

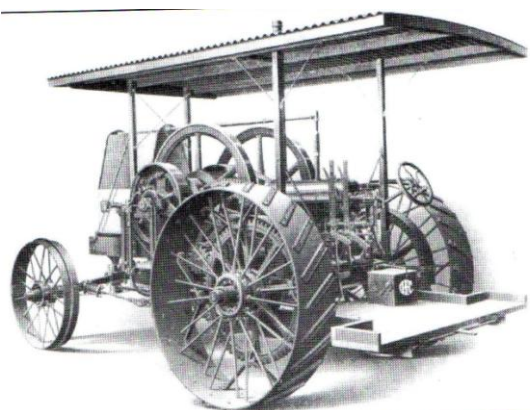


Mc Cormick International

De historie van Mc Cormick- International.



IHC International Harvester is ontstaan in 1902 toen Mc Cormick en Deering, beiden afkomstig uit Chicago en nog enkele kleinere fabrikanten gingen samenwerken. De grondleggers, Cyrus Mc Cormick en William Deering hadden toen al een internationale reputatie opgebouwd. Mc Cormick vanaf 1831 reeds bekend om zijn uitvinding op het gebied van maai-machines en Deering had een grote naam verworven op het gebied van de graanmaaier-zelfbinder. Beiden waren al sinds 1890 met een zelfrijdende motormaaier op de markt. In de eerste jaren bouwde men uitsluitend graanoogstmachines en maaiers. Later kwamen daar ook nog eens stationaire motoren, vrachtwagens en tractoren bij. Vanaf 1902 tot 1910 bouwde IHC ongeveer 80 tot 90% van alle maaimachines en graanbinders in de VS. In 1906 bouwde IHC de eerste trekker, de Famous. Het was slechts een 1-cilinder stationaire motor van 15 pk, gebouwd op een stalen frame dat ook nog eens rijden kon. Werden er in het in het eerste jaar 15 van gemaakt, in 1907 waren het er al meer dan 150. Vanaf eind 1907 was het tweede type het model A beschikbaar in 12, 15 en 20 pk. Wat later volgden de modellen B, C en D. Ondanks het feit dat regen en zand vrij spel hadden in het inwendige van de motor in verband met de open krukas en de afwezigheid van het luchtfilter werden er met deze monstertractoren hele stukken prairie ontgonnen.



International met Famous motor (1910)



Vanaf ongeveer 1911 bouwde International zijn trekkers in twee series, de Mogul en de Titan. De Titan werd gebouwd in Milwaukee in Wisconsin en werd via de verkooppunten van Deering geleverd, terwijl de Mogul door de Mc Cormick dealers werd verkocht. Nadat de anti kartelwet in werking was getreden -een wet die bepaalde dat er maar één dealer van een bepaald merk per plaats mocht zijn-

verdwenen de afzonderlijke dealers en werd alles verkocht onder de naam International Harvester. Aanvankelijk bouwde men voor 1911 enkel de veel voorkomend dwarsgeplaatste horizontale 1-cilinder-motor met vermogens tot 20 pk. Na dat jaar, toen de vraag naar



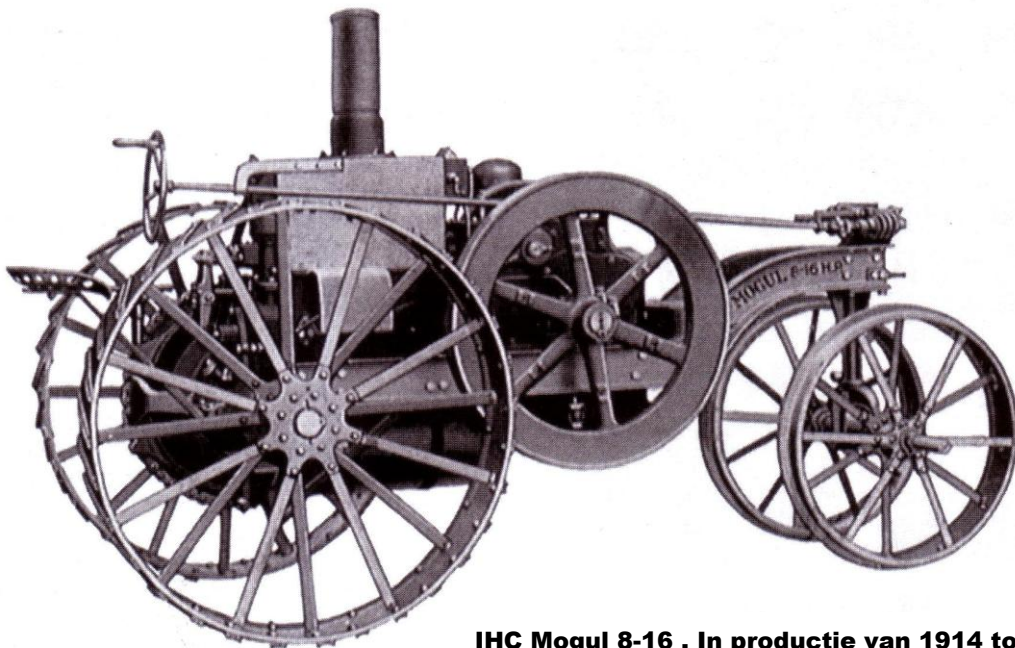
IHC Titan D van 45 pk Bouwjaar omstreeks 1911.

grotere trekkers steeds groter werd, o.a voor de ontginning van de grote praries, had men wel in de gaten dat dit met één enkele cilinder niet te bereiken was. De Mogul kreeg een 2-cilinder boxermotor van 45 pk en de Titan uit die zelfde tijd kreeg ook een twee cilinder van 45 PK maar dan met twee liggende cilinders naast elkaar.

Vanaf 1912 werd de type-

aanduiding van de Titans en de Moguls gewijzigd en werden de letters vervangen door getallen. Zo heette de laatst genoemden voortaan Titan 27-45 of Mogul 27-45. Dat de toekomst van de tractor niet lag in die zware logge dingen met een gewicht van meer dan 10 ton had men al snel door. Er moesten lichtere tractoren komen, tractors die niet wegzakken als het paar millimeter had geregend. Na veel denkwerk kwam als resultaat in 1914 de Mogul 8-16 (8 pk aan de trekhaak en 16 pk gemeten aan het vliegwiel). Naar de maatstaven van die tijd is het maar een kleine trekker, maar weegt nog altijd meer dan twee en een halve ton. Hoewel deze trekker er in onze ogen met zijn kolossale liggende 1-cilindermotor, het grote vliegwiel en de verdampingskoeling er ouderwets uit ziet, was het voor die tijd een hele vooruitgang. Aan de motor kun je zien dat deze rechtstreeks is afgeleid van de toenmalige stationaire motoren van IHC. De motoren zijn voorzien van de zogenaamde hopperkoeling. Dat is gewoon een grote bak met water met een inhoud van 130 liter bovenop de cilinder. Het is misschien niet de meest effectieve manier van koeling maar simpeler kan het haast niet. Heet water stijgt op en het koude water zakt naar beneden en koelt zo de cilinder. De smering wordt geregeld door een smeertoestel van Madison-Kipp met 3 kanalen die elk afzonderlijk kunnen worden bediend met een voetpompje. Deze smering werkt

anders dan bij de tractors van nu. Er is geen olie in het carter dat steeds wordt rondgepompt, maar de olie wordt maar één keer gebruikt (total loss smering). De helft van de olie opbrengst gaat naar de cilinder en de zuiger en de rest wordt verdeeld over de beide hoofdlagers van de krukas. Er zit voor iedere lager een aansluiting. Als de olie zijn werk heeft gedaan komt hij op het aandrijfwerk terecht en vandaar op de grond. Milieu eisen kende men in die tijd nog niet. Over smering gesproken, de meeste smeerpunten waren nog niet voorzien van de vetnippels die men tegenwoordig gebruikt. Men gebruikte vroeger Stauffer vetdoppen. Dat betekende regelmatig vullen met vet en dan om de zoveel tijd één of meer slagen aandraaien. Dat varieerde van ieder uur tot een keer per dag. Je begrijpt wel dat deze trekkers nogal wat onderhoud eisten. Een ander verhaal is de carburateur. De carburateur zit boven op de cilinderkop, tevens goed bereikbaar voor de chauffeur. Dit moet ook wel want de trekkers hebben geen gashandle om het toerental te regelen, dat is altijd rond de 400 omw/min. Om de tractor bij wisselende belasting steeds optimaal te laten lopen moet carburateur tijdens het werk steeds worden bijgesteld. Er zijn twee vleugelkleppen voor de regeling van toevoer van koude en warme



IHC Mogul 8-16 . In productie van 1914 tot 1918 .

lucht en drie draaikraantjes voor de bediening van de naaldkleppen voor de startbenzine, petroleum en water. Vooral de laatste twee moeten voortdurend worden bijgesteld onder invloed van het toerental, temperatuur en de belasting van de trekker.

De waterinjectie is nodig omdat de trekkers bij zware belasting op petroleum of de toen gebruikte zwaardere brandstof (kerosine) zonder extra water gingen pingelen. Er is één versnelling vooruit en één achteruit. Een koppelingshandle is er niet, wel een handle voor

vooruit en één voor achteruit. Het remmen geschiedt door middel van een draadspindel bediend door een tandwiel. Zo zie je maar, er komt best veel bij kijken om met prairietractors te rijden. Ondanks dat de Mogul 8-16 maar iets meer dan twee jaar -tot 1917- in productie is geweest zijn er toch 14.000 van geproduceerd. Vanaf 1916 kwam er een verbeterde uitvoering, de Mogul 10-20, voorzien van spatborden, twee versnellingen vooruit en een 2-cilindermotor met een vermogen van 20 pk bij een toerental van 400 omw/min. De 10-20 is slechts twee

jaar in productie geweest, tot 1919. De belangrijkste reden is waarschijnlijk het overweldigende succes van de gelijktijdig gebouwde Titan 10-20 ook van IHC- en de productie van de Fordson F. Werden er van de Titan 10-20 meer dan 78.000 vervaardigd (1917-1922), van de Mogul 10-20 waren het er slechts 9000.



