

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik
Band: 29 (1967)
Heft: 14

Artikel: Dieseltreibstoffe im Test
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070017>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dieseltreibstoffe im Test

Vorwort der Redaktion: Bekanntlich haben unsere Mitglieder die Möglichkeit, in Fällen, da Zweifel über die Qualität eines Treibstoffes oder Schmieröles oder über die Ursache von Motorschäden bestehen, eine Analyse bei der Eidg. Versuchsanstalt (EMPA) in Dübendorf zu veranlassen. Die Mitglieder können dies mit einem Gutschein des Zentralsekretariates gratis tun. Eine derartige Kontrollanalyse kostet im Durchschnitt Fr. 80.— bis Fr. 120.—. Mit der Durchführung solcher Kontrollanalysen besteht die Möglichkeit, die Qualität sämtlicher Treibstoffe und Schmieröle beständig unter Kontrolle zu halten. Es werden jährlich 15 bis 20 Analysen durch Mitglieder veranlasst. Es darf an dieser Stelle gesagt werden, dass den Lieferanten nur ganz selten etwas Nachteiliges vorgeworfen werden kann. Die vermutlichen Beanstandungen sind meistens auf Mängel in der Lagerhaltung beim Verbraucher, insbesondere beim landwirtschaftlichen Verbraucher, zurückzuführen. (Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die letzte Nummer). Die Feststellungen der genannten Kontrollanalysen werden jeweils im Tätigkeitsbericht des Schweizerischen Traktorverbandes publiziert.

Dank der Initiative und dem freundlichen Entgegenkommen der Stiftung für Konsumentenschutz (SKS), Bern, sind wir in der Lage, unsern Lesern nachstehend das Ergebnis eines orientierenden Querschnittstestes (28 Probenahmen vom April 1967) vor Augen zu führen. Wenn das Ergebnis auch keinen endgültigen Schluss über die ständige Qualität der Ware zulässt, so wird mit derartigen Testen bei den Firmen bestimmt das Bestreben nach noch besserer Qualität (beispielsweise bezüglich dem Schwefelgehalt) angeregt. Wir danken der Stiftung für Konsumentenschutz für ihre Initiative und die veranlasste Arbeit.

Im folgenden Artikel veröffentlichen wir Erläuterungen wichtiger Begriffe von Prof. Dr. Max Brunner, Zürich. Diese dürften das Lesen der Testergebnisse erleichtern.

Der Dieseltreibstoffpreis kletterte. Im April 1967 erhöhte sich die Zollbelastung um zwei Rappen pro Liter. Diese Massnahme hat unter den Verbrauchern lebhafte Diskussionen ausgelöst. Aber auch die Stiftung für Konsumentenschutz (SKS) beschäftigte sich in den letzten Monaten mit diesem Treibstoff. Sie wollte vor allem wissen, in welchem Zusammenhang der Dieselrauch mit der Treibstoffqualität steht.

Die Fachleute orientierten uns, dass die Rauchbildung im Dieselmotor bei Verwendung «handelsüblicher» Treibstoffe in nur sehr untergeordnetem Masse von der verwendeten Sorte abhängt. Viel wichtiger sei der mechanische Zustand von Motor und Einspritzdüse, sowie die richtige Einstellung der Treibstoffdosierung. — Leider wird in dieser Hinsicht oft gesündigt.

Eine Untersuchung der Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe hat schon vor Jahren gezeigt, dass in unserem Land die Plomben an den Einspritzpumpen oft weggerissen werden. Man verstellt die Einspritzpumpe, um eine Leistungsverbesserung zu erzielen. Der Motor arbeitet dann jedoch zu nahe an der Rauchgrenze und erzeugt deshalb unter ungünstigen Bedingungen (hohe Belastungen, starkes Beschleunigen) den genannten Qualm.

Durch die entstehende Motorenverschmutzung und durch den übermässigen Verschleiss wird der vermeintliche Vorteil wieder zunichte gemacht. Im Interesse der ganzen Bevölkerung sollte solcher Unfug vermieden werden!

Wann können nun aber «handelsübliche» Treibstoffe als von einwandfreier Qualität bezeichnet werden? Um die Verbraucher über die auftretenden Qualitätsunterschiede zu informieren, hat die Stiftung für Konsumentenschutz (SKS) die Eidgenössische Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) mit einem orientierenden Querschnittstest beauftragt.

Beim Dieselöl ist es ähnlich wie beim Heizöl. Manche Firmen tauschen die Ware untereinander aus. Die Listenpreise werden gegenüber den Grossverbrauchern nicht eingehalten. Eine scharfe Konkurrenz besteht.

