



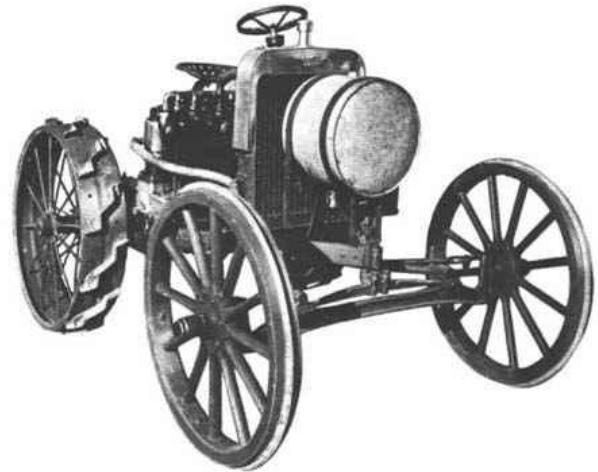
Fordson & Ford



De historie van Ford,



Henry Ford werd geboren in 1863 op een boerderij vlak bij het plaatsje Dearborn (Michigan). Door te werken met paarden en de bij behorende werktuigen op het land van zijn vader is zijn interesse voor de mechanisatie gewekt. In 1893 wordt hij ingenieur bij de Edison Illuminating company in Detroit. In zijn vrije tijd experimenteert hij met verbrandingsmotoren met als doelstelling deze te gebruiken in voertuigen. In 1896 bouwde hij al zijn eerste auto. Deze heeft een tweecilinder viertakt benzinemotor met twee versnellingen vooruit met een top snelheid van 32 km/u. In 1899 wordt de Detroit Auto Company opgericht. Dit bedrijf richt zich voornamelijk op de autoracerij. Ford verlaat dit bedrijf na een meningsverschil over de te volgen koers. Hij wil machines met lage productiekosten bouwen die goedkoop in aanschaf zijn, terwijl zijn compagnons luxeauto's willen bouwen. In 1902 bouwt hij een experimentele personenwagen en in 1903 richt hij samen met twaalf anderen de Ford Motor Company op. Vanaf die tijd komt er op alle geproduceerde auto's de naam Ford te staan. Na meer of minder

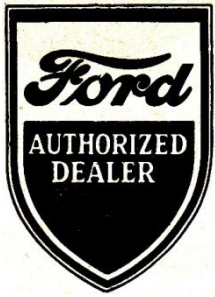


Eén van de meer dan 50 experimenten van Ford

succesvolle ontwerpen komt Ford in 1908 met één van de grootste successen in de autogeschiedenis, de T-Ford. Hiervan zijn er tussen 1908 en 1927 meer dan 15 miljoen vervaardigd. Met de verkoop van 8423 viercilinder N-Fords van 15 pk is Ford in 1907 al de grootste auto-producent ter wereld. De auto's kosten toen \$550 per stuk. Ford had 51% van de aandelen in handen en het bedrijf maakte 1 miljoen dollar winst. Hiermee was de reputatie van Ford gevestigd. Dat jaar ging Ford zich ook wat meer richten op het bouwen van tractoren. De eerste experimentele Ford trekkers zijn grotendeels gebaseerd op de T-Ford.



Autotrekkers gebaseerd op de T-Ford



Deze experimenten, zo'n 50 ongeveer, duurden ongeveer tot 1915 en hadden Ford al meer dan \$600.000 gekost. Vanaf dit moment zwoer Henry Ford dat zijn volgende tractor een lichte tractor zou zijn voor tweescharige ploegen die niet meer dan \$200 zou gaan kosten. Hij wilde met tractoren hetzelfde voor de boeren doen net zoals hij met auto's voor

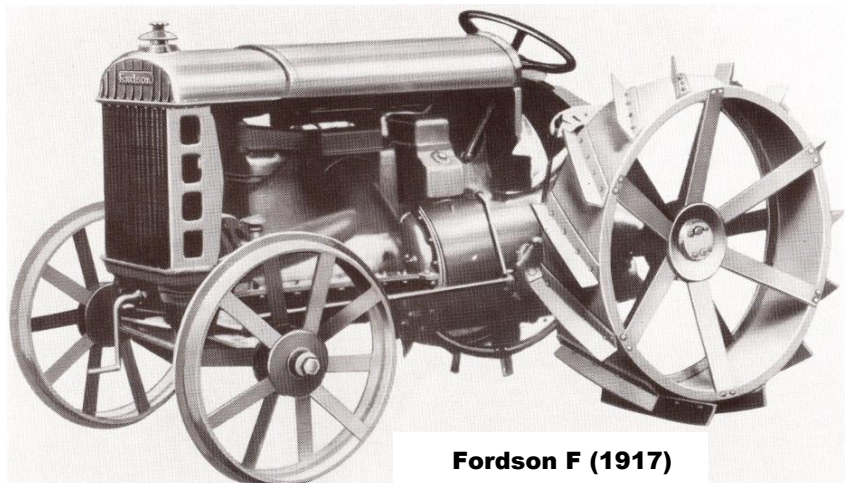
de gewone man had gedaan; een betaalbaar product maken. Het maken van goedkope (auto)trekkers gebaseerd op de basis van de T-Ford ging trouwens nog door tot een eind in de jaren twintig al was dat niet meer door de Ford-fabrieken. Verschillende ondernemers wilden een auto-trekker bouwen waarmee je in de week het land kon bewerken en waarmee je zondags naar de kerk kon. Het grootste probleem echter is de twee versnellingsbak met de planetaire tandwielen en het koelsysteem



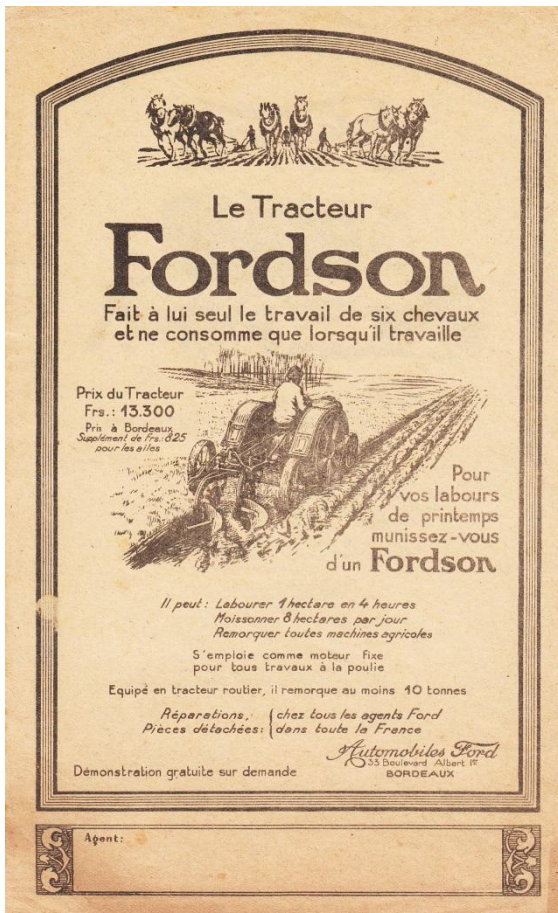
van de T-Ford. Deze zijn niet geschikt voor het zware werk op het land. Omdat de andere aandeelhouders van de Ford auto fabriek niet geïnteresseerd waren in het bouwen van tractoren is Henry Ford genoodzaakt om een ander bedrijf te beginnen. De trekkers echter, die daar worden

geproduceerd, mogen niet de naam Ford voeren omdat de autofabriek al die naam gebruikt. Vandaar dat hij de naam verandert in Ford & Son Inc (Fordson). In 1917 lukt het hem om uiteindelijk de door hem ontworpen tractor op de markt te brengen. Het type F heeft een vier-cilindermotor watergekoelde zijklep benzine/peteroleum motor met een cilinderinhoud van 4120 c/cm en een vermogen van 18 pk bij 1000 omw/min De motor is verticaal en met de krukas in één lijn van de trekker geplaatst. Dit was een zeer moderne opstelling voor die tijd maar door deze bouwwijze kon er nu geen rechte tandwieloverbrenging geplaatst worden. Ford loste dit

probleem op door een wormtandwiel in de achterbrug te gebruiken. Dit ging echter wel gepaard met verlies van motorvermogen. Bij de eerste uitvoering lag de worm nog bovenop het wormwiel.



Fordson F (1917)



Frans foldertje van de Fordson F

van remmen. Dit gold trouwens enkel voor de landbouwuitvoering want de industrie uitvoering was wel voorzien van een rem. Het voordeel ten opzichte van de andere tractoren uit die tijd was het gewicht van 1250 kg. Het motorblok en het transmissiehuis zijn zo uitgevoerd dat een frame overbodig was. Alle bewegende delen op dit chassis zijn stof en vetvrij verpakt zodat die langer en beter functioneerden dan veel van zijn voorgangers. Hij heeft vier wielen en is vrij compact. Hij valt daarom op omdat de meeste tractoren uit die tijd log en groot zijn en meestal waren uitgevoerd met drie wielen.

Aanvankelijk was het de bedoeling dat Ford deze nieuwe trekker in Groot-Brittannië zou bouwen.

