Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 18 (1956)

Heft: 1

Rubrik: Neues in Kürze

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: 12.12.2025

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

Verwendung (Abgangöl vom Motorenschmieröl) zu prüfen. Das müsste auch gekauft werden, da der eigene Schmierölverbrauch zu gering ist, um den Traktor damit betreiben zu können. Ob es sich lohnt derart verschmutztes Oel nochmals fortzuschicken und raffinieren zu lassen, bis es für die Einspritzpumpe brauchbar würde, ist ebenfalls fraglich. Wegen dem geringen Preisunterschied, der zwischen dem raffinierten Abgangöl und dem Nettopreis von 40,15 pro kg Dieselöl besteht, wird niemand ein Risiko auf sich nehmen und damit eventuell auftretende Störungen an Pumpen, Einspritzelementen und Düsen riskieren. Beim Einspritzen von derart dickflüssigem Treibstoff wäre ein Verkoken der Kolbenringe naheliegend. Im übrigen ist es nichts Neues, andere Treibstoffe als Dieselöl in Dieselmotoren zu verbrennen, man hat z. B. während des Krieges vielerorts Motorenschmieröl (Abgangöl) und Petrol gemischt und hat so einen verhältnismässig guten Treibstoff für den Dieselmotor erhalten. Aber bei all diesen, nur aus der Not hervorgegangenen Treibstoff-Verwendungen, hat man bei längerem Gebrauch festgestellt, dass die Schäden und die Abnützung an den mit diesem Betriebsstoff in Berührung kommenden Teile grösser war, als die vermeinte Einsparung ausmachte.

Antwort 4: Im gesamten ist zu der Angelegenheit Vielstoffmotor zu sagen, dass von einem brauchbaren Resultat in der Landwirtschaft überhaupt erst dann die Rede sein kann, wenn solche Motoren im Landwirtschaftsbetrieb mindestens 1—2 Jahre als Versuchsmaschine in Betrieb waren. Prüfstandresultate ergeben für den praktischen Betrieb überhaupt keine konkreten Ergebnisse. Auch ein einzelner Lastwagen, der bei bester Wartung unter dem gleichen Fachmann eine ansehnliche Anzahl Kilometer erreicht hat, ergibt durchaus kein Resultat, das auf den Landwirtschaftstraktor mit all seinen verschiedensten Arbeitsverhältnissen übertragen werden kann. Der heutige Dieselmotor hat in seiner Wirtschaftlichkeit und in seinem störungsfreien Betrieb einen derart hohen Stand erreicht, dass es sehr schwer sein wird, ihm als Landwirtschaftstraktor mit irgend einem andern Treibstoff beizukommen, oder ihm gar überlegen zu sein.

Neues in Kürze

Eine umwälzende Entwicklung auf dem Gebiete der geländegängigen Kraftfahrzeuge erwarten sich amerikanische Fachkreise vom Prinzip des sogenannten Rolligon. Es handelt sich um ein Kraftfahrzeug, welches an Stelle der luftbereiften Räder nur mehr eine Art grosser Ballone hat. Diese sitzen wohl auf einer Achse, aber die Fortbewegung erfolgt nicht durch Antrieb der Achse, sondern dadurch, dass der Rolligonballon an seinem Umfang durch mehrere sich drehende Rollen angetrieben wird. Die Ballone haben den Vorteil, dass sie bei einer ausserordentlich grossen Lauffläche die grössten vorkommenden Hindernisse der Fahrbahn «schlucken» und sich daher bei jedem Wetter auf jedem Gelände bewähren. Es soll sogar der unbeabsichtigte «Versuch» vorgekommen sein, dass ein Mann von einem solchen 2000 kg schweren Fahrzeug überfahren worden ist, ohne den geringsten Schaden erlitten zu haben, weil sich die Ballone der Oberfläche des ganzen Körpers vollkommen anpassen. Die Entwicklung des Rolligon soll aus den militärischen Bedürfnissen des Koreakrieges nach Schaffung eines vollkommen geländegängigen Fahrzeuges entstanden sein. Es befindet sich noch in Entwicklung und ist vorwiegend für militärische Zwecke gedacht, doch erwarten sich amerikanische Fachleute auch einen Vorteil für die Landwirtschaft, wo derartige Rolligon-Fahrzeuge die Raupenschlepper weit übertreffen sollen. Allerdings dürfte man hier auch nur ein Spezialfahrzeug und keinen Universal-Traktor im Auge haben, weil ein solcher bei der Pflege von Reihenkulturen entsprechend schmale Räder haben muss.