

# Instandstellung der Ventile

Autor(en): **Illi, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique**

Band (Jahr): **7 (1945)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1048944>

## **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.

Auch von den Franzosen, als gute Motorenkonstrukteure, kann erwartet werden, dass sie, sofern der Wiederaufbau ihres Landes nicht zu schleppend vor sich geht, mit Ueberraschungen aufwarten werden. In der heutigen Situation ist kaum zu vermuten, dass Deutschland, trotz seines technisch hohen Niveaus, an diesem friedlichen Wettkampf teilzunehmen vermag.

Die Herstellungskosten der beiden besprochenen Motorentypen sind ungefähr gleich gross. Der Diesel-Motor wird, wenn er einmal in grösseren Serien hergestellt werden kann, bestimmt billiger werden als heute. Der Verkaufspreis vieler Dieselmotoren ist zu hoch, d. h. der Landwirt kann es sich in der Regel nicht leisten, solche Investitionen zu machen. Es ist deshalb gut, dass die Treibstoffindustrie auch in der Benzinherstellung bedeutende Fortschritte zu verzeichnen hat. Die Landwirtschaft wird demzufolge leichtere, bessere und sparsamere Motoren zu bedeutend niedrigeren Preisen erhalten.

Immer wieder wird uns vor Augen gehalten, dass noch enorme Schwierigkeiten überwunden werden müssen, um exportieren zu können. Handel ist nur möglich durch Kauf und Verkauf. Erwerben wir aus dem Ausland Hilfsmittel und -Geräte, welche dort, der grossen Serien zufolge, viel billiger hergestellt werden können, so kauft das Ausland auch unsere Uhren, die Präzisionsmaschinen, den Käse und unser Zuchtvieh, weil wir auf diesen Gebieten Meister sind.

Die Geschichte hat zur Genüge bewiesen, dass derjenige teures Lehrgeld bezahlen muss, welcher im Glauben verharrt, alles selbst herstellen zu können.

Der Bauer wird nach dem Kriege diejenigen Maschinen und Geräte kaufen, die für ein Minimum an Ausgaben ein Maximum leisten, gleichgültig, woher sie kommen. Es ist doch einleuchtend, dass man gerade vom Landwirt nicht erwarten kann, dass er hohe Preise für seine Geräte und Werkzeuge bezahlen soll, weil knapp lebensfähige Industrien unterstützt werden müssen.

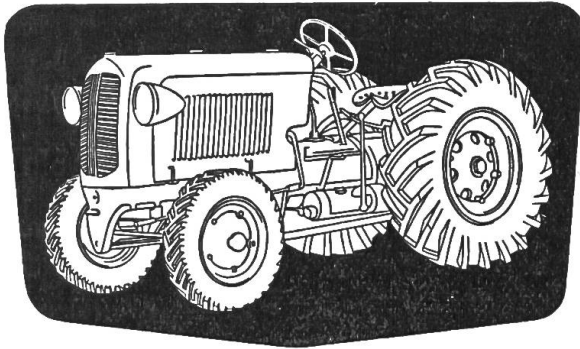
Die Motorenfrage ist ein kleiner Ausschnitt aus dem Gesamtproblem, welches unser Land nach dem Kriege zu lösen hat und deren Bedeutung nicht verkannt werden darf.

Abschliessend sei nochmals wiederholt: Was der Landwirt von der Entwicklung auf dem Gebiete der Motorenkonstruktion erhofft, das sind: relativ leichte, dauerhafte und hochleistungsfähige Motoren, mit möglichst geringem Konsum an Treibstoffen und tragbar im Preis, seien es dann Diesel- oder Benzin-Motoren.

Rü.

