

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 30 (1968)

Heft: 2

Rubrik: Buntes Allerlei

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>

Buntes Allerlei

Glasfaserreifen mit manchen Vorteilen

Zweieinhalb Jahrzehnte haben Wissenschaftler und Techniker mit dem Problem gerungen, Autoreifen durch Glasfaserge- webe zu verstärken, ihnen eine grössere Lebensdauer und andere nützliche Eigen- schaften zu verleihen. Alle Versuche scheiterten indessen daran, dass sich die unge- schützten Glasfasergarne gegenseitig durch Scheuern abnutzen, weil sie sich verdrehen.

Schliesslich gelang es doch, eine Lö- sung zu finden, die verhältnismässig ein- fach und überzeugend ist: In den Laborato- rien der Owens-Corning Fiberglas Cor- poration wurde ein Glasfaser-Kordgewebe entwickelt, dessen Garne mit Chemikalien beschichtet sind, die es verhindern, dass sie sich gegenseitig durch Scheuern ab- nutzen und beschädigen können. Darauf beruhen die Schlüsselpatente der Gesell- schaft und weiterhin die Vorzüge von Auto- und Lastwagenreifen mit einer Glasfaser- karkasse.

Inzwischen sind solche Reifen in den Vereinigten Staaten bereits von verschie- denen führenden Gesellschaften auf den Markt gelangt. Die ersten bot schon im ver- gangenen Jahre die Armstrong Rubber & Co. an, deren Reifen mit einem Glasfaser- gürtel ausgerüstet sind. Sears Roebuck & Co., eines der grössten Versandhäuser der USA und der Welt, bot im letzten Katalog bereits Schneereifen mit einem Glasfaser- gürtel an und empfahl sie mit dem Hinweis, ihr Gewebe habe eine um 50 % grössere Lebensdauer als Schneereifen üblicher Art.

Welche Erwartungen amerikanische Rei- fengersteller an diese Neuheit knüpfen, geht daraus hervor, dass die Armstrong Rubber & Co. beabsichtigt, 1967 eine Pro- duktion von mehr als 300 000 Glasfaser- reifen aufzulegen. Das geschieht selbst- verständlich nicht ohne gründliche Vorver- suchs. Die Gesellschaft hat darüber fol- gende Ergebnisse mitgeteilt, nachdem sol- che Reifen auf einer Gesamtstrecke von fast 600 000 km unter besonders harten Be- dingungen geprüft worden sind: Mit Reifen

üblicher Art verglichen, halten die Glas- fasergewebe um rund 50 % mehr aus, auf schlechten Strassen dauert es mindestens doppelt so lang wie bei gewöhnlichen Rei- fen, bis Gewebebrüche eintreten. Mit Glas- fasergewebe armierte Reifen sind um 2–6° C kühler als traditionelle und vermindern den Treibstoffverbrauch um fast 10 %, an- anders ausgedrückt, die Kilometerleistung ist bei ihnen um 10 % grösser. Bei einem Durchschnittstempo von 100 km/h ist der Bremsweg um eine Wagenlänge kürzer als bei Reifen mit üblichen Geweben.

In diesem Zusammenhang interessiert auch, dass sich Glasfaserreifen auch auf Schwerlastwagen vorzüglich bewährt ha- ben. Eine Garnitur runderneuerter Last- wagenreifen erreichte mehr als die dop- pelte Lebensdauer normaler runderneuerter Reifen und brachte es auf über 144 000 km.

EB

Motor muss belüftet werden

(mid.) Wer bei seinem Moped, Roller oder Motorrad irrtümlich auch bei warmem Mo- tor die Kalt-Starthilfe betätigt und daraufhin der Motor trotz aller Bemühungen, d.h. trotz intensiver Bearbeitung des Startmechanis- mus keinen Ton von sich gibt, sollte nun nicht einfach immer weiter treten bzw. schieben. Denn der Motor, in dem sich schon zuviel Treibstoff befindet, erhält beim Ansaugen immer neuen Treibstoff zuge- fürt. Er muss deshalb «belüftet» werden.

Zündkerze herausnehmen

Das geschieht dadurch, dass zunächst der Treifstoffhahn geschlossen wird. Dann schraubt man die Zündkerze aus dem Zy- linderkopf heraus. Nun setzt man die Start- versuche ohne Kerze, aber mit voll geöff- netem Drehgriff, fort.