Probenahme

Damit sich ein brauchbarer Marktdurchschnitt ergab, war der Probenahme alle Sorgfalt zu widmen. Die Proben wurden im April 1967 direkt aus den grösseren Inlandlagern der Importeure gezogen; die Untersuchungen ab Tanksäulen sind erfahrungsgemäss viel eher Zufälligkeiten unterworfen. Erfreulicherweise erhielt die EMPA dazu das Einverständnis des Handels. Die Auswahl der Lager und der Tanks bestimmte die EMPA selbst.

Die 30 Muster stammten aus Beständen der Firmen Avia, BP, Caltex, Carburol, Erpag, Esso, Gulf, Haltern, Haniel, Migrol, Miniera, Petrofrance, Shell, Socal, Steinmann, Total und Volg. Angesichts der grossen Zahl der Händler und Provenienzen liess sich bei bloss 30 Proben eine gewisse Zufälligkeit und Willkür des Prüfergebnisses natürlich nicht ausschalten.

Auswertung

Es gibt für Dieseltreibstoffe kein deren «Gesamtqualität» erfassendes einziges Kriterium. Die untersuchten Proben können nur untereinander und mit den SNV-Normen verglichen werden. Aus Platzgründen kann hier der vollständige Prüfbericht nicht wiedergegeben werden. Die SKS verweist auf ihren ausführlichen Untersuchungsbericht. Er kann bei der SKS (Monbijoustrasse 61, 3007 Bern) zum Preis von Fr. 3.— bezogen werden.

Alle untersuchten Proben entsprachen den Anforderungen der
«Schweizerischen Normen Vereinigung» (SNV) —
Qualitätsrichtlinien.

Hinsichtlich der Farbe, des spezifischen Gewichts, des Kälteverhaltens, des feuerpolizeilich wichtigen Flammpunktes und der Verkokungszahl wurden keine für den Verbraucher normalerweise ins Gewicht fallenden Unterschiede festgestellt.

Freies oder suspendiertes Wasser, fester, schwebender Schmutz oder Bodensatz wurden in diesen Proben nirgends festgestellt. In dieser Beziehung wird aber leider häufig (vor allem beim Verbraucher) beim Umchlag gesündigt.

Viskosität

Die SNV-Norm schreibt eine obere Grenze vor. Sie soll die gute Zerstäubung gewährleisten. Zur Vermeidung von Pumpenstörungen ist auch eine allzu niedrige Zähflüssigkeit (Viskosität) ungeeignet. Die gefundenen Werte bewegen sich alle im erwünschten Bereich.

Zündwilligkeit

Diese beeinflusst vor allem die Kaltstarteigenschaften und den ruhigen Lauf des Motors. Der dafür massgebende API Dieselindex liegt durchwegs über dem noch zulässigen Minimum.

Siedeanalyse

Das Resultat der Siedeanalyse bestätigt die Abwesenheit einer Verunreinigung mit leichtflüchtigen Anteilen (Benzin) oder mit schwerflüchtigen Komponenten (Rückstandsöl, Spindelöl etc.). Die festgestellten Unterschiede zeigen verschiedene Anteile an petrolartigen Fraktionen. Die mittlere Flüchtigkeit (zum Beispiel der 50-Volumprozent-Destillat-Punkt) bewegt sich zwischen 237–268° C.

Schwefelgehalt

Die Vorschriften waren bisher weit gefasst. Die Spezifikation schrieb ein Maximum von 1,0 Gewichtsprozent vor. Am 1. Juli 1967 wurde die Schwefelgrenze gemäss Beschluss der SNV auf 0,75 Prozent reduziert. Mit Ausnahme einer Probe entsprechen die Muster auch dieser verschärften Forderung.

Beim Schwefelgehalt fanden wir beträchtliche Differenzen. Der Schwefelgehalt schwankt zwischen 0,05 bis 0,77 Gewichtsprozent. Das Mittel aller Proben beträgt 0,40 %.

Ein hoher Schwefelgehalt bringt verschiedene Nachteile mit sich. Gewisse Schwefelverbindungen sind auf Metalle, wie sie in Treibstoffsystemen vorkommen (z. B. Kupfer) korrosiv. Bei der Verbrennung bilden sich Schwefeloxyde, die den korrosiven Verschleiss fördern können. Sie machen sich aber auch in den Auspuffgasen unliebsam bemerkbar. Es besteht heute deshalb die Tendenz, den Schwefelgehalt der Gasöle (u.a. Dieseltreibstoffe) entweder durch Auswahl schwefelarmer Rohöle oder der Anwendung geeigneter Entschwefelungsverfahren auf unter 0,5 Gewichtsprozent zu reduzieren.