### **Instandstellung der Ventile.**

Den Ventilen des heutigen Fahrzeugmotors fällt die Aufgabe zu, den Verbrennungsraum während des Verdichtungs- und Arbeitshubes gegen die Gaswege abzudichten. Sie sind im Betrieb einer starken mechanischen, chemischen und thermischen Belastung ausgesetzt. Beim Oeffnen und Schliessen erfolgt eine Beanspruchung des Ventilschaftes auf Zug und Druck, während die Ventilteller ein Verbiegungsmoment und die Sitzflächen eine Flächen-



## **BÜHRER-** TRAKTOREN

### **Spez. Reparaturwerkstatt**

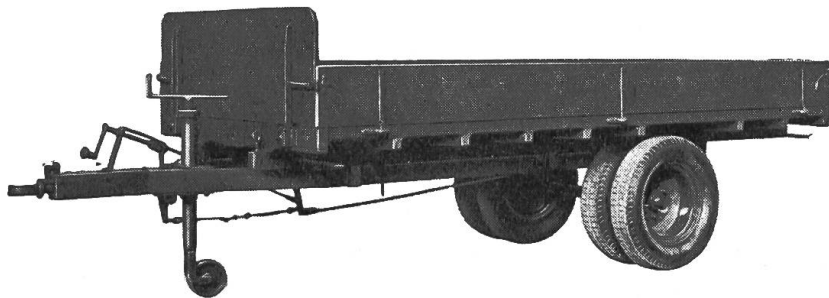
Ersatzteile, Zubehör, Anhänger,  
Einmannpflüge, Verdecke, Kotflügel,  
Ketten etc. - OCCASIONEN

### **Matzinger AG., Zürich 6**

Wehntalerstr. 23, Tel. (051) 28.33.43

pressung erfahren. Bei oben gesteuerten Motoren tritt am Schaff ausserdem eine Biegungsbeanspruchung auf. Die Grösse dieser mechanischen Kräfte richtet sich nach den Drehzahl- und Beschleunigungsverhältnissen des Motors sowie nach der Konstruktion der Steuerorgane. Wird z. B. eine günstige Nockenform gewählt, so ist die mechanische Belastung geringer als bei Nocken mit hohlen oder tangential laufenden Flanken.

Die thermische Beanspruchung wirkt am meisten auf das Auspuffventil, da das Einlassventil dauernd durch den Zustrom frischer Gase gekühlt wird. Am Ventilteller treten Temperaturen von 650—750 Grad C auf, die sich bis zur schwachen Rotglut steigern können, wogegen sie am Schaff wesentlich geringer sind und am Schaffende sogar auf 120—180 Grad C absinken.



## Traktor- und Auto-**ANHÄNGER**

für **Landwirtschaft und Industrie**  
**Neukonstruktion in Leichtbau Stahlrohr 1- u. 2Achser**  
Geländefahrzeuge mit Schwingachsen  
**Spez. Fahrzeuge auf Wunsch**  
Stützrollen, Auflaufbremsen, Bremsdämpfer, Anhänger-  
Achsen, Innenbackenbremsen

### **Spez. Reparaturwerkstätte**

für **Traktoren u. Anhänger, Pflüge, landw. Maschinen u. Geräte**

## **Ernst Schwarzenbach - Thalwil**

**Konstruktionswerkstätte, Telephon 92 08 27**

**Zürich**

Die technologischen Eigenschaften des Ventilmaterials müssen somit bis zu den erwähnten hohen Temperaturen ausreichen, um eine sichere Funktion zu gewährleisten.

