

Versuchsbericht.

Versuch Nr. 18 105 270

Bericht Nr. 12

mit 3 Textseiten und folgenden Anlagen:

Stück Zeichnungen Nr.

Stück Kurvenblätter Nr.

1 Stück Tabellen Nr. AVB c 214

Stück Fotos Nr.

Geheim!

Dies ist ein Staatsgeheimnis
im Sinne des § 48
und folgendes des T.S.G.

Betr.: Erprobung des Schmierölzusatzes J 6 (J.G. 1586) an DB 605-Motoren im Werk Genshagen. (ohne Zentrifuge).

V Versuchsergebnis: Die Grundlager von 14 mit Zusatz gefahrenen Motoren zeigen gegenüber 12 Vergleichsmotoren ohne Zusatz ungefähr die gleiche Verbesserung, wie mit Zusatz J 3 (J.G. 891) festgestellt (s. Ber. Nr. 10).

Bei den Hublagern ergab sich keine Verbesserung. Mit Zusatz keine Ausschlußlager, ohne Zusatz je ein Hub- und Grundlager Ausschluß.

Die Kolbenringe zeigten stärkere Gratbildung als bei J.G. 891.

Weiterführung des Versuches:

10728

DB Werk 60, Versuch.

Herren:

Verteiler:

Dir. Nallinger

OI. Penzig

Dir. Köhler

IG. Farben

Dir. Dr. Berger

Dir. Friedrich

Prok. Bay

OI. Dr. Kollmann

OI. Hoffmann

OI. Dr. Scherenberg

OI. Rank

Dr. Glamann

Dr. Eitel

Kneile

Stiebling/Koch

Untertürkheim, den 4.4.1944 VB Hv/K.

Bearbeiter: Halver

Gruppenleiter: Anders

Versuchsleitung:

Techn. Direktion:

I. Versuchsaufgabe:

Die Wirksamkeit des Schmierstoffzusatzes J 6 (J.G.1586) für den Einlauf DB 605 sollte festgestellt werden. (Vergl.A.N.)

- II. Der Zusatz J 6 (J.G.1586) ist eine Weiterentwicklung des Präparates 891 der J.G. mit verbesserter Löslichkeit. Der wirksame Grundstoff ist der gleiche wie bei 891. Nach Verflüssigung des J 6 im Wasserbade (90°) wurden 0,8 % dem auf 50° C erwärmten Öl beigemischt.

III. Versuchsdurchführung:

Nach Reinigung der Ölanlage machten zunächst 9 Motoren mit normalem Öl ohne Zusatz ihren Ein- und Vorlauf, anschließend nach erneuter Reinigung 14 Motoren mit Zusatzöl. Die Motoren liefen auf Ständen ohne Zentrifuge.

IV. Versuchsergebnis:

Wie aus der Tabelle KVB c 214 hervorgeht, war das Aussehen der Grundlager in ähnlichem Maße verbessert wie schon früher beim Zusatz J 3 festgestellt. Für die Hublager konnte keine Verbesserung nachgewiesen werden. Gegenüber dem Zusatz J 3 fiel noch folgendes auf:

Die Färbung der Grundlager war wieder rötlich-matt-grau. Während früher die Hublager eine dunkel-bräunliche Färbung hatten, waren sie jetzt in der Farbe wie die Grundlager, lediglich etwas dunkler. Die an den Grundlagern noch vorhandene Feinriefigkeit war beim Zusatz J 6 etwas ausgeprägter als bei J 3. In den Lagerflächen waren häufig kleine Späne eingedrückt, ohne Riefen verursacht zu haben; teilweise waren die Späne selbst fortgespült und nur noch die Eindrückstellen zu sehen. Die Hublager zeigten auch bei Zusatzöl leichte Tragspuren. Die Kolbenringe wiesen in stärkerem Maße Gratbildung auf als bei J 3.

3 Motoren die im Anschluß an die Zusatz-Motoren und mit nachgetanktem reinem Rotring gefahren waren, zeigten deutlich die nachlassende Wirkung des nicht ergänzten Zusatzes.

