

Frage und Antwort = Demandez et nous vous répondrons

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **10 (1948)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Frage 48/01:

- a) Ich beabsichtige einen Traktor mit Citroën-Motor B 14 zu kaufen und möchte wissen, ob diese Maschine gute Dienste leisten wird.
- b) Ich möchte wissen, ob man auf diesem Motor tatsächlich den Hochdruck-Zylinderkopf mit Kipphebelbetätigung der Ventile verwenden kann.

Antwort 48/01:

Auf die erste Frage ist zu sagen, dass der Wert eines Traktors nur in geringem Ausmass von der Wahl des Motors abhängt. Der Motor Citroën B 14 ist ein ausgezeichnete Benzin-Motor. Wenn er aber mit irgend einem Chassis ungünstig zusammengebaut ist, mit einem zweiten wenig geeigneten, Gefriebekasten und mit einer zu schwachen Hinterachse, so wird diese Maschine kaum Grossartiges leisten..

Da es recht schwer ist, für diesen Zweck gut zusammenpassende Automobilbestandteile zu finden und noch schwerer, einen Garagisten, der im Zusammenbau dieser Teile zu einem Traktor sachverständig ist, können wir Ihnen nicht zu einem solchen Traktor raten.

Im allgemeinen liegt bei allen derartigen Autotraktoren zu viel Gewicht auf der Vorderachse. Die Folge davon ist, dass die Triebräder bald zum «Spuhlen» kommen.

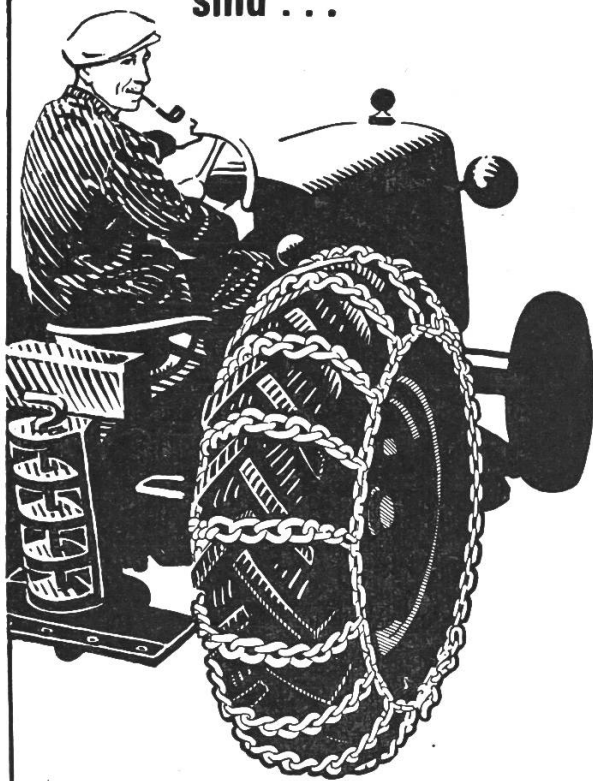
Die zweite Frage ist heikler. Der Hochdruck-Zylinderkopf, der zum Umbau des Motors Citroën mit seitlich angeordneten Ventilen in einen obengesteuerten dient, ergibt zweifelsohne eine Verbesserung des Motors. Dieser wird dadurch zu einem leistungsfähigeren und rassisten Sportmotor. Die Bedienung des Motors wird aber durch den Umbau empfindlicher gemacht.

Da Sie auf diesem Traktor Petrol als Treibstoff verwenden, muss die Kompression herab-

*Der beste
Gleitschutz*

für **LANDWIRTSCHAFTS-
TRAKTOREN und
MOTORMÄHER mit
Gummibereifung
sind ...**

Währich



**die soliden, genau
angepaßten**

**UNION
Gleitschutzketten**

der UNION AG. Kettenfabrik

BIEL

AUTO-LITE

*der
Zündkopf*



AUTO-LITE

*die
Zündspule*



wähle

AUTO-LITE

Die elektrische Ausrüstung und sämtliche Ersatzteile für Zündung, Anlasser und Beleuchtung des Automobils.

Zentrale Verteilungstelle für die Schweiz:

URANIA-Accessoires

M. Eschler Zürich / Lausanne

gesetzt werden. Das ist gerade das Gegenteil dessen, was Sie mit Hochdruck-Zylinderkopf erreichen. Es besteht grosse Gefahr, dass das zum Klopfen des Motors führt und zu vorzeitiger Abnutzung.

Mit den Autotraktoren sind im allgemeinen schlechte Erfahrungen gemacht worden. Diese Maschinen verlocken durch ihren relativ niedrigen Ankaufspreis, enttäuschen in der Folge aber durch die hohen Reparaturkosten und durch den geringen Nutzen, den man mit ihnen erreicht. Das hat seinen Grund darin, dass entweder das Gewicht ungünstig auf die beiden Achsen verteilt ist, oder dass die Gänge einander in einem ungünstigen Verhältnis folgen, oder weil der Treibstoffverbrauch zu hoch ist. Sehr oft treffen diese verschiedenen ungünstigen Bedingungen zusammen. By.

Frage 48/02:

Was fehlt meinem Motor? Nach 100 Betriebsstunden ist er stark verrusst und er klopft stark, während die Leistung nachlässt.

Antwort 48/02:

Es scheint möglich, dass der Vergaser nicht gut arbeitet und zeitweise ein zu reiches Gemisch abgibt, das nachher zur Verrussung führt. Prüfen Sie diesen Punkt. Ein für Petrol oder White-Spirit gebauter Vergaser soll eine regulierbare Nadel haben.

Im übrigen raten wir Ihnen, zu einem andern Oel überzugehen. Verlangen Sie von Ihrem Lieferanten an Stelle eines gewöhnlichen Motorenöls, ein russauflösendes Oel (Heavy Duty).

By.