Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 33 (1971)

Heft: 10

Artikel: Die Landmaschinen-Ausstellung 1971 in Lausanne aus österreichischer Sicht

Autor: Sieg, Roman

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1070193

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: 17.07.2025

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

Die Landmaschinen-Ausstellung 1971 in Lausanne aus österreichischer Sicht

Ing. Roman Sieg, BVPA Wieselburg/Oesterreich

Der Schweizerische Landmaschinen-Verband führte vom 19. 2.–24. 2 1971 in den Hallen des Comptoir Suisse in Lausane auf einer Ausstellungsfläche von rund 20 000 m² die alle zwei Jahre anberaumte Landmaschinenschau durch. Der Verfasser dieser Zeilen wurde zu dieser Ausstellung entsandt, um die kaum auf einer anderen Ausstellung in so konzentrierter Form gezeigten Bergbauerntransporter, sowie Selbstfahrladewagen, vom Gesetzgeber Motorkarren genannt, zu studieren und sich vom letzten Entwicklungsstand überzeugen zu können.

Naturgemäss werden Vergleiche zu der 1969 abgehaltenen Ausstellung, die damals in Burgdorf durchgeführt wurde, angestellt. Hier ergeben sich die ersten interessanten Aspekte: Waren vor zwei Jahren noch zehn Motorkarrenhersteller mit 22 Motorkarrentypen zu sehen, so waren diesmal nur mehr sechs Erzeuger mit 14 Motorkarrentypen vertreten. Es konnte ausserdem die für uns und für die Landwirtschaft beruhigende Feststellung gemacht werden, dass kein von der BVPA-Wieselburg auf Grund der Prüfung abgelehnter Motorkarren mehr vertreten war, bzw. die Produktion dieser Typen bereits eingestellt ist. Das beste Zeichen dafür, dass hier ernste und fundierte Arbeit geleistet wurde, die schliesslich im Endeffekt auch der Industrie zugute kam. Es konnte in der logischen Weiterentwicklung sogar schon festgestellt werden, dass einzelne Firmen ihre bereits bewährten Produkte gegenseitig austauschen und in das Verkaufsprogramm aufnehmen.

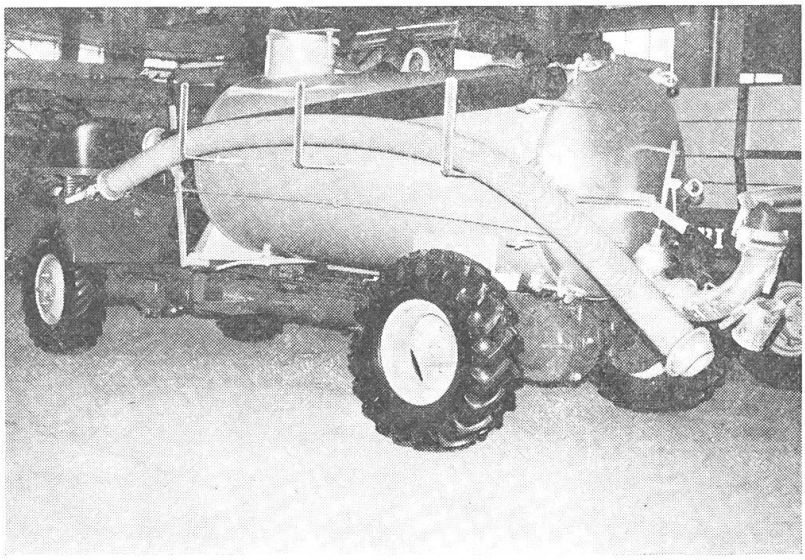

Abb. 1:
Für Jauchefässer in allen Variationen sind Motorkarren bestens geeignet. Schichtenlinienfahrt soll aber möglichst vermieden werden.

