

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 29 (1967)

Heft: 5

Artikel: Geländegängiger Überlandzug ersetzt 60 Lastwagen : fährt ohne Strasse in jedem Gelände

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1069993>

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: 27.12.2025

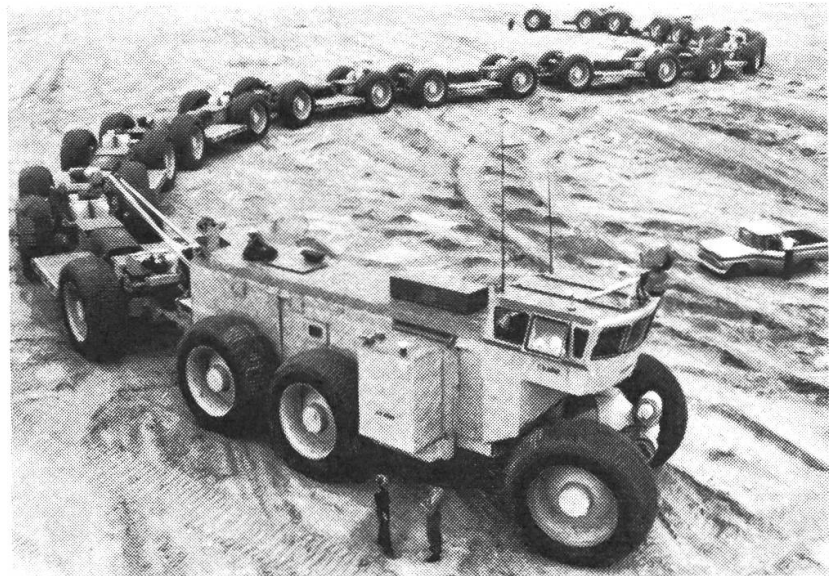
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Geländegängiger Überlandzug ersetzt 60 Lastwagen

Fährt ohne Strasse in jedem Gelände

Von unserem New Yorker Korrespondenten

Der neue von Le Tourneau, Longview, Texas, gebaute geländegängige Ueberlandzug ist nicht an die Strasse gebunden. Er kann sich in jeder Art Gelände frei bewegen.



Dieses neuartige und eigenartige Transportmittel befördert auf 54 Rädern eine Nutzlast von 150 Tonnen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 32 km/h über Strecken von 650 km. Jedes der Räder ist von eingebauten Elektromotoren einzeln angetrieben. Die Motorleistung beträgt 3150 PS. Jedes der Räder ist auch einzeln gelenkt und mit Luftkissen gefedert. Die schlauchlosen Riesenreifen des Fahrzeuges haben eine Höhe von 3,30 m. Die Länge des Zuges beträgt 190 m. Dieser Ueberlandzug wurde im Auftrag des US Army Transportation Research Command gebaut. Er ist in der Lage, sechzig Militärlastwagen zu ersetzen.

Für alle Arten Transport bestimmt

Der Ueberlandzug ist für alle Arten von Fracht bestimmt. Er lässt sich auch bei extremen Klimabedingungen verwenden. Er kann strassenlos über die Wüste fahren, um eine bestimmte, entlegene Oase zu erreichen, oder er kann in eisiger Kälte, hoch am Rand der Arktis, seine Fahrten machen. Obwohl der Ueberlandzug sechzig schwere Lastwagen ersetzt, braucht er bei Volleistung nur eine Besatzung von sechs Mann. Alles, was der Zug technisch braucht, führt er selbst mit sich, er ist dadurch vollkommen unabhängig von anderen Fahrzeugen. Ausgedehnte Versuche waren notwendig, ehe die jetzige Form des Ueberlandzuges gefunden wurde.