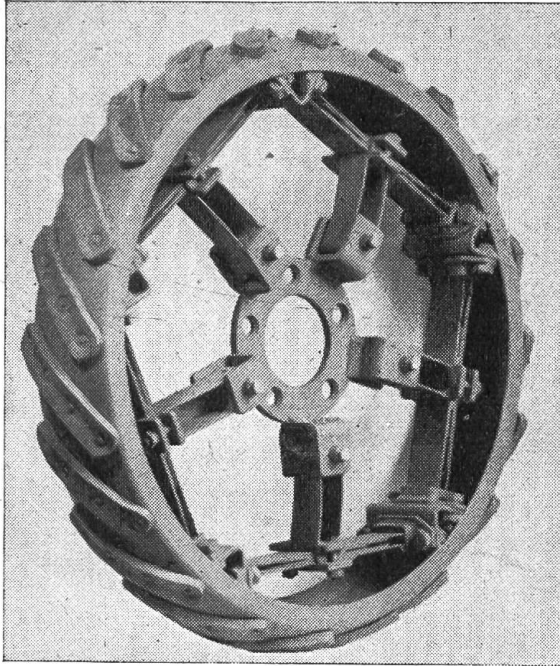
Endlich ist noch der chemische Angriff hervorzuheben, der wiederum hauptsächlich auf das Auslassventil wirkt und dort eine Verzunderung und Korrosion des Ventiltellers verursachen kann. Seine Intensität hängt in hohem Masse von der Zusammensetzung des Gasgemisches und der Art des Betriebsstoffes ab, indem z. B. brennstoffarme Gemische, die viel überschüssigen Sauerstoff enthalten, die Neigung zur Verzunderung erhöhen. Ebenso können schlecht gereinigte Gasarten (Azetylen, Holzgas) eine Steigerung des Materialfrasses auf chemischem Wege verursachen.

Die vielseitige Beanspruchung der Ventile führt nach und nach zu einem Versagen im Betrieb. Durch Verschleiss an den Sitzflächen und Verziehen des Tellers werden die Ventile undicht, so dass die Verbrennungsgase während des Kompressionshubes teilweise entweichen. Das gleiche geschieht während des Arbeitshubes, wo die entzündeten Gase in Form einer Stichflamme zwischen Ventilteller und Sitz hindurchzischen und das Material erhitzen. Beim Durchdrehen eines Motors von Hand ist die Undichtheit der Ventile als Kompressionsverlust gut spürbar, noch besser aber beim Fahren, wo sie besonders einen starken Leistungsabfall bewirkt, denn eine gute Kompression ist nichts mehr und nichts weniger als die Grundlage für die Kraftentwicklung des Motors. Ohne eine genügende Kompression nützt auch der beste Brennstoff und die genaueste Zündeneinstellung nichts. Bei einem Verlust von 20—30 % ist eine Ueberholung wohl nicht mehr zu umgehen. In einem solchen Fall müssen die Ventile ausgebaut und durch eine Reihe von Arbeitsprozessen wieder auf ihren Normalzustand gebracht werden. Auf Spezialmaschinen erfolgt das Abschleifen der Sitzfläche am Ventilteller, während der zugehörige Sitz am Zylinderblock oder -kopf mit Fräser und Honstein bearbeitet wird. Beim letzteren Vorgang ist darauf zu achten, dass der Sitz genau in die Mitte der Ventilkegels zu liegen kommt, da zu hohe oder zu tiefe Sitze eine nachteilige Querschnittsverengung bzw. Wärmestau zur Folge haben. Wesentlich ist auch die Breite der Sitze, die bei Ventilen mit grossen Tellerdurchmessern 1,5—2,0 mm betragen soll. Ein schmaler Sitz dichtet immer besser als ein breiter, wogegen der letztere dem Verschleiss besser standhält. Im weitern werden die Stossenden am Ventilschaft und am Stössel selbst eben geschliffen, damit später die Stösselluft einwandfrei reguliert werden kann. Die gesamte Ventilarbeit kann nicht exakt genug ausgeführt werden, was heute noch lange nicht alle Reparaturwerkstätten eingesehen haben. So trifft man immer wieder Leute, die Ventile ohne richtiges Egalisieren einfach wieder auf die alten Sitze «einschleifen», wobei manchmal stundenlang geschliffen wird. Genau rundgeschliffene Ventile und zentrisch gefräste bzw. gehonte Sitze benötigen höchstens 5—10 Schleifbewegungen mit einer feinen Paste, bis ein gutes Tragbild auf der ganzen Sitzfläche zustandekommt.