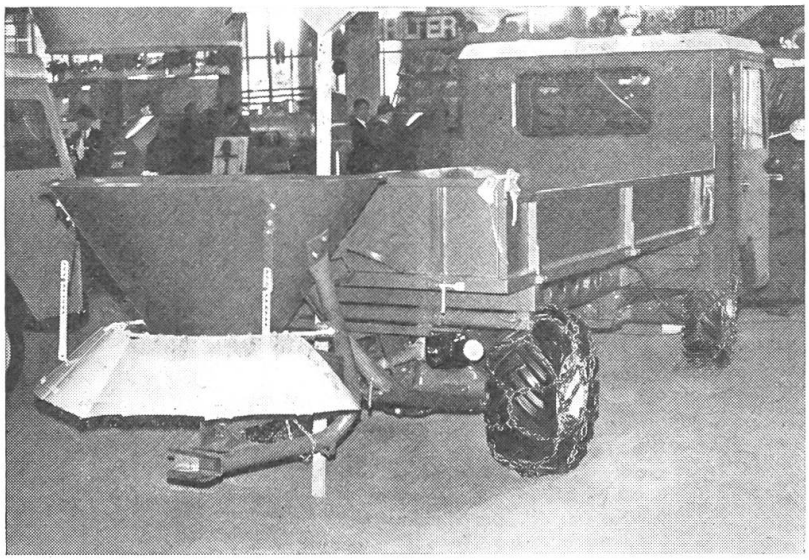

Abb. 2:
Dieser Transporter ist mit einem Kreiselstreuer ausgestattet, der nicht nur für die Handelsdüngerausbringung, sondern auch für den Kommunaleinsatz zur Sand- oder Salzstreuung verwendet werden kann.

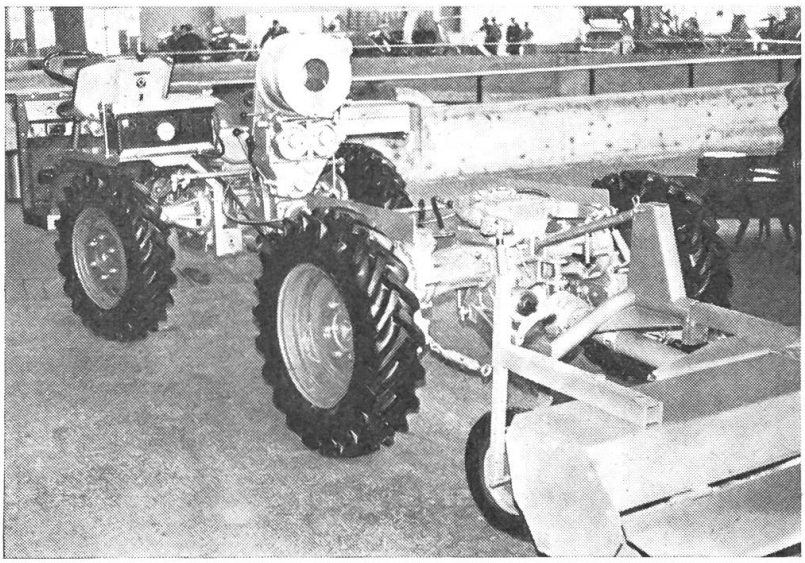

Abb. 3:
Ein Motorkarren, der mit einer Spillwinde und mit einem hydr. Hubwerk ausgestattet ist. Das Fahrzeug ist mit 18 Zoll Rädern versehen.

Wenn man die einzelnen Fahrzeugkategorien aufgliedert, kommt man zu folgender Feststellung:

1. 5 Fahrzeugtypen waren Einzweckmaschinen, nämlich reine Transportfahrzeuge.
2. 5 Typen können in die Kategorie der Universal-Transporter (Transporter mit Ladewagen, Stallmiststreuer, usw.) eingereiht werden.
3. 4 Typen waren Selbstfahrladewagen, wobei nur zwei Fahrzeugtypen auf Grund ihrer Konstruktion als spezifische Hangfahrzeuge angesprochen werden und auch für den österr. Markt interessant sein können. (Die beiden anderen Selbstfahrladewagen sind übrigens mit einer Vierradlenkung ausgerüstet. Diese Lösung ist zwar technisch sehr interessant, wird sich aber vermutlich aus Preisgründen und der geringen Vorteile wegen nicht durchsetzen).