Omdat de stoel hierop was gemonteerd kreeg de bestuurder al snel last van een heet zitvlak door de grote warmteontwikkeling in de transmissie. Later heeft men de worm verplaatst naar onder het wormwiel. Een ander nadeel van het wormtandwiel is dat de tractor niet kon worden aangesleept. De trekker is voorzien van dezelfde vliegwielmagneetontsteking als bij de Ford-T auto's, heeft spatsmering en thermosiphonkoeling en tot een eind in de jaren twintig geen spatborden. De ijzeren wielen zijn voorzien van hoekprofielstrips. Er zijn drie versnellingen beschikbaar en een meervoudige natte platenkoppeling die vaak de neiging heeft om te kleven. Omdat de rijnsnelheid van deze tractoren niet meer bedroeg dan 4 à 5 km/u is de Fordson F niet voorzien



Made by Ford Motor Company Detroit USA



Fordson F uit de jaren twintig



Al in 1917 was hij daar al bezig met de voorbereidingen voor de bouw van zijn nieuwe trekker. Maar werd hij door de eerste wereldoorlog gedwongen om zijn bedrijf naar de Verenigde Staten te verplaatsen. Na een order van

6000 tractoren door de Britse regering gaat na vier maanden, in 1918, de Fordson F in productie. Fords reputatie als auto fabrikant zorgt ervoor dat de nieuwe trekker meteen serieus werd genomen. In 1918 lag de productie al op 344.421 stuks. De trekker kwam er bij de test niet altijd even gunstig af. Er waren vaak klachten over de magneet-ontsteking en vooral het starten ging nog al eens moeizaam. Maar de kuren van de Fordson F wogen niet op tegen de lage prijs. Is de prijs in het begin van de productie nog 750 dollar, deze was inmiddels gezakt naar \$385. Een IHC Titan kostte toch altijd nog 700 dollar maar men kreeg er wel een ploeg bij cadeau. Vanaf 1919 worden er ook Fordson tractors in Cork (Ierland) geproduceerd. Dit is de plek vanwaar de grootvader van Henry Ford naar Amerika was vertrokken. De Fordson F was de eerste tractor die tegelijkertijd in de VS en in Europa werd geproduceerd. Tussen 1921 en 1927 zijn meer dan 25000 Fordsons naar de Sovjet Unie geëxporteerd. Vanaf 1924 gingen daar ook Fordsons produceren (Fordson-Poutilovets).



Tegen meerprijs kon een Fordson F in de jaren twintig ook worden uitgerust met spatborden.

Met de opkomst van de row crop tractoren van o.a IHC word de concurrentie in de VS steeds heftiger, en na onenigheid met zijn dealers werd de productie daar in 1928 beëindigd. De productie in Europa wordt wel voortgezet. Alleen is de nieuwe fabriek in Dagenham (Engeland) nog



In 1929 had de Fordson N een witte kleur

krachtiger motor van 27 pk bij 1100 omw/min. De cilinderinhoud is vergroot naar 4380 cm³ en tevens wordt de vliegwieltontsteking vervangen door een hoogspanningsmagneetontsteking van Bosch. De waterkoeling is nu voorzien van een waterpomp en de platte riem wordt door een V snaar vervangen. Spatborden worden nu geleverd als standaarduitvoering. De tractor heeft nog steeds 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Doormiddel van de tandwielen te verwisselen had men in elke versnelling vooruit een keuze tussen hoog en laag. Vandaar dat de snelheden tussen de N's onderling nog al eens verschillen. Maar wat wel bleef was de worm-overbrenging in de transmissie wat het schakelen niet ten goede kwam, vooral bij koud weer wanneer de olie nog niet warm was. In tegenstelling tot de landbouwversie van de F heeft de N wel een rem. Door het koppelingspedaal helemaal in te trappen remt de tractor.



Het starten van een N gebeurt nog steeds met de slinger wat niet altijd even soepel verliep.

Ford Motor Company
(ENGLAND) LIMITED
TRAFFORD PARK, MANCHESTER

Tegen meerprijs is er ook een aftakas leverbaar. De Ierse Fordsons zijn te herkennen aan het opschrift 'Made in Cork of Made in Irsih Free State' achterop de tank. In 1933 is de fabriek in Dagenham (Engeland) gereed en wordt de productie in Cork gestaakt. Vanuit deze nieuwe fabriek worden tractors over de hele wereld verscheept ook naar Amerika. De N bleef in productie tot 1945 en in de loop der jaren werden er diverse wijzigingen aangebracht.



Vanaf 1932 tot 1937 waren de N's blauw en er verscheen aan de zijkant van de radiator de naam FORDSON

Vanaf 1932 wordt aan de zijkant van de radiator de naam Fordson aangebracht. In 1937 wordt de Fordson N voorzien van een oliebad luchtfilter en in 1938 werd de compressie verhoogd met als gevolg dat de motor zodra hij op petroleum liep ging pingelen. Ook de kleur bleef niet constant. Tot 1934 zijn de Fordsons wit, daarna tot in 1937 marineblauw, vervolgens worden ze oranje gespoten en in 1940 toen de oorlog uitbrak krijgen ze een groene kleur waarschijnlijk bedoeld als camouflage tegen de vijand.



Vanaf 1937 tot 1940 worden de N's oranje gespoten en vanaf 1940 zijn ze legergroen

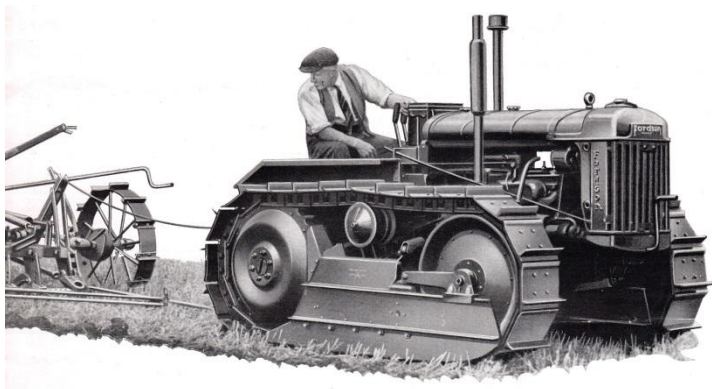


Fordson Major E-27N (Blauwe Reiger)

De eerste Fordson E 27 N, voor ons beter bekend als de Blauwe Reiger werd gebouwd vanaf Maart 1945. De N ging pas in juni 1945 uit de productie, dus zijn de N en de E 27 N nog enkele maanden gelijktijdig gebouwd.



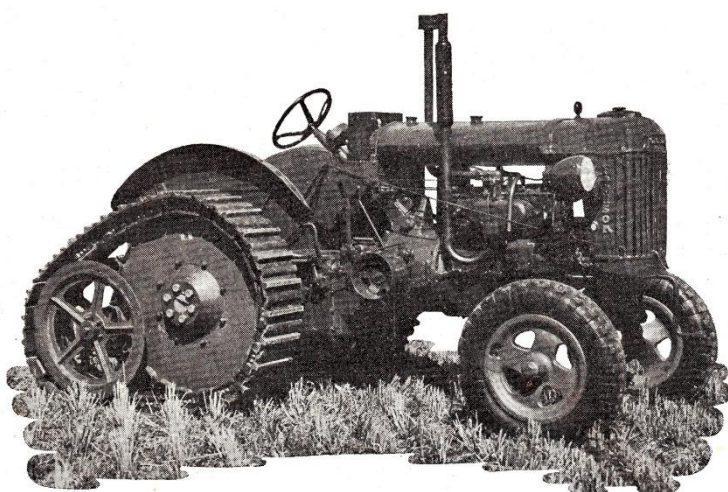
Fordson Blauwe Reiger met Perkins P-6 motor



Fordson Blauwe Reiger in rupsuitvoering

De vier cilinder petroleum/benzine motor is ongeveer dezelfde als die van de N met het zelfde cilinderinhoud maar nu met een vermogen van 28,5 pk bij 1450 omw/min. De wormwielaandrijving in de achterbrug is nu vervangen

door een kroonwiel en pignon en het differentieel werd in de tussenas geplaatst. Dit gaf minder vermogensverlies en mede hierdoor kon er een hogere bouw worden gerealiseerd als bij de N. Vandaar dat de tractor ook al gauw een bijnaam kreeg (Blauwe Reiger). De drie versnellingsbak is nog steeds leverbaar met verschillende snelheden. De meervoudige koppeling werd vervangen door een enkelvoudige maar nog steeds in een oliebad. Op de tussenas zijn remtrommels aangebracht en er zijn tegen meerprijs onafhankelijke remmen verkrijgbaar. Ook en vooral de tractoren die naar Nederland kwamen waren vrij simpel. Licht, elektrische starter, aftakas, riemschijf waren wel verkrijgbaar maar behoorden niet tot de standaarduitrusting. In tegenstelling tot de meeste andere tractoren zit bij de E 27N het koppelingspedaal rechts en de rempedalen links. Vanaf 1948 worden de meeste opties zoals licht, starter, aftakas poelie en onafhankelijke remmen standaard geleverd en wordt het motorvermogen opgeschroefd naar 30 pk. Rond dezelfde tijd is de Blauwe Reiger ook leverbaar met een viercilinder Perkins L-4 dieselmotor van 45 pk of met een zescilinder Perkins P-6 dieselmotor eveneens van 45 pk. Ook kon de E 27 N geleverd worden in halfrups of in volrups uitvoering. De Blauwe Reiger mocht dan wel ouderwets zijn maar hij was razend populair. In Amerika werden ze onder de naam Fordson verkocht.



Fordson Major tractor uitgerust met Rupsinstallatie.

