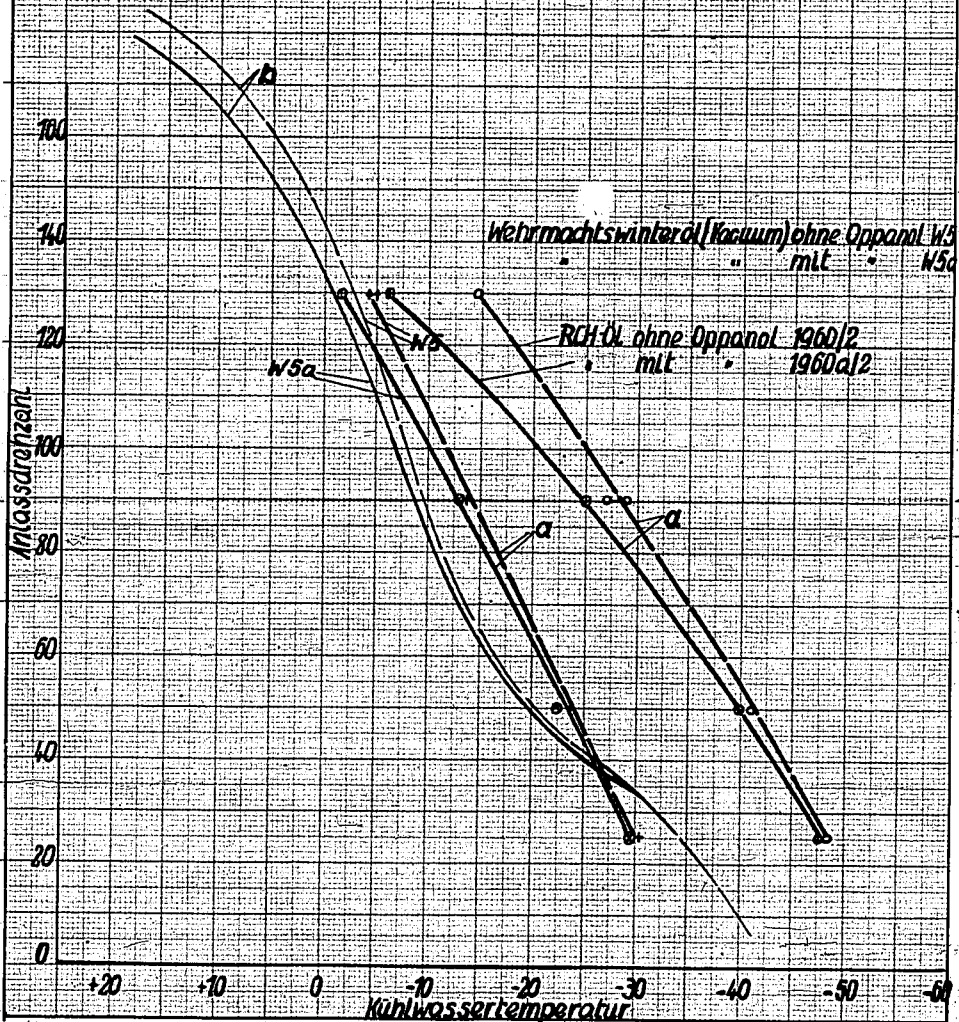
Daimler-Benz M136-
Motor

RCH-Prüfstand

Bild 1

Anlassdrehzahlen abhängig rd. Temperatur

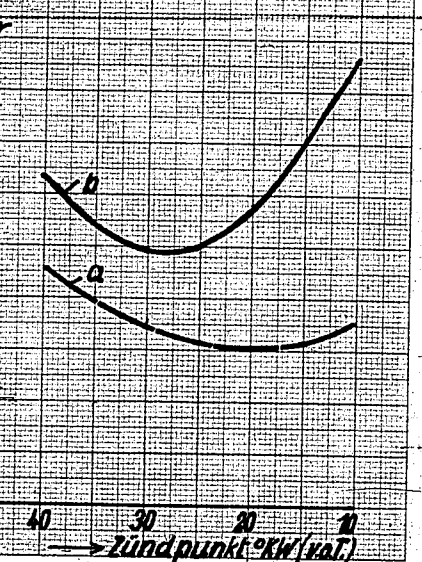
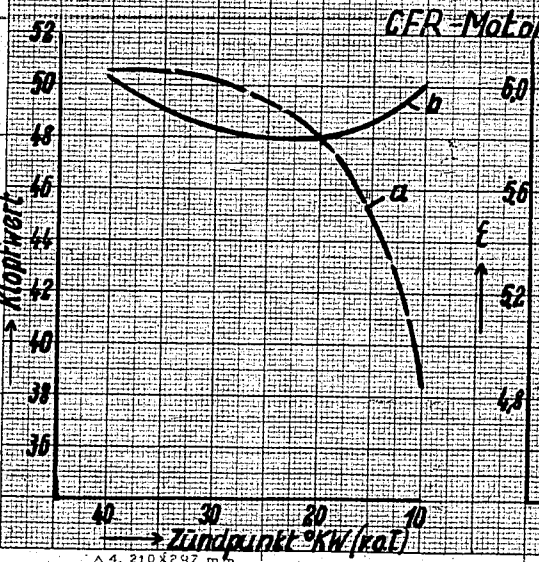
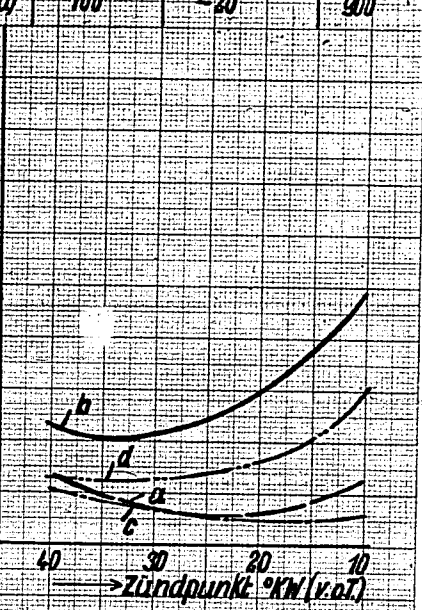
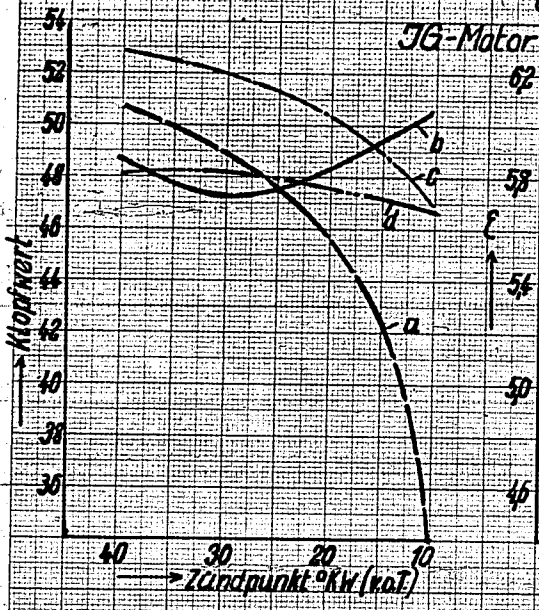
- a) Nach Mg-Messung mit Pendelmotor und Bosch Angaben über Anlässe, EG 06/6 (Batterie +20°C) Drehm. nach 30 sec.
- b) Versuche mit Starter und 75 Ah-Batterie (+20°C)



