

Ueber klopffeste Flugbenzine und Motorenöle

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 32

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-55924>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

vorher für die Abtragungsarbeiten verwendete Taucherglocke aus Eisenbeton findet dabei als unteres Teilstück eines der neuen Pfeiler Verwendung.

Die Wiederinstandsetzung des Oberbaus der Passerellen bietet keine besonderen Schwierigkeiten.

Für die Herstellung der fahrbaren Kranbrücke kommt der Unternehmung heute der Umstand zu statten, dass ursprünglich zwei solcher Brücken vorhanden waren, von denen, wie oben erwähnt, die eine, die zur Betonierung der Sohle diente, aus militärischen Zwecken in Teile zerschnitten und entfernt worden war, während die zweite, leichtere, für den Bau der Dockwände bestimmte, noch gar nicht montiert war und daher

heute noch zur Verfügung steht. Sie wird jetzt unter Verwendung von Material, das von den wiedergehobenen Teilstücken der ersten Brücke stammt, verstärkt, um erst zur Vollendung der Sohle und später zum Bau der Wände dienen zu können. — Die grosse Eisenbetontaucherglocke muss gehoben, in das bestehende Trockendock geschleppt und dort gründlich überholt werden.

Die vor kurzem wieder aufgenommenen Arbeiten werden von der Firma SILM. Società Italiana Lavori Marittimi, Rom, ausgeführt, der s. Z., einige Jahre vor Ausbruch des Weltkrieges, der Bau des Trockendocks auf Grund eines von ihr eingereichten Wettbewerbentwurfs übertragen worden war.

Ueber klopfeste Flugbenzine und Motorenöle

DK 665.521.23

Anlässlich der 15. Generalversammlung der Schweizerischen Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe vom 4. Juli 1947 im Kongresshaus in Zürich referierten Dr. H. Ruf und Dr. Max Brunner über Flugbenzin und Motorenöle, worüber nachstehend zusammenfassend berichtet wird.

I. Moderne Verfahren zur Herstellung klopfester Flugbenzine

Von Ing. Chem. Dr. H. RUF, EMPA, Zürich

Die wichtigste an ein Flugbenzin zu stellende Anforderung ist die der Klopfestigkeit. Heute werden für Motoren hoher Leistung durchwegs Treibstoffe mit Oktanzahlen von 100 und mehr benötigt. Die Herstellung solch hochklopfester Treibstoffe ist nur unter Verwendung besonders klopfester Isoparaffine des Flugbenzinsiedebereichs (Isopentan, Neohexan und Isooktan), möglich geworden. Während sich Isopentan aus dem rohen Erdöl durch scharfe Fraktionierung abscheiden lässt, kommen für die Herstellung von Neohexan und Isooktanen nur synthetische Verfahren in Frage. Als Bausteine dienen die bei den Crackprozessen anfallenden niedrigen Olefine und Isobutan, das sich aus dem Gasbenzin gewinnen lässt.

Das erste erfolgreiche Verfahren war die katalytische Polymerisation von Isobutylen zu Diisobutyl, gefolgt von der Hydrierung dieses Dimers zu Isooktan (2, 2, 4 Trimethylpentan), der sog. «Cold Acid Process». Eine ähnliche Methode, die jedoch ausser dem Isobutylen auch einen Teil der normalen Butylene umsetzt und ein Produkt nur wenig niedrigerer Oktanzahl liefert, ist der sogenannte «Hot Acid Process».

Wesentlich bessere Ausbeuten an klopfesten Isooktanen ergeben die Alkylierungsverfahren, in denen z. B.



Bild 4. Versetzen der Kranbrücke mit Schwimmkran von 130 t Tragkraft

Butylene mit Isobutan umgesetzt werden. Dabei entstehen in einer Operation ohne kostspielige Hydrierung Isooktane. Diese Verfahren haben schon während des Krieges den Hauptanteil der klopfesten Flugbenzinkomponenten geliefert und stehen auch heute noch in vorderster Linie. Während für die Alkylierung von Butylenen katalytische Verfahren, z. B. der Schwefelsäure- oder Fluorwasserstoff-Prozess gewählt werden, alkyliert sich Äthylen besser auf thermischem Wege und liefert dann das wertvolle Neohexan (2,2-Dimethylbutan).