N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK, AMSTERDAM



Fordson

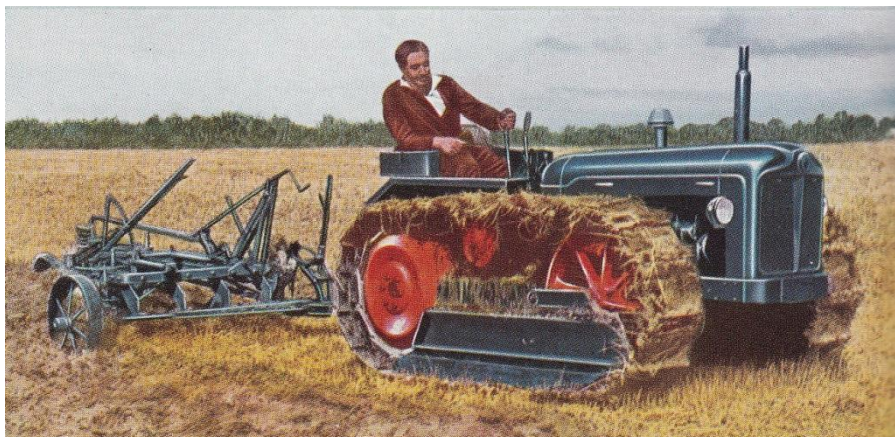
Na een productie van 236.000 stuks wordt het type E-27N in 1952 vervangen door de Fordson New Major type EIADKN. Dit is een geheel nieuw ontwerp. De tractor heeft een ingebouwd hydraulisch systeem en vanaf 1957 een doordraaiende aftakas.



Fordson New Major type EIADKN

Er is een keuze mogelijkheid uit een drietal motoren, te weten benzine, peteroleum en diesel allen van eigen fabricaat. Een slimme zet van Ford was dat vele onderdelen van deze motoren het zelfde waren. Dit werkt kostend besparend en het was ook nog eens makkelijk om onderdelen te bestellen.

De belangstelling voor dieselmotoren neemt ook in Engeland snel toe en in 1953 worden reeds 73% van de tractoren uitgerust met een dieselmotor en in 1955 zijn de benzine en petroleum motoren zo goed als verdwenen. Drie jaar na de introductie van de New Major diesel zijn er in Dagenham al 100.000 stuks afgeleverd. De viercilinder diesel en benzine motor hebben een cilinder inhoud van 3610 c/cm en levert een vermogen van 42 pk bij 1600 omw/min. Het cilinderinhoud van de benzine motor is iets kleiner (3260 c/cm) om het vermogen op het zelfde peil te brengen. Er zijn zes versnellingen vooruit en twee achteruit met snelheden van 3,3 tot 21,2 km/u. De natte koppeling heeft nu plaats gemaakt voor een droge



Ford New Major volrups

platen koppeling en net als bij de Blauwe reiger kan deze trekker ook worden uitgerust met de Roadless halftracks. Er waren toen ook al Fordsons met vierwielaandrijving leverbaar.

Vanaf 1954 werden Fordsons New Major door County Commercial Cars Ltd omgebouwd tot County Super Four. Aanvankelijk met een besturing als bij een rupstrekker, later met een normale stuurinrichting. Uiteraard was de New Major ook leverbaar als volrups.

Een andere poging om meer vermogen te krijgen was een combinatie van twee Fordson New Majors tot één geheel. Dit zou men kunnen beschouwen als de voorloper van de latere knikbesturing. Van twee Fordsons



werden de voorassen verwijderd en als tandem aan elkaar gekoppeld en met knikbesturing bediend vanaf de achterste tractor. Deze combinatie trok de aandacht van Forddealer Ernest Doe and Sons uit Ulting. Hij besloot in 1957 om er een aantal te laten bouwen voor zijn klanten op de zware kleigrond. Zo ontstond de Doe trippel D. Deze trekker is zeer wendbaar en heeft hydraulische besturing en een vermogen van 84 pk.

In 1958 wordt de Fordson New Major opgevolgd door de Fordson Power Major. Er zijn weinig verschillen ten opzichte van de New Major. Het vermogen is opgevoerd van 42 naar 52,5 pk door een grotere brandstofdosering aan de brandstofpomp. De transmissie en de hefinrichting werden naar dit grotere vermogen aangepast. De cilinder inhoud en het motortoerental bleven ongewijzigd. De Power Major was slechts twee jaar in productie.

In 1960 bij het uitbrengen van de nieuwe Fordson Super Major heeft Ford al een productie van 70.000 trekkers per jaar en is hiermee één der grootste van Europa. De nieuwe Super Major verschilt uiterlijk maar weinig van zijn voorgangers. Het voorfront is gewijzigd en er zijn drie horizontale balken aan toegevoegd.



Voor landen, waar wettelijke bepalingen het gebruik van dicht bij elkaar geplaatste koplampen verbieden, wordt de Super Major geleverd met twee opzij van de motor gemonteerde koplampen. Zie bovenstaande afbeelding.



Fordson Super Major

Volgens mij gebeurde dit alleen voor de trekkers die voor Nederland waren bestemd. Sterker nog, ik denk dat ze deze wijziging in ons land aanbrachten, want in Engeland was de Super voorzien van de koplampen voor in de grill in plaats van de horizontale balken. Volgens

de Nederlandse wet toen moesten de trekkers hier voorzien zijn van breedte lichten en daaraan voldeden de koplampen in de grill van de tractoren uit Engeland niet, vandaar. Ook bij de Super Major blijft het volume en toerental gelijk. Wel krijgt de tractor een groter vermogen aan de aftakas en is voorzien van een met voetbediende differentieel slot.

In 1963 vinden de er nog enkele (New Performance Super Major) wijzigingen plaats. De kleur van de wielen en de spatborden worden nu grijs in plaats van rood en blauw.



Fordson Super Major (New Performance)

De giet ijzeren voorvelgen hebben nu plaats gemaakt voor stalen velgen. Ook wordt in dat jaar de hele Ford fabriek overgeplaatst naar Basildon. In 1964 komt Ford met een geheel nieuwe (1000) serie op de markt. Met deze nieuwe serie verdwijnt ook de naam Fordson.

Fordson Dexta



Fordson Dexta (1958)

Tot 1957 had Ford het probleem dat er naast de Fordson New Major geen kleine trekker voorhanden was en al helemaal geen één met een dieselmotor. In Amerika maakte Ford vanaf 1939 wel een kleine trekker zoals de Ford-Ferguson 9N en de later voor ons bekende Ford Dearborn 8N of de

Red Tiger NAA. Waarschijnlijk heeft het te maken met het feit dat Ford een proces verloren heeft dat zich afspeelde tussen Ford en Ferguson over het Fergusonsysteem. Maar zoals het er nu voorstond werd de Engelse markt en een groot deel van de rest van Europa overspoeld met grijze Fergusons.

Pas eind 1957 komt daar verandering in aan toen Ford uitkwam met de Dexta. Deze tractor was duidelijk bedoeld om te concurreren met de grijze Ferguson FE-35 Goudbuik. Kenmerken van deze tractor waren de wendbaarheid, gebruiksvriendelijkheid en een relatief laag gewicht, precies zoals dat nu ook bij de Dexta ook het geval is.



Fordson Dexta met een benzine motor. Hiervan zijn er in Nederland geen geïmporteerd. Ze zijn vandaag aan de dag een zeldzame verschijning.

De Fordson Dexta is in tegenstelling van de New Major niet voorzien van een eigen motor. De driecilinder Ford 957 motor is in feite een Perkins P-3 net als in de latere Massey-Ferguson 35-3 cilinder. Alleen ontbreekt bij de Fordson Dexta het Perkins embleem en doet Ford alsof het een eigen motor is. Deze



In 1961 krijgt de Fordson Dexta net als bij de Fordson Super Major horizontale balken in de grill.

Perkinsmotor is duidelijk een betere motor als de viercilinder Standardmotor van de Ferguson FE-35 die nogal vaak start problemen hadden, vooral als het morgens koud was. De Dexta heeft daar weinig of geen last van. De Fordson Dexta heeft een cilinderinhoud van 2369 c/cm en een vermogen van 32 pk bij 2000 omw/min. De versnellingsbak is voorzien van 6 versnellingen vooruit en twee achteruit. Al in het begin is een doordraaiende aftakas als optie leverbaar en vanaf 1961 standaard.



Fordson Super Dexta van 39,5 pk

De Ford Dexta is een uiterst betrouwbare tractor voor een gunstige prijs en was dan ook veel concurrenten de baas. Ook in ons land is de Dexta een geliefde tractor. Zowel op het grote of klein bedrijf is hij overal inzetbaar. Er vonden in de loop der jaren weinig veranderingen plaats.



Fordson Dexta (New-Performance)

De verticale strip met daarin de letters Fordson Dexta verdween en in 1961 wordt de Simms brandstofpomp met vacuümreguleerder vervangen door een Simss Mimimec met een mechanische regelaar. Ook werd rond die tijd de grill voorzien van twee horizontale balken. In 1962 wordt de Fordson Super Dexta aan het programma toegevoegd. Deze heeft eveneens een driecilinder Perkinsmotor maar met een inhoud van 2491c/cm en een vermogen van 39,5 pk bij 2000 omw/min.

Vanaf 1963 wordt het vermogen opgewaardeerd naar 44,5 pk en net als bij de Fordson Super Major maakt in dat jaar de blauw/rode kleur plaats voor blauw/grijs en ook het typeplaatje op de zijkant van de motorkap is verdwenen en heeft plaats gemaakt voor een sticker. Vanaf 1964 worden Dexta en de Fordson Super Dexta opgevolgd door de Ford 2000 Dexta en Ford 3000 Super Dexta.



Fordson Super Dexta (New-Performance)

Enkele Fords met werktuigen.