IHC Mogul 10-20

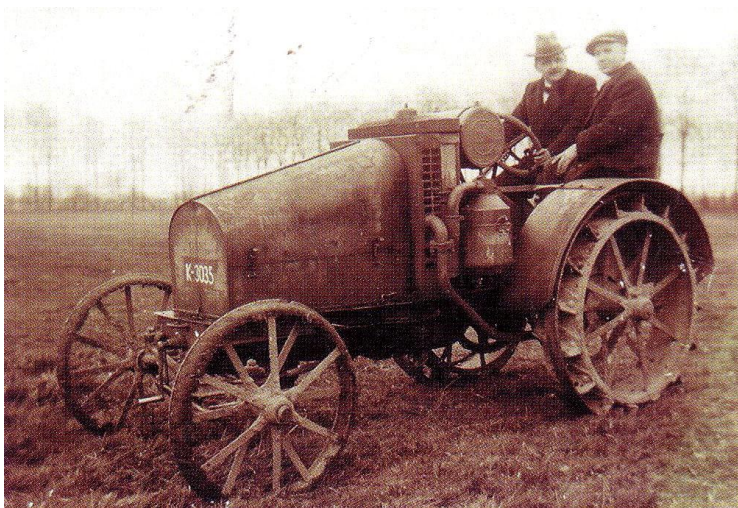


IHC Titan 10-20

Voor de wat meer vermogende boeren maakte IHC vanaf 1916 tot 1922 de IHC 15-30, voorzien van een 4-cilinder horizontale motor met twee carburateurs. Van 1917 tot 1922 bouwde IHC in de VS de populaire International 8-16 Junior. Dit was voor die tijd een opvallende verschijning met zijn schuin aflopende motorkap die de motor en de radiator bedekte. Hoewel het ontwerp was gebaseerd op de IHC vrachtwagens, was het al een verouderde constructie met kettingaandrijving en een chassis van verschillende delen. Wel had de 8-16 het voordeel op de concurrent dat de tractor kon worden voorzien van een aftakas. Hoewel IHC niet de uitvinder was van de aftakas was het wel de eerste trekker van IHC in de VS die kon worden uitgevoerd met een aftakas. In 1904 was er al een Britse tractor met een aftakas. In het begin had de tractor veel te kampen met kinderziektes o.a de onbetrouwbare motor, maar vanaf 1920 kwam er een verbeterde versie en waren veel van de problemen opgelost. Samen met de Titan 10-20 zijn het waarschijnlijk de eerste tractors van IHC die in Nederland zijn ingevoerd. Tot 1917 was IHC het meest verkochte trekkermerk ter wereld. Toen het in de landbouw wat minder ging, verlaagde Ford de prijs van zijn tractoren om zijn marktaandeel te behouden. Om niet achter te blijven verlaagde IHC de prijs van een Titan 10-20 met \$200. Omdat een Ford trekker reeds goedkoper was



IHC 15-30 met een 4-cilinder motor



International Junior 8-16

dan een Titan 10-20 hielp dat niet echt. Nadat Ford opnieuw zijn prijs had verlaagd bood IHC zijn klanten bij elke verkochte trekker een gratis ploeg aan. Hierdoor raakte IHC zijn gehele voorraad kwijt. Ik moet er wel bij zeggen dat het een restant van oude voorraden betrof. Met deze voorraden ver-

dwenen ook de namen Mogul en Titan. Na het beëindigen van de productie van de Titans in Amerika zijn er vanaf 1922 tot 1927 nog 100 Titans gemaakt in Polen bij Ursus. Of het licentie betrof of dat IHC gewoon de bouwtekeningen heeft verkocht is niet bekend.

In 1921 kwam IHC met een trekker op de markt die in alle opzichten kon concurreren met andere merken, de Mc Cormick Deering 15-30. Let wel dat deze trekker niet verwisseld wordt met de eerder uitgebrachte 15-30 van IHC in 1916. Dit nieuwe type had een verticale watergekoelde 4-cilinder benzine/ petroleummotor. De krukas



Mc Cormick Deering 15-30

was slechts op twee plaatsen gelagerd doch zo zwaar uitgevoerd dat breuk vrijwel niet voor kwam. De motor en transmissie zijn gemonteerd in een trogvormig frame. Naast gewichtsbesparing had deze constructie het voordeel dat bij vrij grote reparaties niet meteen de gehele tractor in tweeën hoefde. De motor takelde men er gewoon uit. Hoe bij de tijd deze constructie eigenlijk was bewezen de Case IH Magnum en Maxxum trekkers, die er ook mee

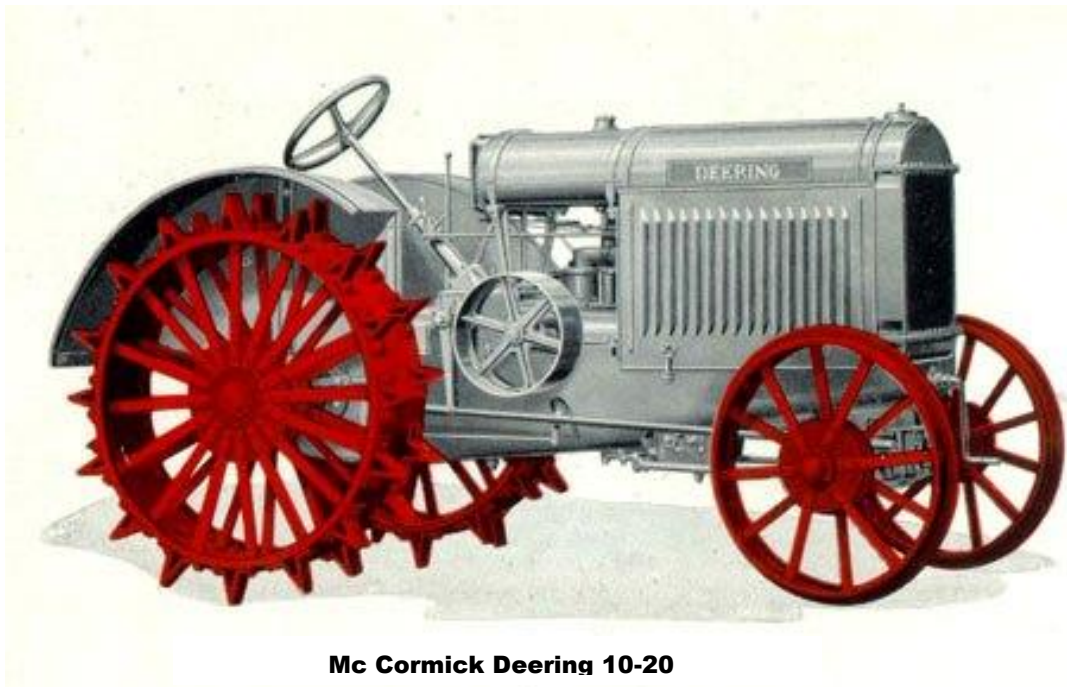
waren uitgerust. De 15-30 bleef in productie tot 1929 en werd vervangen door de Mc Cormick Deering 22-36. Deze toonde veel overeenkomst met de 15-30 doch had een ruimere motor met een volume van 6965 cm³ en had een vermogen van 36 pk. Standaard voorzien



Mc Cormick Deering 22-36

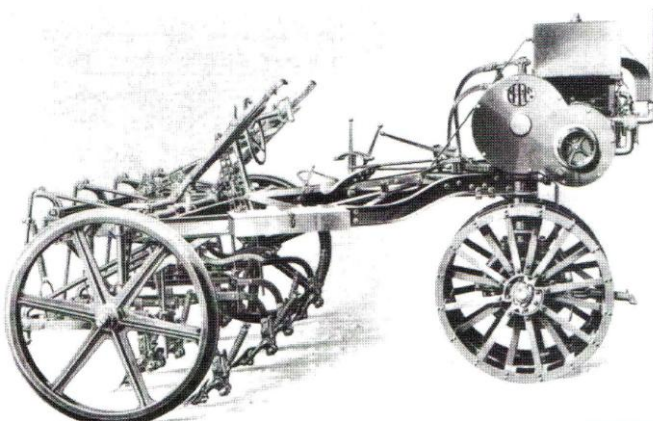
van riemschijf en aftakas. Had deze eerst drie versnellingen met snelheden van 3 tot 6.5 km/u maar met de komst van de luchtbanden werden de versnellingen uitgebreid tot 5 met een maximum snelheid van 22km/u. De 22-36 had een gewicht van 3750 kg en bleef in

productie tot 1934. Een kleinere versie van de 15-30 was de in 1923 geïntroduceerde Mc Cormick Deering 10-20. Afgezien van de afmetingen en het vermogen zijn er maar weinig verschillen tussen die twee. Een aftakas was tegen meerprijs leverbaar evenals verlichting en een dynamo. Tot in de beginjaren 30 was de 10-20 enkel leverbaar op ijzeren puntwielen. De kleur van de IHC trekkers was tot 1936 donkergrijs met rode wielen. Na 1936 werden de



Mc Cormick Deering 10-20

trekkers rood van kleur. De 10-20 kon in verschillende uitvoeringen worden geleverd o.a. voor de fruitteelt, industrie en als 10-20 tractor. Dit was een gewone 10-20 met rups uitvoering. Van 1929 tot 1938 was de 10-20 de meest verkochte tractor ter wereld. Er zijn er niet minder dan 215.000 van gebouwd en in 1939 werd deze populaire trekker opgevolgd door de W-6.



De motorcultivators hadden vaak een eigenaardige constructie.

Al in 1915 werden er gemotoriseerde werktuigen gemaakt om in de gewassen te kunnen rijden. Ook IHC hield zich daar mee bezig. De motorcultivator zoals ze deze trekkers in die tijd noemden, hadden vaak een eigenaardige constructie. De motor en de aangedreven wielen zaten van voren. Deze hadden nogal wat nadelen, het ver-

mogen was vaak niet voldoende en het bedieningsgemak liet te wensen over. Door de hoog geplaatste motor waren ze erg onstabiel. Dat er iets anders b.v. in de vorm van een trekker moest komen die deze nadelen niet had kregen ze bij IHC ook wel in de gaten. Het was vooral aan volharding van IHC en aan de ontwerper Bert Benjamin te danken dat men tenslotte uitkwam bij de Farmall.

Er zijn niet veel uitvindingen geweest in de trekkerindustrie die zo'n grote invloed hebben gehad op de landbouwmechanisatie als de rowcrop-trekker. De eerste rowcrop-trekker was de Farmall van IHC. Een Rowcromptrekker (verplegingstrekker) is een trekker die behalve voor de grondbewerking het trekken van oogstmachines en het aandrijven van stationaire machines ook te gebruiken is voor het werk in de gewassen, mits de gewassen ook in rijen gezaaid of geplant zijn. Rowcrop betekent gewas in rijencultuur. Een rowcrop moet aan de volgende eisen voldoen: De vrije ruimte onder de tractor moet zo zijn dat tijdens het werk de planten niet worden beschadigd. Omdat bij verschillende gewassen een verschillende rijenafstand gebruikelijk is, is het handig dat de wielen van de tractor in de



De Farmalls hadden op de stuuras een kruk die het wiestel bij het sturen zijdelings kan bewegen zodat men de rijen goed kan volgen



Farmall Regular (1924)

breedte verstelbaar zijn. Het kwam vaak voor dat rowcromptrekkers twee voorwielen hadden in een V-vorm dicht naar elkaar toe geplaatst zodat de middelste rij er precies tussen viel, dus hoefde alleen de wielen op de achteras verstelbaar te zijn.

In ons land werd een trekker met een smalle vooras vaak aangeduid als rowcroptrekker maar een trekker met een brede vooras kon evengoed een rowcroptrekker zijn. De voordelen van een smalle vooras wegen niet op tegen de nadelen. Voordeel is wel een kortere draaicirkel en ze sturen lichter. Het grote nadeel van het smalle voorstel is de onstabieliteit in de bochten en op oneffen terrein.



