

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 18 (1956)

Heft: 6

Rubrik: Sie fragen - wir antworten

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: 08.01.2026

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

Sie fragen — wir antworten

In Nr. 5/56 teilt H.H. Ae. mit, sein Traktor Fordson-Mayor verbrauche viel Oel. Unser Sachberater H. F. führt in der Beantwortung u. a. aus, dass nach 4000 Betriebsstunden bei den meisten Motoren und selbst bei guter Wartung die Zylinderlaufbahnen rund und konisch sind. Statt vor kurzem die Kolbenringe zu ersetzen, hätte man vorteilhafter das Ausschleifen der Zylinder, resp. das Ersetzen der Laufbüchsen und Kolben in Erwägung gezogen.

Die Firma Touring Motor A.G. in Solothurn teilt dazu ergänzend folgendes mit:

«Ihre Ausführungen betr. Betriebsstunden und Abnutzung des Motors sind richtig, jedoch wäre anstelle der vorgeschlagenen Revision des Motors eine weitere Lösung möglich.

Wir liefern heute zu obenerwähntem Traktor einen kompl. fabrikneuen und fabrikmontierten Motor zum Preise von Fr. 1,510.—, mit üblicher Garantie. In dieser Lieferung ist inbegriffen: kompl. Motorblock mit allen Teilen, wie Kolben, Pleuelstange, sämtliche Lager, Kurbel- und Nockenwelle, Ventilführungen, Stöpsel und Stirnräder. Nicht inbegriffen sind: Magnetantrieb, Wasserpumpe, Zylinderkopf und Oelwanne.

Die gebrauchten Motoren werden von uns, sofern dieselben riss- und bruchfrei sind, zum Preise von ca. Fr. 200.— bis 300.—, je nach Zustand, an Zahlung genommen.»

Wir bitten, von dieser ergänzenden Mitteilung gebührend Kenntnis zu nehmen und danken der Firma Touring Motor A.G. für ihre Aufmerksamkeit.

Die Redaktion.

Frage: Trotzdem ich Glysantin in das Kühlwasser meines Traktors mischte, stellte ich am 2. Februar 1956 morgens fest, dass das Wasser eingefroren war. Woran kann das liegen ?

D.T. in Sch.

Antwort: Sie haben scheinbar nicht berücksichtigt, dass in diesem Jahr die Quecksilbersäule bis auf minus 25 Grad gesunken ist. In der fraglichen Nacht hatten wir sogar minus 27 Grad und darunter gemessen. Wenn Sie sich die Tabelle zur Hand nehmen, die jeweils bei Lieferung des Glysantins beigegeben wird, können Sie feststellen, dass man mit einem

Kälteschutz bis minus 20 Grad auskommen kann. Dazu müssen ein Drittel Glysantin mit zwei Dritteln Wasser vermischt werden. Empfohlen wird, im Verhältnis 1:1 zu mischen, also ein Teil Wasser und ein Teil Glysantin. Diese Füllung bildet einen Frostschutz bis zu minus 40 Grad.

S.L.

Frage: Zu fünft besitzen wir einen Bindemäher. Es hat sich nun bei der Heimfahrt in der Dämmerung ein Unfall zugetragen. Wer ist nun haftbar, der Traktorfahrer, die fünf Miteigentümer oder der Mitfahrer auf dem Bindemäher ?

F.B.

Antwort: Haftbar ist der Fahrer des Traktors; denn dieser ist dafür verantwortlich, dass das Gefährt richtig angehängt, gekennzeichnet und durch den Straßenverkehr geführt wird. Ist der Traktorfahrer nicht gleichzeitig Besitzer des Traktors, so haftet sein Meister. Die Haftung tritt aber nur dann ein, wenn sich der Traktorfahrer ein Verschulden zukommen liess; denn bei Landwirtschaftstraktoren gilt die sogenannte Verschuldenshaftung. Im Gegensatz dazu wird bei Industrietraktoren, Autos und so weiter die Kausalhaftung angewandt, das heisst, der Lenker haftet, ohne dass ihm zuerst ein Verschulden nachgewiesen werden muss. Die Hektarenversicherung des Traktorbesitzers hat diesen Fall zu übernehmen. Der Schaden ist sofort anzumelden.

A.S.

Frage: Riemenshaftmittel. Gebrauchtes Getriebeöl lässt sich gut als Riemenpech verwenden. Im Nu hat die blanke Scheibe einen zugkräftigen Belag. Schadet das Oel dem Lederriemen ? Dehnt er sich ? Schadet Getriebeöl einem Keilriemen ? Was ist sonst ein gutes verlässliches Riemenpech ?