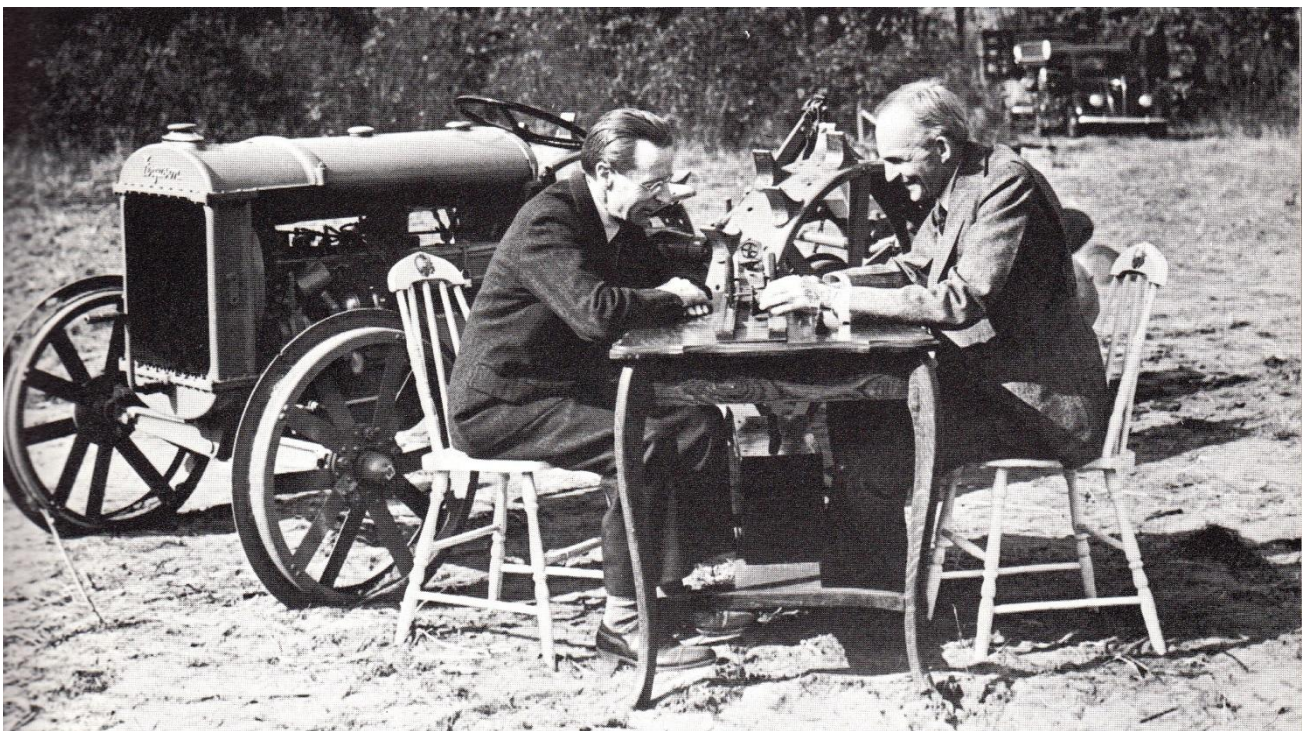
M. DE DREU & Co's N.V.
Official FORD Dealer
GOES



Amerika



In 1928 nadat de productie van de Fordson tractoren in de Verenigde Staten was beëindigd en verhuist waren naar Ierland en in 1933 naar Engeland betekende niet dat Ford het plan om ooit nog eens tractorproductie in Amerika te beginnen had laten varen, integendeel. Zijn ingenieurs bouwden en testten verschillende prototypen. En toen in 1938 Harry Ferguson, na een demonstratie met een Ferguson-Brown en wat werktuigen op het landgoed van Ford in Amerika, voorstelde om samen te werken stemde Ford daar gelijk mee in. Met eigen ogen aanschouwde hij daar de mogelijkheden van het Ferguson-Systeem. Dit is wat hij altijd had gewild een relatief lichte trekker voor weinig geld en waarmee je ook nog eens alles kon.



Na een demonstratie met een Ferguson Brown op het landgoed van Henry Ford kwamen zij met slechts een handdruk overeen dat er een Ford met het Ferguson systeem gebouwd zou worden.

Met slechts een handdruk kwamen zij overeen dat er een Ford trekker gebouwd zou worden, voorzien van het Ferguson Systeem met diepteregeling en gewichtsoverdracht. Het lag voor de hand dat Ford, met zijn ervaring op het gebied van het bouwen van trekkers, de productie op zich zou nemen en dat de verkoop hiervan voor rekening van Harry Ferguson zou komen. Hiermee maakt hij gebruik van de gebroeders Sherman die al jaren lang Ford tractoren en Ferguson werktuigen verkochten.



Het eerste type Ford-Ferguson 9N met de spijlen bijna horizontaal in de grill.
V.l.n.r. de Gebroeders Sherman, Harry Ferguson en Henry Ford.

Negen maanden na deze overeenkomst in Juni 1939 komt de eerste Ford-Ferguson 9N in de gloednieuwe Ford fabriek in Dearborn van de band. De 9N is voorzien van een 4-cilinder watergekoelde benzinemotor van Ford met een vermogen 23,5 pk bij 2000 omw/min. Drie versnellingen vooruit en één achteruit en de tractor weegt slechts 1150 kg. De Ford-Ferguson 9N is een uiterst moderne machine die voor alle voorkomende werkzaamheden op de boerderij worden ingezet. De tractor mocht misschien iets duurder zijn dan b.v. een Allis-Chalmers of een John-Deere maar waar vond je rond die tijd een trekker met zoveel bedieningsgemak? De 9N heeft geen centrale rem maar aan iedere kant een rempedaal voor de achterwielen. De styling van de 9N is ontleend aan de lichte vrachtwagens van Ford uit die tijd. De eerste 9N's hebben bijna horizontale spijlen in de grill net als de latere Ferguson TE. De radiator en brandstofdop zijn met een klem bevestigd maar in 1940 stapte Ford over op scharnieren. Zes maanden na de introductie van de 9N waren er al 10.000 exemplaren verkocht. De Ford-Ferguson is geleverd in drie verschillende uitvoeringen. De 9N met een benzinemotor, hoofdzakelijk bestemd voor de Amerikaanse markt.

De 9NAN was meer voor de buitenlandse markt o.a. Engeland en omliggende landen. Deze is voorzien van een Holley verdampert van de Fordson F waardoor de motor ook op petroleum kon lopen. In verband met de schaarste aan materiaal vanwege de tweede wereld oorlog wordt er ook nog een eenvoudiger uitvoering op



Ford-Ferguson 9NAN van 1941. (Verticale spijlen in de gril)

ijzeren wielen, zonder verlichting en ik meen zelfs zonder startmotor, dynamo en accu uitgebracht. Deze krijgt als aanduiding 2N. Vanaf 1941 worden de spijlen in de gril verticaal geplaatst en vanaf 1942 krijgt de tractor vier versnellingen in plaats van drie. Er zijn in het totaal ruim 306.000 Ford-Fergusons geproduceerd. Het merendeel is verkocht in Amerika. Omdat de productieperiode van de Ford-Ferguson gelijk viel met de tweede wereldoorlog zijn er in ons land maar weinig van geïmporteerd. Die enkeling die naar ons land zijn geïmporteerd zijn bijna allemaal 9NAN's van 1946 of 1947.

Eind 1946 deelde Henry Fords kleinzoon (Henry Ford II), die inmiddels de baas was over het Ford concern, Ferguson mee dat hun contract op 30 juni 1947 zou aflopen. Dit was ook het jaar dat Henry Ford (I) op 7 April overleed. Daarna introduceerde Ford de Ford Dearborn 8N, een nieuw



Ford Dearborn 8N

model dat veel overeenkomst vertoont met de 9N van Ford-Ferguson. De grijze kleur is gewijzigd in crème voor de motorkap, velgen en spatborden. De motor en de transmissie waren helder rood. Aan de aftakas kon een riemschijf worden gemonteerd.

De motor is een watergekoelde motor viercilinder zijklepbenzinemotor met een volume van 1958 c/cm en levert een vermogen van 26,5 pk bij 2000 omw/min. In de eerste jaren werd de stroomverdeler rechtstreeks vanaf de nokkenas aangedreven. Om de ontsteking goed te kunnen afstellen gaf dit echter problemen in verband met de geringe ruimte tussen de voorzijde van de motor en de radiator. Vanaf 1950 komt daarin verandering, de bobine en de stroomverdeler worden vanaf nu aan de zijkant van de motor gemonteerd. De dynamo verhuist hierdoor naar de rechtse kant. De voetsteunen van de 8N hebben plaats gemaakt voor treeplanken.



Omdat de Ford Dearborn 9N op verschillende punten identiek is aan de Ferguson FE is het mogelijk om aangepaste werktuigen uit te wisselen net als deze Ferguson voorlader.

De tractor echter is wel uitgevoerd met het Massey-Ferguson systeem en Ferguson daagt Ford voor de rechter en hij eist 340 miljoen dollar wegens inbreuk op de Ferguson patenten en vanwege de geleden schade door de opzegging van hun mondelinge overeenkomst. Nadat het proces zich vier jaar had voortgesleept bepaalde de rechter dat er van schade door het opzeggen van hun overeenkomst geen sprake kon zijn vanwege de goede verkoopcijfers van de Ferguson TE-20. Er werd wel een schikking getroffen wegens het gebruik

van de Ferguson patenten en dit kostte Ford \$9,5 miljoen. In Europa was er ook een variant van de 8N leverbaar met een Perkins P-3 dieselmotor. De Ford Dearborn blijft in productie tot 1952 en wordt in 1953 opgevolgd door de Ford NAA Golden jubilee voor ons beter bekend als de Red Tiger.



