

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 7 (1945)

**Heft:** 6

**Artikel:** Die Bildung von Dampfblasen im Brennstoffsystem

**Autor:** Jlli, E.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1048958>

### **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:** 22.07.2025

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

### Die Bildung von Dampfblasen im Brennstoffsystem.

An heissen Sommertagen kann es vorkommen, dass sich im Brennstoffsystem eines Fahrzeugmotors Dampfblasen bilden, die geeignet sind, die normale Brennstoff-Förderung zeitweise zu unterbinden. In einem solchen Fall beginnt der Motor auszusetzen und kommt schliesslich unter Vergaserknallen zum Stillstand. Es ist für die Art solcher Betriebsstörungen bezeichnend, dass sie vorwiegend während oder unmittelbar nach einer starken Beanspruchung auftreten, also z. B. an einer Steigung oder bei grosser Zugbelastung.

Die Disposition zu Dampfblasenbildung liegt dann vor, wenn Brennstoffleitungen und Pumpe durch die Motorwärme und begünstigt durch hohe Aussentemperaturen übermässig erhitzt werden. Im allgemeinen neigen Systeme mit Pumpenförderung eher dazu als Fördersysteme, die mit Unterdruck oder natürlichem Gefälle arbeiten. Es dürfte dies auch der Grund sein, weshalb die Störungsursachen erst in den letzten Jahren — seit Einführung der Pumpen — richtig erkannt wurden und zum Teil heute noch dem Laien wenig geläufig sind.

In der Brennstoffleitung vom Tank zur Pumpe entstehen Dampfblasen mit Vorliebe da, wo die Leitungsführung aus der horizontalen stark abweicht, also an Uebergängen vom Rahmen zum Motor, oder an Spiralen, die zur Aufnahme von Schwingungen in die Leitung gelegt sind. Sind die «Luftsäcke», die sich an diesen Stellen festsetzen, gross genug, so können sie den Zustrom des Brennstoffes zuerst drosseln und dann völlig abriegeln. Auch in der Leitung von der Pumpe zum Vergaser kann der Brennstoff verdampfen, da dieser Abschnitt unmittelbar und meistens in seiner ganzen Länge der Strahlungswärme des Motors ausgesetzt ist.

In der Brennstoffpumpe selbst erfolgt die Verdampfung hauptsächlich auf der Saugseite, weil hier Unterdruck herrscht. Der Pumpenkörper ist auf der Nockenwellenseite ans Motorgehäuse angeflanscht, besitzt also eine metallische Verbindung mit einem Teil, der mitunter sehr heiss wird. Die Dampfblasen bewirken hier eine Druckveränderung und stören dadurch die Tätigkeit der Ventile und Membrane, so dass die Förderung unterbleibt.

Die Dampfbildung im eigentlichen Vergaser ist selten, kommt aber auch vor, wenn die Mischkammer zu intensiv beheizt oder der Vergaserkörper zu stark durch das Auspuffsammelrohr angestrahlt wird. In solchen Fällen beginnt der Brennstoff in der Schwimmerkammer zu kochen, was sowohl das Niveau wie auch den Zufluss zu den Düsen stört. In den Spritzdüsen ist die Dampfbildung ziemlich unwahrscheinlich, weil hier Ansaugluft und Vergasungsvorgang kühlend wirken.

Dem Laien bietet die Behebung der Dampfblasenbildung oft Schwierigkeiten, da er nicht genau weiss, an welcher Stelle des Systems sie entstehen.

# 100%

**reines Holzgas**  
durch den bahnbrechenden

## Waibel-Stoff-Filter

**Wartung der Filter auf ein Minimum reduziert.  
Sauberes Mischventil, daher geringste Ölverschmutzung.**

**Praktisch kein durch Generatorbetrieb verursachter Verschleiss des Motors.**

**Früher:** Alle Tage reinigen.

**Jetzt:** So wenig wie möglich reinigen.

**Hs. Waibel, Kreuzstrasse 36, Zürich 8**  
**Fabrikation von Filtern**

Folgende Firmen haben Fabrikation und Einbau der WAIBEL-FILTER lizenzweise übernommen:

**Holzgasgeneratoren AG., Zürich: System Imbert für Traktoren und Lastwagen**

**A. Kaiser, Zug: System Kaiser für Personenwagen, Traktoren und Lastwagen**

**Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur: Traktor SLM**

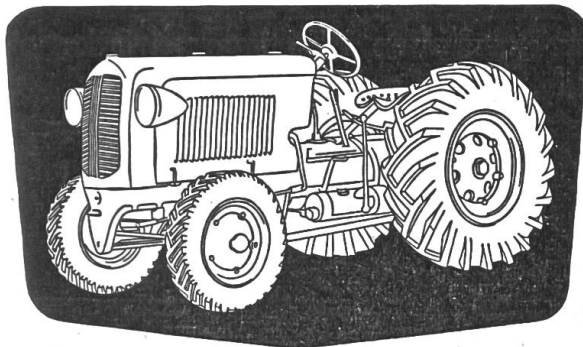
**F. Bühler, Hinwil: Traktoren Bühler**

Wenn der Motor knallt und aussetzt, wird der Fehler zuerst meist an der Zündung gesucht. Erst nachdem man sich überzeugt hat, dass hier alles klappt, wird das Brennstoffsystem nachgesehen und man findet nun, dass sich dasselbe inzwischen wieder genügend abgekühlt hat, um die Dampfblasen in den ursprünglichen flüssigen Zustand zurückzubilden. Beim Wiedereingangssetzen des Motors arbeitet alles eine Zeitlang einwandfrei, bis sich die Störung nach neuerlicher starker Durchwärmung wiederholt. Auf der Fahrt lassen sich die Schwierigkeiten auch kaum endgültig beheben, weshalb man gut daran tut, Pumpe und Leitungen einstweilen mit nasser Putzwolle kühl zu halten, um dann zu Hause dem Problem mit entsprechenden Mitteln auf den Leib zu rücken.

