

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 20 (1958)

Heft: 2

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: 14.01.2026

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

Sie fragen — wir antworten

Frage 1: Bei grosser Kälte lasse ich nicht nur das Wasser, sondern auch das Oel ab. Ich habe damit sehr gute Erfahrungen gemacht. Was meinen Sie dazu?

Antwort 1: Es hat nur einen Sinn das Oel aus dem Motor ablaufen zu lassen, wenn das Oel in einer Kanne in einem geheizten Raum aufbewahrt werden kann. Im Bauernhaus ist in der Regel nur die Stube geheizt, oder das Oel muss im Wasserbad erwärmt werden. Das erscheint mir ziemlich umständlich. Zudem besteht die Gefahr, dass beim Ablassen und Wiedereinfüllen Schmutz in das Oel gelangt.

H. F.

Frage 2: Darf mit Motormähern, die mit 2-Takt-Motoren ausgerüstet sind, mit Bleibenzin gefahren werden, oder ist es besser Reinbenzin zu verwenden?

Antwort 2: Bei Motormähern mit 2-Takt-Motoren kann ohne weiteres mit Blei-Benzin gefahren werden. Es besteht in der Praxis immer noch die aus der Zeit des Beimischungzwanges von Emser-Alkoholen herührende irrite Auffassung, ein 2-Takt-Motor müsse unbedingt mit Reinbenzin betrieben werden. Beim Emsergemisch war es wegen der Entmischungsgefahr vorteilhafter, mit Reinbenzin zu fahren. Wichtig ist, dass ein geeignetes Motorenöl für die Herstellung von 2-Takter-Treibstoff verwendet wird. Heute sind im Handel sehr gute 2-Takter-Motorenöle erhältlich, die eine stabile Mischung ergeben und nicht zu starke Rückstände im Verbrennungsraum hinterlassen. H.F.

Frage 3: Halten gelagerte Gummireifen länger?

Antwort 3: Wie aus der Begründung der Reifentechniker hervorgeht, ist Kautschuk ein Material, das in seinem Zustand sehr stark durch die Temperatur beeinflusst wird. In Gefrierpunktnähe wird er steif und hart wie ein Brett, bei grosser Wärme dagegen weich und geschmeidig. Erst durch die Vulkanisation also durch die chemische Verbindung mit Schwefel, wird er zu einer von Winterkälte und Sommerwärme in ihrer Elastizität nur noch geringfügig abhängigen Masse, eben Gummi. Schwefel ist daher bis zum heutigen Tage der wichtigste Bestandteil einer Gummi-

mischung geblieben, obwohl die moderne Reifenindustrie mehr als ein halbes Hundert anderer chemischer Zusatzstoffe kennt.

Die chemische Verbindung des Kautschuks mit dem Schwefel, also die Vernetzung der Kautschukmoleküle durch sogenannte Schwefelbrücken, kann rasch oder auch sehr langsam vorstatten gehen, je nachdem, welcher Temperatur die Mischung bei der Vulkanisation ausgesetzt ist. Schon bei Zimmerwärme tritt ein Vulkanisationsprozess ein, allerdings in einem Zeitraum vieler, vieler Wochen. Früher, als die Mischungstechnik und die chemischen Zusammenhänge noch nicht wie heute wissenschaftlich erforscht waren, machte man sich diese Erfahrung zunutze. Der während des Heizprozesses nicht vollständig chemisch gebundene Schwefel ging im Laufe einer längeren Lagerzeit eine nachträgliche Verbindung mit den Kautschukmolekülen ein. Der Reifen gewann auf diese Weise an Festigkeit und Abriebwiderstand.

Anders heute. Beim gegenwärtigen Stand der Technik sind Mischung, Heiztemperatur und Heizdauer so genau festgelegt und ausgeklügelt, dass mit einer Zunahme der Festigkeit durch längere Lagerung nicht mehr gerechnet werden kann. Eine grosse Hilfe für den Reifentechniker stellen die Vulkanisationsbeschleuniger dar, deren Verwendung eine haargenaue Steuerung des Vulkanisationsprozesses gestattet. Ihre sinnvolle Dosierung, evtl. in geeigneten Kombinationen mehrerer Beschleunigungstypen, garantiert, dass der Reifen nach einer bestimmten Zeit und bei einer genau festgelegten Temperatur wirklich ausgeheizt, also fertig ist. Das heisst also: «frische» Reifen halten genau so lange wie abgelagerte.

L. T.

Frage 4: Mit welchem Oel werden Dreschmaschinen-Riemen behandelt?

Antwort 4: Wenn es sich bei dem Dreschmaschinenriemen um einen Lederriemens handelt, so ist das geeignete Pflegemittel Fischtran (als «Lederöl» käuflich) oder eine Paste, die man sich aus Tran und Rinderfett (Talg) zu gleichen Teilen zusammenschmelzen kann. Stark verschmutzte Riemen müssen vor dem Einlassen gereinigt werden. Die Reinigung er-

folgt mit lauwarmem Seifenwasser und einer Bürste. Es muss jedoch flott gearbeitet werden, damit das Wasser nicht in den Riemen eindringt und die Gerbstoffe auslaugt. An kühlem, trockenem und luftigem Ort trocknen lassen. Vor dem vollständigen Trocknen (halbfeucht) wird mit Tran eingelassen. — Sollte

es sich um einen gummigetränkten Gewebe-riemen handeln, wie sie auch als Dreschmaschinenriemen in Gebrauch sind, so wird dieser nur mit Seifenlösung gereinigt. Von allen Arten von Riemen müssen Benzin, Dieselöl und Schmieröle sorgfältig ferngehalten werden.