Wenn sich bei der Alkylierung, wie es häufig der Fall ist, die verfügbaren Olefine und das Isobutan nicht die Waage halten, kann zusätzliches Isobutan aus Normalbutan durch Isomerisierung beschafft werden.

Obwohl diese synthetisch hergestellten Isoparaffine hervorragend klopfest sind, fehlt ihnen zur Verwendung als Flugbenzin oft die nötige Leichtflüchtigkeit. Aus diesem Grunde, und um die verfügbare Menge hochwertiger Treibstoffes zu vervielfachen und gleichzeitig die Herstellungskosten zu vermindern, werden sie in der Praxis mit einer leichtflüchtigen, aber weniger klopfesten «Straightrun» Komponente und Isopentan, das man aus dem rohen Erdöl abscheidet, gemischt. Das Gemisch der gewünschten Siedecharakteristika wird mit kleinen Mengen von Bleitetraäthyl, heute meist 0,8 bis 1,1 cm³/l, wieder auf die gewünschte Klopfestigkeit gebracht.

II. Ueber die neuere Entwicklung auf dem Gebiete der Motorenöle

Von Dr. MAX BRUNNER, Sektionschef der EMPA, Zürich

Mit der Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren in bezug auf höhere Hubraumleistung und geringeres Leistungsgewicht ist auch die thermische Beanspruchung des Motoren-Schmieröls immer grösser geworden. Obwohl die Schmierölraffinerien seit langem die grössten Anstrengungen machen, die Motorenöle durch besondere Raffinationsverfahren ständig zu verbessern, zeigt es sich doch, dass eine bestimmte Grenze, die u. a. auch durch Wirtschaftlichkeit und Raffinationsausbeute bedingt ist, kaum mehr überschritten werden kann, sodass zur Erzielung weiterer Verbesserungen andere Wege beschritten werden müssen. Als aussichtsreich haben sich hierzu einmal Zusätze von bestimmten mineralölfremden, meist synthetischen organischen Verbindungen erwiesen, oder dann die Herstellung von Motorenölen auf ausschliesslich synthetischem Wege.

Für die Schmierung von Fahrzeugmotoren ist in unserem Klima mit den grossen Temperatur-Gegensätzen die Anwendung eines Motorenöls von möglichst flacher Viskositätskurve, d. h. kleiner Viskositäts-Polhöhe oder hohem Viskosi-

tätsindex sehr wichtig. Ein solches Öl gestattet schon bei -20 bis -30°C erfolgreiches Starten, ohne dass dabei seine Viskositätsstufe (z. B. bei 50°C) besonders niedrig zu sein braucht oder bei den hohen Temperaturen von 250 bis 300°C an den obersten Kolbenringen ein unzulässiges Absinken der Viskosität eintritt. Von ebenso grosser Bedeutung ist eine flache Viskositätskurve bei Flugmotoren, bei denen sie einen Vollgas-Start bereits bei einer um 10° tieferen Ölvorwärmtemperatur und andererseits während des Betriebs auch eine höhere maximale Öleintrittstemperatur an der Ölpumpe erlaubt. Die Viskositätssteilheit kann ausser durch Entzug aromatischer Schmierölanteile mit ungünstigem Viskositätsindex mit Hilfe selektiver Lösungsmittel, durch Beimischung besonderer synthetischer hochmolekularer organischer Verbindungen (Polyisobutylen u. a., auch elektrisch behandelte fette Öle) stark vermindert werden, wodurch auch die Rohstoffbasis zur Herstellung von Schmierölen mit flacher Viskositätskurve breiter wird. Eine weitere wichtige Konsequenz ergibt sich hier in der Möglichkeit der Anwendung dünnflüssigerer Öltypen, die neben höherer Förderung durch die Ölpumpe bei tiefen Temperaturen auch eine höhere Motorleistung und geringeren spezifischen Treibstoffverbrauch ergeben, dann auch in der Möglichkeit, für den Sommer- und Winterbetrieb nur mit einer einzigen Viskositäts-Type auszukommen.