Abb. 4:

Abb. 5:

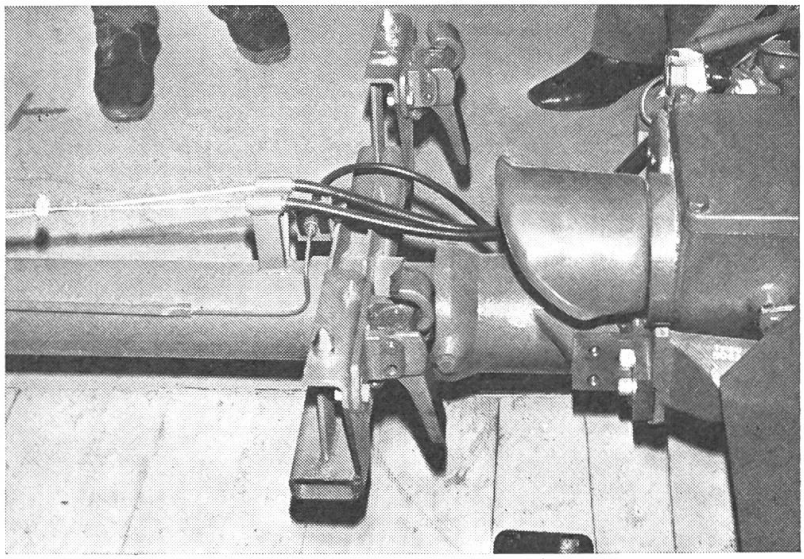

Abb. 4 und 5:
Der Umbau ist bei den meisten Transportern schon sehr einfach durchführbar.

Aus der aufgezeigten Bilanz geht eindeutig hervor, dass sich die Transporter und Selbstfahrladewagen trotz gegenteiliger Prognosen durchgesetzt haben. Der Selbstfahrladewagen wird dort am Platz sein, wo

1. die Futteraufnahme in jeder Form täglich in grösseren Mengen durchgeführt werden muss,
2. nur wenig oder kein Stallmist (Schwemmentmistung) auszubringen ist und
3. ein Spezialfahrzeug zum Laden aller möglichen Futterarten und Stroh (bei Vorhandensein eines entsprechend grossen Laderaumes auch im Flachland und Hügel) gebraucht wird.

Der Ruf verschiedener Fachleute nach Anbringung von Mähwerken und Heuerntegeräten dürfte doch wieder verhallt sein. Man sah auf der Ausstellung diese Geräte nur an solchen Selbstfahrladewagen, die keine ausgesprochenen spezifischen Steilhangfahrzeuge, zumindestens in Verbindung mit diesen Geräten, darstellen. Dabei wird auch deutlich, dass hier in erster Linie an das tägliche Grünfutterholen und an die Einbringung von Silofutter in einem Arbeitsgang gedacht ist. In letzterem Falle muss allerdings an das

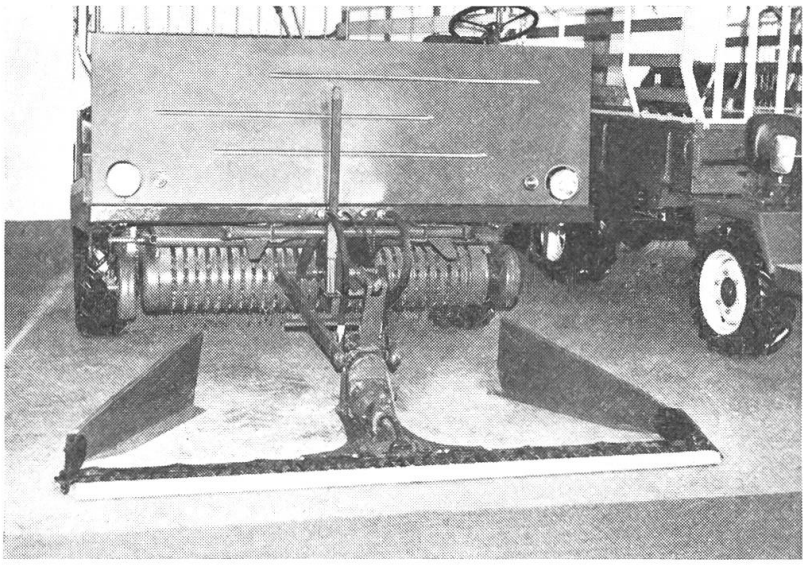

Abb. 6:
Ein grossräumiger Selbstfahrladewagen mit einem Frontmähwerk (Mittelantrieb) und . . .