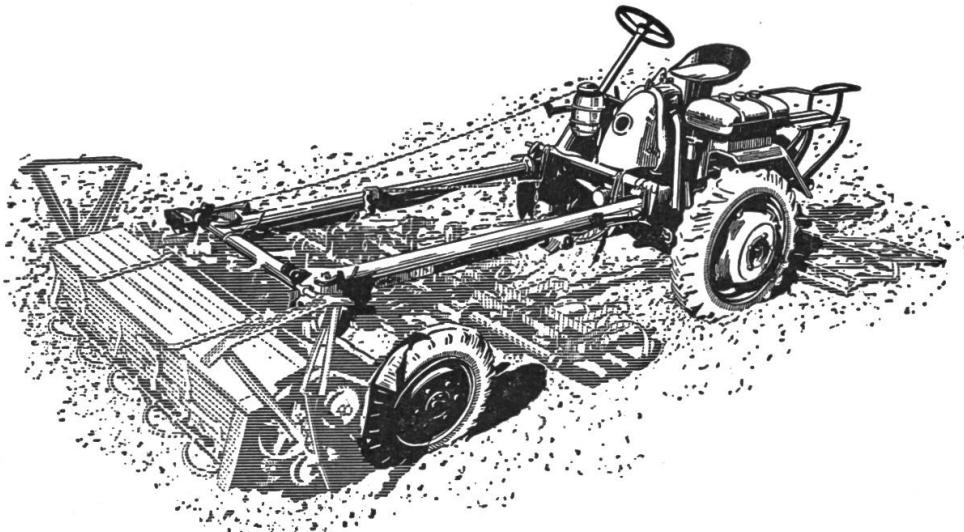
L. T.

- **Jedes Mitglied** des Schweiz. Traktorverbandes mache es sich zur Pflicht,
- seine Anhänger und Wagen mit **Rückstrahlern** zu versehen **und** andere
- Landwirte zur Nachahmung anzuspornen !



Motor- geräteträger

- Vielseitig und wirtschaftlich durch
- Einzylinder-, Zweitakt-Dieselmotor
- Zapfwelle hinten und vorne, Kriechgang
- Hydraulische Hebevorrichtung hinten und vorne
- Anbau von Arbeitsgeräten, für sämtliche Landarbeiten verwendbar
- Hangsteuerung, Einmannsystem



kombiniert mit WESPE-Vielfachgerät für
ALLDOG oder 3-Punkt-Aufhängung

M A T R A Z O L L I K O F E N

Tel. (031) 65 01 06

B O N
B O N

Senden Sie unverbindlich Ihre Prospekte über den Lanz Alldog - Vielfachgerät
WESPE - an:

Name:

Adresse:

Bitte ausschneiden und in offenem Umschlag mit 5 Rappen frankiert einsenden an
MATRA AG, Zollikofen.

Nun ist es da!

Das Verbandsschild



Die def. Ausführung trägt außerhalb des weißen Kreises den Aufdruck «Schweiz. Traktorverband»

Seit Jahren schon wurden aus der Mitte unserer Mitglieder Stimmen laut, die (ähnlich wie beim ACS, TCS oder bei der ASPA) ein Verbandsschild zum Befestigen vorne an der Motorhaube verlangten. Nachdem zahlreiche Entwürfe unbefriedigend ausgefallen sind, glauben wir, zusammen mit dem Graphiker R. Rätz in Windisch (Aargau) ein Signet gestaltet zu haben, das sich sehen lassen darf.

Das Schild ($\varnothing 80 \times 1,5$ mm) ist aus Messing und 6farbig, nämlich:

- Rand, Beschriftung, Kreislinie, Aehre, Konturen des Schweizerkreuzes und des Traktors erhaben **messing mattiert**;
- Zahnrad tiefgeätzt, **braun** eingelassen;
- Zentrum der Plakette tiefgeätzt, **rot** eingelassen;
- Schweizerkreuz **weiss** eingelassen;
- Teile der Aehre **schwarz** eingelassen;
- Traktor **grün** eingelassen.

Begreiflicherweise können wir das Verbandsschild nicht gratis abgeben. Es kommt uns inkl. Entwürfe, Befestigungsvorrichtung und Versandspesen auf Fr. 2.— zu stehen. Das würde beim heutigen Mitgliederbestand Fr. 44 000.— ausmachen (!). **Wir bitten unsere Mitglieder, das Verbandsschild lückenlos zu kaufen und es vorne am Traktor zu befestigen.** Wer mehrere Traktoren besitzt, der decke sich entsprechend ein. **Mit der Wiederaufnahme der Frühjahrsarbeiten 1958 sollten überall im Lande herum die farbigen STV-Schilder kundtun, dass die Traktorbesitzer geschlossen hinter ihrer Organisation stehen.** Sie sollen zudem hemmungslose «Geschäftlimacher» daran erinnern, den Rahmen des Zulässigen nicht zu überschreiten, da sonst unsere Organisation, resp. die zuständige Sektion, die Interessen des betreffenden Traktorbesitzers mit der nötigen Energie wahren wird. Jeder mache also mit und beschaffe sich unverzüglich das Verbandsschild. Wir danken für die bestimmt eindrucksvolle Kundgebung der Geschlossenheit zum voraus bestens.

Brugg, den 8. Januar 1958.

SCHWEIZ. TRAKTORVERBAND

Der Geschäftsausschuss.

N. B. Bestellungen gibt man am einfachsten auf gegen Einbezahlung von Fr. 2.— auf das Postcheckkonto (Zürich) VIII/32608 des Schweiz. Traktorverbandes in Brugg.

Es genügt, wenn man auf die Rückseite des rechten Abschnittes des grünen Einzahlungsscheines schreibt «STV-Schild».