Wolkersdorf, N. Ö.

Antwort: Getriebeöle sind vor allem, mit Ausnahme geringer Zusätze bei den sogenannten gefetteten Ölen, Mineralöle. Diese Mineralöle sind aber sowohl für Leder-, als auch für Gummiringe (also auch für Keilriemen) schädlich, weil sie das Material zersetzen. Öle, die bei Normaltemperatur dick oder zähflüssig sind, werden sich natürlich nicht so rasch in den Riemen einsaugen wie dünnflüssige Öle,

schaden auf die Dauer jedoch ebenso. Der Riemen dehnt sich nicht, sondern wird mürbe und brüchig. Riemenhaftmittel für Lederriemen sollen ausschliesslich aus tierischen Fetten bestehen und werden z. B. aus Lederöl (Fischtran) und Talg (Rinderfett) zusammengeschmolzen. Je nach den Anteilen von Öl und Fett werden sie dann mehr oder weniger flüssig. Gummikeilriemen sollen überhaupt nicht mit Haftmitteln behandelt werden. Ein richtig ausgewählter Keilriemen, der in einer reinen und möglichst glatten Nut gut passend läuft, muss durchziehen. Rauhe und verschmutzte Scheiben verderben den Riemen.

Frage: Bei Differentialschäden nicht weiterfahren! Als ich im Herbst mit dem Traktor zweischarig im 1. Gang und mit eingeschalteter Differentialsperre ackerte, gab es plötzlich einen Ruck, der Motor lief weiter, aber der Traktor blieb stehen. Wir schleppten nun den Traktor im 2. und 3. Gang zur 10 km entfernten Reparaturwerkstatt, wobei aus dem Hinterachsgehäuse dauernd, anfangs stärkere, dann immer schwächere Geräusche kamen. Beim Mechaniker stellte sich heraus, dass das Tellerrad, der Triebling, das grosse Antriebsrad am Triebling, das kleine Antriebsrad an der Getriebehauptwelle sowie eine Büchse und ein Kugellager beschädigt waren und ausgetauscht werden mussten. Der Mechaniker behauptet, dass ein derartiger Schaden unmöglich durch das Ackern allein entstanden sein konnte. Nach seiner Ansicht hätten wir erst beim Abschleppen den Grossteil des Schadens angerichtet. Ich kann das nicht glauben, um aber in Zukunft sicher zu gehen, bitte ich um Ihre Stellungnahme. J.H.

Antwort: Sie haben Glück gehabt, dass nicht mehr passiert ist! Ebensogut hätten Sie einen totalen Gehäusebruch haben können, denn wenn sich irgendwelche zu Schaden gekommenen Teile zwischen die beim Abschleppen weiterdrehenden Zahnräder klemmen, gibt es eben Bruch! Der Mechaniker hat also recht. Für die Zukunft: Achten Sie auf den Ölstand. Es kommt manchmal vor, dass durch Undichtwerden der Simmeringe das gesamte Öl vom Differential zum Getriebe gepumpt wird. Die Folge sind Differentialschäden. Tritt ein solcher Schaden ein (das gilt selbstverständlich auch für Schäden im Zwischengetriebe und im Wechselgetriebe), dann heißt es stehen bleiben, und zwar sofort. Notfalls muss die Reparatur an Ort und Stelle gemacht werden! Ing. Er. L.

Frage: Entfernen der Oelkruste vom Traktor. Gibt es ein Mittel, das den hässlichen Oelfilm beseitigt, der sich im Laufe der Zeit am Motorblock des Traktors trotz oftmaligen Reinigens anlegt? Er ist sehr schwer wegzubringen. K. W.

Antwort: Mit Sprühpistole oder Pinsel wird eine Mischung von 50% Persil-Kaltreiniger (Emulgator) und 50% Dieselöl aufgebracht. Nach etwa einstündiger Einwirkung kann mit kaltem Wasser abgewaschen werden. Erforderlichenfalls den Prozess wiederholen. — Der gleiche Erfolg lässt sich ferner nach folgender Methode erzielen: Oelkruste mit Dieselöl einsprühen. Am nächsten Tag mit einer heißen Soda- oder P 3-Lauge abwaschen, mit reinem kaltem Wasser nachspülen. — Zur Verhinderung einer weiteren Verschmutzung alle öldurchlässigen Dichtungen erneuern.

Ing. E. L.

Dieselpumpen aller Fabrikate repariert rasch und vorteilhaft



H. Brunner

Schaffhausen

Fischerhäusern 3

Spezialwerkstätte für
Dieselpumpen und
Autoelektrik

Batterien: Plus, Oerlikon prompt ab Lager
lieferbar