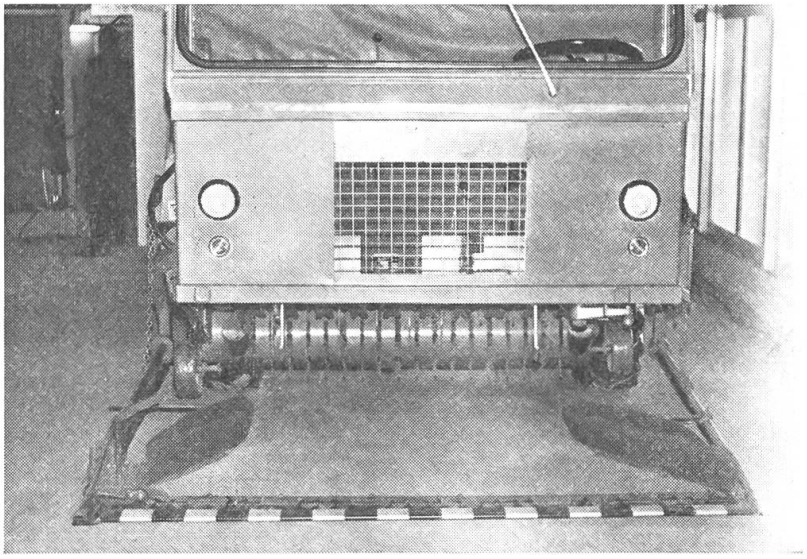

Abb. 7:
. . . hier ein anderes Fabrikat, welches mit einem Portalmähwerk ausgestattet ist.

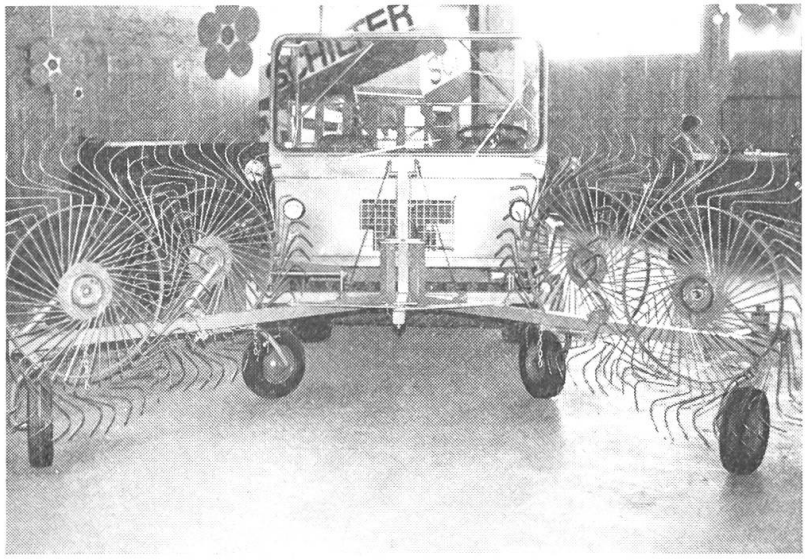

Abb. 8:
Der frontseitig angebaute Sternradrechen soll vor allem zur Schwadbildung mit sofortiger Aufnahme des Futters in einem Arbeitsgang dienen.

