

T a b e l l e

Mr.	Motoren- Bezeichnung	Hub/ Bohrung	Zylinder- zahl	Hub- raum ccm	Fahr- strecke km	gefahrener Kraftstoff ltr
1	Opel 1,2 ltr (III)	65/90	4	1186	ca. 7000	690
2	14/60 PS Benz		6		3160	718
3	16/80 PS Horoh	82/95	8	3990	2955	725
4	12/70 PS Horoh (III)	75/85	8	2980	3320	630
5	12/70 PS Horoh (IV)	75/85	8	2980		
6	12/50 PS Adler- Standard	75/110	6	2890		

1.2 ltr Opel-Wagen.

Zu Beginn des Betriebes mit Ethylbenzin wurden neue Ventile und neue Zündkerzen (Bosch 95/0) eingebaut. Nach 4000 km setzten die Zündkerzen zeitweilig aus, so daß sie durch 4 Siemens-Kerzen AG 20 ersetzt wurden.

Nach ungefähr 7000 km Fahrstrecke wurde der Motor zerlegt und folgendes festgestellt:

Die Verbrennungsräume zeigten nicht den zu erwartenden grauen Belag, da die Kolben nicht gut abdichteten, so daß die Verbrennungsräume mit schwarzen Ölkohlerückständen bedeckt waren. Der schlechte Zustand der Kolben hatte sich während des Betriebes durch hohen Ölverbrauch bemerkbar gemacht, wozumehr, als sich beim Zerlegen herausstellte, daß an einem Kolben 2 Ringe gebrochen waren.

An Ventilen und Ventilsitzen war nichts bemerkenswertes.

Der Wagen hat während der Beobachtungszeit mit Ausnahme des hohen Ölverbrauches einwandfrei gearbeitet. Der Versuch wurde abgebrochen, da die Mitführung von verdünntem Ethylfluid zum Vermischen mit Benzin an den Zapfstellen (0,18 % Ethylfluid) aus gesundheitlichen Rücksichten bedenklich erschien.

28100 %

3. Motor des Autobetriebes Im.

Bei stillen Wagen wurden vor Verwendung des Ethylbenzins die Motoren geöffnet und neue Ventile und Kerzen eingebaut, sowie der Zustand von Zündung und Vergaser nachgesehen. Bei der Abfassung dieses Berichts hatten die Wagen je 3000 m zurückgelegt, die Motoren wurden wiederum geöffnet. Aus jedem Motor wurden einzelne Kerzen und Ventile entnommen, die Maschine im übrigen wieder unverändert zusammengebaut. Wir setzen nach dieser Kontrolle den Betrieb mit Ethylbenzin fort.

14/60 PS Benz.

Die Innere des Verbrennungsraumes zeigt weißgrauen Anlag. Von den 6 Bosch-Kerzen 95/0 war bei 2 Stück der Isolator geplatzt. An allen Stellen war die Glasur des Isolators rauh und etwas verkratzt, ein genauer Belag war nicht festzustellen. Die Sitzflächen der Ventile befanden sich in wesentlich schlechterem Zustand, als dies bei den übrigen Wagen beobachtet wurde. Die Ventilsitze im Pleuellblock waren einwandfrei.

16/20 PS Horch II.

Die Innere dieser Maschine lassen offensichtlich stark Öl anlagern, so daß die Verbrennungsräume schwarz gefärbt waren. Bei den Horch-Motoren M 145/1 sind die Isolatoren etwas aufgeraut und nicht so einwandfrei verfärbt. Die Ventile befanden sich in einwandfreiem Zustand. Die Hälfte der Ventile lag aus konstruktiven Gründen so, daß sie sich stark benetzen, so daß der Wärmeabfluß vom Ventilsitz begünstigt wird.

12/70 PS Horch III.

Auch in diesem Wagen sind die Verbrennungsräume etwas verölt. Es wurden Champion-Kerzen Nr. 12 verwendet. Die Glasur des Isolators ist offensichtlich stark angegriffen und blättert in gelblichen