Ford Golden Jubilee NAA (Red-Tiger)

Deze uitvoering is bedoeld als jubileumtrekker in verband met het vijftig jarig bestaan van de Ford Motor Company. De viercilinder NAA petroleummotor heeft een grotere boring en een kortere slag dan de 8N en heeft een volume was 2196 c/cm met een vermogen van 27.5 pk bij 2000 omw/min. Dit type trekker is de eerste trekker van Ford die was uitgerust met een kopklepmotor. De pomp van de hefinrichting wordt rechtstreeks aangedreven door de nokkenas en dus geheel onafhankelijk van de koppeling. Door de tweetrapskoppeling wordt de aftakas doordraaiend. Van de 77.475 stuks die er van de Golden Jubilee zijn gemaakt zijn er op kleine schaal ook in Nederland geïmporteerd. Het was zeker niet de beste trekker die Ford heeft geproduceerd, vandaar dat deze maar kort in de productie is geweest.



De Ford 600 is bijna identiek aan de Ford Red Tiger

In 1954 wordt de Red Tiger opgevolgd door het type 600. Dit type werd gebouwd tussen 1954 en 1957. De tractor is vergelijkbaar met de Golden jubilee maar dan met iets meer vermogen (31 pk). Van de 600 zijn er

verschillende varianten uitgebracht te weten 620, 630, 640, 650 en 660. Dit heeft te maken met het aantal versnellingen, wel of geen PTO, met of zonder een hydraulische hefinrichting.



Ford 601 Workmaster

De 700 serie die in dezelfde tijd werd uitgebracht is dezelfde trekker als de 600 maar dan met een smalle vooras (row crop).



Ford 861 Powermaster

Ook hier zijn weer verschillende uitvoeringen leverbaar. Voor de 800 en de 900 serie geldt eigenlijk hetzelfde. De 800 is vergelijkbaar met de 600 serie maar dan met een vermogen van meer dan 40 pk en de 900 is de row crop uitvoering van de 800. In 1958 worden de 600 en 700 vervangen door de 601 en de 701 Workmaster met een vermogen van 34 pk. Ook zij hier weer verschillende modellen leverbaar met

elk een andere type aanduiding en vanaf 1959 konden deze tractoren ook geleverd worden met Select-O-Speed. Dit systeem biedt 10 versnellingen vooruit en twee achteruit, volledig onder belasting schakelbaar zonder het koppelingspedaal te gebruiken. Op de spatborden en de wielen na zijn deze tractoren nagenoeg rood. Voor de 800 en de 900 serie komen de 801 en de 901 Powermaster serie met een vermogen van 50 pk. In 1959 wordt de kleinere 501 Workmaster serie aan het programma toegevoegd. De trekker die hoofdzakelijk bedoeld is om tussen de gewassen te kunnen rijden heeft een vermogen van rond de 27 pk. De gehele 01 reeks is ook in dieselluitvoering leverbaar.



Ford 901 Powermaster



Ford 4000 en 2000

Vanaf 1962 vervangt Ford de 601 lijn voor de 2000 en de 801 voor de 4000. De lijn werd afgerond met de Ford 6000 met een sterke zescilinder motor. Dit was echter een mislukking en Ford was verplicht om de meeste te vervangen vanwege technische problemen.

Intussen worden als samen-smelting tussen de Amerikaanse en de Europese Fordtakken de Fordson Super Dexta en de Fordson Super Major vanuit Engeland geïmporteerd. In Amerika worden de types Super Dexta en Super major niet gebruikt maar worden respectievelijk aangeduid als Ford 2000 en Ford 5000. Het Fordson logo verdwijnt van de tractors en



De eerste Fords 6000 waren rood



Ford 6000

vanaf 1964 krijgen alle Ford tractoren hetzelfde Ford embleem. Inmiddels zijn alle Amerikaanse en Europese trekkers voorzien van dezelfde blauw met grijze kleur. De wereldwijde tractorlijn die Ford altijd heeft gewild is nu een feit. Het hele Ford gebeuren wordt niet langer onderverdeeld in Ford en Fordson. In 1964

ondergaan de serie 2000 t/m 4000 een opknapbeurt en krijgen een nieuwe Ford driecilinder motor. De 5000 is voorzien van een nieuwe viercilinder Forddiesel-motor en de 6000 wordt omgedoopt tot 6000 Commander. Al deze bovengenoemde tractoren die na de Red Tiger in Amerika zijn gebouwd zijn in ons land nauwelijks of nooit geïmporteerd.



De Engelse Fordson Super Major werd naar Amerika geëxporteerd en daar verkocht als Ford 5000.



Vanaf 1964 verdwijnt de naam Fordson en komt er op elke tractor die door Ford wordt gebouwd, het maakt niet uit of



het een Engels of een Amerikaans exemplaar betreft, Ford te staan. Er komt met een gehele nieuwe (1000) serie op de markt. In ons land zijn de volgende typen leverbaar, de 2000, 3000, 4000 en de 5000 allen afkomstig uit de nieuwe fabriek in Basildon (Engeland). De 2000, de 3000 en de 4000 hebben allemaal een driecilinder motor van eigen fabricaat met vermogens van respectievelijk 34, 44 en 52 pk. De 5000 is voorzien van een viercilinder Fordmotor van 62 pk. Later was er ook een

De nieuwe 1000 serie van 34 tot 64 pk

5000 met een zescilinder motor verkrijgbaar met een vermogen van 90 pk. De merkaanduiding Fordson is verdwenen en alle tractoren worden vanaf deze tijd aangeduid met Ford. Op de eerste tractoren uit de 1000 serie staat nog wel Dexta (2000), Super Dexta, (3000), Major



Ford 3000 Super Dexta



Ford 2000 Dexta

(4000) Super Major (5000) maar na verloop van de jaren zijn ook deze type aanduidingen verdwenen.



Ford 5000 Super Major

Deze is over genomen van de Amerikaanse Ford tractoren die daar al een tijdje in gebruik was. De Select-O-speed heeft vanwege het grote verlies aan vermogen en later met de opkomst van de elektronica het niet gehaald. Vanaf 1968 wordt de serie vanuit Amerika

uitgebreid met de 8000 met een vermogen van 105 Horsepower en in 1969 met de 9000 van 130 pk. Beiden zijn voorzien van een zes cilinder Ford motor. De Engelse serie krijgt in 1968 een iets andere styling en de vermogens worden opgeschroefd. De 2000 en de 2000 Super zijn nu



Ford 4000 Major

respectievelijk 35 en 40 pk, de 3000 is nu 46 pk, de 4000 wordt nu 60 pk en de 5000 heeft nu een vermogen 75 pk. Vanaf 1971 vind er weer een verandering plaats en worden de schelpspatborden vervangen door overhangende spaborden en is tegen meerprijs stuurbeheersing verkrijgbaar.



Ford 5000 met Select-O-Speed

Na 84,81 ha non-stop ploegen zat deze Ford 3000 alleen maar onder de modder



Op 10 november (00.01 uur) 1968 begon een Ford 3000 bij zeer slecht weer te ploegen in Oostelijk Flevoland. Op 15 november (24.00 uur) na 6 dagen en 6 nachten zwoegen in de zware klei zat het werk er op. 6 chauffeurs losten elkaar om de twee uur al rijdend af. De Ford kwam modderig en wel uit deze marathon met de volgende resultaten.

Werkuren : 144

Afgelegde afstand : 807,7 km

Geploegde oppervlakte : 84,81 ha

Gemiddelde ploegdiepte : 19 á 20 cm

Hectare per uur : 0,59

Brandstofverbruik : 13,81 L/ ha



Ford 1000 trekkerserie No 2 (1968)

In 1971 worden de 3055 een driecilinder van 54 pk en de 7000 een viercilinder van 90 pk aan het programma toegevoegd. Tevens introduceert Ford gelijk met de 7000 het load Monitor systeem voor de trekweerstandregeling bij half-gedragen werktuigen Dit systeem is uitgerust met een koppelingsmeter in de aandrijftras Deze reageert op de veranderingen



Vanuit Amerika is vanaf 1968 de 8000 leverbaar

in de aandrijftras van de pignonas en geeft die door aan het hydraulisch systeem. Het resultaat is een zeer goede gewichtsoverdracht en maximum trekkracht Het is zelfs mogelijk om bij dit systeem losse cilinders aan te sturen. De aftakas van de 7000 heeft de keuze mogelijkheid tussen 540 of 1000 toeren. Al vanaf 1973 verkrijgbaar met Dual-Power.



Ford 7000

Met Dual Power kan men de snelheid zonder te koppelen de snelheid met 22% te verhogen of te verlagen en wordt het koppel met 28 % verhoogd. Met Dual Power beschikt met feitelijk over 16 versnellingen en vier achteruit en men kan in tegenstelling tot de Multi-Power van Massey-Ferguson op iedere versnelling afremmen. In 1972 worden de 8000 en de 9000 vervangen door de 8600 en de 9600 met vermogens van respectievelijk van 118 en 138 pk. Eveneens als de 8000 en de 9000 zijn deze tractoren in ons land bijna niet ingevoerd. In 1975 wordt de 1000 serie opgewaardeerd en krijgen een nieuwe type aanduiding. De nieuwe serie bestaat uit de volgende typen 2600, 3600, 4100, 4600, 5600, 6600 en de 7600. Met vermogens vanaf 38 pk, 47, 54, 60, 68, 78 en 94 pk.