V. Zusammenfassende Beurteilung des Präparates J 6 (J.G.1586).

- 1) Bezüglich Mischbarkeit ist das Präparat dem früher benutzten J.G.891 weit überlegen.
- 2) Die tragfähigkeitsverbessernde Wirkung scheint nicht so gut zu sein wie bei J 3 (J.G.891).
- 3) Es wird noch ein günstigerer Kompromiß zwischen den Eigenschaften von J 3 (891) und J 6 (1586) gesucht.

VI. Vergleich mit den früheren Ergebnissen. (J.G. 891).

Zusatz: Ölreinigung:	JG 891 mit Zen- trifuge			JG 891 ohne Zentrifuge			JG 1586 ohne Zentrifuge
Turmstand Gruppe	2	3 08	8	4	5 06	6	1 06
<u>Bewertung der Grundlager</u>							
mit Zusatz	9,9	9,4	9,8	8,1	8,7	8,4	8,6
Mittelwert	9,7			8,4			8,6
ohne Zusatz	8,8	8,4	7,4	6,0	5,9	8,1	6,8
Mittelwert	8,4			6,6			6,8
<u>Verbesserung</u>	1,3			1,8			1,8
<u>Bewertung der Hublager</u>							
mit Zusatz	9,6	10,2	9,3	9,0	9,2	9,6	8,7
Mittelwert	9,6			9,3			8,7
ohne Zusatz	8,7	9,0	9,8	8,4	8,6	9,0	8,7
Mittelwert	9,0			8,7			8,7
<u>Verbesserung</u>	0,6			0,6			0

Stand Nr. 1 Prüfstandgruppe 06

Bezeichnung: Übersicht der mit u. ohne
Zusatz JG in Genshagen
geführten Motoren
ohne Zentrifuge.

Paints

0

ohne Zusatz															mit Zusatz J. 6. 1586																
Grundlager							Hublager								Grundlager							Hublager									
Motor-Nº	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	Motor-Nº	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7		
W 1236	7	6	7	6	7	8	6	6	7	8	9	9	9	10	90	B 5400	9	9	9	9	9	9	9	8	9	10	10	8	9	9	93
W 1202	9	8	7	8	8	8	3	7	3	9	9	8	9	9	8,8	W 1254	8	8	7	9	8	8	7	7	9	9	9	8	8	8	87
B 5319	7	8	8	7	8	8	8	7	7	9	9	9	9	9	8,8	W 1252	9	8	8	9	8	9	8	8	4	8	9	8	9	9	87
B 5292	6	6	6	6	6	6	6	6	0	9	8	8	8	8	8,5	W 1245	9	9	9	9	9	9	9	8	0	8	9	8	9	9	87
B 5304	6	6	6	6	6	6	6	6	0	8	8	8	8	7	7,8	B 5399	8	9	9	8	9	8	9	8	7	8	9	9	9	9	87
X 1248	7	8	7	8	6	7	8	7	3	10	9	10	9	8	9,2	B 5383	9	9	9	9	9	9	9	9	0	8	8	8	8	8	8,2
X 1246	7	7	6	6	6	7	7	6	6	6	8	8	8	9	7,8	B 5287	8	9	7	8	8	8	9	8	3	9	8	8	8	9	83
B 5341	7	7	7	6	6	7	7	6	7	9	9	9	8	8	8,7	W 1255	8	8	8	8	9	9	7	8	7	9	9	9	8	8	88
B 5121	7	7	7	7	7	7	7	7	0	9	9	10	9	9	9,3	B 5347	9	9	9	9	9	9	8	8	9	8	9	10	9	9	90
Obige Motoren liefern vor den Zusatzmotoren							Mittelwert	6,8	Mittelwert							8,7	W 1251	9	9	9	9	9	9	9	9	0	9	9	9	9	92
Nachstehende Motore im Anschluss an die Zusatzmotore															Führung nachgetaktet																
B 5481	8	8	9	9	7	8	9	8	3	9	9	10	9	9	90	W 1256	8	9	9	8	9	8	8	6	9	9	8	9	8	87	
B 5521	8	8	7	8	8	7	8	7	7	9	10	8	9	8	8,8	W 1248	8	9	8	9	7	8	9	8	3	8	9	8	8	8	8,2
W 1262	8	7	8	7	6	7	8	7	3							W 1253	8	8	8	9	8	9	9	8	4	9	8	8	8	8	8,5
Husschusslager							Mittelwert								Mittelwert							Mittelwert									