Neben dem Fragenkomplex des Gewässerschutzes dürften mehr und mehr auch die Probleme der Lufthygiene für die moderne Industriegesellschaft dringlich werden. Wir begrüssen deshalb jeden Schritt, der im Interesse der Lufthygiene getan wird!

Gesucht

● **Traktoren-Mechaniker**

mit mehrjähriger Praxi für selbständige Motoren- und Traktoren-Revisionen.

● **Service-Mechaniker**

für das Gebiet Freiamt - Säuliamt etc. Bühler-Spezialist bevorzugt.
Wir bieten selbständigen Posten, zeitgemässe Entlohnung, Fürsorgestiftung.

Senden Sie Ihre Offerte mit Zeugnissen und Foto an:

MATZINGER AG, 8600 Dübendorf

Neugutstrasse 89, 051 / 85 77 77

a) Importeur	Avia	BP	BP	BP	Caltex	Caltex
b) Ort der Probenahme	Birsfelden	Kl'hüningen	Renens	Vernier	Auhafen	Oberglatt
c) Datum der Probenahme	Tank 6 12.4.1967	Tank D 12.4.1967	Tank 31 10.4.1967	Tank 2 10.4.1967	Tank 40 12.4.1967	Tank 7 13.4.1967
1 Aussehen	gelblich, klar	gelblich, klar	gelblich, klar	gelb, klar	gelblich, klar	gelb, klar
2 Spezifisches Gewicht bei 15° C . . .	0,833	0,817	0,824	0,829	0,822	0,825
3 Viskosität bei 20° C (cSt)	3,66	3,08	3,60	3,80	3,50	3,60
4 Kälteverhalten, Trübungspunkt (°C) .	−15	−14	−11	−11	−12	−11
5 Flammpunkt i.g.T. PM (°C)	60	57	58	61	62	63
6 Verkokungszahl auf 10 % Dest.-Rück- stand (Gewichts-%)	0,02	0,01	0,02	0,03	0,02	0,03
7 Zündwilligkeit Anilinpunkt (°C) . . .	66,0	68,6	70,0	69,4	70,4	69,2
8 API-Dieselindex (°C)	57½	64½	63½	61½	64	62½
9 Siedeanalyse bei ... mm Hg	729	727	722	732	728	729
Beginn (°C)	173	169	168	169	173	175
90 % bis (°C)	319	312	326	329	323	322
Ende (°C)	346	343	352	354	352	351
Rückstand (Vol.-%)	2	2	2	2	2	2
bis 250° C (Vol.-%)	47	59	48½	46	49½	48½
bis 300° C (Vol.-%)	80½	85	78½	77	79½	80
10 Schwefel (Gew.-%)	0,45	0,41	0,33	0,53	0,25	−0,50

a) Importeur	Migrol	Migrol	Miniera	Petrofrance	Shell	Shell
b) Ort der Probenahme	Weil a.Rh.	Weil a.Rh.	Buchs	Vernier	Niederhasli	Rancate
c) Datum der Probenahme	Tank 1 12.4.1967	Tank 8 12.4.1967	Tank 1 3.4.1967	Tank 10 10.4.1967	Tank 5 13.4.1967	Tank 3 5.4.1967
1 Aussehen	gelblich, klar	gelblich, klar	gelblich, klar	gelb, klar	gelblich, klar	gelb, klar
2 Spezifisches Gewicht bei 15° C . . .	0,826	0,822	0,822	0,831	0,822	0,822
3 Viskosität bei 20° C (cSt)	3,75	3,42	3,06	4,25	3,90	3,58
4 Kälteverhalten, Trübungspunkt (°C) .	−10	−13	−14	−10	−12	−10
5 Flammpunkt i.g.T. PM (°C)	68	62	58	79	67	64
6 Verkokungszahl auf 10 % Dest.-Rück- stand (Gewichts-%)	0,03	0,02	0,02	0,03	0,01	0,03
7 Zündwilligkeit Anilinpunkt (°C) . . .	69,8	70,4	64,4	71,2	73,2	69,8
8 API-Dieselindex (°C)	62½	64½	60	62	66	64
9 Siedeanalyse bei ... mm Hg	727	727	731	727	729	719
Beginn (°C)	177	173	169	180	179	174
90 % bis (°C)	328	321	310	324	323	321
Ende (°C)	352	343	345	352	347	353
Rückstand (Vol.-%)	2	2	2	2	2	2
bis 250° C (Vol.-%)	45½	52	58½	38½	46	51
bis 300° C (Vol.-%)	76	77½	86½	78	77	81
10 Schwefel (Gew.-%)	0,59	0,26	0,50	0,77	0,05	0,49

* Genügt nur bis zu Aussentemperaturen von etwa −8° C. Bei noch niedrigeren Temperaturen ist entsprechend kältebeständigere Ware zu verwenden.