Ford 8600



Ford 5600



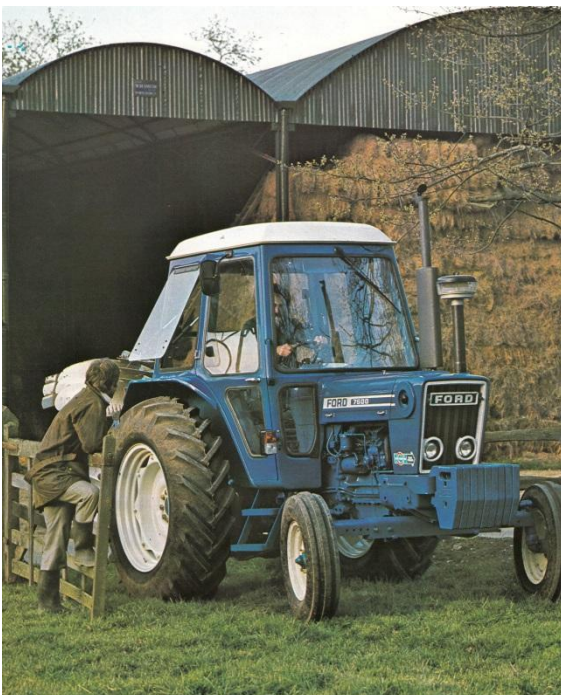
Ford 6700

Omdat er steeds meer aandacht aan comfort en veiligheid en kracht wordt besteed zijn deze tractoren ook leverbaar met cabine en vierwielaandrijving. Vanaf de 5600 kunnen ze ook worden voorzien van Dual-Power. In 1976 komt er naast de 600 serie een luxere versie hiervan op de markt te weten de 6700, van 78 pk en de 7700 van 93 pk.

In dat zelfde jaar worden de 8600 en 9600 vervangen door de 8700 en de 9700 met vermogens van 127 en 145 pk. Deze nieuwe 700 serie is uitgevoerd met een vlakke vloer, zijschakeling en een geluidsarme veiligheids Super Cab cabine en verder zijn deze standaard voorzien van Dual-Power. Na verloop van tijd is de Super Cap ook verkrijgbaar op de 600 serie. Omdat comfort en veiligheid ook op de lichtere typen gewenst is wordt in 1979 de 5700 aan het programma toegevoegd.



Ford 9700



Ford 7600 met Super cap



Ford 8200

Om aan de vraag van omringende landen aan een trekker van 110 pk te voldoen werd bij County tussen 1978 en 1981 de Ford 8100 gebouwd. Dit buitenbeentje heeft een zescilinder Ford motor van 110 pk gekoppeld aan de achterbrug van een 7700. De 8100 die in Nederland niet is doorgebroken werd in 1981 vervangen door het type 8200. In de jaren



Compacttrekker Ford 1900

zeventig richt Ford zijn aandacht ook op compact tractoren. De activiteiten verliepen zo voorspoedig dat het bedrijf aan het eind van de jaren zeventig een complete serie aanbied van 15 tot 19 pk. Al deze tractoren worden door Shibaura in Japan gebouwd. Van de 100 serie zijn enkel de 1200, de 1700 en de 1900 in Nederland leverbaar. Vanaf 1982 kwam er een 10 achter te staan en wordt daar nog het type 2110 aan toegevoegd. Door aan de 20 serie die de 10 serie in 1988 verving uit te breiden met de 1120, 1320 en 1520 wordt

het programma voor de Nederlandse markt compleet gemaakt. Door de jaren heen waren ook diverse fruitteelt en smalspoor trekkers leverbaar afgeleid uit de bestaande typen. Om mee te concurreren met de zware kniktrekkers van o.a. Massey-Ferguson en John-Deere laat Ford vanaf 1977 zware kniktrekkers bouwen onder de naam Ford bij Steiger in Fargo (Noord Dakota). Het gaat om vier typen variërend van 210 tot 325 pk. In Europa zijn alleen de FW-30 en de FW-60 geleverd. Wel moet vermeld worden dat de tractor die hier in Europa als FW-30 werd verkocht naar alle waarschijnlijkheid een Zuid-Amerikaanse FW-40 is, gezien het motorvermogen van 295 pk. De deal is maar van korte duur want in het begin van de jaren tachtig komt aan deze samenwerking een eind.



Zware kniktrekker werden bij Steiger in Fargo (Noord Dakota) gebouwd zoals deze FW-60

In 1979 lanceert Ford de TW-10 van 124 pk, de TW-20 van 145 pk als opvolgers van de 8700 en de 9700. De TW-30 is geheel nieuw voorzien van een zescilindermotor van 6,6 liter met een vermogen van 184 pk. Naast de turbo-compressor is deze tractor voorzien van een luchtgekoelde interkoeler. De trekkers hebben standaard een geluidsarme cabine met airco en vierwielaandrijving. Ze zijn verder voorzien van twee hydraulische systemen, een hogedruksysteem voor de hefinrichting en een systeem met een maximumdruk van 13 á 14 bar voor de remmen en de bediening voor de hydraulische koppelingen van de aftakas, de hoog-laagschakeling en het differentieelstot. In 1981 komt de 10 serie op de markt, voor ons land bestaande uit de 3610, 4610, 5610, 6610, 6710 en 7710 met vermogens vanaf 47 tot 98 pk. Al deze typen zijn voorzien van een gesynchroniseerde versnellingsbak. Het jaar daarop wordt de 8200 vervangen door de 8210.



Ford TW serie TW-10, TW-20 en TW-30



Ford 6610



Ford 8210



Ford TW-15

In 1983 worden de typen 2610 en de 3610 vervangen door de 2910 en de 3910. Voor meer veiligheid en comfort wordt de laatste geleverd met een Ford LP cabine. In dat zelfde jaar wordt de bestaande TW serie geüpdatet en krijgen hierdoor een andere typeaanduiding. De nieuwe serie de TW-15, TW-25 en TW-35 krijgen nu een vermogen van respectievelijk 132, 154 en 186 pk.

Vanaf 1985 komt er op elke Ford tractor Generatie II te staan. Dit heeft alles te maken met de nieuwe Ford Super de luxe cabine, die vanaf de 5610 werden geleverd. De lichtere tractoren zoals de 3910 en de 4610 konden worden voorzien van een Frame of een comfort cabine. De Generatie II heeft alles in huis om snel en efficiënt te kunnen functioneren, grote hydraulische veelzijdigheid, uitstekende trekkracht, brandstof-zuinigheid, onder het rijden schakelbare transmissie en een solide vierwielaandrijving. De 6710 is niet langer meer leverbaar maar vanaf nu is wel de 7610 in ons land verkrijgbaar.

Vanaf 1985 komt er op elke Ford tractor Generatie II te staan.



De lichtere tractoren zoals deze 4110 Gen II konden ook geleverd worden met een frame

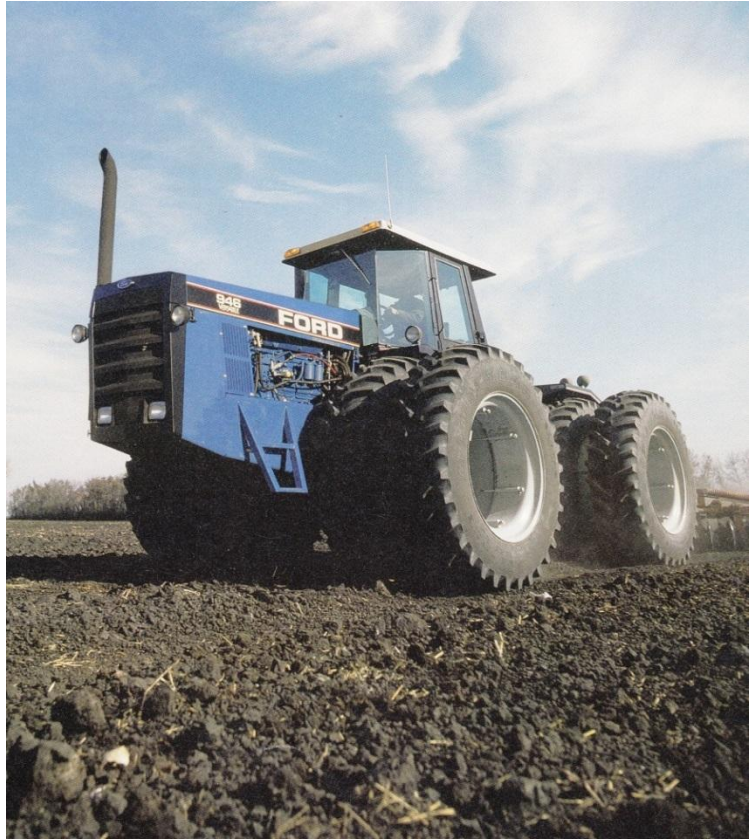


Aan het eind van dat jaar koopt Ford het bedrijf Sperry-New-Holland met fabrieken in België, Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten.



Ford 7610 Gen II

Door deze overname beschikt Ford nu over een compleet assortiment van werktuigen en wordt na John-Deere de op één na de grootste fabrikant van landbouwmachines. Groot is echter de verbazing toen Ford het bericht aankondigde dat ze van plan waren om zich volledig uit de tractorbouw in de VS terug te trekken. De trekker productie zou compleet naar Europa verhuizen. De kleine en middelgrote series zouden worden gebouwd in Basildon terwijl de grotere voortaan in Antwerpen zouden worden gemaakt. Een onduidelijk



Ford Versatile 946

besluit want in 1987 koopt Ford de Versatile Farm Equipment Company uit Winnipeg op en Ford-New Holland Inc zoals het bedrijf nu heet introduceert daarop een serie supergrote machines van Versatile in de



Ford 7810 Gen II

blauw met grijze kleuren van Ford. Ze werden aangedreven door Cummins V-8 motoren en het vermogen liggen ergens tussen 193 en 360 pk. Aandachtstrekker is de Ford-Versatile 276 een tweeweg trekker met even grote wielen en een omkeerbare bediening inclusief stoel en pedalen. Rond dezelfde tijd worden de trekkers vanaf de 5610 tot en met de TW serie uitgevoerd met een digitaal dashboard in plaats van een analoog.

