

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 32 (1970)

Heft: 1

Artikel: Transporter und Selbstfahrladewagen an der Ausstellung in Burgdorf kritisch betrachtet

Autor: Sieg, Roman

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070111>

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: 06.02.2026

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

Transporter und Selbstfahrladewagen an der Ausstellung in Burgdorf kritisch betrachtet

Ing. Roman Sieg, Wieselburg / Erl.

Die in der Zeit vom 10. bis 15. April 1969 abgehaltene Ausstellung von Landmaschinen, veranstaltet vom Schweiz. Landmaschinen-Verband, besuchte der Verfasser dieser Zeilen bereits das zweite Mal. Der Grund hiefür liegt in der Tatsache, dass an diesem Ort zweifellos alle Transporter und Selbstfahrladewagen zu finden sind, die Chancen auf den Markt haben oder zumindestens glauben Chancen zu haben. Weit grössere Landmaschinen-Ausstellungen können auf diesem Gebiet nicht annähernd mit einem derart grossen Angebot dieser Maschinengattung aufwarten. Die Ausstellungsfläche umfasste übrigens ein Gelände von 27 000 m², auf welchem 100 Aussteller rund 1,600 Maschinen zeigten. Nicht weniger als 10 Firmen stellten insgesamt 22 Transporter und Selbstfahrladewagen aus. Die relativ grosse Konkurrenz hat den Vorteil, dass sich in der nächsten Zeit die Spreu vom Weizen trennen kann und trotzdem noch genug gute Transporter bzw. Selbstfahrladewagen für den Verbraucher, also den Bauern, vorhanden sein werden. Man fragt sich nämlich, wer all' die mehr oder weniger guten und schönen Maschinen kaufen soll.

Derzeit können im Motorkarrenbau zwei Strömungen beobachtet werden:

1. Der Transporter, auf welchem mehr oder weniger einfach die gewünschten Zusatzaggregate aufgesetzt werden können und
2. Der Selbstfahrladewagen, dessen Hauptaufgabe die Aufnahme von Grünfutter und Heu sein soll, der sich aber auch nach entsprechendem Umbau für die Durchführung anderer Arbeitsgänge eignet.

Was zeigte die Burgdorfer Ausstellung für einen Trend? Die grosse Frage, ob man die Version nach Punkt 1 oder Punkt 2 wählen soll, stellt die Erzeuger vor eine schwierige Entscheidung.

Auf der Ausstellung wurden

- 4 reine Transportmaschinen,
- 9 Transporter als Grundmaschinen, die die notwendigen Zusatzaggregate nach einem Baukastensystem aufbauen lassen,
- 5 Selbstfahrladewagen mit Umbaumöglichkeiten und
- 4 Fahrzeuge, bei denen man noch nicht klar unterscheiden kann, zu welcher Kategorie sie gehören, festgestellt.

Reine Transportmaschinen

Bei den sog. reinen Transportmaschinen handelt es sich durchwegs um leistungsschwächere Fahrzeuge, die hauptsächlich den Kleinbetrieben bzw. diesen Betrieben, die mit dieser Generation auslaufen, und den finanzschwächeren Höfen vorbehalten bleiben werden. Ausserdem verhält sich der konservative Bauer noch abwartend. Er wird erst dann die Mehrzweckmaschine kaufen, wenn ihm die Praxis die Brauchbarkeit und vor allem die Ausgereiftheit dieser Produkte bestätigt. Eine Umfrage bei den verschiede-

nen Firmen hat gezeigt, dass derzeit immer noch diese Maschinenkategorie weitaus am meisten verkauft wird.

Schliesslich muss noch erwähnt werden, dass wir uns in einer Zeit der Umstrukturierung der Landwirtschaft im allgemeinen und der Bergbauernbetriebe im besonderen befinden. Der Trend, die Arbeitsgrenzen im Hanggelände vorläufig auf rund 60 % herabzusetzen (Aufforstung der steileren Flächen!) und die Vergrösserung von Betrieben mit Hilfe der aufgegebenen landw. genutzten Flächen durch weichende Bauern wird einerseits einen



Abb. 1:
Der kleinste aller gezeigten Transporter wird bei einer entsprechenden Preiswürdigkeit sicher seine Abnehmer in Kleinbetrieben, Gärtnereien, Gewerbebetrieben usw. finden.

rentablen Einsatz der Transporter und Selbstfahrladewagen ermöglichen, andererseits die Anschaffung derartiger Maschinen vielfach erst realisierbar machen. Aus dem Gesagten geht daher hervor, dass der Verfasser dieser Zeilen der Meinung ist, dass der Verkauf derartiger Fahrzeuge in grösserem Stil zweifellos erst beginnen wird. Eine ähnliche Entwicklung, natürlich in weitaus grösserem Ausmass, konnte übrigens auch bei den Anhängeladewagen beobachtet werden.