Farmall F-30

In 1924 werd het eerste type Farmall, de Farmall Regular uitgebracht. Een trekker die aan alle eisen van een rowcrop voldeed. Voordat deze tractor op de markt kwam waren er twee Farmalls van deze versie in totaal 15.000 uur uitgetest op het land op eventuele verborgen gebreken. De Farmall Regular had een water-

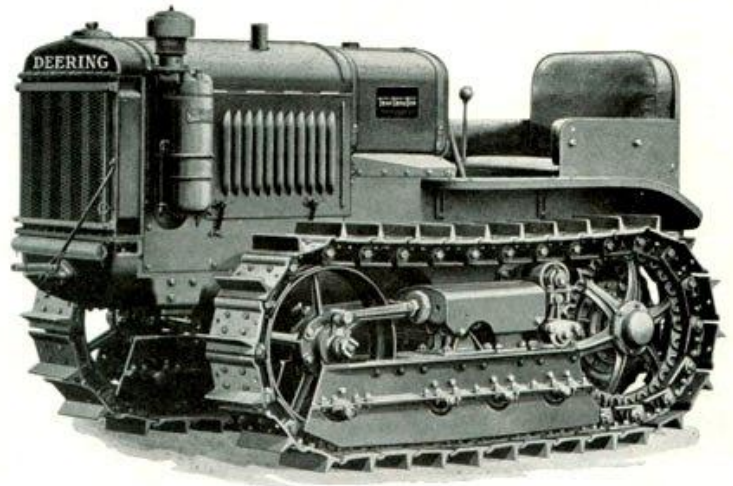
gekoelde 4-cilinder IHC benzine-/petroleummotor met een volume van 3617 cm³ en een vermogen van 18 pk bij 1200 toeren/min. Ten opzichte van de in die tijd geleverde Fordson F was een Farmal niet goedkoop. Kostte een Fordson F in 1924 \$495 daarentegen kostte een Farmall Regular \$900. Men moet natuurlijk niet vergeten dat een Farmall voor alle werkzaamheden inzetbaar was en op deze manier het paard overbodig maakte. Dat de Farmall Regular voldeed aan de eisen van die tijd is wel bewezen omdat er tijdens de productie van de Regular vrijwel geen veranderingen plaats vonden. In de periode 1928-1932 kwamen de concurrenten ook met rowcroptractoren op de markt die evengoed succesvol waren. Dat neemt niet weg dat IHC toen zijn slag al geslagen had want in 1939 rolde de 100.000^e Farmall van



De Mc Cormick Deering W-30 is het standard type van de F-30

de band. In 1931 kwam de Farmall F-30 uit met dezelfde motor als de Mc Cormick Deering 10-20. Er verscheen ook een standard uitvoering, de Mc Cormick Deering W-30 en een rupsuitvoering aangeduid als T-30. Al deze typen hadden het zelfde volume van 4655 cm³ net als de 10-20 maar dan met een vermogen van 31 pk. De trac-tractor 10-20 werd vanaf hetzelfde jaar aangeduid als T-20. In 1932 werd de Farmall Regular opgevolgd door de F-20.

Aan de motor is in principe niets veranderd. De boring en slag alsmede het toerental is het zelfde als bij de Regular maar levert nu een vermogen van rond de 20 pk. Het aantal versnellingen is uitgebreid van 3 bij de Regular, naar 4 bij de F-20. Ook in 1932 verscheen er een kleiner type,



Mc Cormick Deering T-20

de Farmall F-12 met een vermogen van 12 pk. Deze was bedoeld voor de kleinere boeren om het paard te vervangen. In 1938 werd de F-12 vervangen door de F-14 met iets meer vermogen n.l. 17.5 pk. Van beide trekkers was er ook een standard type de W-12 en de W-14. Er was ook een fruitteelt uitvoering de O-14. De O staat voor Orchard = boomgaard. De F-14 en de W-14 bleven slechts een jaar in productie



F-12



W-12

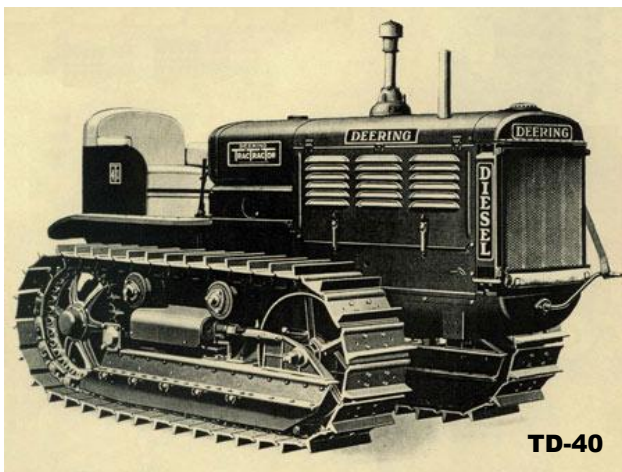
De kleine Farmall F-12 was ook leverbaar als Mc Cormick Deering W-12

In 1934 werd de standard serie uitgebreid met de W-40 en de WD-40. De W-40 had een 6-cilinder benzine/petroleummotor en de WD-40 had een 4-cilinder dieselmotor. Beide motoren hadden een vermogen van

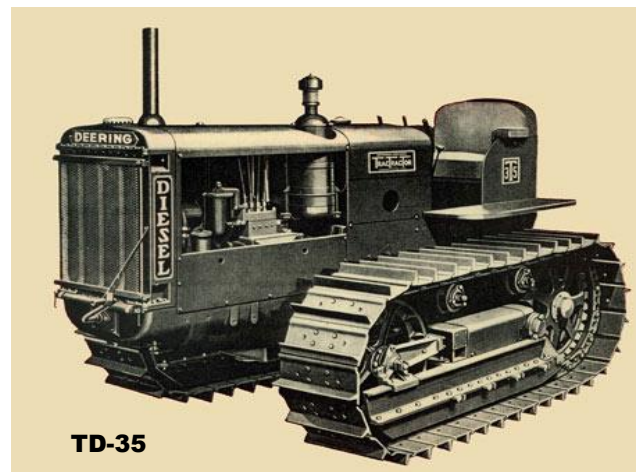
49 pk. Dezelfde motoren lagen respectievelijk in de T-40 en de TD-40 de rupsuitvoering. Omdat men nog geen ervaring had met gloeibougies voor de koude start werden de dieselmotoren op benzine gestart, door middel van een carburateur, een magneet en bougies. Na ongeveer 900 omwentelingen kon men door middel van een handle de compressie verhogen en werd er dieselolie ingespoten. Ook bij de latere typen de MD, WD-6 en de WD-9 geschiedde dit. De 40 serie bleef tot 1940 in productie.



Mc Cormick Deering WD-40 met een 4-cil dieselmotor Deze wordt gestart op benzine.



TD-40



TD-35

De Mc Cormick Deering TD-35 en de Mc Cormick Deering TD-40 waren ook verkrijgbaar in een benzine uitvoering maar kregen dan als typeaanduiding T-35 en T-40

Vanaf de beginjaren 30 konden de trekkers worden uitgevoerd op luchtbanden en met een hoge wegversnelling. Later ook met een startmotor en een stoel met een schokdemper. Van de laatste Farmalls uit de F serie werden de handremmen vervangen door



Farmall F-20

Na 1936 werden de IHC trekkers voorzien van een rode kleur en konden desgewenst geleverd worden met luchtbanden en een hoge wegversnelling. Bij de laatste Farmalls uit de F serie waren de handremmen vervangen door voet remmen

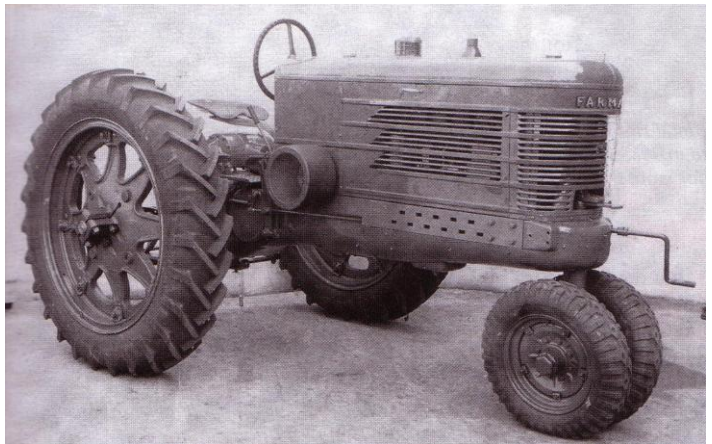
voetremmen. Dat laatste was een hele verbetering. Voorheen was het niet mogelijk om normaal te remmen zonder het stuur los te laten. De oudere Farmalls hadden voor elk wiel een afzonderlijke handle om te remmen. Bijzonder om te vermelden is dat de



handremmen waren voorzien van een staaldraad vanaf de stuuras verbonden met de remmen, zodat bij kortdraaien de remmen automatisch mee gingen doen. Dit systeem was handig op de kopakker omdat de draaicirkel aanzienlijk kleiner wordt. Helemaal zonder gevaar was deze uitvinding niet. Bij het rijden met een smalle vooras of het rijden op een helling kon het gebeuren dat de tractor omsloeg.

De opvolger van de F-12, de Farmall F-14 (1938)

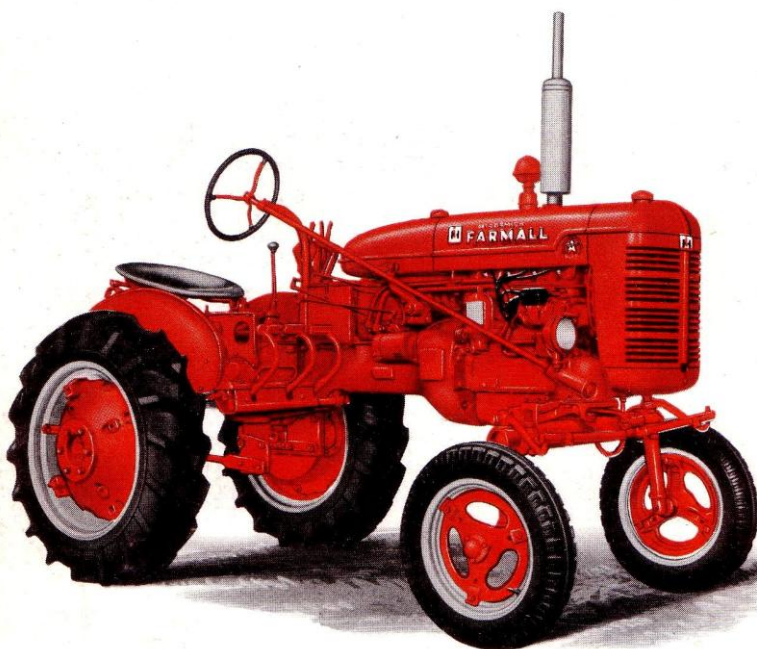
Eind 1938 werden drie nieuwe en moderne rowcrop trekkers geïntroduceerd, de Farmall A, de H en M en in 1939 het type B. In 1940 worden de bestaande rupsen vervangen door de T6 en de TD-6, de T-9 en de TD-9 en in 1941 komen daar nog eens bij de TD-14, de TD-18 en de TD-24. Voor de standard (de W) serie komen er 5 nieuwe typen. De benzine/petroleumversie de W-4, de W-6 en de W-9



Al in 1937 werd er een Farmall 22 prototype getest waarin de lijnen van de H en de M duidelijk zichtbaar zijn.

