

Berichtigung zum Buch: Quint, Porsche, der Weg eines Zeitalters

In dem Buch „Porsche, der Weg eines Zeitalters“⁽¹⁾ ist auf Seite 122 ausgeführt, daß Porsche auf dem Gebiet des Motorradbaues tätig gewesen sei und den ersten BMW-Zweizylinder-Boxermotor konstruiert habe.

Veranlaßt durch diese Veröffentlichung hat die Bayerische Motoren Werke AG dem Verfasser dieses Buches die Möglichkeit zu Nachforschungen gegeben, auf Grund deren sich dieser überzeugt hat, daß weder die Konstruktion noch die Weiterentwicklung des Zweizylinder-Boxermotors von Porsche stammt, sondern eine eigene Entwicklungsleistung der Bayerischen Motoren Werke AG darstellt.

BMW und der Verfasser des Buches legen im Interesse einer wahrheitsgemäßen Berichterstattung auf diese Richtigstellung Wert und fühlen sich zu ihr auch verpflichtet, weil sie den Wunsch haben, das Erinnerungsbild einer schöpferischen Persönlichkeit, wie der Ferdinand Porsches, nicht durch unzutreffende Darstellungen zu beeinträchtigen. [1742]

3062 **Kann das Ofenlöten als vollwertig gelten?** von S. Damon, in American Machinist, Bd. 95, Nr. 7 (2. April 1951), S. 98—100; 9 S. mit 2 Abb.

3063 **Herstellung von Aluminium-Zylinderköpfen aus vorgegossenen Teilen nach dem Scheibenlötvorfahren**, von F. Jardine, in Automotive Industries, Bd. 105, Nr. 12 (15. Dezember 1951), 2. 34, 35, 112; 9 S. mit 3 Abb. [1741]

Neue Lanz-Bulldog-Schlepper

Ein sehr bedeutender Fortschritt im Glühkopfmotorenbau

Durch Weiterentwicklung der seitherigen Bulldog-Typen ist unter Beibehaltung der Grundprinzipien eine neue Bulldog-Reihe mit 17, 22 und 28 PS entstanden. Das hervorstechende Merkmal der neuen Lanz-Schlepper ist der wesentlich verbesserte Glühkopfmotor, der so sprunghafte Steigerungen an Leistung und Wirtschaftlichkeit aufweist, daß man von einer Sensation im Motorenbau sprechen darf.

Die entscheidende Änderung an dem Glühkopfmotor bezieht sich auf die Brennraumform. Der Glühkopf ist ein ungekühlter Kegel, an dessen Spitze zentral die Einspritzdüse, eine Bosch-Mehrlochdüse, sitzt und die allein durch eine besondere Umleitung am Kühlwasserkreislauf teilnimmt. Der Einspritzzeitpunkt ist auf 20° statt seither 140° vor oberem Totpunkt verlegt. Das Verdichtungsverhältnis, bezogen auf Abschluß der Auslaßschlitze, beträgt 1 : 10 bis 1 : 12.

Diese Maßnahmen sind es neben weiteren Änderungen der seitherigen Konstruktion, die den Kraftstoffverbrauch um etwa 30% herabgesetzt haben, so daß der Verbrauch jetzt im Bestwert 175 g/PS (!) beträgt, für 40% Belastung 200 g/PS.

Die spezifische Leistung des neuen Motors ist von 5,5 auf 8,4 PS/l, der mittlere Nutzdruck von 2,7 auf 4,2 kg/cm² gesteigert. Der Motor hat 850 U/min.

Diese Verbesserungen sind insbesondere auch zusammen mit Anwendung der Umkehrspülung, der Wirkung einer Ansaugrohr-Auf-ladung des Kurbelgehäuses zuzuschreiben.

Weitere neue Merkmale beziehen sich auf erhebliche Geräuschminderung, ein neuer Fliehkraftregler, der jede verlangte Drehzahl einzustellen gestattet, Aluminiumkolben, elektrischer Druckknopf-anlasser (Handanwerfen ebenso möglich) usw.

36. Internationale Automobilausstellung Frankfurt, 19.—29. März 1953

Die Ausschreibung eines Wettbewerbs zur Erlangung eines Plakates für die 36. Internationale Automobilausstellung in Frankfurt vom 19. bis 29. März 1953 ergab elf Entwürfe von neun namhaften Künstlern. Der Aushang der Eider im Gebäude des Verbandes der Automobilindustrie (VdA) und eine allgemeine Abstimmung, um die während einiger Zeit die Besucher des VdA-Gebäudes gebeten waren, ergab mit den meisten Stimmen die Wahl des vorjährigen Plakates, das auch mit ausgehängt war.

Es ist jetzt nur das dreispeichige Lenkrad des Plakats von 1951 durch ein zweispeichiges Lenkrad ersetzt worden. [1737]

Aufsätze

aus fremdsprachlichen technischen Zeitschriften

Als Übersetzung lieferbar. Bestellungen unter Angabe der Nummer des Themas und des ATZ-Hefes vermittelt die Schriftleitung in Eßlingen, Urbanstraße 180.

