

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 17 (1955)

**Heft:** 12

**Artikel:** Die Stilllegung der Traktoren

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1048543>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

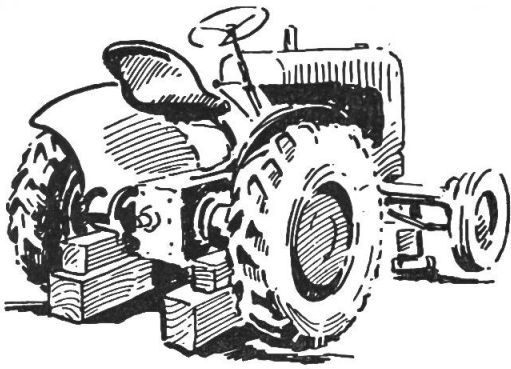
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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



## Die Stilllegung der Traktoren

**Verbrennungsmotoren und Maschinen erfahren durch die Stilllegung grösseren Schaden, als im strengen täglichen Arbeitseinsatz!** Diese Tatsache wurde nicht nur bei Wiederinbetriebnahme stillgelegter Fahrzeuge nach dem Krieg festgestellt, sondern sie wiederholt sich auch heute noch,

wenn Fahrzeuge nach getaner Arbeit im Herbst ohne die nötigen Vorkehrungen getroffen zu haben ausser Betrieb gesetzt werden. Selbst geschlossene und geheizte Räume können die Korrosion der inneren Motorteile, speziell der Zylinderwände, nicht verhindern. Bei Inbetriebnahme des Traktors im darauffolgenden Frühjahr wird plötzlich starker Ölverbrauch und merklicher Leistungsabfall festgestellt. Eine Kontrolle der Zylinder zeigt starke Korrosion an den innern Wänden, speziell an der Stelle, wo der Kolben während der Stilllegung des Motors gestanden hat. Die korrosive Zerfressung kann so tief sein, dass die Zylinder ausgebohrt und die Kolben durch neue ersetzt werden müssen.

Die Reparaturkosten betragen jeweils: 1 Zylinder ca. Fr. 200.—; 2 Zylinder ca. Fr. 500.—; 6 Zylinder ca. Fr. 900.— oder noch mehr.

Was ist die Ursache dieses Metallfrasses?

Wenn Benzin, Petrol oder Dieselöl im Motor verbrennen, so werden sie in ihre Grundelemente aufgespalten und es entsteht durch die Verbrennung (Oxydation) Wasserdampf, Kohlenmonoxyd und Kohlendioxyd. Letzteres wird bei kühlen Zylinderwänden im kondensierenden Verbrennungswasser gelöst (ähnlich wie in Mineralwasser) und sammelt sich auf dem Kolbenboden an. Die ätzende Wirkung dieser Flüssigkeit ist es, die während der Stilllegung die Zylinderwände auf der Höhe des Kolbenbodens anfrisst.

Wie kann diese Korrosion bei Stillstand verhindert werden? Was ist alles vorzukehren, dass Reparaturkosten vermieden werden können?

Nach gründlichem Jahresunterhalt (siehe Heft 3a und 3b des Schweiz. Traktor-Verbandes) wird zur Stilllegung wie folgt vorgegangen:

1. Der Traktor wird in trockenem, luftigem Raum derart aufgestellt, dass er von allen Seiten her zugänglich ist.
2. Dem Kühlwasser wird ca. 1 Liter Korrosionsschutzmittel (spez. für Kühler, da es sich mit dem Wasser emulgieren muss) aufgefüllt und der Motor bei offener Türe ca. 1—2 Minuten in Betrieb gesetzt. Dann das Wasser ablaufen lassen, kontrollieren ob aus allen Hähnen Wasser fliesst. Verstopfte Hähnen mit Draht durchstossen, es muss auf alle Fälle Wasser ausfliessen. Der Kühlerdeckel wird nicht aufgesetzt und alle Ablassstellen bleiben offen (Durchlüftung).
4. Am Kühler oder Lenkrad wird ein genügend grosser Zettel befestigt mit der Aufschrift: «Kein Wasser!»
5. Altes Motorenöl im Carter und Ölbadluftfilter heiss ablassen und Frischöl auf Normalniveau einfüllen. Kerzen, Glühkerzen und Einspritzdüsen ausschrauben. Mit einem Pumpenöler 3—4 Stösse (ca.  $\frac{1}{4}$  dl.) Kriechöl oder Motorenöl SAE 10—30 in den Zylinderraum einspritzen. Kerzen, Glühkerzen oder Einspritzdüsen wieder einschrauben.
6. Bei Dieselmotoren vor den letzten Arbeiten dem Treibstoff ca. 5—10 Prozent Motorenöl SAE 10—30 beimischen, wodurch ein Verkleben der Einspritzpumpenkölbchen und Einspritzdüsenadeln verhindert wird, oder:

Der Feinfilter wird mit einem Gemisch von 10 Prozent Motorenöl und 90 Prozent Dieselöl gefüllt und die Einspritzpumpe entlüftet bis das genannte Gemisch bei den Entlüftungsschrauben austritt.

