

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik
Band: 20 (1958)
Heft: 5

Rubrik: Europäischer Sattlerschlepper in Sicht

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: 15.01.2026

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

Europäischer Sattelschlepper in Sicht

Voraussichtlich 14 Meter und 26 Tonnen.

von Dr. Hermann Reitzer, Wien I.

Die europäische Diskussion über die Masse und Gewichte von Schwerlastfahrzeugen mündet jetzt in eine sehr interessante Entwicklung ein, an deren Ende das europäische Sattelkraftfahrzeug stehen wird. Deutsche Regierungsstellen und Industrielle haben Möglichkeiten und Abmessungen eines derartigen Fahrzeuges bereits ausgiebig erörtert und seit Dezember 1957 beschäftigt sich vor allem der ad-hoc-Ausschuss «Masse und Gewichte» der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) mit diesem Projekt. Diese konstruktiven Besprechungen werden in allernächster Zeit fortgesetzt und die beteiligten Staaten halten es für sehr wahrscheinlich, dass es dabei bald zu einer Verständigung über die technischen Daten des erstrebten europäischen Sattelfahrzeuges kommt.

Der Bundesverkehrsminister gehört zu den stärksten Förderern dieser Bestrebungen. Mit Rücksicht auf die grosse Rolle, die dem Sattelkraftfahrzeug in Europa zukommen werde, soll er zu einer Ueberprüfung der am 31. März 1956 in Bonn beschlossenen technischen Daten für diese Fahrzeuge bereit sein. Diese unterschiedliche Einstellung zur weiteren Behandlung der Abmessungen von Sattelkraftfahrzeugen und der Abmessung von Lastzügen verdient Beachtung, denn sie führt, laut «Industriekurier» eventuell dort zu einer europäischen Lösung, wo sie auf zwischenstaatlicher Ebene möglich ist, und sie lässt anderseits erkennen, dass auf der gleichen Ebene eine europäische Vereinbarung über Lastzüge mit einer 10 t-Achse gegenwärtig nicht zu erwarten ist. Selbst die niederländische Regierung soll angeblich nicht bereit sein, den VDA bei seinen Bemühungen für die 10 t-Achse zu unterstützen.

Die Bereitschaft europäischer Regierungen und besonders der Bundesregierung zur Förderung und Weiterentwicklung des Sattelkraftfahrzeuges basiert weitgehend auf den guten Erfahrungen, die man in den USA. mit dem Sattelkraftfahrzeug gemacht hat. Von OECE-Seite ist bei den letzten Ausschussberatungen

von CEMT darauf hingewiesen worden, dass nach den neuesten Jahresstatistiken in den USA 115 Mrd. ton/miles mit Sattelkraftfahrzeugen und nur noch 15 Mrd. ton/miles mit Lastzügen geleistet wurden. Zu 80 % handle es sich dabei um 4-achsige Sattelkraftfahrzeuge (2-achsiger Schlepper / Auflieger mit Doppelachse, Gesamtgewicht 25 t) und zu 20 Prozent um Sattelkraftfahrzeuge mit zwei Doppelachsen (Schlepper mit Doppelachse / Auflieger mit Doppelachse, Gesamtgewicht bis 32 Tonnen).

Das europäische Interesse konzentriert sich gegenwärtig auf Sattelkraftfahrzeuge mit 14 m Gesamtlänge und 8 t Einzelachse bzw. 14,5 t Doppelachse, d. h. der europäische Sattelschlepper wird die Länge der neuen deutschen Lastzüge erreichen, aber eine grössere Ladefläche als diese bieten und wahrscheinlich ein Gesamtgewicht von über 26 t (gegenüber 24 t beim Lastzug) erlauben. Damit wird der Sattelschlepper für die verladende Wirtschaft und für den Güterkraftverkehr ab 1960 ziemlich attraktiv, zumal damit gerechnet werden kann, dass er auch steuerlich weiterhin günstiger behandelt werden wird.

Vom Bundesverkehrsministerium sind für die bevorzugte Behandlung des Sattelkraftfahrzeuges 14 Gründe angeführt worden:

1. Bei gleicher Inanspruchnahme von Verkehrsraum ist die **Ladefläche** eines Sattelkraftfahrzeuges grösser als die eines Zuges.
2. Die **Wendefähigkeit** eines Sattelkraftfahrzeuges ist besser als die eines Zuges, bei gleicher Länge auch besser als die eines LKW.
3. Die **Kurvenläufigkeit** eines Sattelkraftfahrzeuges kann durch geeignete Mittel der von Zügen gleichwertiger Länge gleichwertig gemacht werden.
4. Die **Trennung von Zugmittel und Ladefläche** ermöglicht eine bessere Ausnützung von Zugkraft und Personal (in den USA im Durchschnitt 2,5 Sattel-Anhänger je Sattel-Zugmaschine).
5. Die Möglichkeit, mit einer Sattel-Zugmaschine **verschiedene Aufliegerbauarten** (z. B. Pritschen, Möbel- und Thermosaufbau)

zu bedienen, bietet vor allem für kleinere Unternehmen wirtschaftliche Vorteile.