Beim Wiedereinbau werden die Ventile auf das vom Hersteller vorgeschriebene Ventilspiel eingestellt. In der Regel beträgt dasselbe 0,10—0,15 mm

Eisenwerke

**ETTORE AMBROSETTI** LUGANO



Scheibenräder, Felgen  
Naben, Bremstrommeln

—  
Komplette Achsen  
und Bremsen

—  
Elastische Räder mit und  
ohne Luftbereifung

—  
Geschmiedete und gepresste  
Teile aus Stahl  
Dreh- und Fräsarbeiten

# *Traktoren-* **Treibstoffe und -Schmiermittel**

Ich liefere  
in bestmöglicher Qualität

Benzin-Gemisch  
Traktoren-Treibstoff, rot  
Diesel-Treibstoff  
Holzkohle, Qual. IIa  
alle Körnungen für Holzkohle-Generatoren  
Holzkohle, grob für Gasholzbetrieb  
Motorenöle, dünn-, mittel- und dickflüssig  
Getriebeöle, Getriebefette etc.

**Sylvester Schaffhauser, Mineraloelprodukte, Gossau**

Telephon (071) 8.53.33

St. Gallen

Liefergebiet östlich der Linie  
Zürich-Dielsdorf-Wilchingen

für Einlass und 0,15—0,20 mm für Auslassventile, bei neuern und kopfge-  
steuerten Motoren bis 0,4 mm. Man beachte in dieser Hinsicht besonders die  
Vorschriften des Konstrukteurs oder die Daten von Tabellen mit Einstellwerten.  
Im Zweifelsfalle nehme man lieber die höhern Werte, da ein leichtes Ven-  
tilgeräusch eher in Kauf zu nehmen ist, als eine Beschädigung der frisch ge-  
schliffenen Sitze; eine solche tritt unfehlbar ein, wenn die Ventilschäfte wegen  
ungenügendem Spiel auf den Stösseln «aufsitzen».

Wie oft eine derartige Ventilrevision vorgenommen werden muss, lässt sich  
durch keine Regel eindeutig bestimmen. Ob man dieselbe periodisch vor-  
nehmen soll, z. B. nach einer gewissen Betriebsleistung in Km oder Arbeits-  
stunden, oder ob man zuwarten soll, bis sich Kompressionsverluste bemerkbar  
machen, darüber gehen die Meinungen der Fachleute auseinander. Sicher  
ist, dass die Häufigkeit des Einschleifens sowohl durch die Motorkonstruk-  
tion wie auch durch die Gebrauchsweise stark beeinflusst wird. Schwach be-  
anspruchte Motoren weisen einen geringern Ventilverschleiss auf als solche,  
mit denen dauernd schwer und ohne Gefühl für Drehzahl und Belastung ge-  
fahren wird; ebenso bestehen Unterschiede zwischen normalen Gebrauchsmo-  
toren und ausgesprochenen Hochleistungsmotoren. Daneben spielen auch  
Brennstoff- und Oelqualität eine grosse Rolle. Beim Gebrauch ungereinigter  
Brennstoffe und geringer Oelqualität wird oft eine Entfernung der Rück-  
stände nötig, bevor der mechanische Zustand der Sitze eine Revision erfor-  
derlich macht.