Anwelken verzichtet werden. Der frontseitig angebaute Sternradrechen ist in erster Linie zum Schwaden des Anwelkfutters oder Heues gedacht, welches anschliessend vom Ladewagen, also in einem Arbeitsvorgang, aufgenommen werden soll. An sich eine einleuchtend arbeits- und zeitspa-

rende Methode. Wie sich allerdings die frontseitig angebauten Geräte im praktischen Einsatz verhalten, müsste erst eingehend untersucht werden. Frontgeräte haben manchmal und das vor allem am Hang, ihre Eigenheiten!

Der Schneeräumung mit Motorkarren wird immer noch zu wenig Beachtung geschenkt. Der Grund dürfte in der grossen Beanspruchung des gesamten Fahrzeuges liegen. Schneeräumschilder belasten das Fahrgestell und vor allem die Vorderachse sehr, wenn sie für eine leistungsfähige Schneeräumung geeignet sein sollen. Schneefräsen und -schleudern benötigen ausserdem eine Motorleistung, sodass bei einer vernünftigen Arbeitsbreite und bei schwerem, bzw. nassem, Schnee selbst bei einem 40 PS-Motorkarren ein Kriechgang mit einer Arbeitsgeschwindigkeit von rund 0,5 km/h wünschenswert ist.

Durch die weitgehende Verwendung von Schnellverschlüssen ist das Umbauen auf verschiedene Arbeitsvogänge bei Universaltransportern in den meisten Fällen schon gut gelöst.

Die Adaptierung der Motorkarren als Kommunalfahrzeuge dringt weiter vor. Dieser Trend ist für die Landwirtschaft nicht unwesentlich. Der Vorteil liegt in der Erhöhung der Stückzahlen und der damit verbundenen zu erhoffenden Preiswürdigkeiten und der weitgehenden Ausreifung der Konstruktion.

Die Ausstellung zeigte auch eine weitgehende Uebereinstimmung von Konstruktionsprinzipien, die sich besonders deutlich bei den Universaltransportern abzeichnete. Der Trend geht, so wie schon immer zu erwarten war, zur leistungsstärkeren Maschine. Der Schwerpunkt liegt derzeit in der Klasse zwischen 30 und 40 PS. Typen mit weniger als 20 PS müssen heute schon in der Kategorie der Kleintransporter (wenn überhaupt eine Klasseneinteilung möglich ist) eingereiht werden.

Bei den Motoren wurde eine weitgehende Typenbereinigung vorgenommen. Von einigen Ausnahmen abgesehen, finden wir nur mehr vier Fabrikate. Es ist durchaus denkbar, dass sich in nächster Zukunft nur mehr zwei Motorhersteller auf dem Sektor der Motorkarren nennenswert beteiligen werden können. Der Grund für diese Typenbereinigung liegt an dem günstigen Preis dieser Fabrikate infolge der hohen Stückzahlen und des günstigen Typenprogramms.

Mit einer Ausnahme findet man nur mehr Getriebe mit mindestens 6 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgängen. Fahrzeuge, wo es nur Wegzapfwellen gibt, sind ebenfalls verschwunden.

Der Hinterachsantrieb mit zuschaltbarer Vorderachse hat sich nun endgültig durchgesetzt. Differentialsperren sind vorteilhafterweise nach wie vor trotz der aufwendigeren Konstruktion bei einigen Maschinen in beiden Achsen zu finden.

Wie bereits festgestellt wurde, geht der Trend zur leistungsstärkeren Maschine. Andererseits will man aus bereits sattsam bekannten Gründen Eigengewicht sparen. So haben sich verschiedene Firmen entschlossen, in