Abhängigkeit des Klopfwertes und der Verdichtung für gleiche Klopfstärke von der Zündstellung bei verschiedener Gemischtemperatur und Drehzahl.

P140

	Kühlmittel	Gemischtemp.	Drehzahl
36-Motor a)	150 °C	150 °C	900 U/min
b)	150	-20	900
c)	150	150	600
d)	150	-20	600
GFR-Motor a)	100	150	900
b)	100	-20	900

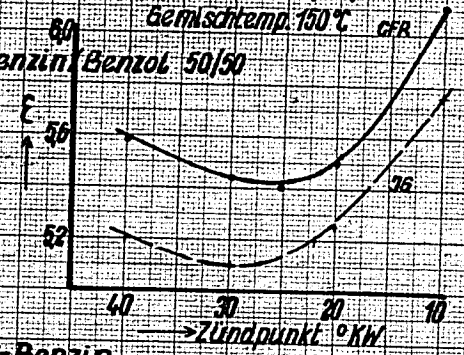
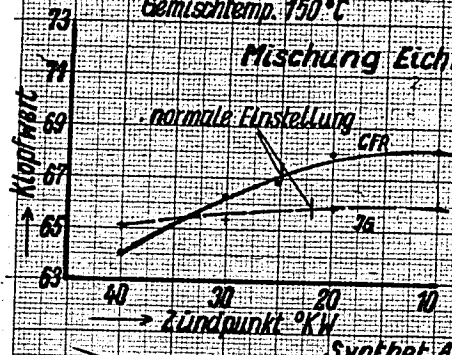


Abhängigkeit des Klopfwertes bzw. der Verdichtung von der Zündeneinstellung bei gleicher Klopfstärke

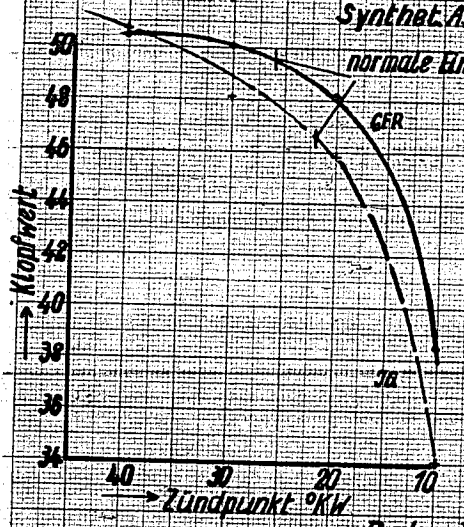
CFR-Motor: Kühlmittel 100°C
Drehzahl 900 U/min
Gemischtemp. 150°C

76-Motor: Kühlmittel 150°C
Drehzahl 900 U/min
Gemischtemp. 150°C

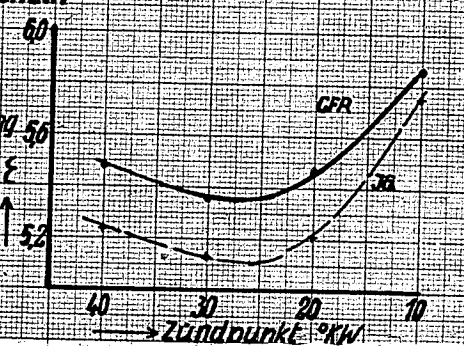
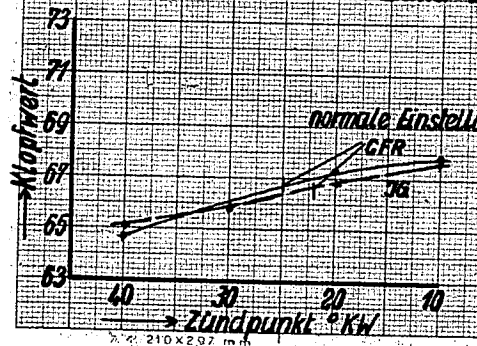
Mischung Etchbenzin/Benzol 50/50



Synthet. AK-Benzin

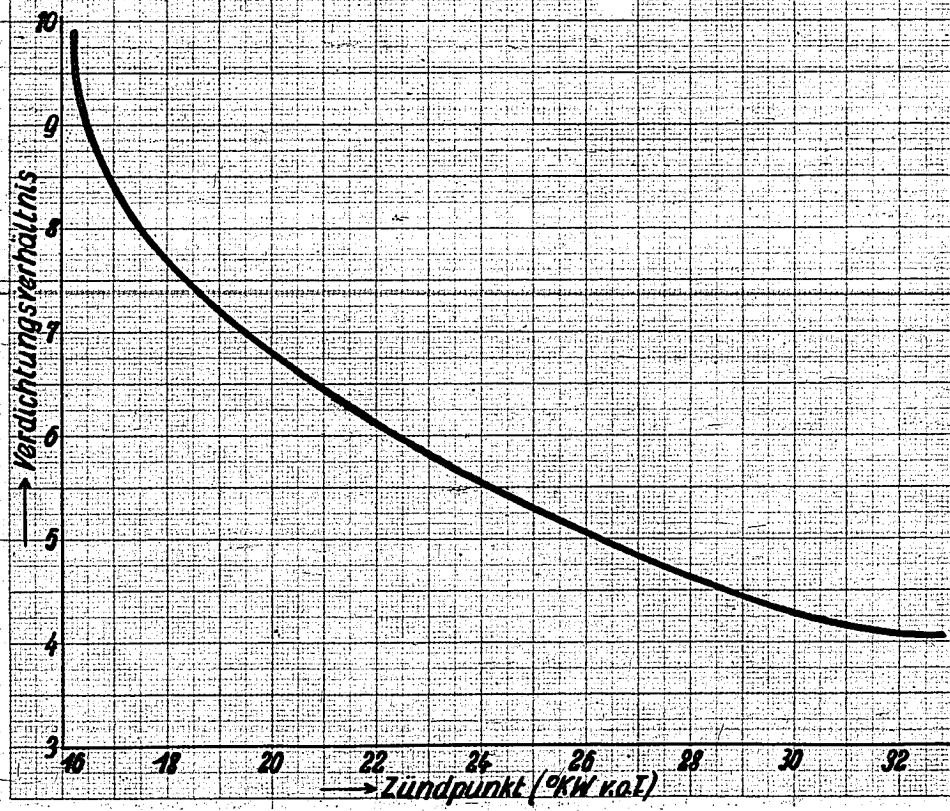


Baku-Benzin



RCH-Prüfstand

Beziehung zwischen Zündpunkt und Verdichtungsverhältnis (FR-Motor Motor-Methode (automatische Verstellung)).



Schema der Pumpversuchseinrichtung für tiefe Temperaturen.