Treibstoff herausblasen

Natürlich kann der Motor jetzt nicht an- springen, aber beim wiederholten Durch- drehen (das durch Wegfall der Kompression erleichtert wird) wird ein gut Teil des über- schüssigen Treibstoffs aus dem Motor her- ausgeblasen. Setzt man dann die an ihren

Elektroden abgetrocknete Kerze (sie war dort durch den Treibstoffüberschuss feucht geworden) wieder ein und versucht nun, den Motor in Gang zu bringen — bei immer noch geschlossenem Treibstoffhahn! —, so wird er fast stets sofort anspringen.

Hahn wieder öffnen

Erst wenn der Motor läuft (wobei er zunächst noch aus dem Auspuffendstück nebeln wird), öffnet man den Treibstoffhahn. Und merkt sich gut: Kaltstarthilfe nie bei warmem Motor betätigen!

Der erste Verkehrsunfall 1804

(mid.) Wann passierten die ersten Verkehrsunfälle mit selbstbeweglichen Fahrzeugen? Diese Frage entbehrt im Zeichen der Unfallforschung nicht eines speziellen Interesses, wobei unter dem Begriff «Unfall» die kurze Definition von Winsemius gilt: «Der Unfall ist ein plötzliches, unvorhergesehenes Ereignis, das eine Verletzung

verursacht». Strassenverkehrsunfälle mit blossem Materialschaden werden deshalb nicht gewertet.

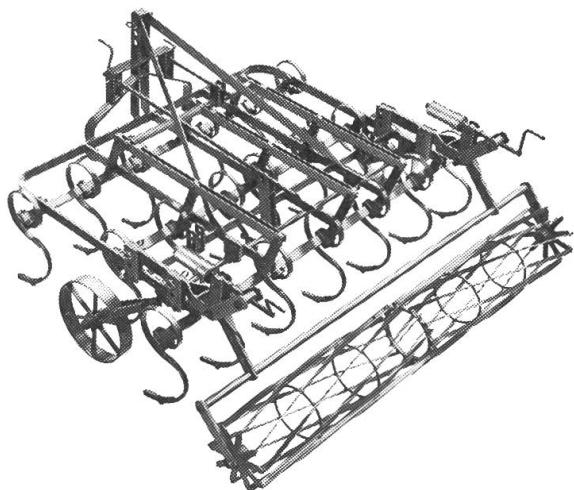
Der allererste Unfall durch ein selbstbewegliches Fahrzeug hat sich nach historischen Quellen am 6.10.1804 mit einem vom französischen Ingenieur Cuynot konstruierten, schienenfreien Dampfwagen ereignet. Der aufgeregte Fahrer des Fahrzeuges, für das sich Napoleon sehr interessierte, fuhr gegen eine Mauer, wobei der Fahrer verletzt wurde.

Der erste grössere Unfall, der mit dem Tod dreier Menschen endete, ereignete sich am 3.4.1834 in England bei der Explosion eines Dampfomnibusses.

Der erste tödliche Unfall mit einem benzinfreien Auto ereignete sich im Sommer 1897 anlässlich eines Rennens, bei welchem der Marquis von Perigreux-Musidan bei einem Zusammenstoß den Tod fand.

Ein Jahr später, also 1898, soll der erste Strassenpassant, eine Frau Hay, vor ihren Angehörigen von einem Auto angefahren und getötet worden sein.

ALTHAUS Ackerbaugeräte bieten Vorteile !



Vibro-Kultivatoren mit Krümmer

- Zinken verstellbar (vom Traktorsitz aus)
- **Krümmer-Walze** aus Messerstahl mit regulierbarer Arbeitstiefe
- Mit Schleppschiene zu Krümmer für feinste Saatbeete (Rübenkulturen)
- Arbeitsbreiten 2–2,5 m
- Geringste Abnutzung
- **Schweizer Fabrikat**
Ferner liefern wir:
- **Zinkeneggen** 1,80–3 m Arbeitsbreite
- **Scheibeneggen**

Verlangen Sie Offerte und Prospekte.

ALTHAUS+CO AG 
Pflugfabrik, 3423 Ersigen, Tel. 034 32162/63

Fabrikvertretung Ostschweiz:
Ernst Aeberhard, 8500 Frauenfeld

Tannenstrasse 29 Tel. 054 - 7 13 98