en de dieselluitvoering de WD-6 en de WD-9. Al deze modellen zijn voorzien van een nieuwe motor, transmissie en een nieuwe modernere styling dan de oude modellen. Het type A kan worden gezien als de vervanger van de F-14. Kenmerkend van de A is de plaatsing van de motor links van het midden, waardoor een beter zicht op het werk werd verkregen. De zitting en de pedalen zijn helemaal naar rechts geplaatst. Naast het gewone type A is er ook een verhoogde uitvoering aangeduid als AV en vanaf 1949 een Super A. Deze is uitgerust met de Farmall Touch-Control, het hydraulisch systeem dat kracht kan leveren in twee tegenovergestelde richtingen. De werktuigen kunnen niet alleen uit de grond worden

gelicht maar er kan met dit systeem ook neerwaartse druk worden uitgeoefend terwijl de werktuigen op iedere gewenste stand kunnen worden ingesteld. Dit systeem was ook leverbaar op het type C en de C.U.B. Varianten van het type A zijn de Farmall B en C. Het type B heeft een smalle vooras en is ook verkrijgbaar als BN met één enkel voorwiel. Ook bij de deze typen zijn de zit-



Farmall Super A leverbaar vanaf 1949

ting en het stuur naar rechts geplaatst, doch is de linker ashelft verlengd waardoor een grotere spoorbreedte ontstaat. Bij de in 1948 uitgebrachte C is de motor gewoon in het midden geplaatst en kan zowel met een brede als met een smalle vooras geleverd worden. De Farmall C heeft van achteren lange steekassen net als bij de H en de M waarop de wielen traploos verstelbaar zijn. Deze trekkers hebben allen dezelfde 4-cilinder petroleummotor, type IHC 135 met een volume van 1854 cm³ en met thermosifon koeling, dus nog geen waterpomp. De typen A en B hebben een vermo-



Farmall C

gen van 17.5 pk aan de riemschijf en de C heeft een vermogen van 20 pk. Vanaf 1947 wordt de Farmall serie naar beneden uitgebreid met de Farmall C.U.B. met een vermogen van slechts 9 pk bij 1600 omw/min en een cilinderinhoud van 990 cm³. De aftakas werd rechtstreeks van de krukas aangedreven met 1600 toeren en dus totaal ongeschikt voor de normale werktuigen aangezien bij een toerental van 540 per/min het motorvermogen vrijwel nihil is. Een



Farmall C.U.B. de trekker voor het kleine boerenbedrijf.

C.U.B. met aangepaste werktuigen was zeer geschikt voor het kleine boeren bedrijf. Het type H is de aangewezen trekker voor alle werkzaamheden op het middelgrote bedrijf en kan zowel met een smalle als met een brede vooras worden geleverd. De 4-cilinder benzine/petroleum motor type IHC-152 die ook in de W-4 lag had een volume van 2490 cm³ en leverde een vermogen van



Farmall H

De trekker voor het middelgrote bedrijf.

24,5 pk bij 1650 omw/min. De trekker is voorzien van vijf versnellingen met een topsnelheid van 25 tot 30 km/u. De Farmall H kan net als de A in een verhoogde uitvoering worden geleverd als HV en was vanaf 1952 ook leverbaar als Super H met iets meer volume en vermogen en standaard voorzien van schijfremmen en de hefinrichting van IHC

(Lift-All). Dat dit type Farmall populair was bewijzen de productie cijfers. Er zijn er vanaf 1938 tot 1953 391.230 van gebouwd. Het type M is de tractor voor de grote bedrijven. Ook deze tractor kon zowel met een brede als met een smalle vooras worden uitgevoerd en heeft net als de H vijf versnellingen. De 4-cilinder benzine/petroleummotor heeft een volume van 4056 cm³ met een vermogen van 36 pk bij 1450 omw/min. Dezelfde motor (type IHC 247) lag ook in de W-6 en de T-6 en als D-247 (D=Diesel) in de MD, de dieselluitvoering van de M die vanaf 1939 leverbaar was, in de WD-6 en de TD-6 allen met hetzelfde volume en vermogen. De MD, de WD-6 en de TD-6, de WD-9 en de TD-9 werden op benzine gestart, net als de eerder omschreven WD-40. De Farmall M was ook leverbaar als MV en MD en vanaf 1952 als Super M, Super MV, Super MD en waren



Farmall M

De trekker voor de grote landbouw bedrijven.



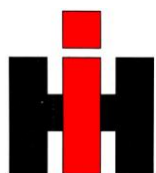
De Farmall M kon ook geleverd worden als dieseluitlevering en werd dan aangeduid als Farmall MD.

net als de Super H standaard voorzien van schijfremmen en eveneens uitgevoerd met een hefinrichting. Ook werd de motor iets opgeboord zodat iets meer vermogen werd verkregen. De typen Super M-TA, Super MV-TA en de Super MD-TA waren voor-

zien van koppelmvormer (TA=Torque Amplifier) waarmee het aantal gangen kon worden verdubbeld en de hoog-laag versnelling onder belasting kon worden geschakeld. Verschillende standard typen waren ook met Torque Amplifier leverbaar. De W-9 en de WD-9 werden in ons land hoofdzakelijk gebruikt voor bijvoorbeeld het aandrijven van een dorsmachine. Ook werden ze vaak voorzien van een opgebouwde kraan. De W-9 en de T-9 zijn voorzien van een watergekoelde 4-cilinder benzine/petroleum -motor (type IHC 335) met een volume van 5478 cm³ met een vermogen van 49 pk bij 1500 onw/min. De WD-9 en de TD-9 werden uitgevoerd met een 4-cilinder dieselmotor type IHC D-335 met het zelfde volume, toerental en vermogen. De trekkers hebben H en M vijf versnellingen vooruit en één achteruit. In 1952 waren de W-9 en de WD-9 ook verkrijgbaar als Super W-9 en Super WD-9.



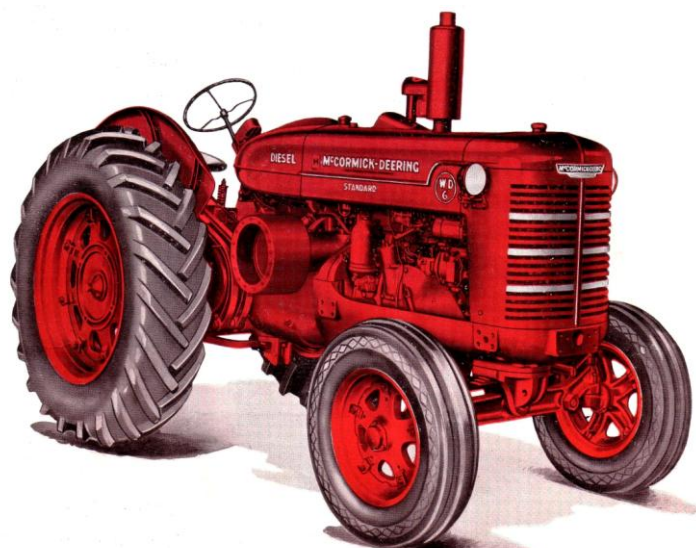
In ons land kon als de motor van een Farmall M te licht werd bevonden of versleten was de M worden voorzien van een Perkins dieselmotor van rond de 50 pk.



Van de vooroorlogse Farmalls en de Standard serie zijn er in Nederland maar weinig verkocht. In Nederland zijn de meeste Farmalls verkocht in de periode tussen 1947 en 1950. Omdat er vlak na de oorlog in Europa bijna geen tractoren en werktuigen te krijgen waren, kwamen



Mc Cormick Deering W-4



Mc Cormick Deering WD-6

Meestal betrof het een benzine-/petroleum T of een diesel versie TD uit de 5, 6 of 9 serie. Of er ooit een TD-14, een TD-18 of een TD-24 in ons land zijn verkocht weet ik niet maar ze kwamen wel voor in het leveringspro-

deze trekkers in het kader van de Marshallhulp in ons land. Van de standard serie is de WD-9 hier verreweg het meest verkocht, maar niet in die mate als de Farmalls. Ook de IHC rupsen werden hier in ons land verkocht, hoofdzakelijk voor de grote landbouwbedrijven om te ploegen op de zware kleigrond.



Mc Cormick Deering WD-9

gramma van H Englebert. Volgens deze folder heeft de TD-14 een vermogen van 72 pk, de TD-18 een vermogen van 101 pk en de TD-24 heeft zelfs een vermogen van 164 pk aan de riemschijf.



Eigenaar J Slabbekoorn met zijn International TD-6

Omdat de Marshallhulp omstreeks 1950 afgelopen was en mede door de devaluatie van de gulden ten opzichte van de dollar werden Amerikaanse trekkers te duur in Nederland. Vandaar dat er van de in 1952 geïntroduceerde Amerikaanse Super versie bijna geen trekker meer naar ons land is gekomen. Een andere oorzaak was de import van de Duitse, de Engelse en de Franse IH tractoren.



International TD-9



Farmall 450

Na 1954 worden de huidige Amerikaanse tractormodellen vervangen door de 100 serie. De rupsuitvoeringen bleven nog tot 1960 in productie. Van de 100 serie zijn er in ons land maar enkele verkocht. Onder de 100 serie wordt verstaan de 100, 200, 300, 400, 500 en de 600.

Deze worden op hun

beurt weer onderverdeeld in verschillende typen en je had ook weer de Farmall en de standard uitvoering (MC Cormick). De 100 serie is gebouwd vanaf 1955 tot 1971. In 1959 begint de tractorindustrie in de Verenigde Staten een standaard driepuntsophanging te ontwikkelen welke steeds meer terrein won zodat werktuigen in combinatie van de verschillende merken gebruikt konden worden. In het kader hiervan ontwikkelde IH in de jaren zestig de 404 en de 504 modellen, voorzien

van de eerste in de Verenigde Staten ontworpen drie puntsophanging met dieptesensor. De 504 werd ook voorzien van stuurbekrachtiging. Vanaf 1963 tot 1967 wordt de Farmall 06 serie gebouwd. Deze serie bestaat uit de Farmall 706 van 76 pk en de 806 van 99 pk die ook in ons land op kleine schaal werd geïmporteerd.



International 504

In 1965 werd daar nog eens de 1206 aan toegevoegd. Ook werd in dat jaar de Farmall 656 uitgebracht. Dit was de eerste hydrostatische aangedreven trekker uit de USA. Men verwachtte bij IH een grote toename van de verkoop van trekkers met een hydraulische aandrijving. Die verwachting is echter niet uitgekomen. Enerzijds vanwege het extra verlies aan vermogen en anderzijds de



Farmall 806



International 656 Hydro

manier van rijden. Men kon er niet aan wennen om eerst de motor op toeren brengen en daarna de snelheid te regelen met de hydro-pomp. Ook voor de later gebouwde trekkers met hydraulische aandrijving was de belangstelling niet groot. Tussen 1967 en 1971 werden de 44 serie en de 56 serie geproduceerd. De 44 serie

is hoofdzakelijk International en de 56 serie bestaat uit Farmalls. Uitzonderingen bevestigen de regel. In 1973 worden de laatste Farmalls gebouwd en vanaf die tijd wordt enkel de naam International gevoerd. Vanaf 1971 tot 1974 wordt de 66 serie geproduceerd waaronder tractoren met Hydrosta-



International 1466



International 1086

tische aandrijving en kniktrekkers. In 1974 wordt door IH de 5 miljoenste tractor gebouwd. Het betreft een International 1066. Rond 1976 wordt de 66 serie vervangen door de 84 en de 86 serie en eindigt in 1985 met de 88 serie. In het begin van de jaren 80 werd ook IHC slachtoffer van de Amerikaanse

recessie, de verliezen namen jaarlijks toe. Eind 1984 nam Tenneco die ook de meeste aandelen bezat in het Case concern de Amerikaanse vestigingen van IH over. In 1985 volgde eveneens de overname van de Europese vestigingen van IH. Vanaf die tijd gaat men verder onder de naam Case-International.