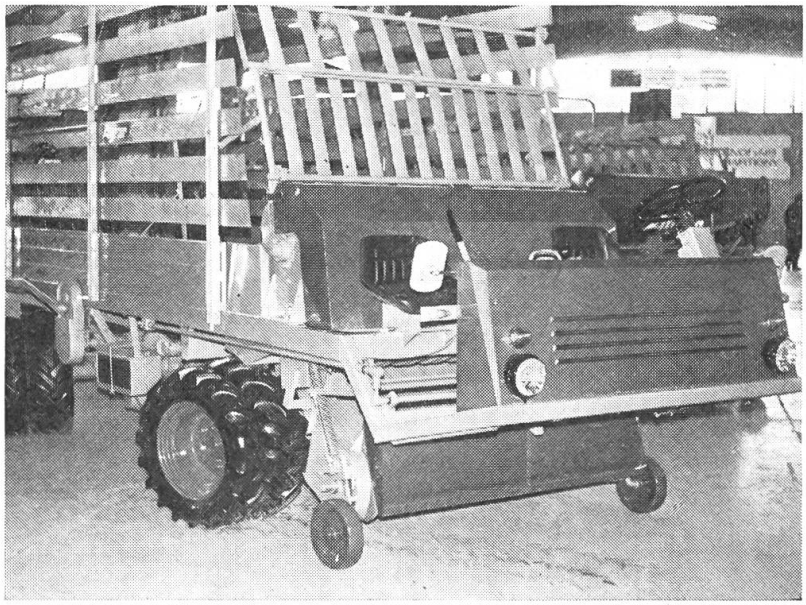

Abb. 9:
Dieser Selbstfahrladewagen mit Frontaufnahme und Unterflurmotor ist auch mit einer Vierradlenkung ausgerüstet.

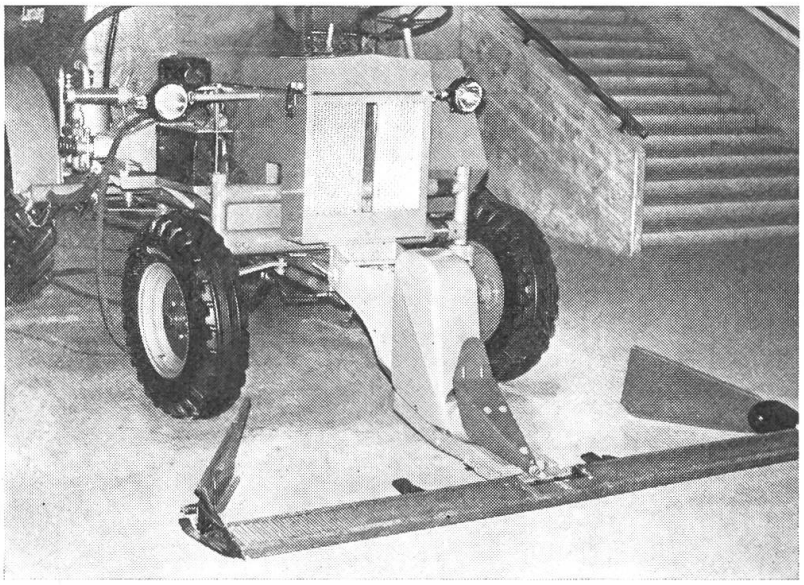

Abb. 10:
Der Trend zur selbstfahrenden Arbeitsmaschine ist für viele Arbeitsgänge zu beobachten.

bereits bestehenden Motorkarren ohne entsprechende Aenderung leistungsstärkere Motoren einzubauen. Dass das selten gut geht, haben Versuche auf unserer Teststrecke gezeigt. So traten grosse Schäden an der Kraftübertragung, Achsen und Rahmen auf. Verantwortungsbewusste Firmen haben die Konsequenzen daraus gezogen und entsprechende Verstärkungen vorgenommen, die allerdings nicht immer schon äusserlich in Erscheinung treten müssen. Vielfach müsste auch eine andere Gussart mit einer besseren Dehnbarkeit für Achs und Getriebegehäuse verwendet werden.

Die Ausstellung des Schweizer Landmaschinen-Verbandes 1971 war wieder eine gelungene Veranstaltung, wozu die Organisatoren beglückwünscht werden können. Vor allem seien auch die eleganten Hallen, worin alle möglichen und unmöglichen Landmaschinen gezeigt wurden, erwähnt. Auf diese Weise war die Ausstellung auch wetterunabhängig. Als Gegenleistung musste allerdings ein sehr weiter Anmarschweg in Kauf genommen werden. Ob sich die Bauern in so einer eleganten Umgebung sehr wohl gefühlt haben, müsste noch untersucht werden.