Die Firma Le Tourneau hat schon seit einer Reihe von Jahren, die Methode der «Electric Wheel»-Propulsion ausprobiert und durchgeführt. Ihr Charakteristikum besteht darin, dass jedes Rad einzeln von Elektromotoren

angetrieben wird. Der neue Ueberlandzug stellt die bisher erreichte Höchstleistung aus diesem Spezialgebiet dar. Es ist hier auch das erstmal, dass Benzin-Turbinen-Motoren an einem «Electric Wheel»-Fahrzeug zur Verwendung kommen. Insgesamt trägt der Ueberlandzug drei solche Motoren — Saturn 10 MC's — sie sind von der Solar Aircraft Company hergestellt. Dazu kommt noch ein Hilfsmotor.

Die mächtigen Räder des Ueberlandzuges sind so gross, dass sie kaum in weiches Erdreich einsinken können. Dieser Umstand, in Zusammenhang damit, dass jedes Rad seine eigene Antriebskraft hat, verleiht dem Zug seine Fähigkeit, über offenes, strassenloses Gelände zu fahren oder auch über tief ausgefahrene Spuren.

Die Reifen sind 1,3 m breit und haben einen Durchmesser von 3,3 m. Sie werden bei niedriger Luftdruckfüllung betrieben. Die Last, die sie tragen, ist daher gut gegen Stösse geschützt und der Zug kann leicht auf einer Unterlage, wie etwa wüstenverwehter Sand, dahinrollen.

Der Ueberlandzug ist aus 13 Einzelfahrzeugen zusammengestellt. Zehn dieser Fahrzeuge dienen der Beförderung von Lasten, während zwei Fahrzeuge die Motoren tragen. Der vorderste Wagen, der Führerwagen, dient der Kontrolle des Zuges, in ihm sind die Fahrer usw. untergebracht. Auch der Hilfsmotor befindet sich in diesem Wagen. Der Führerwagen besitzt sechs Räder. Alle anderen Fahrzeuge haben vier Räder.

An dem Kontrollwagen ist ein Kran angebracht, und ebenso eine Winde. Beide Maschinen sind elektrisch betrieben. Das Material, aus dem der Ueberlandzug im wesentlichen hergestellt wurde, ist Aluminium, geschweisstes Aluminium. Es war wichtig, ihn möglichst leichtgewichtig zu gestalten. Aluminium ist auch das Baumaterial für alle grösseren Teile von Chassis, Fahrzeugkörper, Lastträgern und Rädern.

Im Notfall lässt sich der Führerwagen allein als Scout-Wagen benutzen. Er ist für diesen Zweck mit Kompass, Radar und anderen Instrumenten ausgerüstet. Für die Fahrer innerhalb des Führerwagens ist es wichtig, dass eine Klimaanlage die Innentemperatur des Wagens regulieren kann. Das gilt sowohl bei Fahrten unter Wüstentemperaturen wie bei Operationen unter den Bedingungen der Arktis.

Fährt «wie ein Schiff»

Es wird behauptet, dass die Fahrt mit dem Ueberlandzug sich mehr mit der Fahrt eines Schiffes vergleichen lässt als mit der eines über Land fahrenden Zuges oder Motorfahrzeuges. Im Innern des Ueberlandzuges ist kein Motorlärm zu vernehmen, weil sich die Wagen mit den Motoren gegen das Ende des Zuges hin befinden. Die leicht wiegende Bewegung des Zuges beim Fahren erregt die Illusion, dass man über den Boden hinschwebt. Die höchst erreichbare Geschwindigkeit beträgt 20 Meilen pro Stunde (ca. 35 km/h).

Die Notwendigkeit dieser neuartigen Transportart hat sich aus den Kriegserfahrungen ergeben. Sowohl Eisenbahnen wie Autostrassen haben

sich zeitweise als unzureichend erwiesen, oder aber sie waren allzu verwundbar gegenüber feindlichen Angriffen. Die Konstruktion neuartiger Waffen hat das Vorhandensein solcher Ueberlandzüge noch bedeutsamer gemacht. Es ist heute eine absolute Notwendigkeit, Truppenteile rasch an eine bestimmte Stelle zu bringen, gleichgültig ob Strassen, Schienen oder andere Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Dr. W. Sch.