Die besonders bei paraffinbasischen Ölen relativ hohen Stockpunkte, die schon durch entsprechende «Entwachsung» bei der Raffination stark gesenkt werden können, lassen sich noch weiter vermindern durch Zugabe geringer Mengen sog. Stockpunktniedriger, ebenfalls synthetischer organischer Verbindungen («Paraflow», «Paratone»).

Mit dem (unbeabsichtigten) Entzug von natürlichen, die Schmierfähigkeit erhöhenden Anteilen und Oxydations-Inhibitoren durch die heutigen Raffinationsverfahren zum Zwecke der Herstellung von Motorenölen mit tiefem Stockpunkt, hohem Viskositätsindex und geringer Rückstandsbildung einerseits und mit der Notwendigkeit einer erhöhten thermischen und oxydativen Beständigkeit sowie Korrosionssicherheit gegenüber den heutigen Lagermetallen andererseits, mussten den Raffinaten wieder spezielle Stoffe, meist komplizierte organische Verbindungen zugesetzt werden (Schmierfähigkeitsverbesserer mit polaren Cl -, $\text{C}=\text{O}$ -, SO_3 -, PO_4 - und P_2S_5 -Gruppen, Metalleifen; Inhibitoren mit OH -, NH_2 -, S -, $\text{C}=\text{O}$ -, PO_3 -, PO_4 -, P_2S_5 -Gruppen, organische Metallverbindungen u. a.). Angestrebt werden Verbindungen, die sowohl als Schmierfähigkeitsverbesserer als auch gleichzeitig als Inhibitoren und als Antikorrosivum wirken. Motorenöle, die solche Zusätze enthalten, werden in den USA als «Premium»-Öle bezeichnet, zum Unterschied von den gewöhnlichen, den «Regular»- und den «Heavy Duty»-Ölen.

Trotz der Einverleibung solcher Zusätze und der dadurch bedingten Qualitätsverbesserung genügten auch die «Premium»-Öle den strengen Anforderungen, wie sie bei sehr stark beanspruchten Otto- und besonders Dieselmotoren vor-

liegen, nicht mehr, vor allem was die Neigung zum Festsitzen von Kolbenringen und Ventilen, zur Bildung schlamm-, krusten- und lackartiger Ueberzüge an den vom Schmieröl im Motorinnern bestrichenen Stellen betrifft. Verbesserungen in dieser Richtung mussten sich insbesondere im Sinne einer Verlängerung des Intervalls zwischen zwei Hauptüberholungen des Motors, sowie längerer Ausnutzung des Motorenöls selbst günstig auswirken. — Erst durch Zusatz einer neuen Gruppe von Stoffen, den sog. «Detergents», meist organischen Verbindungen mit Kalzium, Barium u. a. als wirksamem Bestandteil, die natürlich genügende Löslichkeit im Öl, Schwerflüchtigkeit und Beständigkeit aufweisen müssen, gelang es, weitere Verbesserungen in dieser Richtung zu erzielen. Die mit solchen Zusätzen versehenen («Premium»-) Motorenöle werden als Heavy-Duty-Motorenöle bezeichnet. Eingehende praktische Versuche, welche sowohl im Ausland als auch in der Schweiz von Motorenfabriken, der Armee und der EMPA durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass bei der Anwendung von «Heavy-Duty-Ölen» tatsächlich die Neigung zum Festsitzen von Kolbenringen und Ventilen und zur Schlamm- und Lackablagerung an innern Motorteilen geringer ist. Die gebildeten unlöslichen Alterungsprodukte und der Treibstoffruß (Dieselmotor) werden dabei grösstenteils im Schmieröl in feinsten Verteilung behalten, sodass das Motorinnere während längerer Zeit sauber bleibt und die Gefahr der Verstopfung von Schmierölkanälen, Filtern usw. wesentlich vermindert wird. Bezüglich des Ablöses und der Dispersion bereits vorhandener härterer ölkoksartiger Rückstände sind die beobachteten Wirkungen dagegen nicht so gross. Bei wenig beanspruchten Motoren und solchen mit stark intermittierendem Betrieb können ebenso gut «Premium»-Öle angewandt werden, indem die Vorteile der teureren Heavy-Duty-Öle hier nicht so zur Geltung kommen.