De bestaande ZF vooras van de vierwielaangedreven modellen is nu vervangen door een as van Cararro. In 1988 wordt de serie uitgebreid met de 7810. Door de toenemende vraag vanuit de markt naar zescilinder tractoren van 100 pk werd dit één van Fords populairste modellen. Ze hadden immers liever een robuuste zescilinder van 100 pk dan een viercilinder met turbo in dezelfde klasse.



Ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van Ford werden enkele tractoren van het type 7810 Gen III zilver gespoten

In 1989 zijn er een aantal van dit type uitgebracht in een zilver kleur ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van Ford (1964 – 1989). De laatste nieuwkomers in de Generatie II zijn de 5110 en de 6810 beiden vier cilinders van respectievelijk 65 en 80 pk. De 5110 werd geïntroduceerd als nieuw model tussen de 4610 en de 5610. Standaard voorzien van een



Ford 6410 Gen III

Super Cap II maar nog met een analoog dashboard, speciaal bedoeld voor klanten in deze klasse die iets meer luxe wilden dan de LP cap. Naast de driecilinder 4610 is nu ook de 4110 van 54 pk in ons land leverbaar. In dat zelfde jaar komt Ford-New Holland met de Generatie III. Nieuwkomer in deze serie is de 6410 van 80 pk.

De TW 's zijn inmiddels vervangen door de 8530, 8630, 8730 en de 8830.



Ford 8330

De 8530 is evenals de TW-5 niet in ons land verkocht. Nog geen jaar later in 1990 worden de 3 cilinders vervangen door de 30 serie. Er zijn de volgende typen leverbaar 3430, 3930, 4130 en de 4630 in een lijn van 45 tot 61 pk. De modellen zijn voorzien van o.a. 16 X 8 Dual-Power Syncho-Shuttle transmissie met als optie een schakelbare Power/Economy aftakas met twee standen. Er is een nieuwe gecentreerde vierwielaandrijving en een cabine met een vlakke vloer. In 1991 worden ook de vier en zes cilinder uit de 10 serie ver-

vangen door de 40 reeks en aan de bestaande 30 serie wordt de 4830 toegevoegd, een viercilinder van 65 pk. Niet lang daarna wordt dit type alweer vervangen door de 5030 van 70 pk. In de 40 serie zijn de volgende typen leverbaar 5640, 6640, 7740, 7840, 8240 en 8340 variërend vanaf 75 tot 120 pk.

Er zijn twee verschillende transmissies leverbaar. De trekkers met de aanduiding SL hebben een Synchron transmissie met 12 versnellingen vooruit en achteruit verdeeld over drie groepen. De tractoren met de aanduiding SLE beschikken over een Elektroschift transmissie met 16 versnellingen voor en achteruit verdeeld over twee groepen met vier versnellingen met elk twee standen en een Powershift met vier schakelingen.



Ford 8240



Ford 4830

In 1994 komt Ford New Holland met de Quad-mode transmissie met een 16 X 16 elektroshiftschakeling. Hiermee kun je vanuit de stilstand wegrijden en ook overschakelen naar een andere groep zonder te koppelen.



Het verschil met rechts →

In 1991 beslist de directie van Ford om zich terug te trekken uit de landbouw. Fiat Geotech neemt 80% van de aandelen van Ford New-Holland Versatile over. Het resterende gedeelte volgt in 1993. Fiat Geotech verplicht zich om de productnaam Ford tot minimaal het jaar 2000 aan te houden. Maar deze verplichting brengt geen problemen met zich mee.



Super de luxe Cabine Gen III

Smalspoor tractoren.



Al vanaf de vijftiger jaren bouwde Ford ook tractoren voor de fruitteelt, smalspoortractoren genoemd. In het begin bouwde men vaak landbouwtrekkers om tot fruitteelt trekkers. Maar al vrij snel werden fruitteelt tractoren in het programma meegenomen.

← Fordson New Major Orchard

Vier dealers in Kent Zuid-Oost Engeland vormden samen de KDF (Kent Dealers Ford). Een van deze dealers was Stormont Engineering.

Om in de behoefte van smalle en verlaagde tractoren, o.a. voor de fruitteelt, te voorzien bouwde Stormont de New-Major om tot een verlaagd model.



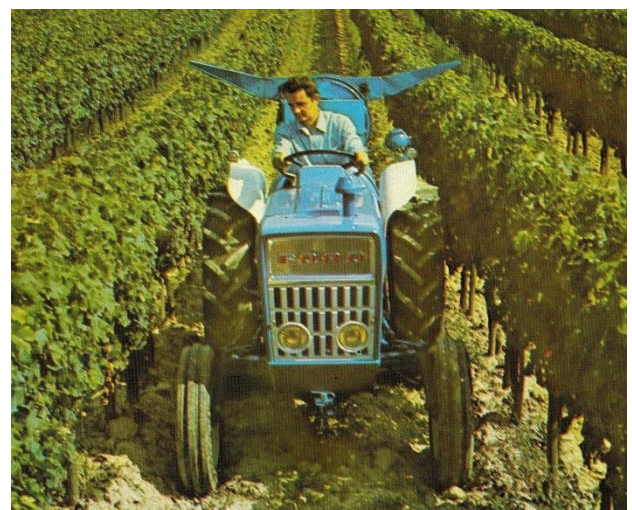
Een omgebouwde New Major van Stormont (KFD-64)

N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK ~ AMSTERDAM

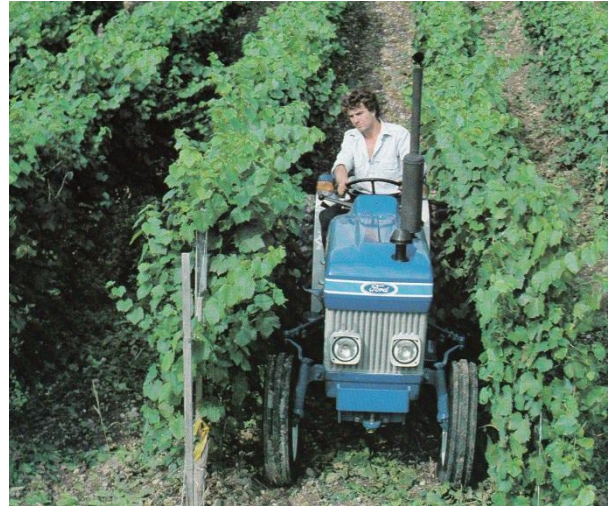
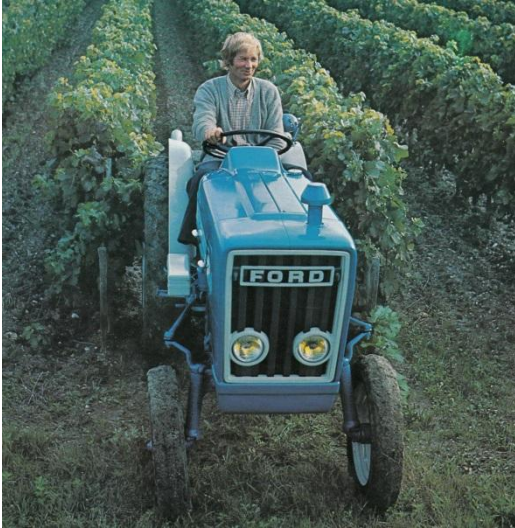
Alle vier dealers verkochten dit model en Stormont leverde ook aan andere Fordson dealers in Engeland. Vanaf 1952 tot 1956 zijn er ongeveer 300 stuks omgebouwd. De volgende type waren leverbaar te weten de KFD-52, KFD-64 en de KFD-68. Het verschil zat in de breedtes en in de hoogtes. Een bescheiden aantal zijn er geleverd in Nederland. Vanaf 1958 bouwde Stormont de Dexta en later de Super Dexta om tot een smalspoortrekker. Deze tractoren werden via Ford aan de Fordson dealers geleverd.



Fordson Dexta



Ford 3000



Rechtsboven Ford 4610

Linksboven Ford 4100

Rechts Ford 4830



Na 1994 is door de overname van Ford New-Holland door Fiat Geotech ook, dit toch wel heel bekend, merk net als zoveel legendarische merken uit de landbouw verdwenen. Fiat Geotech verplicht zich tot 2000 de productnaam Ford te blijven voeren maar daarna valt op de blauwe kleur en wat Ford componenten na voorgoed het doek.

Na de geschiedenis van Ford en Fordson wil ik nog even vergaan met 2 merken die zeer nauw met Ford en Fordson verwant zijn. En dan heb ik het over County, Roadless en Doe triple D. Het zijn toch gewoon verbouwde Ford tractoren. Alleen gespecialiseerd om meer vermogen uit een tractor te krijgen.

Vroeger en nu

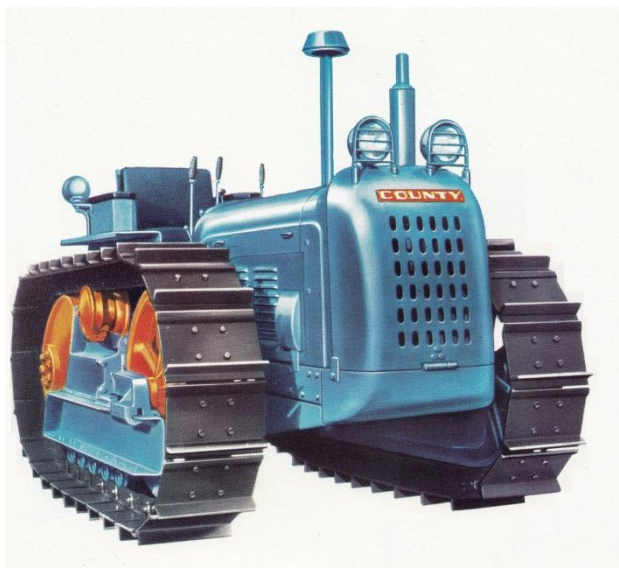


New-Holland TG-285

Fordson N

Ik denk dat iedereen het wel met mij eens zal zijn dat Ford met de ontwikkeling van zijn eerste tractor de Fordson F hieraan een steentje heeft bijgedragen. En als men vandaag aan de dag een New Holland tractor ziet rijden hoor je nog vaak daar rijdt een Ford. Dat komt door de blauwe kleur die New Holland van Ford heeft geërfd.