Nachwort der Redaktion: Erkundigungen haben ergeben, dass der Ueberlandzug, entgegen der ersten Annahme, beim Anblick der Abbildung (schlangenartiger Gang) für Politiker ungeeignet ist, weil es zu teuer zu stehen kommt. Ob sich das Militärdepartement dafür interessiert, konnte noch nicht in Erfahrung gebracht werden!!

Aus der Industrie

Ausbau der Meili-Niederlassung im Wallis

Seit Jahren unterhält das Familienunternehmen **E. Meili, Traktoren- und Spezialfahrzeugfabrik, Schübelbach SZ**, 2 eigene Reparatur- und Service-Stationen in der Westschweiz, nämlich eine in **Buchillon VD**, die andere in **Sitten**. Da sich diese aufstrebende Firma immer mehr um guten und rationellen Service bemüht, musste sie erkennen, dass die alten Räumlichkeiten in Sitten nicht mehr den ihr gestellten Forderungen entsprachen. Kurzum, man entschloss sich zum Bau einer neuen, moderneren Reparaturwerkstätte. Anlässlich der mit typisch welschem Charme organisierten Eröffnungsfeier konnten wir feststellen, dass der Neubau vollends gelungen ist.

Interessant für uns war auch die Orientierung über das Fabrikations- und Lieferprogramm. Das neueste Meili-Produkt ist das **Multimobil**, mit welchem versucht wurde, die auf dem Fahrzeugmarkt bestehende Lücke zwischen Lastwagen und geländegängiger Zugmaschinen zu schliessen. Das Multimobil wird vor allem Bau- und Transportunternehmer, Strassen- und Gartenbauämter, Genossenschaften, kommunale Verwaltungen und die Fortwirtschaft interessieren.

Das zweite nennenswerte Fabrikat ist das **Agromobil**, das dank Allradantrieb, Differentialsperre und grossdimensionierten Rädern über eine hervorragende Geländegängigkeit verfügt. Es eignet sich daher hauptsächlich für Landwirtschaftsbetriebe in hügeliger oder gar gebirgiger Gegend. Das Agromobil verfügt über einen starken Benzin- oder Dieselmotor, der

schnelles und rationelles Transportieren auch bei beladenem Fahrzeug (3 Tonnen Nutzlast) und grosser Anhängerlast ermöglicht. Das kräftige, verwindungsfreie Zentralrohrchassis befähigt den Auf- und Ausbau von festen Holzbrücken, kippbaren Stahlbrücken, Miststreubrücken, selbstfahrenden Ladewagen, Jauchefässern, Spritzmitteltanks, Hydraulik mit Dreipunktaufhängung für sämtliche Dreipunktgeräte usw. Das kippsichere Agromobil verfügt auch über eine grosse Zapfwellenleistung für den Antrieb von Miststreuaggregaten, Hochdruckpumpen, Seilwinden und allen anderen landwirtschaftlichen Zapfwellengeräten.

Dem Bauern, der einen leistungsfähigen und robusten Traktor benötigt, empfiehlt die Firma ihre Typen: **Meili DM 25 à 30 PS**, **DM 36 à 40 PS** oder den ganz grossen **DM 48 à 50 PS**. Alle diese Traktoren sind mit Motoren, Getrieben und Hydraulik ausgerüstet die keine weiteren Qualifikationen mehr benötigen, da sie sich seit Jahren im härtesten Einsatz bewährt haben. Zu diesen **Meili-Traktoren** sind sämtliche nur wünschbaren Zutaten lieferbar, ebenso können alle genormten Anbaugeräte verwendet werden, die auf dem Markte erhältlich sind. Dem Wunsche eines Landwirten aber, der sich wegen gewissen Umständen keine solche mit allen Schikanen versehene Arbeitsmaschine leisten darf oder will, kann das Unternehmen Meili neuerdings auch entsprechen, denn es hat seit einiger Zeit die Vertretung der in der Schweiz auch schon bekannten **Zetor-Traktoren** inne.