Zu diesem Zwecke muss das ganze Fördersystem vor heissen Motorteilen und der Strahlungswärme der Auspuffleitung geschützt werden. Fahrwind und Luftstrom des Ventilators müssen zur Kühlung herangezogen werden. Es eignen sich dazu folgende Massnahmen, die zwar in erster Linie vom Konstrukteur zu berücksichtigen sind, deren Kenntnis aber auch dem Laien und Reparatteur dienlich ist:

1. Die Brennstoffleitungen sind gleichmässig ansteigend anzuordnen; willkürliche Auf- und Abführung ist zu vermeiden. Die Leitung vom Tank zur Pumpe soll auf die Aussenseite des Rahmens gelegt werden und womöglich auf die der Auspuffleitung entgegengesetzte Seite. Befindet sie sich in der Nähe derselben, so muss sie gut isoliert sein.
2. Die Brennstoffpumpe soll auf der dem Auspuff abgelegenen Seite montiert werden; andernfalls ist sie durch isolierende Flanche vom Motor abzurücken und gegen die Strahlungswärme abzuschirmen. Bleche, die den Ventilatorwind auf die Pumpe leiten, sind von Vorteil.
3. Der Vergaser soll im Luftstrom des Ventilators liegen. Nötigenfalls sind auch hier Abschirmbleche gegen die Wärme des Auspuffrohres anzubringen.
4. Wenn Vergaser und Pumpe nicht auf der gleichen Motorseite liegen, soll die Verbindungsleitung um die dem Kühler zugewendete Seite des Motors herumgeführt werden. In der Nähe der Auspuffleitung muss auch diese Leitung isoliert sein.
5. Besonders gebaute Brennstoffpumpen und sogen. «Entgaser», bei denen die Dampfblasen durch den Unterdruck des Motors abgesaugt werden, bringen ebenfalls eine Verbesserung. Vorteilhaft sind auch Pumpen, die neben der automatischen Nockenwellenbetätigung noch einen von aussen zu bedienenden Handhebel aufweisen, da bei einer Störung Brennstoff behelfsmässig gefördert werden und die Dampfblasen evakuiert bzw. herausgedrückt werden können.

Fördersysteme, die nach vorstehenden Richtlinien angeordnet sind, dürften praktisch frei von Dampfblasenbildung sein. Immerhin ist noch zu sagen, dass die Eigenschaften eines Brennstoffes von grosser Bedeutung für die Entwicklung von Dampfblasen sind. Benzine, die sehr leichtflüchtige Anteile enthalten, neigen naturgemäss zu solchen Erscheinungen; die niedrigsiedenden Anteile erleichtern wohl das Starten des Motors, begünstigen aber die Dampfblasen-



## **BÜHRER- TRAKTOREN**

### **Spez. Reparaturwerkstatt**

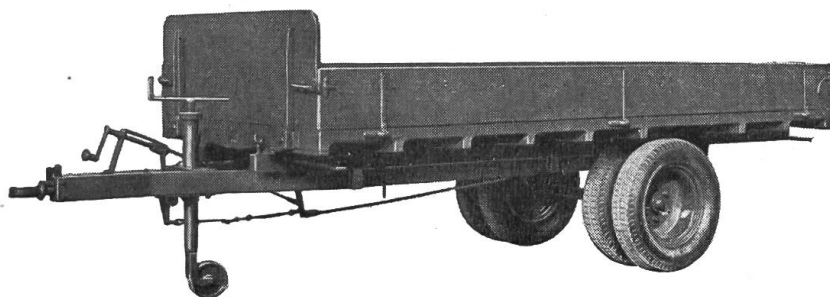
Ersatzteile, Zubehör, Anhänger,  
Einmannpflüge, Verdecke, Kotflügel,  
Ketten etc. - OCCASIONEN

### **Matzinger AG., Zürich 6**

Wehntalerstr. 23, Tel. (051) 28.33.43

bildung. Gewisse Bestandteile des heutigen «Z»-Gemisches gehören dazu. Massgeblich in dieser Beziehung ist die Messung des Dampfdruckes in einem besondern Apparat, in welchem eine Brennstoffprobe mit etwa der dreifachen Luftmenge bei 40° C durchgeschüttelt und der Druck der entwickelten Dämpfe an einem Manometer abgelesen wird. Im allgemeinen verringert der Zusatz von Benzol den Dampfdruck eines bestimmten Benzins und damit auch dessen Neigung zur Bildung von Dampfblasen, während mit Alkoholzusatz eine gegenteilige Wirkung erzielt wird.

E. Jlli.



## **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