Andere spezielle Zusätze dienen zur Verringerung der Neigung zur Schaumbildung. Durch die beschriebenen Zusätze zu den Motorenölen wird deren laboratoriumsmässige Beurteilung in bezug auf Qualität wesentlich erschwert, andererseits ist eine entsprechende Anpassung der Qualitäts-Richtlinien, besonders im Falle der Heavy-Duty-Öle, unumgänglich notwendig.

Weitere Verbesserungen der Motorenöle z. B. in bezug auf Viskositätsindex und thermische Beständigkeit sind nur auf synthetischem Wege, durch völlige Abkehr von der Mineralölbasis, möglich. In dieser Richtung hat bereits eine vielversprechende Entwicklung eingesetzt (Ucon-Schmiermittel, Silicone u. a.).

Dank der beschriebenen Verbesserungen der Motorenöle ist der Rückstand, den diese z. B. gegenüber den hochentwickelten Flugtreibstoffen hoher Oktanzahl und «Performance Number» aufweisen, heute wieder einigermaßen aufgeholt, sodass die mit solchen Treibstoffen durch entsprechende Verdichtungsgraderhöhung und Ueberladung mögliche Leistungserhöhung auch tatsächlich verwirklicht werden kann.

10000 kW Brown-Boveri Gasturbine für Südamerika

DK 621.438

Auf dem Prüfstand der A.-G. Brown-Boveri & Cie., Baden, ist in den letzten Wochen eine Gasturbinengruppe eingehend geprüft worden, die für das Elektrizitätswerk Santa Rosa der «Lima Light, Power and Tramways Co.» in Lima für Grundlastdeckung bestimmt ist. Da sie jährlich 4000 bis 5000 Stunden laufen wird, ist ein hoher Wirkungsgrad erforderlich. Da auch auf gute Teillastwirkungsgrade Wert gelegt wurde, ist hier erstmals das zweistufige Verfahren mit zwei getrennten Maschinensätzen und Generator auf der HD-Welle nach Bild 1 angewendet worden. Darnach wird Aussenluft durch die zwei von der ND-Turbine 1 angetriebenen Achsal-Kompressoren 2 und 3 unter Zwischenkühlung bei 4 verdichtet, um nach Wärmeentzug im zweiten Zwischenkühler 5 im HD-Kompressor 6 auf den vollen Arbeitsdruck gebracht zu werden. Alsdann erwärmt sich die verdichtete Luft in den Luftvorwärmern 7 an den heissen Abgasen und weiter in der Brennkammer 10 bis zu der durch die Warmfestigkeit der verwendeten Sonderstähle zulässigen Grenze. Nach Arbeitsleistung in der HD-Turbine 9 und Zwischenerhitzung in der ND-Brennkammer 8 expandieren die Verbrennungsgase in der ND-Turbine 1, um schliesslich nach weiterer

Abkühlung in den Luftvorwärmern 7 ins Freie auszutreten. Von der Hochdruckgruppe (9, 6) wird der Generator 12 über ein Reduktionsgetriebe 11 angetrieben. Die Anwurfmotoren 13 und 14 ermöglichen den Anlauf bis zu jener kleinsten Drehzahl, die zum Hochfahren aus eigener Kraft nötig ist. Drehzahl, Luftmenge und Verdichtungsverhältnis der ND-Gruppe verändern sich in weitem Bereich mit der Belastung, wodurch gute Teillastwirkungsgrade erreicht werden. Die ganze Anlage wurde auf dem Prüfstand in der endgültigen Anordnung, allerdings mit nur teilweise angebrachter Wärmeisolation aufgebaut, Bild 2. Dabei stehen die beiden Maschinensätze auf einem 6 m hohen Stahlfundament, das von der Firma Zschokke & Cie. auffallend leicht, also mit niedriger Eigenfrequenz gebaut wurde. Irgendwelche Schwingungen traten im ganzen Lastbereich nicht auf. Diese Maschinenanlage ist im wesentlichen gleich, wie diejenige für das Elektrizitätswerk Beznau der NOK, die bei 5° Luftansaugtemperatur 13000 kW an den Klemmen abgeben wird und hier später eingehend beschrieben werden soll. Die Hauptdaten der für Lima bestimmten Anlage sind: