

00.72
00

Dessau, den 9. September 1939
Dr. Z./Mi

Dauererprobung des Schmierstoffes SS 966 p
im Motormuster Juno 211 B, Werk-Nr. 15 806.

Niederschrift über die Besichtigung des Motors
im ungewaschenen Zustande nach dem 100h-Lauf
am 9.9.1939

Anwesend die Herren: Dr. Born, Ammoniakwerk Merseburg
Dipl.-Ing. Stadlinger, BAL/MSD
Ing. Kläber, MSD
Dr.-Ing. Zinner, MSD
Dr.-Held /MSD
Dipl.-Ing. Spangenberg, E³stelle Rechlin

Vom 30.8. bis 7.9.1939 wurde eine 100h-Prüfstandserprobung
des Schmierstoffes SS 966 p im Juno 211 B, Werk-Nr. 15 806, im
Rahmen eines Serien-Abnahmellaufes durchgeführt. Der Lauf wurde
nach 100h störungsfrei abgeschlossen. Die Belastung erfolgte nach
den Vorschriften für die Serien-Abnahmeläufe.

Die Kühlstoffaustrittstemperatur betrug im Durchschnitt	88° C.
die Schmierstoffeintrittstemperatur im Durchschnitt	82° C.
die Schmierstoffaustrittstemperatur im Durchschnitt	85° C.

Kraftstoff: Leuna B 4.

Der Ölverbrauch betrug im Durchschnitt ca.

8 g/100h

B e f u n d :

Allgemeines:

Gegenüber Aero-Shell mittel und auch SS 904 a zeigt der Motor ein wesentlich schwärzeres Aussehen. Die Ablagerungen lassen sich jedoch leicht entfernen.

Zylinder:

Laufflächen in Ordnung.

Zylinderköpfe:

Ablagerungen von Ölkohle im Verbrennungsraum gering. Im Nockenwellenraum mässige Schlammablagerungen.

Kolben:

Ölkohleablagerungen auf den Kolben normal, im Innern der Kolben keine Ölkohle.

Laufflächen in Ordnung. Ringnuten sauber.

Kolbenringe:

Sämtliche Ringe lose; einzelne Ringe leichte Gratbildung.

Ventile:

Ventile Ölkohleablagerung teils gering, teils normal.

Kurbelwelle:

Laufflächen der Grundlager- und Hubzapfen in Ordnung. Schlammablagerung in den Zapfenbohrungen normal. (wird noch gewogen).

Lager:

2 Grundlagerschalen haben Ausbröckelung im Bleibronzeausguß; die anderen Lagerschalen in Ordnung.

Pleuelstangen:

Lacküberzug an den Schäften haftet fester als bei Aero Shell, sowie SS 970 p und SS 971 p.

Untersetzungsgetriebe und andere Zahnräder:

Ausserlich keine Mängel feststellbar.

Ölfilter:

Verhältnismässig starke Schlammablagerung; der Schlamm hatte eine zwar weiche Beschaffenheit, war jedoch mit harten Körnern vermischt. (s. Analyse).

Beurteilung.

Der Motor zeigte nach dem 100h-Lauf ein im allgemeinen befriedigendes Aussehen.

Die Schwärzung der mit dem Schmierstoff in Berührung kommenden Bauteile (Kurbelwelle, Pleuelstangen, Gehäuse) ist etwas stärker als bei den Beschaffungsölen; eine Gefährdung der Betriebssicherheit tritt dadurch nicht ein.

Unter dem Vorbehalt, daß die noch durchzuführende genaue Vermessung des Motors und der Befund im gewaschenen Zustande keine Mängel ergibt, bestehen gegen die Flugerprobung des Schmierstoffes SS 966 p im Motormuster Jumo 211 keine Bedenken.

Für: IG-Farbenindustrie:

gez. Z o r n

Für: E-stelle Rechlin E 3 c:

Für: BAL-MSD:

Für: Jumo MSD:



Verteiler:

- 2x RLM LG 3 IV,
- 1x E-stelle Rechlin E 3 c,
- 1x BAL-MSD,
- 1x IG-Farbenindustrie, Dr. Zorn
(Ammoniakwerk, Merseburg),
- 1x Jumo-MSD.