Carburio Bironico Tank 15 5.4.1967	Erpag St. Johann Tank 10 12.4.1967	Esso Kl'hüningen Tank 25 12.4.1967	Esso Rancate Tank 1 5.4.1967	Esso Vernier Tank 12 10.4.1967	Gulf Birsfelden Tank 121 12.4.1967	Gulf Renens Tank 104 10.4.1967	Halter Schw'bach Tank 7 3.4.1967	Haniel Auhafen Tank 2 12.4.1967	Migrol Capolago Tank C/6 5.4.1967
gelb, klar 0,826 3,77 -12 69	gelblich, klar 0,822 3,56 -13 66	gelb, klar 0,823 3,50 -11 60	gelb, klar 0,824 3,47 -12 67	gelb, klar 0,826 4,41 -14 59	gelblich, klar 0,823 3,55 -12 59	geblich, klar 0,823 3,52 -9 56	gelblich, klar 0,825 3,89 -11 65	gelblich, klar 0,821 3,32 -10 59	gelblich, klar 0,825 3,72 -12 68
0,02 69,2 62 719 177 322 349 2 48 80 0,61	0,02 69,8 64 727 174 315 342 2 46 82 0,34	0,02 69,4 63½ 728 164 321 348 2 49½ 80 0,35	0,03 67,2 61½ 718 176 315 348 2 51 84½ 0,62	0,02 67,4 61 727 169 313 346 2 46½ 84 0,33	0,03 70,6 64 729 171 320 347 2 46½ 80 0,28	0,02 70,4 64 727 165 327 353 2 48 78 0,28	0,02 71,6 63½ 731 178 325 2 77 350 0,23	0,02 69,8 64 729 166 326 354 2 48½ 77 0,21	0,01 69,4 62½ 718 183 321 350 2 46½ 79½ 0,45
Shell Vernier Tank 12 10.4.1967	Socal Birsfelden Tank 255 12.4.1967	Socal Renens Tank 51 10.4.1967	Socal Vernier Tank 59 10.4.1967	Steinmann Niederhasli Tank 10 13.4.1967	Total Auhafen Tank 28 12.4.1967	Total Vernier Tank 9 10.4.1967	VOLG Landquart Tank 1 3.4.1967	Mittel	SNV- Norm 81 160
gelb, klar 0,822 3,55 -11 65	gelb, klar 0,822 3,41 -11 58	f.farblös, klar 0,820 3,29 -10 56	gelb, klar 0,835 4,13 -13 67	gelblich, klar 0,824 3,54 -12 66	gelblich, klar 0,827 3,87 -14 64	f.farblös, klar 0,833 4,60 -16 55	gelblich, klar 0,821 3,46 -14 62	0,825 3,66	gelb bis braun, klar max. 9 max. -6* min. 55
0,01 70,2 64 726 179 321 350 2 47½ 80 0,30	0,02 68,6 63 729 165 322 346 2 51½ 81 0,32	0,01 70,0 65 722 162 325 351 2 51½ 79½ 0,26	0,03 68,4 58½ 727 170 315 341 2 35 80½ 0,64	0,02 69,2 63 729 175 319 347 2 50 82 0,50	0,03 69,6 62 728 179 316 345 2 41 82 0,46	0,03 71,2 61½ 730 173 314 340 2 26 81½ 0,23	0,02 69,0 63½ 731 172 317 344 2 51 82½ 0,29	62½ 0,40	max. 0,15 min. 53 max. 360 max. 1,0**

** Ab 1.7.1967 max. 0,75 Gew.-% (mit Ausnahme von Ware ab Pflichtlager).

**Im strengen Betrieb
für Motoren und Geräte
die richtige Schmierung**



ASEOL – Motorenöle
– Getriebeöle
– Mehrzweckfette

**die richtigen Schmiermittel, eine wahre Wohltat
für Ihre Fahrzeuge und Maschinen**

In einigen Gebieten sind noch **ASEOL-Schmierdienste** einzurichten. Für Landmaschinenhändler, Reparaturwerkstätten und mechanische Werkstätten bietet sich hier eine gewinnbringende Ausbaumöglichkeit ihres Kundendienstes. Interessenten orientieren wir gerne über alle Detailfragen.

Adolf Schmids Erben Aktiengesellschaft

Telephon (031) 25 78 44

3001 Bern