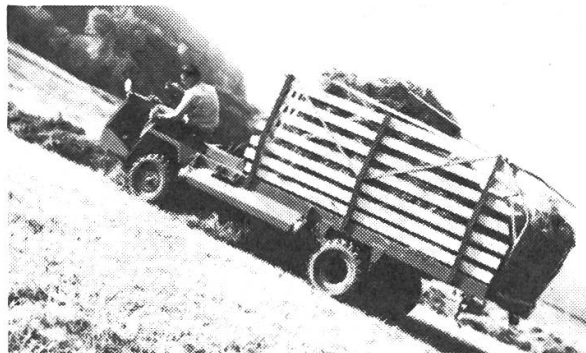
Aehnlich wie bei Traktoren ging man auch bei den Bergbauern-Transportern bald nach dem Erscheinen der ersten derartigen kleinen Fahrzeuge zu höheren Motorleistungen über. Obzwar auch schon bei 14-PS-Maschinen, sozusagen als Zwischenlösung, Ladewagen bzw. auch Stallmiststreuer mit Aufbaumotoren zum Antrieb von Streuwalze und Vorschub eingesetzt wurden, begann die allgemeine Verwendung dieser Zusatzaggregate erst ab rund 20 PS. Um es vorwegzunehmen: Wir liegen heute schon bei rund 40 PS!

Selbstfahrladewagen

Derzeit überwiegt die Konzeption Transporter mit Aufbaugeräten gegenüber den Selbstfahrladewagen in einem Verhältnis 9:5, wie bereits aufgezeigt. Im allgemeinen wird von den Selbstfahrladewagen-Herstellern ihre Bauart mit den niederen Aufwandskosten begründet. (Bei Preisvergleichen, die manchmal schwierig sind, kann diese Behauptung allerdings nicht be-

Abb. 2:

Ein typischer Selbstfahrladewagen mit Mittelaufnahme und Nachlauf-Pick-up.



stätigt werden.) Ausserdem will man die Aufnahme des Futters zwischen den Achsen wegen der Sicht auf die Pick-up haben. Die günstigere Gewichtsverteilung ist in vielen Fällen ebenfalls tatsächlich vorhanden. Auch die Schichtenlinienarbeit lässt sich mit der Mittelaufnahme günstig durchführen (Abtrift!). Die Nachteile könnte man allerdings folgend zusammenfassen:

1. Umständlicherer Umbau auf andere Arbeitsgänge.
2. Der Aufnahmeapparat und der Förderapparat bleiben bei Transportarbeiten und auch bei der Verwendung von Stallmiststreuern auf der Maschine. Damit wird unnötiger Ballast mitgeschleppt. Ausserdem läuft auch beim Stallmiststreuern der Mechanismus des Förderapparates vom Ladeaggregat meistens mit.
3. Die Montage und Demontage der Pick-up ist dem Bauern nicht zumutbar, so dass auch diese manchmal mitläuft. Wird sie aber nicht demontiert, bringt sie unnötiges Eigengewicht und verringert die Bodenfreiheit gerade dort, wo sie am ehesten gebraucht wird.
4. In den meisten Fällen wird von den Förderorganen des Ladewagens auch ziemlich viel Platz eingenommen, das wieder eine schlechte Achslastverteilung bei Verwendung des Fahrzeuges als reiner Transporter und bei Ausnützung der vollen Nutzlast zur Folge haben kann und den notwendigen Laderaum stark verkleinert. Auf der Ausstellung in Burgdorf konnte nur ein Fabrikat gesehen werden, wo diese Nachteile wirklich auf ein Minimum beschränkt waren.

Bei der anderen Fahrzeugkategorie, wo die Zusatzaggregate auf dem Grundfahrzeug aufgesattelt werden, gibt es alles in allem gesehen weniger technische Probleme. Sie liegen vor allem in der Lösung der einfachen, werkzeuglosen und raschen Umbaumöglichkeit der einzelnen Aggregate. Man konnte sich auf der Ausstellung von brauchbaren Lösungen überzeugen.

Ein weiteres Problem ist und bleibt die Heckaufnahme des Futters. Es wird immer wieder beanstandet, dass keine Sicht auf den Arbeitsvorgang möglich ist. Ausserdem kann der teilweise geringe Böschungswinkel am Heck des Fahrzeuges zu Schwierigkeiten in unebenem Gelände führen. Dazu kann man aus bisher vorliegenden Erfahrungen folgendes sagen: Wenn Heckaufnahme, dann möglichst mit nachlaufender Pick-up. Die daraus

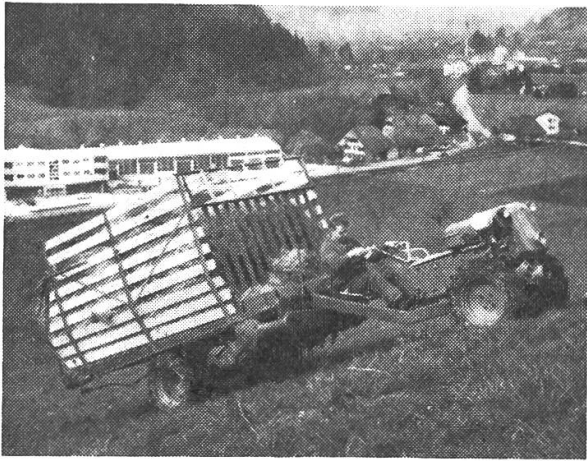


Abb. 3:
Diese Koppelung von Einachstraktor und einem bereits bewährten Ladewagen ermöglicht die Ueberwindung von Steigungen bis 40 % Neigung.



