Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 1 (1938)

Heft: 4

Rubrik: Aus der Praxis der Traktorbesitzer = De la pratique des propriétaires de tracteurs

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: 20.07.2025

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

sitzer angewiesen sein und nicht umgekehrt. Vorläufig gelten alle bisherigen Verträge noch und die aus der Allg. Orientierung ersichtlichen Firmen sind verpflichtet, bei Bestellung mittelst rotem Bestellschein die vereinbarten Rabatte zu gewähren. *Die roten Bestellscheine sind für alle Bestellungen zu verwenden,* da alle Vertragslieferanten nur auf Grund dieser berechtigt und verpflichtet sind, die vertraglich vereinbarten Spezialrabatte einzuräumen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus der Praxis der Traktorbesitzer

Fehler in der Wartung

Es ist vorgekommen, dass sich der Besitzer eines *Vevey-Diesels* auf die Empfehlung eines Ölreisenden hin für den Getriebekasten seiner Maschine handelsübliches *Getriebeöl* kaufte. Das ist eine gefährliche Sache. Die Schmierung des Getriebes im Vevey-Diesel unterscheidet sich grundsätzlich von der herkömmlichen. Bisher wurden die Getriebe allgemein durch einen *Oelsumpf* geschmiert. Damit dabei das Oel noch in befriedigenden Ausmasse gearbeitet wird und eine ausreichende Schmierung erfolgt, muss eine relativ zähflüssige Qualität verwendet werden. (4—5 ° Engler bei 100 ° C.) Der Oelsumpf hat die Nachteile, dass sich das Getriebe schwer schaltet, solange das Oel kalt ist, und das beim Fahren längs des Hangs an den Achsschenkeln Oel ausfliesst, wenn die Dichtung nicht mehr einwandfrei ist oder wenn das Lager auch nur geringes Spiel aufweist.

Um diesen Schwierigkeiten auszuweichen, ist beim Vevey-Diesel der Oelsumpf tiefer gelegt und *eine Oelpumpe eingebaut,* die das Oel aus verschiedenen Düsen gegen die Zahnräder und Lagerstellen spritzt. Deshalb muss bei dieser Maschine im Getriebekasten *ein dünnflüssigeres Oel verwendet werden, nämlich das gleiche wie im Motor* (Viskosität 10-12 ° Engler bei 50 ° C). Das hat den Vorteil, dass der Traktorbesitzer eine Oelsorte weniger auf Vorrat halten muss.

La pratique du tracteur

Die Verwendung dickflüssigen Oels im Getriebe des Vevey-Diesels ist gefährlich, weil dieses durch die Pumpe bei niedrigen Temperaturen nicht angesogen wird, und in der Folge der Oelmangel zu Schäden führen kann.

Der *Motor* des Vevey-Diesels macht wie jeder andere bei kaltem Wetter auch gewisse *Anlassschwierigkeiten.* In einem Falle ist es vorgekommen, dass diese dadurch zu beheben versucht worden sind, dass man den obern *Carter* wegschraubte (das geht sehr rasch) und Petrol längs den Kolben hinunterfliessen liess, damit diese leichter gleiten sollten. Das ist ein unkluges u. gefährliches Verfahren. Das Petrol schwemmt den Oelfilm aus den Zylindern und hebt damit die Schmierung auf. Zudem verdünnt das Petrol das Oel im Carter und beeinträchtigt die Schmierfähigkeit.

Bis zu ungefähr 0 ° C springt der CLM.-Motor beim Ankurbeln durch eine Person leicht und sofort an, wie immer. Bei tiefern Temperaturen gibt die Kompression eine ungenügend hohe Lufttemperatur um das eingespritzte Gasöl entzünden zu können. In diesem Fall wird *ein Kessel voll heisses Wasser in den Kühler* gegossen. Sobald dieses den Motor einigermassen durchwärmt hat, kann der Motor angedreht werden. Es braucht freilich trotzdem mehr Umdrehungen als sonst, bis der Zündpunkt erreicht wird. Da ist es auch zweckmässig, zwei Mann an die Kurbel zu stellen. I.

Verkehrsunterricht für Führer von Landwirtschaftstraktoren
Règles de circulation pour conducteurs de tracteurs agricoles

Von Jost Elmiger, Kant. Automobilexperte, Luzern

4. Frage: Wie ist die Lenkung zu bedienen? Wie muss im Gefälle gefahren und geschaltet werden.

Antwort: MFV. Art. 50.
Das Loslassen der Lenkvorrichtung während der Fahrt und auf Strassen, deren Gefälle 5 % übersteigt, das Bergabwärtsfahren mit Freilauf, ausgeschalteter Kuppelung oder *ausgeschaltetem Getriebe* sind untersagt.

Bemerkung: Sehr oft begehen Motorfahrzeugführer die unentschuldbare Unvorsichtigkeit, während der Fahrt die Lenkvorrichtung loszulassen, um irgendwelche Manipulationen (Reparaturen) am Fahrzeug vorzunehmen, welche eben beide Hände in Anspruch nehmen. Nicht nur die Lenkung des Fahrzeuges ist dadurch restlos vernachlässigt, sondern meistenteils auch die Bedienung der Bremsen und der Kupplung, da der Führer dabei in den meisten Fällen den Führersitz teilweise oder ganz verlässt. Ueber eventuelle Folgen solcher Fahrakrobatik ist wohl nicht nötig weitere Worte zu verlieren. — Das Fahrzeug ist eben *vor* dem Gebrauch in Ordnung zu stellen. Niemals darf der Motorfahrzeuglenker, schon wissend, dass an seinem Fahrzeug nicht alles in Ordnung ist, mit gut Glück sich auf die Fahrt begeben. Tritt aber trotz bester Wartung des Fahrzeuges der Fall ein, dass sich während der Fahrt geringe Teile als reparaturbedürftig erweisen,

Begutachtungen *über Reparaturrechnungen sind schwierig. Besser ist bei grösseren Reparaturen einen Kostenvoranschlag zu verlangen und wo nötig um eine Expertise beim T. D. nachzusuchen.*