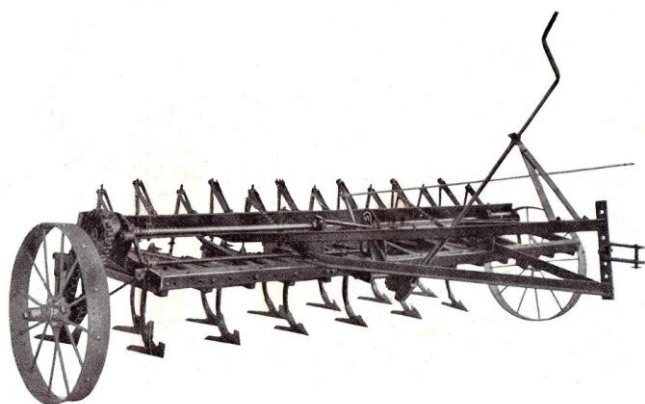
Mc Cormick Importeur voor Zuid-West Nederland



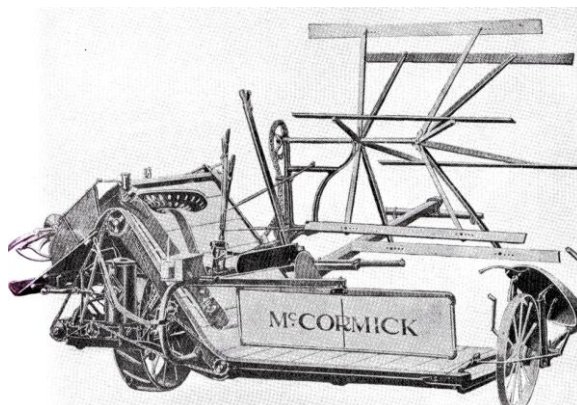
Mc Cormick importeur voor Noord Nederland

Werktuigen

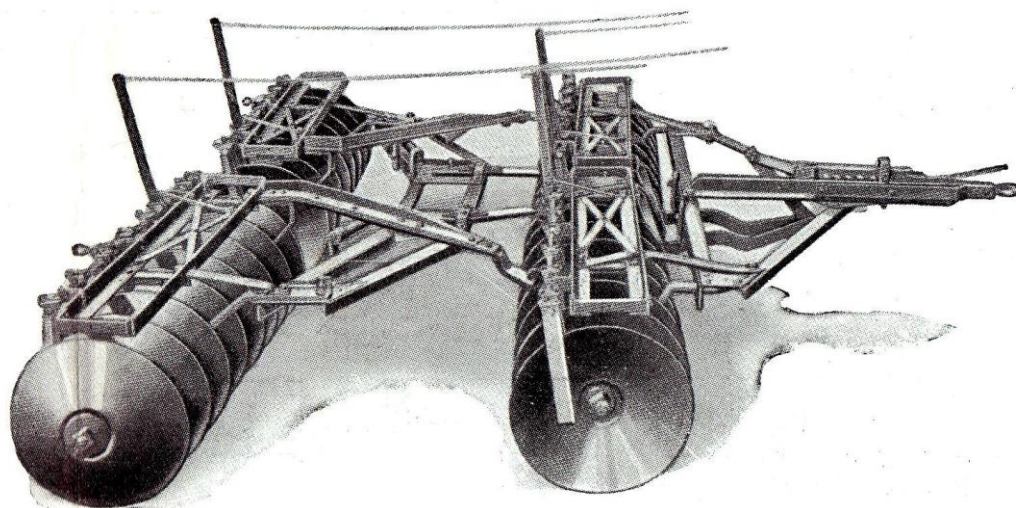
Dat IHC op het gebied van werktuigen ook actief was laat ik je aan de hand van deze werktuigen zien.



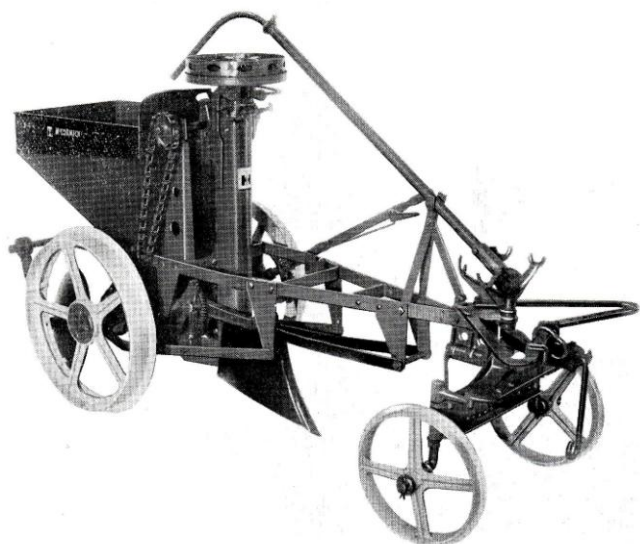
Mc Cormick Deering cultivator No 8



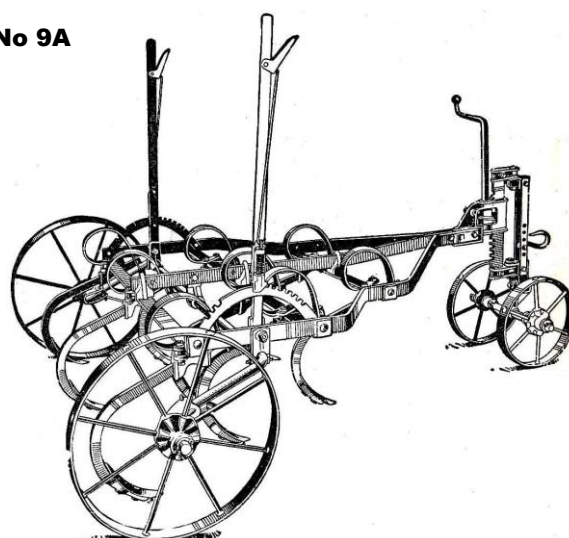
Mc Cormick Deering zelfbinder (1915)



Mc Cormick Deering schijvenegge No 9A



Mc Cormick International 1 rijige aardappel pootmachine No 2



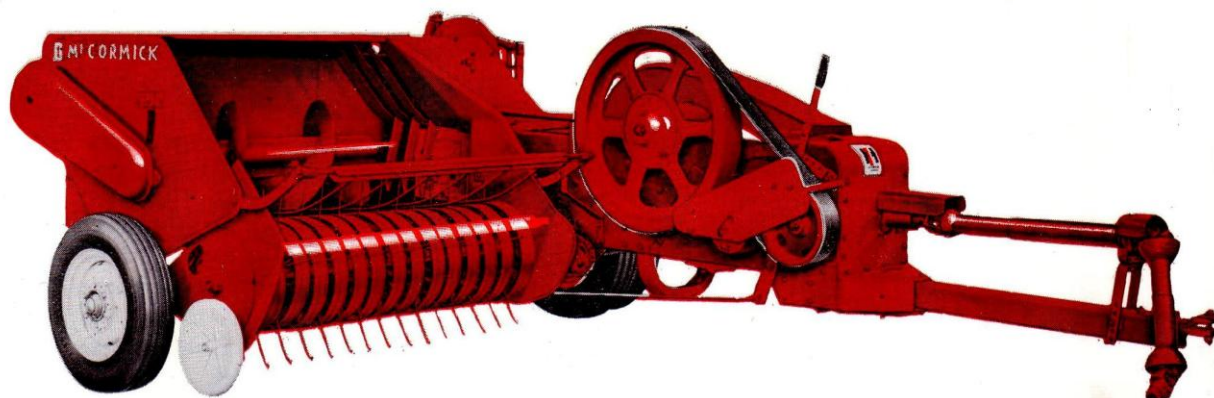
Mc Cormick Deering paardencultivator



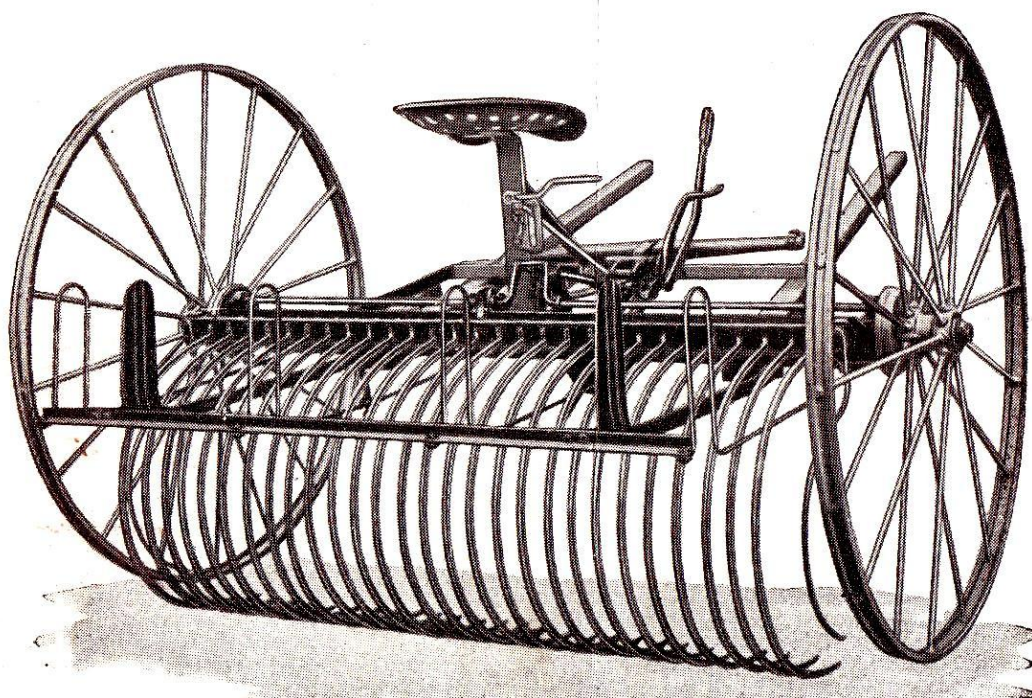
**Mc Cormick Cormick Deering
little Genius Ploeg No 9**



