Vom "Universal-Jeep"

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8 (1946)**

Heft 7

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1049030

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

(cette dernière a été choisie pour la Suisse) conviennent pour les exploitations imposant de plus grandes distances à parcourir.

Alors que le gros avantage du Fordson était la légèreté, que maints agriculteurs demandent aux constructeurs suisses qu'ils allègent leurs modèles, le Fordson-Major est lourd, avec 2100 kg sur le pont-bascule (et à peine 1900 sur le catalogue).

Ce tracteur, construit pour les cultures en lignes, n'a pas été prévu pour la route: les deux freins agissant de part et d'autre du différentiel (comme sur les Bührer et Vevey) bloquent instantanément l'une ou l'autre roue. Cet arrêt brusque convient très bien lorsque le tracteur doit virer en bout de ligne, avec le pneu un peu enfoncé en terre, mais il est dangereux sur la route et le tracteur peut se tourner en travers si le conducteur n'est pas très attentif.

Au cours de deux expertises à Echallens (MM. Henriod frères) et Soleure (Touring Motor AG) cette question a été examinée et il a été décidé de modifier ces machines pour qu'elles puissent être admises à circuler sur la voie publique. Ce sont:

A) la pédale de débrayage doit être à gauche, la pédale freinant simultanément les deux roues doit être à droite: le conducteur du tracteur doit trouver les pédales de l'auto ou du camion au même endroit que sur son tracteur.

B) un ressort doit être placé sur la transmission pour adoucir le freinage et l'adapter aux besoins de la route.

C) les pédales de freins de manœuvre doivent être tout à droite pour la roue droite et tout à gauche pour la roue gauche.

D) un palonnier d'équilibre doit répartir l'effort de la pédale pour que les roues soient également freinées.

Quelques tracteurs Fordson-Major ont été livrés par la maison Henriod Frères avec ces adaptations faites et ont été admis à circuler sur route.

C. Boudry, ing.

Evitez les accidents!

Vom „Universal-Jeep"

In der letzten Nummer des «Traktor» hat uns Herr Laufer interessante Angaben über den «Universal-Jeep» oder «Friedensjeep» gemacht. Er spricht von den verblüffenden Leistungen dieser Maschine bei einer Vorführung. Die verblüffenden Leistungen sind das Gefährliche, ich meine das psychologisch

Folgende Firmen empfehlen sich den Mitgliedern der

Sektion Luzern

MOSER & Cie. Olten

Telephon 5.35.27

- **Traktorentreibstoffe**
- **Diesel-Gasöl**
- **Benzine**
- **Oele und Fette**

O. & R. Wyder, Sursee

Reparaturwerkstatt

für alle **Traktoren**

Ersatzteile und Zubehör

Minder & Cie.
Huttwil

Traktoren-
treibstoff

Dieselöl

WAADTLÄNDISCHE
UNFALL

Spezialversicherungen für Landwirte u. Gewerbe

Die Vertragsgesellschaft
des Schweiz. Traktorverbandes

HANS ROHRER
Generalagentur
Luzern, Pilatusstrasse 39, Tel. 2 25 42

Untermühle Zug **in Zug**

Traktorentreibstoff
Dieselgasöl
Benzin
Traktorenöle u. Fette

Veedol- Vertretung für die Kantone Glarus - LUZERN
Schwyz - Unterwalden - Uri - Zug und Zürich

Telephon (042) 4 19 42

gefährliche am Jeep. Dank seiner besondern Bauart, vor allem dank des Vierradantriebes leistet er für den Beobachter, der die Leistungen des Automobils mit blossem Hinterachsantrieb kennt Erstaunliches. — Man soll aber nicht übersehen, dass auch für den Jeep bzw. für den Vierradantrieb Leistungsgrenzen bestehen. Dem Leiter der Vorführung sind diese Grenzen bekannt und er wählt sein Akrobatikprogramm selbstverständlich so, dass die Sache klappt.

Die Gefahr für den Zuschauer und Kaufinteressenten besteht nun einerseits darin, dass er glaubt diese Maschine sei noch vielmehr zu leisten imstande, als gezeigt wird, es gäbe für sie überhaupt keine Grenzen. Der Landwirt soll sich aber auch darüber Rechenschaft geben, was er in seinem Betrieb mit diesen Kunststücken vernünftiges und wirtschaftliches anfangen kann.

Der Universal-Jeep steht zur Zeit bei der Stiftung «Trieur» in Prüfung und es wird in absehbarer Zeit ein eingehender Bericht über die Möglichkeiten der Maschine in der Landwirtschaft orientieren. Wir freuen uns übrigens darüber, dass der Importeur eine objektive Orientierung der Kaufsinteressenten anstrebt und deshalb die Maschine in Prüfung gegeben hat.

Vorsorglich sei auf eine Anzahl Irrtümer im Artikel des letzten Heftes hingewiesen und auf Daten, die zu falschen Schlüssen verleiten können. In den niedrigen Gängen ist das Uebersetzungsverhältnis 26 % niedriger als beim Armeejeep (nicht 30 %). In den höhern Gängen beträgt der Unterschied 9 %. Deshalb können bei Ausserbetriebsetzung des Regulators Geschwindigkeiten bis gegen 100 km erreicht werden. Das ist freilich keine schonende Behandlung des Motors.

Da das Uebersetzungsverhältnis für den niedrigsten Gang relativ eng ist, muss der Motor mit einer niedrigen Drehzahl arbeiten, um die übliche Pfluggeschwindigkeit von ca. 3,7 km/Std. zu erreichen und es stehen für diesen Fall am Motor nur 16 PS zur Verfügung (1000 Umdr./min.). Wir können für diesen in der Landwirtschaft normalen Fall von den 60 PS Maximalleistung des Motors nur einen recht bescheidenen Teil ausnützen. Deshalb auch dürfte die verfügbare Zugkraft dauernd 600 kg kaum überschreiten.

Wer einen «Universal-Jeep» kaufen will, soll ruhig Blut bewahren, sich genau darüber Rechenschaft geben, welche Kunststücke aus dem Repertoir dieser Maschinen für den Bauernbetrieb dauernden Nutzen haben, und welche nicht. Der Bauer muss sich in seinem eigenen Interesse davor hüten, einer Modeströmung zum Opfer zu fallen.

Es ist klar, dass der «Universal-Jeep» für eine grössere Anzahl Landwirtschaftsbetriebe eine vernünftige Anschaffung bedeutet. Wenn man aber sieht, wie heute jeder Bauernkopf von dieser Maschine voll ist und jeder Bauer glaubt der Jeep könnte in seinem Betrieb Wunder wirken und zwar nicht zuletzt auch Wunder punkto Rentabilität, ist der Ruf: «Seid vernünftig und rechnet vorerst mit kühlem Kopf», durchaus am Platz. I

● **Auch Klein-Inserate im „TRAKTOR" sind erfolgreich!** ●