**Motor einige Male mit Handkurbel (ohne Inbetriebnahme) durchdrehen, Das Kriechöl verteilt sich im Zylinderinnern und die Treibstoffpumpe und die Düsenadeln werden gut eingölt.**

7. Die Treibstoffleitung wird (wenn möglich) am Tank abgestellt. Grobfilter und Vergaserunterteil entleert, gereinigt und mit Motorenöl eingeölt. Die Treibstofftanks sollen ganz aufgefüllt (sonst Rost!), ihre Deckel nur aufgelegt werden (nicht schrauben, sonst Kondenswasser).
  8. Getriebe und Hinterachsen, die mit einem Spezialöl (Hypoidöl, Antischaumöl, etc.) gefüllt sind, müssen entleert werden, am besten in warmem Zustand. Die meisten Hochdrucköle SAE 80 bis 250 sind auf Chlor aufgebaut, zur Verbesserung der Oelfilmpfestigkeit. Chlor bildet mit Wasserstoff sehr stark ätzende Säuren und mit Metall ätzende Salze. Es besteht immer die Gefahr, dass Wasser als Kondensat oder durch Undichtigkeit des Getriebekastens auftreten kann. Deshalb ist es notwendig, vor der Stilllegung das Getriebe- und Hinterachsöl gegen frisches Öl auszuwechseln.
  9. Der Akkumulator wird ausgebaut (ungenügend geladene Akkumulatoren leiden Schaden wegen Sulfatisierung der Platten) und alle 4 Wochen geladen. Er kann mit einem Dauerladegerät verbunden werden und wird eine Woche angeschlossen und eine Woche nicht. Als Dauerlader eignen sich, sofern die Spannung ausreichend ist, auch die Ladegeräte für die Elektrozaune. Die Batterieunterlage und die Befestigungsvorrichtung werden gereinigt und mit Teerfarbe gestrichen.
  10. Der Traktor wird aufgebockt. Die Vorrichtung soll aber nur so stabil sein, dass der Traktor mit einem kräftigen Stoss wieder auf die Räder gestellt werden kann (Feuerausbruch!). Es ist gut, wenn dafür ein Hebeisen oder ein fester Holzprügel in greifbarer Nähe ist. Bei einer gefederten Vorderachse soll darauf geachtet werden, dass sie entlastet wird.
  11. Traktorunterteile leicht mit Sprüh- oder Dieselöl einsprühen. Gummiteile sollen nicht eingeölt werden!
  12. Der Pneu druck (des aufgebockten Traktors) wird auf die Hälfte reduziert. Die sauber gewaschenen Pneus werden mit einer Glycerin-Wasser-Lösung (1 : 1) eingestrichen.
  13. In der Nähe des aufgebockten Traktors sollte sich ein einsatzbereiter Feuerlöscher befinden.
  14. Während der Stillezeit soll der Traktor von Zeit zu Zeit kontrolliert und nachträglich eingetretene Mängel (Herunterfallen vom Bock, Ölverlust, etc.) sollen behoben werden.
- (Neu bearbeitet nach «BP-Mitteilungen» und nach Heft 3a und 3b des Schweiz. Traktorverbandes: «Unterhaltsarbeiten an Traktoren».) H. Fritschi, Werkführer, Strickhof/Zürich.

---

## **Achtung! Bei der Stilllegung von Traktoren während der Winterszeit**

Bekanntlich ist die Korrosion der grösste Feind der Motoren. Dies gilt nicht nur für das stillstehende Fahrzeug, sondern auch — und mehr noch — der Ueberwinterung der Traktoren. Es braucht nicht zu sichtbaren Korrosionen oder gar zum Festsitzen von Motorteilen zu kommen, schon vorher können Schäden entstehen, die bei der Wiederinbetriebsetzung zu teuren Reparaturen und Revisionen führen. Korrosionen entstehen durch das infolge von Temperaturschwankungen sich bildende Kondenswasser im Motorengewölbe.

Der vorsichtige Landwirt schützt sich vor solchen Schäden durch die Verwendung eines Korrosionsschutzmittels. In dieser Beziehung wurden mit Autol-Desolite ausgezeichnete Erfahrungen gemacht. (Nicht nur verwenden grosse Baufirmen Autol-Desolite zur Konservierung ihrer Maschinen, sondern selbst die Mercedes braucht dieses Produkt zum Schutze ihrer Motoren.) Es genügt, dass der Motor einige Zeit vor der Stilllegung mit dem Treibstoffzusatz Autol-Desolite gefahren wird. Unmittelbar vor der Ausserbetriebsetzung sollen durch den Luftfilter bei abgestelltem Motor ca. 50 ccm Autol-Desolite eingeschüttet werden. Ausserdem ist Autol-Desolite als aktiver Treibstoffzusatz bekannt, der den Verbrennungsprozess verbessert. Es hält den Motor von Verbrennungsrückständen frei, gibt dem Motor einen weicheren Lauf, spart Unterhaltskosten ein und erzielt, bei minimalem Kraftstoffverbrauch, eine erhöhte Leistung.

(Interessenten gibt die AUTOL AG., Basel 19, eine technische Schrift über AUTOL-DESOLITE kostenlos ab.)

Br.