Mc Cormick Harkeerder



Mc Cormick Internatinal B-56 balenpers



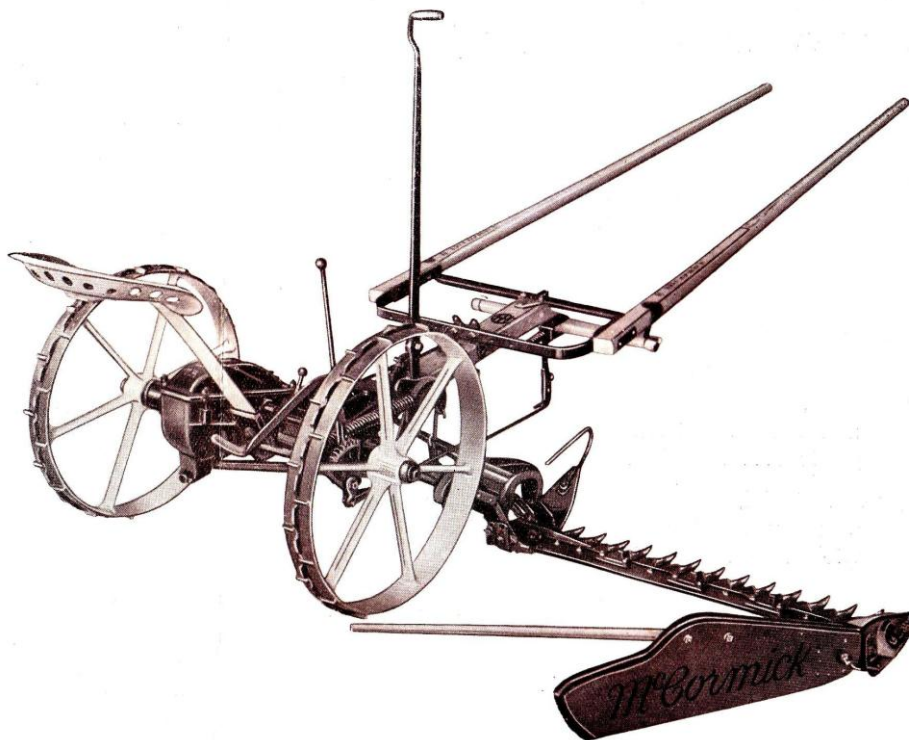
Mc Cormick Nicolson sleepark



Mc Cormick Deering aanbouwploegen



Mc Cormick Deering F-22 gedragen maaibalk



Mc Cormick paarden maaismachine type 8 A

IHC Engeland

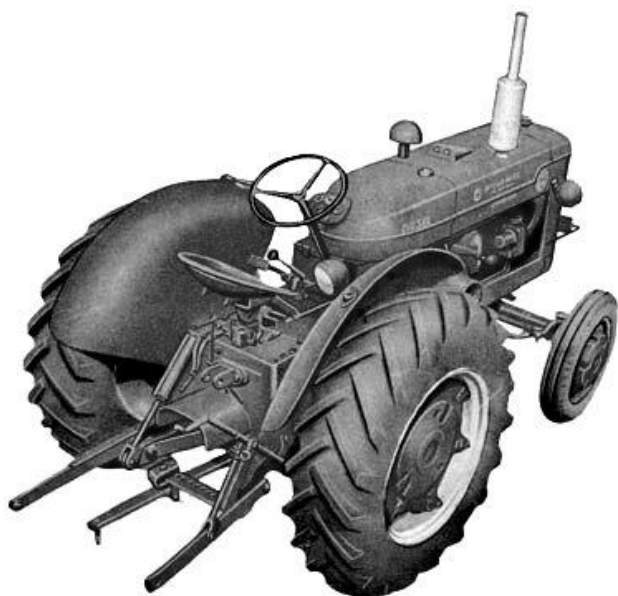
De Engelse vestiging van IHC, die al vanaf 1938 IHC producten fabriceerde, in Doncaster begon in 1950 aangepaste Farmall M's te maken. Het eerste verschil is de ophanging van de vooras en de stuurstang die bij de Engelse versie in plaats van voren achter de vooras loopt. Volgens gegevens lag er wel een IH 247 motor in, net als de Amerikaanse M. Hadden de eerste aangepaste M's misschien nog als type aanduiding een M, al gauw kregen ze de aanduiding BM (B van Brittisch). Vanaf 1955 komt er Super voor te staan en gaat het vermogen van 38 naar 42,5 pk. Er is ook een standard uitvoering Mc Cormick International BW-6 en vanaf 1955 leverbaar als Super BW-6. De dieseluitlevering kwam in 1952 uit, aangeduid als Farmall BMD en in 1953 als Farmall Super BMD. Allebei voorzien van een IHC BD-264 motor met een volume van 4327 cm³ en een vermogen van respectievelijk 45 en 50 pk bij 1450 omw/min. Deze hebben niet meer het kostbare start-systeem van de Amerikaanse diesels maar een



**Farmall BM,
Hadden de eerste Engelse Farmalls nog als type aanduiding een M, al snel kwam er de B van Brittisch voor.**



**Farmall Super BMD
De koning der tractoren.**



Mc Cormick Super BWD-6

een lift-All hydraulisch systeem. Werd ook wel afzonderlijk geleverd. Standaard zijn deze trekkers voorzien van een dorspoulie.

Mede door deze Farmall BMD's en Farmall Super BMD's heeft IHC veel

vertrouwen en bekendheid in ons land verworven. In 1954 komt IH GB in het bezit van de oude Jowett autofabrieken bij Nutteloos (Bradford). Om in de behoefte te voorzien van kleine trekkers start men daar de productie van de B-



International LTD-6



Mc Cormick B-450



Mc Cormick B-275

250 met een vermogen van 30 pk en in 1956 met de B-275 met dezelfde IH BD-144 motor maar dan 35 pk. Er is zowel een benzine/petroleum uitvoering als een diesel uitvoering. De eerste aanblik van deze trekkers doet denken aan de in Neuss (Duitsland) gebouwde D-320 tractor. De IH B-250 was de eerste Britse IH trekker met schijfremmen die een ver-



Mc Cormick B-250

grendeling op de differentieel had. Tijdens mijn speurtocht kwam ik ook typen tegen zoals B-260, B-270 en B-276, maar daar is mij te weinig van bekend, waarschijnlijk zijn ze ook in Bradford gebouwd. De B-275 werd vanaf 1964 opgevolgd door de B-414 van 40 pk. Deze wordt in 1968 op zijn beurt weer vervangen door de B-434. Omstreeks 1958 wordt de Farmall Super BMD opgevolgd door de Farmall B-450. Deze is bijna niet in Nederland verkocht De Super BWD-6 wordt in dat jaar vervangen door het standard type Mc Cormick B-450. Deze trekkers zijn uitgevoerd met dezelfde motor als de BMD



Ter gelegenheid van de kroning van koningin Elizabeth in 1953 spoot International 53 Farmall Super BMD tractoren in goud.

maar dan met een vermogen van 55 PK bij 1500 omw/min. De Mc-Cormick B-450 was ook leverbaar met vierwielaandrijving (Roadless). Vanaf 1963 wordt de B-450 opgevolgd door de Mc Cormick International B-614 met een vermogen van 63,5 pk Deze wordt in 1968 vervangen door de Mc Cormick International B-634 68 pk. Dit was tevens de laatste trekker van IH die in Groot Brittannië werd geproduceerd met Mc-Cormick als deel zijn merknaam.



Mc Cormick International B-614

Begin '70 komt IH met een nieuwe tractorreeks o.a. 354, 444, 454 474, 574, 575 en de 674 variërend van 38 tot 78 pk. Sommige typen konden worden uitgerust met een gesynchroniseerde versnellingsbak, Torque Amplifier, hydrostatische aandrijving of met vierwielaandrijving. In 1978 introduceert IH GB de 84 serie bestaande uit de 384, 484, 584, 684, 784, 884 en de Hydro 84 met vermogens vanaf 40 tot 80 pk. De eigenschappen konden per type verschillen van een cabine tot vierwielaandrijving.



Mc Cormick International B-634



International 674



International 84 Hydro

De 85 serie komt uit in 1982 met o.a. 485, 585, 685, 785, 885 en de Hydro 85. Een reeks van 53 tot 85 pk, beschikbaar met een "XL" cabine of een lage profiel "L" cabine. Van de 84 serie zijn er maar weinig naar Nederland geëxporteerd.

Van de 85 serie waren in ons land de volgende typen beschikbaar o.a. 485 XL, 585 XL en 685 XL. In 1985 wordt de Engelse vestiging ook overgenomen door Tenneco.



De 85 serie die in ons land leverbaar was bestond uit de 485 XL, 585 XL, en 685 XL.

Duitsland

In 1908 werd in Neuss aan de Rijn een dochteronderneming van de International Harvester Company opgericht. In het begin produceert men hoofdzakelijk werktuigen, maaiers en oogstmachines. Na een flinke teruggang tijdens de Eerste Wereldoorlog draaide de fabriek van IHC in Duitsland daarna als nooit tevoren. In 1923 werden er al 15.000 maaimachines gebouwd plus nog enkele honder-



Farmall F-12G

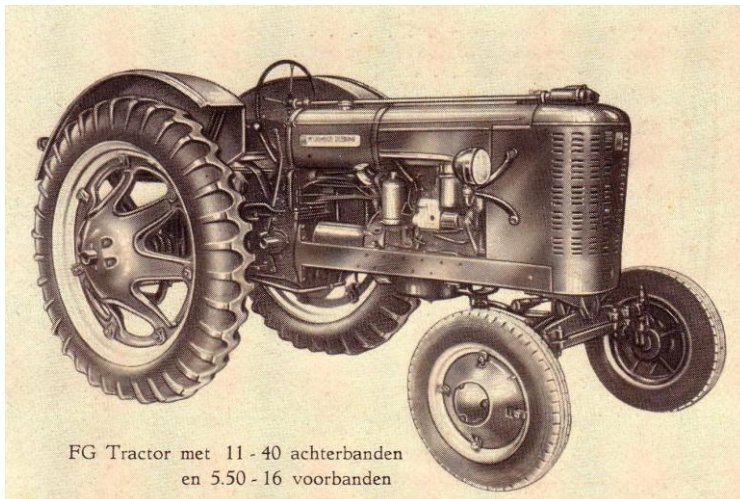
den zelfbinders en andere benodigdheden. In 1934 is dat aantal al verdrievoudigd. Het grote voordeel is dat men geen geld kwijt was aan het ontwikkelen van nieuwe machines, dat was immers al door het moederbedrijf in Amerika gedaan. Er werden enkel wat aanpassingen gedaan om aan bepaalde eisen te voldoen, dat was alles. Zo ging dat ook met de eerste trekker in 1936. Men koos voor een kopie van de Amerikaanse Farmall F-12. De Farmall F-12G is in feite een Amerikaanse verplegingstrekker met een benzine/petroleummotor. Heel wat anders dan de toenmalige concurrenten met gloeikop of dieselmotoren. De allereerste trekkers werden alleen in Neuss in



Mc Cormick International I-12G

Van deze trekker zijn er slechts 49 gebouwd.

elkaar gezet. De transmissie en motor kwamen uit Rock Island (Illinois). Reeds in 1937 werden alle onderdelen in Duitsland gemaakt. In dat zelfde jaar wordt er een variant op de F-12G gebouwd. Dit type de I-12G is slechts heel even in productie geweest. In 1945, tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de fabrieksgebouwen door de bombardementen van



Farmall FG

met een ronde grill en motorkap en krijgt als type aanduiding FG. In dat zelfde jaar is IHC Duitsland bezig om een dieselmotor te ontwikkelen maar omdat men die niet op tijd klaar had betrok eerst motoren bij MWM. Er zijn 58 exemplaren van de FGD2 gebouwd met een 2-cilinder MWM KDW 415Z met een vermogen van 25 PK. Het jaar daarop in 1951 was de Farmall DF-25 klaar met een eigen IHC 4-cilinder motor met een vermogen van 25 pk bij 1650 omw/min. Dit werd hoog tijd want in 1951 was de Farmall FG ongeveer de enige treker van meer dan 12 pk met een benzine/petroleummotor. De Farmall DF-25 was de eerste dieseltrekker van IHC zonder het

de geallieerden voor 60 á 70% verwoest. In 1947 waren die al zo ver opgebouwd dat er dat jaar al 252 trekkers de fabriek verlieten. Tot 1950 bleef het bij dat ene model. Wel was in 1940 de cilinderinhoud van 1840 cm³ vergroot naar 2043 cm³ en ging het vermogen van 15 naar 20 pk. In 1950 wordt de F-12G gestyled