6. Der notwendige **Unterstellraum** muss nur auf die Sattel-Zugmaschine abgestellt sein.

7. Der Betrieb mit Sattelkraftfahrzeugen ermöglicht den Ausbau des **Huckepackverkehrs** ähnlich wie in den USA und Frankreich und schafft dadurch neben der Entlastung der Strassen wirtschaftliche Transportbedingungen.

8. Die **Trennung** von Zugfahrzeug und Anhänger kann ebenso wie die Verbindung **schnell und sicher** erfolgen.

9. Die **Verbindung** durch die Aufsattelvorrichtung ist wesentlich **betriebsicherer** als die übliche Anhängerkupplung.

10. Die zur Verfügung stehenden Motorleistungen in den leichteren Sattelkraftfahrzeugen lassen eine Erhöhung der Leistung je

t Eigengewicht und damit eine **Verbesserung des Verkehrsflusses** erwarten.

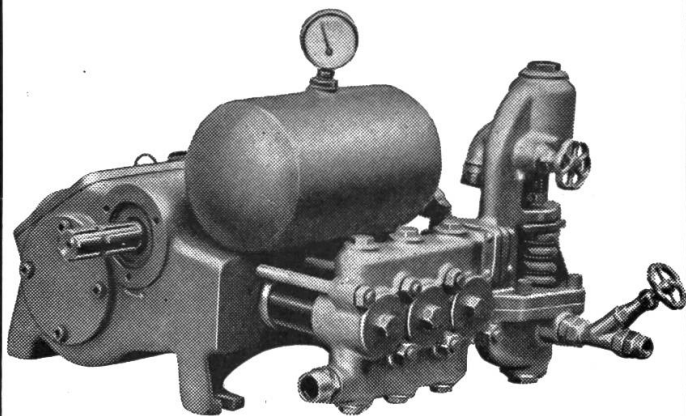
11. Die **Treibachse** des Sattelkraftfahrzeuges ist immer entsprechend dem Beladungszustand belastet, während bei Beförderung eines beladenen Anhängers durch einen leeren LKW die Treibachslast nicht immer ausreicht, um den Anforderungen z. B. einer plötzlichen scharfen Bremsung zu genügen.

12. Die **Gefahr eines Ausbrechens** des Anhängers beim Sattelkraftfahrzeug ist geringer als beim Zug, da nur ein Drehpunkt vorhanden ist.

13. Die Bemessung der **Bremsen** an Sattelkraftfahrzeugen ermöglicht ein besseres Bremsverhalten gegenüber Zügen.

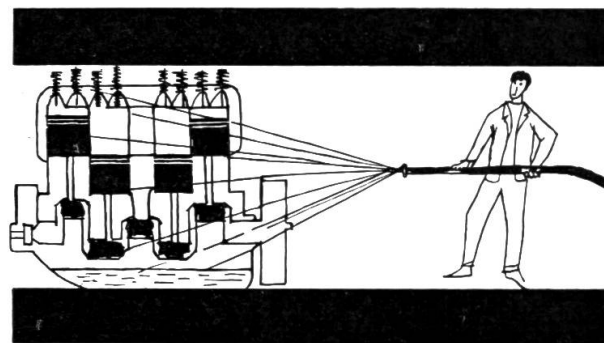
14. Durch die kräftigen Verbindungsteile des Sattelkraftfahrzeuges und durch den einen Drehpunkt ist die **Schleudergefahr** beim Anhänger **geringer** als bei Zügen.

BIMOTO-Zenith BC-IV



Bimoto-Zenith BC-IV...
die Hochdruckpumpe für mittlere
bis grosse Betriebe als
Zapfwellen- oder Motorpumpe
mit 8-PS-Motor

BIRCHMEIER & CIE AG. KÜNTEN AG



Ständige Reinigung und Sauberhaltung

des Motors ist durch

Rugal

gewährleistet. Darum: keine
Verschlackung und Verko-
kung des Motors, Kolbenringe
spielen frei und dichten gut.
Also: Vollkommene, sichere
Schmierung.

Import und Direktverkauf zu
günstigen Preisen durch

HASLE-RÜEGSAU
Tel. (034) 35855

W. Blaser+Co