- 92 **Richtunghalten von Fahrzeugen mit Hinterrad-, Vorderrad- und Vierradantrieb bei niedriger Fahrbahnreibung**. Von A. H. Easton (Univ. Wisc.) SAE-Quart. Trans. Jan. 1952, S. 86—94 und SAE-Journ., Jan. 1951, S. 29—34, 41.
- 98 **Zugvermögen von Fahrzeugen mit Hinterrad-, Vorderrad- und Vierradantrieb bei niedriger Fahrbahnreibung**. Von A. H. Easton. SAE-Quart. Trans., Jan. 1952, S. 86—103.
- 99 **Weiterentwicklung einer Einspritzeinrichtung mit getrennten Zuteil- und Einspritzgliedern¹⁾**. Von N. M. Reiners und R. C. Schmidt. SAE-Journ., Dez. 1951, S. 52—55.
- 103 **Untersuchung der Eigenschaften von Reifen in ihrem Zusammenwirken mit dem Fahrzeug**. Von V. E. Gough und P. W. B. Jones. Aut. Eng., Jan. 1952, S. 17—19.
- 109 **Wirkung der Reifen auf die Fahrannahmlichkeit. — Methoden der Untersuchung**. Von V. E. Gough und P. W. B. Jones. Aut. Eng., Jan. 1952, S. 19—20.
- 867 **Benzin-Einspritzung bei Zweitaktmotoren**. Skizze. Autom. Engr. [4 Masch.-S., DM 11.50].
- 871 **Ausstellung englischer Kunststoffteile für Kraftfahrzeuge**. Abbildungen. Autom. Engr. [6 Masch.-S., DM 16.80].
- 880 **Geräusch-Verminderung in Kraftfahrzeugen**. Skizz. Diag. Autom. Engr. [28 Masch.-S., DM 78.60].
- 889 **Flüssigkeiten für hydraulische Systeme**. Abb. Materials & Methods [7 Masch.-S., DM 19.60].
- 897 **Die Anwendung der Lager-Theorie auf die Analyse und die Konstruktion von Zapfenlagern**. Boyd u. Raymond. Skizz. Diag. J. Applied Mechan. [18 Masch.-S., DM 50.60].
- 899 **Die leichten Diesel-Traktoren**. Passelégue. Tabellen. S.I.A.-Journal [16 Masch.-S., DM 44.80].
- 901 **Die Hinterachsfertigung — Morris Motors Ltd.** Abbildungen. Autom. Engr. [17 Masch.-S., DM 47.60].
- 927 **Der Unterflur-Autobus Atkinson Alpha, Motor u. Fahrgestell**. Abb., Zeichn. Autom. Engr. [19 Masch.-S., DM 53.20].
- 3054 **Das Kugelstrahlen als Gestaltungsmittel bei der Bemessung von Zahnrädern**, von J. C. Straub, in Mechanical Engineering, Bd. 73, Nr. 7 (Juli 1951), S. 565—569; 23 S. mit 6 Abb.
- 3055 **Einflußgrößen für den Entwurf hochbelasteter Umlaufträdertriebe**, ohne Verfasserangabe, in Product Engineering, Bd. 21, Nr. 9 (September 1950), S. 140—145; 26 S. mit 10 Abb.
- 3056 **Die Lebensdauer von Stirnrädern** von J. E. Rice, in Product Engineering, Bd. 21, Nr. 9 (September 1950), S. 159, 161; 5½ S. mit 2 Abb. (Nomogramme).
- 3057 **Bemessung von Zahnrädern für den Umlaufträdertriebe** von selbsttätig arbeitenden Kraftfahrzeuggetrieben, von D. T. Sickelsteel, in Automotive Industries, Bd. 104, Nr. 5 (1. März 1951), S. 26—29, 59, 60; 18 S. mit 5 Abb.
- 3058 **Zahnräder mit ungewöhnlicher Herstellungsgüte** von H. S. Gist, in Automotive Industries, Bd. 104, Nr. 10 (15. Mai 1951), S. 42—44, 112, 116; 10 S. mit 5 Abb.
- 3059 **Anpassungsfähigkeit der Betriebsgestaltung als Geheimnis einer leistungsfähigen Zahnräderfertigung**, von J. Elwood, in The Iron Age, Bd. 166, Nr. 20 (16. November 1950), S. 83—86; 16 S. mit 7 Abb.
- 3060 **Die Messung der Einsatztiefe**, von T. A. Frishman, in American Machinist, Bd. 95, Nr. 8 (16. April 1951), S. 140—142; 11 S. mit 6 Abb.
- 3061 **Das Ofenlöten von Maschinenteilen, insbesondere im Kraftfahrzeugbau**, von A. M. Webber, in Mechanical Engineering, Bd. 72, Nr. 11 (November 1950) und Nr. 12 (Dezember 1950); 68 S. mit 52 Abb.

1) Vgl. auch ATZ 1952, Nr. 4, S. 87, Bild 1