Abb. 4:
Hier nimmt das Ladeaggregat sehr wenig Raum ein und die Sicht auf die Pick-up dürfte tatsächlich gegeben sein.



Abb. 5:
Dieser Selbstfahrladewagen mit Vierrad-antrieb, **Vierradlenkung**, Frontaufnahme, 8 Vor- und Rückwärtsgängen dürfte wohl nur für Grossbetriebe gedacht sein, ist aber ohne Zweifel ein imposantes Fahrzeug.



Abb. 6:
Der relativ geringe Abstand von Hinterachse zur Pick-up erhöht die Fahrsicherheit und das Steigvermögen durch günstige Gewichtsverteilung.

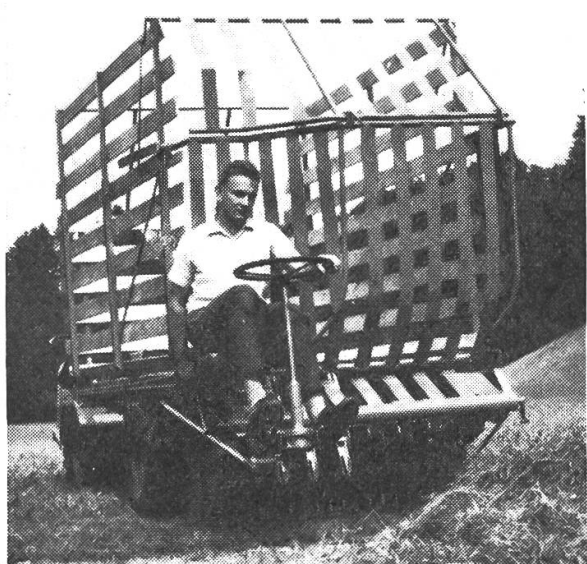


Abb. 7:
Hier wird in den Rückwärtsgängen geladen und damit derselbe Effekt erreicht wie bei Ladewagen mit Frontaufnahme.

resultierenden Nachteile einer Nachlauf-Aufnahme, die allgemein bekannt sind, kann man ohne weiteres in Kauf nehmen. Sie hat aber den Vorteil, dass sie sich an Bodenunebenheiten in hohem Masse anpasst, weil sie gezogen und nicht geschoben wird. Eine wesentliche Forderung ist aber ein möglichst kleiner Abstand von der Hinterachse des Fahrzeuges bis zur Achse der Pick-up, um einen günstigen Böschungswinkel zu erreichen und durch zu grosse Hecklast keine hohe Vorderachsentslastung bei Bergfahrten in Kauf nehmen zu müssen. (Der letzt genannte Punkt gilt übrigens in gleichem Masse auch für den Stallmiststreuer! Mit zu weit ausladender Ladepritsche wurden schon schlechte Erfahrungen gemacht.)

Was die Sicht auf das Ladeaggregat betrifft, so ist es richtig, dass man mit zunehmendem Füllungsgrad des Ladewagens keine Kontrolle über den Ladevorgang mehr hat und das ist zweifellos ein gewisser Nachteil. Ein gut funktionierendes Ladeaggregat und eine entsprechende Vorbereitung des Futterschwades wird aber im allgemeinen auch keine ernsten Schwierigkeiten bereiten. Kommt es aber zu einer Verstopfung, dann spricht die Rutschkupplung an. Sicher ist das anschliessende Ausräumen des Förderkanals auch nicht gerade angenehm.

Die Schichtenlinienarbeit ist mit der Heckaufnahme wegen der Abtrift zweifellos schlechter als mit der Mittelaufnahme durchführbar. Schichtenlinienfahrt sollte aber bei Steigungen über rund 30 % wenn möglich vermieden werden, da es bei grösseren Hangneigungen je nach der Tragfähigkeit des Bodens, zu mehr oder weniger grossen Beschädigungen der Grasnarbe kommt, wie in der Praxis immer wieder beobachtet werden kann.

(Fortsetzung folgt)

Jetzt bestellen, nicht 1 Tag vor der Ernte!

Arbeitsrapporte für Mähdrescher-Fahrer

Blöcke zu 50 Rapporten in je 3 Farben (Doppel), insgesamt also 150 Blätter. Format: 22,4 x 14,7 cm.

Ausführung:

- a) mit 2 Kohleblättern Fr. 3.50 pro Block
- b) mit Durchschreibpapier (Marke Blicop, benötigt keine Kohleblätter) Fr. 5.— pro Block.
- + 10 Rp. je Block für Porto und Versandkosten.

Bestellen Sie am einfachsten gegen Einzahlung des entsprechenden Betrages (**Ausführung und Anzahl angeben!**) auf das Postcheckkonto 80-32608 (Zürich) Schweiz. Traktorverband, Brugg.