Im allgemeinen kann gesagt werden, dass ein Ueberholen der Ventile dann  
unumgänglich ist, wenn ernsthafte Undichtigkeiten vorliegen, die einen spür-  
baren Leistungsabfall verbunden mit Ueberhitzung und oft auch ungleich-  
förmigem Gang (Aussetzer durch hängende Ventile) zur Folge haben. Wer  
einen Motor mit undichten Ventilen längere Zeit weiter benützt, riskiert ein  
Abbrennen der Ventile und Hitzerisse an den Sitzen des Zylinderblockes.  
Aber auch wenn diese Anzeichen nicht in auffälliger Weise vorhanden sind,  
soll die Revision nicht zu lange hinausgeschoben werden. Bei Ventilen mit  
kleinem Hub und grossem Durchmesser dürfte die obere Grenze bei 20 000  
Km bzw. 1000 Betriebsstunden liegen, während hochhübige kleine Ventile,  
die leichter kühl zu halten sind, gewöhnlich ca. 30 000 Km bzw. 1500 Be-  
triebsstunden lang ausreichend dichten. In der Zwischenzeit ist eine Kontrolle  
des Ventilspiels alle 5000 Km oder 250 Betriebsstunden zu empfehlen. Ebenso  
soll das Ventilspiel nach einer Revision nochmals nachkontrolliert werden, da  
sich die Ventile nach dem Einschleifen leicht einhämmern und sich dadurch  
senken. Die verursachte Verminderung des Spiels muss dann durch entspre-  
chende Nachstellung ausgeglichen werden, was etwa nach 500 Km oder 25  
Arbeitsstunden zu geschehen hat. Gleichzeitig müssen auch die Schrauben  
des Zylinderkopfes sowie der Ansaug- und Auspuffsammelrohre nachgezogen  
werden.

Bei älteren Motoren sind häufig Hitzerisse an den Auspuffsitzen zu beo-  
bachten, die durch das Einsetzen besonderer Ringe korrigiert werden können.  
Die dazu verwendeten Werkstoffe sind hoch-hitzebeständige Chrom-Wolfram-

# IMBERT



**Der** Landwirt ist gut beraten,  
der **jetzt** seinen Traktor auf  
**IMBERT-Holzgas**  
umbauen lässt.

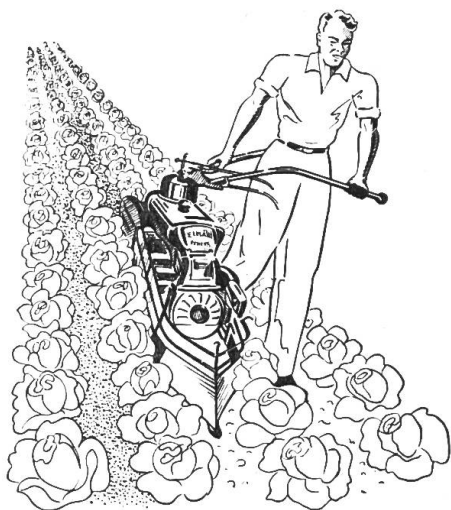
Die Behörden unterstützen den Umbau.

**Holzgasgeneratoren AG., Zürich-Affoltern**

Zehntenhausstrasse 15 - 21    Telephon 46.64.90

Silizium-Schleudergusseisen, die man durch Vergiessen in eisernen Kokillen nach dem Schleudergussverfahren auf ausserordentliche Materialdichte bringt. Die Ringe werden abgekühlt und unter hohem Druck eingepresst, oder sie besitzen am Umfang einen kleinen Ansatz, der in eine entsprechende Aussparung im Block passt. Beim Hineinpressen zieht sich der Ring infolge der seinem Material innewohnenden Elastizität etwas zusammen und springt am unteren Ende in die Aussparung zurück. Es ist also nicht möglich, dass ein derartiger Ring, wenn er sachgemäss eingesetzt wird, durch die wechselnden Temperatureinflüsse locker wird. Diese Ringe haben sich als ausserordentlich verschleissfest erwiesen und bewirken auch eine Schonung der Ventile.

E. Illi.



## Hacken und Häufeln

aller **Reihenkulturen** mit der **neuen** 3 PS.

### **SIMAR-Hackfräse**

**fördert das Wachstum der Pflanzen**

- Arbeitsbreiten: 23 cm bis 45 cm
- Grosse Leistung, schneller Gang
- Lieferbar ab Mai 1945  
Patent angemeldet.

**Weitere SIMAR-Maschinen:** 3, 8 und 10 PS.-Bodenfräsen. 8 und 10 PS-Motorpflüge.

Mustermesse Stand 2697, Halle IX

Hauptvertretung:

**A. Pfyl**, Geibelstr. 20, **Zürich 10**, Tel. 26.07.80

## SIMAR GENÈVE

35, RUE DE LANCY