

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: 02.04.2026

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

Glasfaserreifen mit manchen Vorteilen

Zweieinhalb Jahrzehnte haben Wissenschaftler und Techniker mit dem Problem gerungen, Autoreifen durch Glasfasergewebe zu verstärken, ihnen eine grössere Lebensdauer und andere nützliche Eigenschaften zu verleihen. Alle Versuche scheiterten indessen daran, dass sich die ungeschützten Glasfasergarne gegenseitig durch Scheuern abnutzten, weil sie sich verdrehten.

Schliesslich gelang es doch, eine Lösung zu finden, die verhältnismässig einfach und überzeugend ist: In den Laboratorien der Owens-Corning Fiberglass Corporation wurde ein Glasfaser-Kordgewebe entwickelt, dessen Garne mit Chemikalien beschichtet sind, die es verhindern, dass sie sich gegenseitig durch Scheuern abnutzen und beschädigen können. Darauf beruhen die Schlüsselpatente der Gesellschaft und weiterhin die Vorzüge von Auto- und Lastwagenreifen mit einer Glasfaserkarkasse.

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

Welche Erwartungen amerikanische Reifenhersteller an diese Neuheit knüpfen, geht daraus hervor, dass die Armstrong Rubber & Co. beabsichtigt, 1967 eine Produktion von mehr als 300 000 Glasfaserreifen aufzulegen. Das geschieht selbstverständlich nicht ohne gründliche Vorversuche. Die Gesellschaft hat darüber folgende Ergebnisse mitgeteilt, nachdem solche Reifen auf einer Gesamtstrecke von fast 600 000 km unter besonders harten Bedingungen geprüft worden sind: Mit Reifen

üblicher Art verglichen, halten die Glasfasergewebe um rund 50 % mehr aus, auf schlechten Strassen dauert es mindestens doppelt so lang wie bei gewöhnlichen Reifen, bis Gewebebrüche eintreten. Mit Glasfasergewebe armierte Reifen sind um 2–6° C kühler als traditionelle und vermindern den Treibstoffverbrauch um fast 10 %, 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 haben. Eine Garnitur runderneuerter Lastwagenreifen erreichte mehr als die doppelte 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 Motor die Kalt-Starthilfe betätigt und daraufhin der Motor trotz aller Bemühungen, d.h. trotz intensiver Bearbeitung des Startmechanismus 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 zugeführt. Er muss deshalb «belüftet» werden.

Zündkerze herausnehmen

Das geschieht dadurch, dass zunächst der Treibstoffhahn geschlossen wird. Dann schraubt man die Zündkerze aus dem Zylinderkopf heraus. Nun setzt man die Startversuche ohne Kerze, aber mit voll geöffnetem Drehgriff, fort.

Treibstoff herausblasen

Natürlich kann der Motor jetzt nicht anspringen, aber beim wiederholten Durchdrehen (das durch Wegfall der Kompression erleichtert wird) wird ein gut Teil des überschüssigen Treibstoffs aus dem Motor herausgeblasen. 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.

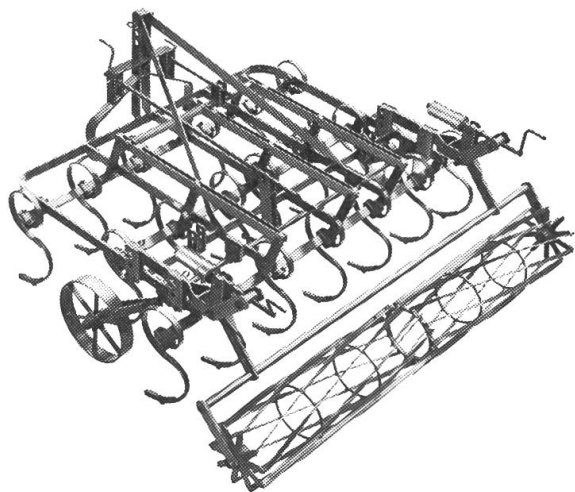
Der allererste Unfall durch ein selbstbewegliches Fahrzeug hat sich nach historischen Quellen am 6.10.1804 mit einem vom französischen Ingenieur Cuynot konstruierten, schienenfreien Dampfwagen ereignet. Der aufgeregte Fahrer des Fahrzeuges, für das sich Napoleon sehr interessierte, fuhr gegen eine Mauer, 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 benzinbetriebenen Auto ereignete sich im Sommer 1897 anlässlich eines Rennens, bei welchem der Marquis von Perigieux-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!



Verlangen Sie Offerte und Prospekte.

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

Vibro-Kultivatoren mit Krümmler

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

Fabrikvertretung Ostschweiz:

Ernst Aeberhard, 8500 Frauenfeld

Tannenstrasse 29

Tel. 054 - 7 13 98