County



Het in 1929 opgerichte County Commercial Cars L.t.d. legde zich voornamelijk toe op het verbouwen van Ford voertuigen voor speciale doeleinden zoals bosbouw, lierwerk, veenaafgraving en ook vrachtvervoer.

Rechtsboven	County Super Four
Linksboven	County CD-50
Midden	County 1124
Rechtsonder	County Sixty Four



De oprichters Ernest en Percy Tapp begonnen aanvankelijk voor hun eigen transportonderneming Ford vrachtwagens te voorzien van een extra aangedreven derde as om op deze manier meer trekvermogen te krijgen. Ook hadden zij al enige ervaring opgedaan met het bouwen van rupsvoertuigen.



Omdat bij Ford de kennis en de motivatie ontbrak om een tractor op rupsen te produceren besloten zij om dit zelf te gaan doen. Vanaf 1948 werden Fordson tractoren door County omgebouwd tot rupsvoertuigen. In 1954 werd er een Fordson omgebouwd met vier even grote wielen. De besturing hiervan geschiedde door aan één kant de wielen te blokkeren. Wat later werden er Fordsons gebouwd met vier even grote wielen waarvan de voorste wel bestuurbaar waren. Na 25 jaar Fords te hebben omgebouwd was County de grootste ondernemer op dat gebied en verkocht meer dan 30.000 voertuigen. Toen Ford in de jaren 70 besloot om zelf zijn eigen vierwiel-aangedreven tractoren te ontwikkelen betekende dat voor County een zwaar verlies. Vanaf 1982 maakte County gebruik van Perkinsmotoren voor zijn omgebouwde Fords. In 1983 werd de productie gestaakt omdat de trekkerfabrikanten hun eigen vierwiel-aangedreven trekker op de markt brachten.

County



County Fordson Major Track E-27N (CFT)



County 774



County 1884

Roadless



Fordson Super Major Roadless J-17

hij had verkregen tijdens de oorlog voor het ontwikkelen van tanks mocht hij houden. Om dit veilig te stellen werd in 1920 de Roadless traction opgericht. In de eerste jaren werden hoofdzakelijk vrachtwagens omgebouwd tot halftrups en stapte daarna over tot het vervaardigen van landbouwvoertuigen op rupsen. Vanaf ongeveer 1930 werden Fordson tractoren voorzien van rups onderstellen. Hierna volgde een samenwerking met Fordson en Ford die duurde tot ongeveer 1980. In 1955 werden zij licentie nemer van Selene die een vooras ontwikkelde om bestaande trekkers te voorzien

Roadless werd in 1919 opgericht door Luitenant Kolonel Philip Johnson geboren in 1877. Nadat hij een aantal jaren ervaring had opgedaan in het stoomvervoer in Zuid-Afrika werd hij door een Fowler een baan aangeboden om stoom apparatuur te verkopen in India. In 1915 kwam hij terug in Engeland en raakte betrokken bij de ontwikkeling van tanks voor de oorlogvoering. Het patent voor de rupsen dat



Fordson Dexta Roadless



Ford 4000 met Selene vooras

van 4x4 aandrijving. Selene werd later overgenomen door Schindler. Roadless ging ten onder aan zijn eigen succes omdat 4x4 een standaard uitvoering van de fabrikanten werd. In 1983 werd het bedrijf overgenomen en tot op heden zijn slechts de overgebleven onderdelen en informatie voor verzamelaars verkrijgbaar.

Doe triple D

In de jarenvijftig ontstaat er bij de boeren in Engeland een behoefte aan extra zware trekkers maar er was weinig keus. Een boer George Pryor uit het plaatsje Essex bedacht een geniaal plan om dit probleem op te lossen door het creëren van een eigen tractor.



Doe triple D

Hij kocht twee Fordson tractors en verwijderde van beide de vooras en wielen en maakte een koppeling doormiddel van een draaitafel. De stuurinrichting werd voorzien van twee hydraulische cilinders waardoor hij de tractors ten oprichte van elkaar kon laten scharnieren. Je zou het de voorloper van de knikbesturing kunnen noemen. De twee motoren en de vier aangedreven wielen gaven de tractor meer vermogen dan de tractoren die er in die tijd leverbaar waren. De lokale Fordson dealer Ernest Doe & Sons zag hier wel wat in en kwam overeen om een verbeterde versie te bouwen. De eerste in 1958 noemde hij Doe Dual Power later verandert in Doe Dual Drive, afgekort Doe Triple-D. De eerste Doe triple-D werd gebouwd van twee Fordsons Power Major en hadden samen een vermogen van 100 pk.



Hoe zouden ze deze noemen?

Doe Trio D ?

De latere Doe Triple D-130 gebruikt twee Fords 5000 die zorgden voor een vermogen van meer dan 130 pk en de Triple D-150 werd op basis van twee Fords Force 5000 tractoren gebouwd en produceert 150 pk. Het overgrote deel van de Doe Triple D's werden in eigen land verkocht slechts een enkeling werd verkocht naar de VS of elders.



Doe triple 130

Het nadeel van deze trekkers waren de werktuigen, er waren geen geschikte werktuigen voor zo'n sterke tractor te krijgen dus deze moesten ook speciaal worden gemaakt. Een ander nadeel was dat er twee motoren en twee versnellingsbakken te onderhouden waren, wat de kans op storingen aanzienlijk verhoogt. Bovendien is het niet altijd eenvoudig om deze precies op elkaar af te stemmen wat volgens mij ook gepaard ging met de nodige slijtage. Toen de trekker fabrikanten hun tractoren standaard gingen uitvoeren met vierwielaandrijving was er geen vraag meer naar zo'n onorthodoxe trekker.





Fordson



E-mail
moldjongc@zcclandnet.nl

Folders
Oldtimers
Miniaturen

Adric Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
4443 AM Nisse

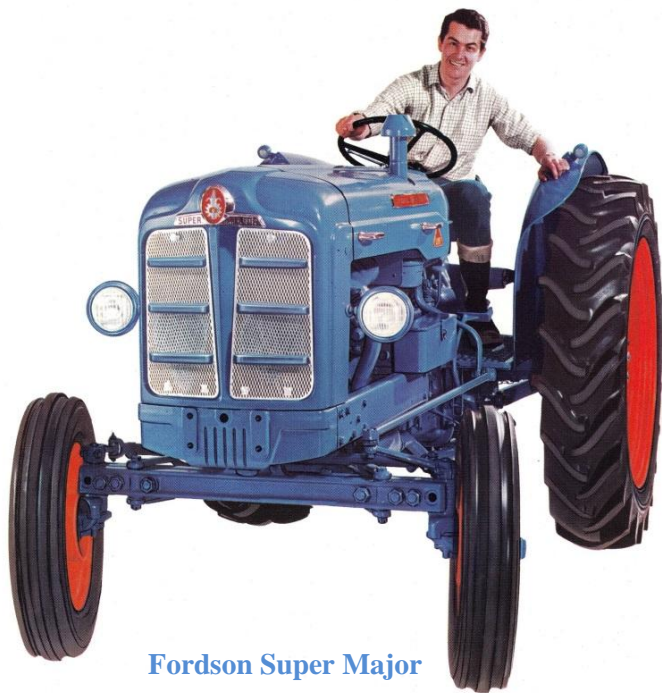
Tel 0113-649525

Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke
overname is niet toegestaan

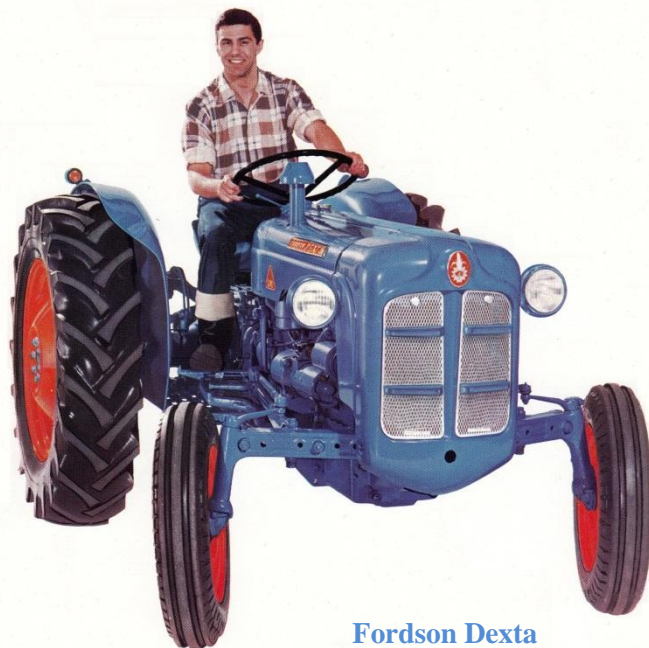
Auteur Arjaen

Fordson TOP KWALITEIT

DE JUISTE TREKKER VOOR IEDER BEDRIJF



Fordson Super Major
..... een beer van een trekker



Fordson Dexta
..... een werkelijk handige trekker

Wie voor kwaliteit gaat die kiest voor Fordson



GEBR. WESTSTRATE
Zuidweg 11
KRABBENDIJKE
Telef. 01134-581