Farmall FGD-2 Hiervan zijn er maar 58 gebouwd



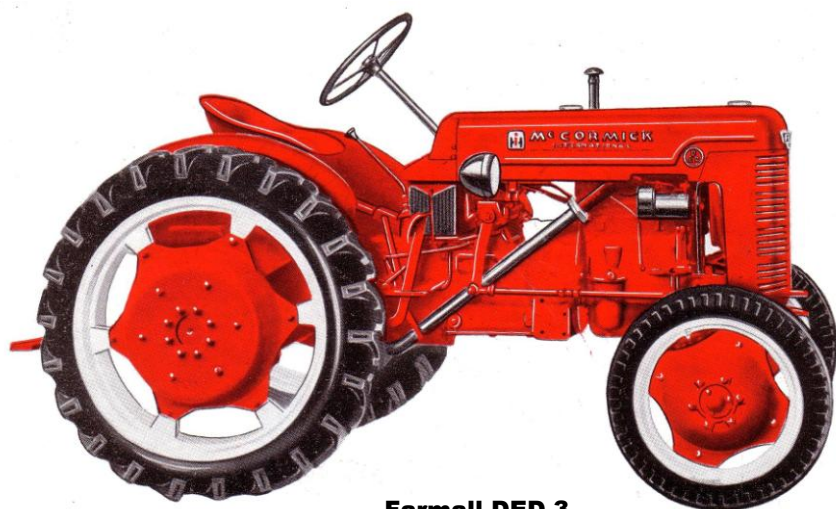
Farmall DF-25 met de eerste eigen dieselmotor van IHC Zonder het benzine/diesel startstelsel.

benzine/diesel startstelsel. Deze kon men gelijk starten op diesel. In 1953 kwam Neuss met een Duitse versie van de Farmall C.U.B. Deze trekker is voor zover mij bekend is niet in ons land ingevoerd. De productie was geen succes en is spoedig weer gestopt. Ook de Farmall DF-25 bleef niet lang in productie, slechts twee jaar



Farmall DLD-2

tot 1953. Dat kwam niet alleen door de onbetrouwbare motor maar mede doordat IH uitkwam met een drietal nieuw ontwikkelde tractormodellen. Dit zijn de Farmalls DLD-2 (2-cil 14pk), DED-3 (3-cil 20pk), DGD-4 (4-cil 30pk). Men bleef expres onder de 30 pk want in Duitsland viel 80% van



Farmall DED 3

alle nieuwe trekkers in deze categorie, daarboven was alles in handen van de Duitse fabrikanten o.a Lanz-Bulldog, Deutz en Hanomag. Daar komt nog bij dat een gemiddeld boerenbedrijf in Duitsland lang zo groot niet is dan in bijvoorbeeld Engeland of Frankrijk.



Farmall DGD -4

In het begin van dat jaar was ter vervanging van de FG de DED nog zonder 3 te koop geweest naast de bestaande DF-25. In tegenstelling van de DF-25 werden deze drie nieuwe tractoren onafhankelijk van



Farmall D-212

het Amerikaanse concern ontwikkeld. De motoren waren zo ontwikkeld dat veel onderdelen per type uitwisselbaar waren, dat scheelde in de bouwkosten. De serie DLD-2, DED-3, en DGD-4 waren betere trekkers dan hun voorganger de DF-25. De trekkers hebben, met name de DGD-4, slechts één nadeel en dat is de gewichtsverdeling. Bij zware trekkracht kwamen de voorwielen nogal gemakkelijk van de grond. De DGD-4 is standaard voorzien van een differentieelslot, hand en voetgas. Tegen meerprijs leverbaar was een hydraulische hefinrichting, een riemschijf, een geveerde vooras en voor- en achterwielgewichten. In 1954 worden de typeaanduidingen vervangen door D-2, D-3 en D-4, iets wat niet lang heeft geduurd. In 1956 werd deze serie gemoderniseerd en uitgebreid.



Mc Cormick International D-217



Mc Cormick Farmall D-320



Mc Cormick International D-324

De nieuwe D serie heeft een vierkante neus en een iets betere gewichtsverdeling. In 1956 heeft men de keuze uit de volgende typen, Farmall D-212 (2-cil 12pk), D-217 (2-cil 17pk), D-320 (3-cil 20pk), D-324 (3-cil 24pk) en vanaf 1957 uit de D-430 (4-cil 30 pk). In 1958 wordt de serie naar boven uitgebreid met de D-436 en de D-440 van respectievelijk 36 en 40 pk. De D-440 is uitgevoerd met blower om meer vermogen uit de motor te halen. Het succes dat men er van verwachtte bleef uit en al na een goed jaar verdween de D-440 van de markt. De naam Farmall verdwijnt geleidelijk en er komt nu alleen nog Mc Cormick International, met of zonder standard. Vanaf 1957 waren de 3 en 4 cilinders leverbaar met of zonder Agromatic. Agromatic is een zeer exclusieve eigenschap van Mc Cormick en is feitelijk niets anders dan een



Mc Cormick Farmall D-430

speciaal geconstrueerde 4-versnellingsbak met een daarin gebouwde zogenaamde lamellenkoppeling (een veelplatige natte koppeling). Deze toch eenvoudige transmissie geeft echter grote mogelijkheden. De aftakas kan namelijk constant op het maxi-

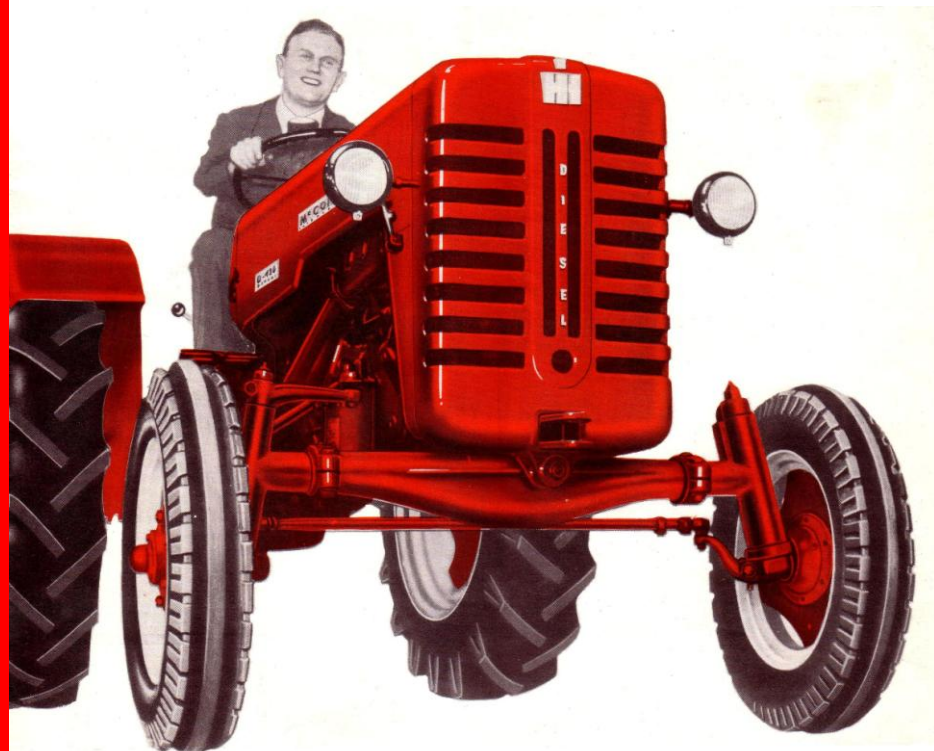
mum toerental draaien, terwijl men de rijsnelheid van de tractor vergroot of verkleint of de trekker stilzet. Tevens kan men



Mc Cormick International D-440

schakelen zonder de voetkoppeling te gebruiken, dus zonder dat de aftakas wordt stilgezet. Dit alles kan geschieden door de handle tussen de eerste en tweede stand te plaatsen, stand 1 =rijden en stand 2= stilstaan. Beweegt men de handle tussen de 1e en 2e stand dan verandert de rijsnelheid van de trekker, doch het toerental van de aftakas blijft gelijk. Daarom noemt met dit een onafhankelijke doordraaiende aftakas. De Agromatic kan dienst

doen als een handkoppeling maar het is ook mogelijk om zonder te koppelen terug te schakelen van een wegversnelling naar een overeenkomstige landversnelling. De trekkers zonder Agromatic hadden 6 versnellingen vooruit en 2 achteruit in plaats van 8 vooruit en 2 achteruit.



Mc Cormick Intetnational D-436



Mc Cormick International D-219

Vanaf 1963 zijn de typen D-214, D-217, D-320, D-324, D-430 en D-436 vervangen door de D-215, D-219, D-322, D-326, D-432 en de D-439, een serie van 15 tot 39 pk. De 3 en 4-cilinders worden uitgevoerd met het exact werkend hydraulisch systeem met gewichts-overdracht, positieregeling en regelsnelheid.



Mc Cormick International D-326

Volgens mij zijn de D-215 en de D-322 in ons land weinig of niet verkocht. In 1963 is de zwaarste tractor van IH die in Neuss gebouwd werd 39 pk. Er kwam steeds meer vraag naar zwaardere tractoren. De meeste fabrikanten leverden toen al trekkers tot 60 pk of meer.



Mc Cormick International D-432



Mc Cormick International D-214



Mc Cormick International D-439

Om aan die vraag te voldoen werd de Amerikaanse International 504 naar Duitsland gehaald. Deze trekker werd aangepast naar de Europese maatstaven met o.a. hand- en voetgas en aangepaste styling. De trekker krijgt als typeaanduiding International D-514. Toch bleef het een Amerikaanse trekker en was deze net als de 504 voorzien van stuurbekrachtiging en TA (Torque Ampflier). Met 10 versnellingen en een vermogen van 51 pk had je voor die tijd toch een moderne trekker met veel mogelijkheden. Ook in Nederland zijn er verscheidene verkocht en hier in het zuidwesten had men het niet over de D-514 maar over de Amerikaan.



International D-514

In 1965 wordt de D-514 vervangen door 2 nieuwe modellen, een 3-cilinder van 48/52 pk (523) en een 4-cilinder van 58/62 pk (624).



Mc Cormick International 523



Mc Cormick International 624

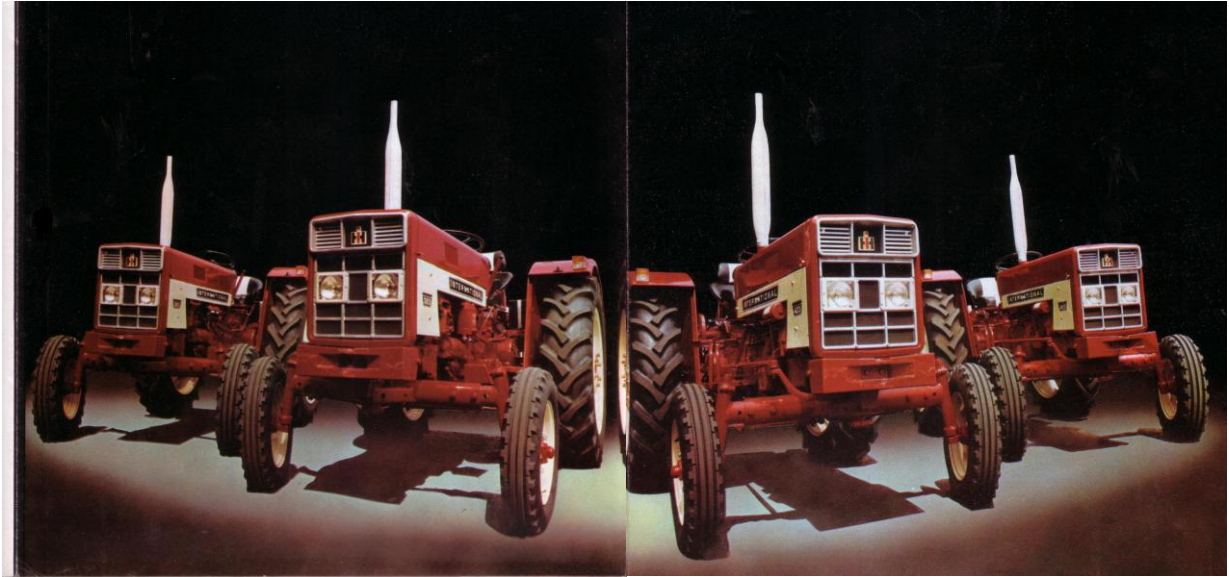
In 1966 wordt de serie naar onderen uitgebreid met de 323 van 27 pk en de 423 van 42,9 pk. Vooral de 423 en de 624 zijn in ons land



Mc Cormick International 423 met winterjas

geliefde trekkers, vooral om hun kracht en betrouwbaarheid. En in 1967 werd daar de 353 van 35 pk tussen gevoegd en vanaf 1969 is ook de 724 van 72 pk leverbaar.

Bij deze Star serie had men de keuze uit verschillende transmissies o.a IH-synchroon = 8+4 transmissie (8 versnellingen vooruit en 4 achteruit), volledig gesynchroniseerd of IH Agromatic-S synchroon 12+4 transmissie met hydraulische snelschakeling (niet leverbaar op de lichtste typen).



International 323 353 423 453 uitgevoerd met een nieuwe grill

In het begin van 1971 werd de serie uitgebreid met de 453 van 48 pk en de 824 van 80 pk. Vanaf die tijd verdween ook Mc Cormick als deel van de merknaam en stond er enkel nog International op de trekkers. In 1972 kregen de tractors een facelift met o.a. een nieuwe moderne grill. De 353, 523 en de 624 zijn uit de bestaande serie genomen en worden vervangen door de 383 van 38 pk, de 553 van 56 pk en de 654 van 64 pk. De 946 en de 1046, twee 6-cilinders van respectievelijk 90 en 110 pk worden aan de serie toegevoegd, een serie van 27 tot 110 pk. Deze zijn verkrijgbaar met verschillende transmissies, vierwielaandrijving en een cabine.



International 724



International 824



International 553



International 654

In 1973 werd de 1246 ook met een 6-cilindermotor en een vermogen van 120 pk aan de serie toe gevoegd.

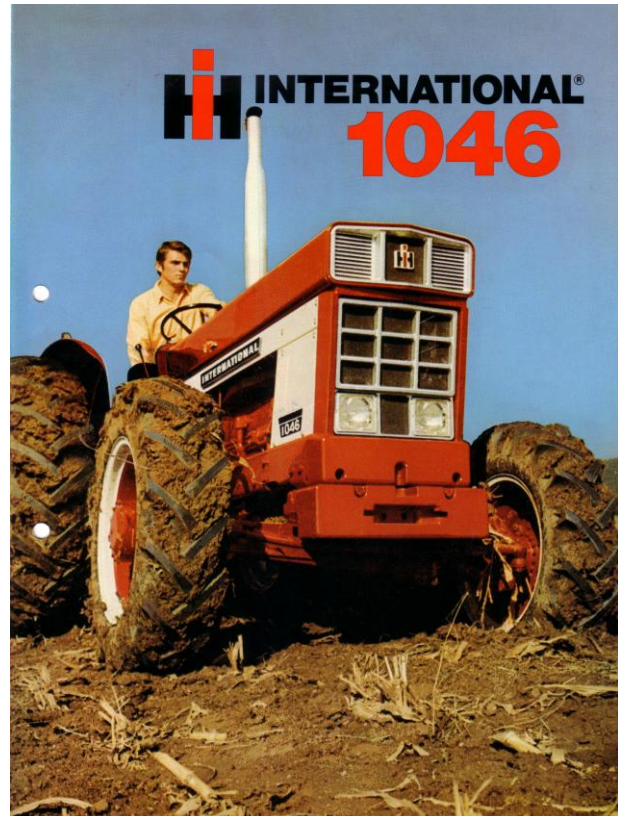


International 946

Vanaf 1974 werden de meeste modellen afgelost door de 44



International 554



International 1046

serie o.a. 644, 744 en 844 van respectievelijk 60, 70 en 80 pk. Er was ook nog een 554 van 54 pk, maar die is in ons land bij mijn weten niet geleverd.



International 744 uit de 44 serie

In 1975 werden ook de kleinere modellen vervangen door de 33 serie o.a. de 433 van 38 pk, de 533 van 48pk, en de 633 van 55 pk, allen met een 3-cilinder-motor. In 1980 wordt deze reeks uitgebreid met twee 4-cilinders, de 733 van 63 pk en de 833 van 67 pk. In Nederland werd de 833 niet verkocht. De 946, de 1046 en de 1246

worden respectievelijk in 1977, 1978 en 1979 uit de productie genomen en worden opgevolgd door de 955, de 1055 en de 1255 en in 1982 is ook de 1455 leverbaar, een 6-cilinder serie van 90 tot 145 pk. Vooral de twee grootste zijn zeer populaire tractors die anno 2011 nog rond rijden. Vanaf 1978 is de 45 serie beschikbaar bestaande uit 3 typen o.a. de 645, de 745, en de 845 van respectievelijk 60, 72 en 80 pk. In 1981 kunnen de meeste typen worden voorzien van een nieuwe geluidsarme XL cabine. Vanaf 1980 zijn de 644 en de 744 van het toneel verdwenen en in dat zelfde jaar wordt de 645 vervangen door de 743 van 67 pk



International 533



International 745S



International 743



International 856 XL

Met de komst van de 956 en 1056 in 1982 worden de 955 en de 1055 in dat zelfde jaar uit de productie genomen. In 1983 wordt de 856 XL Turbo gelanceerd, deze trekker is uitgevoerd met sens-o-draulic (trekkrachtcontrole via onderste trekarmen). Vooral in de jaren 80 beschikte International over veel typen en per type konden de eigenschappen nogal eens verschillen in Sens-o-hydraulic, vierwielaandrijving, XI cabine, en transmissie. Zeker de eerste jaren na de overname door Tenneco bleven de in 1985 geproduceerde typen voortbestaan onder de naam Case International.



International 1455 XL gebouwd tot 1997 als Case International 1455

Frankrijk had in het Franse plaatsje St. Dizier eveneens een vestiging. Eind 1951 rolt de eerste trekker van de band. Een Farmall FC, gebaseerd op de Amerikaanse C. De meeste onderdelen worden in Amerika gemaakt. In 1952 vindt er een enorme uitbreiding plaats in St. Dizier. De meeste onderdelen worden nu zelf vervaardigd, behalve de motor, die ko



Farmall FC gebaseerd op de Amerikaanse C

Amerika. Er komen varianten op de FC. De Super FC met onderdelen van eigen makelij en met iets meer motorvermogen en de FCN met een in Neuss ontworpen dieselmotor die ook in de Duitse DF-25 werd gebruikt. Een 4-cilinder met een volume van 2043 cm³ en een vermogen van 23,5 pk. Vanaf 1953 rollen de Super FCC (benzine) en de Super FCD

(diesel) van de band met de nieuwe FC en FD 123 motoren. Deze zijn ontworpen in Frankrijk en vervaardigd in eigen fabriek. In 1954 komt er van de Super FCC een variant voor de wijngaarden aangeduid als Super FCC-V (V= Vineyard) en een standard uitvoering Utiliy aangeduid als Super FCC-U (U=Utiliy). Vanaf 1955



Farmall FCD



Mc Cormick Super FCC-U

waren deze uitvoeringen ook leverbaar met een dieselmotor, (FCD-V en FCD-U). Ook wordt in dat zelfde jaar een kopie gebouwd van de Amerikaanse C.U.B. In 1958 verscheen er zelfs nog een Super C.U.B. van 14 pk. Vanaf 1957 zijn de Farmall F-235 en de Farmall F-335 leverbaar.



Farmall F-235D



De 2-cilinders Mc Cormick F-135 en Mc Cormick F-137



Mc Cormick Farmall FU-265D



Farmall F-265D



Farmall F-267

De F-235 is ook leverbaar als F-235D, FV-235 en FU-235. Door de steeds nauwere samenwerking met Duitsland worden in 1958 en in 1960 respectievelijk de Mc Cormick F-135 en de F-137 ontworpen. Het zijn allebei 2-cilinders, gebaseerd op de Duitse Farmall D-217. Vanaf 1959 komt de Farmall F-265 op de markt in een wat modernere styling. In 1960 volgt de F-237 en in 1961 de F-267. En vanaf 1962 tot 1965 worden de laatste IH trekkers (Farmall F-240 en F-270) volgens het Franse concept gebouwd. Van al deze laatste genoemde typen zijn de meesten ook leverbaar als Utiliy (U), Vineyard (V) of diesel (D).



Mc Cormick Standard F-270

Door de vraag naar zwaardere trekkers worden in 1963 de Amerikaanse Farmalls 706 en 806 naar Frankrijk gehaald, maar omdat de autofabriek Peugeot de nul geclaimd had in het midden van zijn typeaanduiding mochten de Fransen de Farmalls niet als 706 en 806 verkopen en werden de typen omgedoopt in 716 en 816.



Farmall F-240



Farmall F-270

Na 1965 worden de meeste Duitse IH trekkers gebouwd tussen 1965 en 1985 (met wat Franse tintjes), ook in Frankrijk geassembleerd. Ook toen alle vestigingen van IH waren overgenomen door Tennco ging men hier mee door.



Farmall 816

International 734 →
De International 734 en de 834 werden waarschijnlijk in Frankrijk van een eigen type nummer voorzien. Ze werden gebouwd tussen de 24 en de 44 serie in.





Mc-Cormick Deering

Een goede tractor verbetert een goed bedrijf



Type 10-20

Met 10 pk aan de trekhaak en 20 pk aan de riemschijf

Type 22-36



Met 22 pk aan de trekhaak en 36 pk aan de riemschijf

INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY
ROTTERDAM - Telefoon 26226 - PRINS HENDRIKKADE 102

Maten vrijblijvend

Constructiewijzigingen voorbehouden

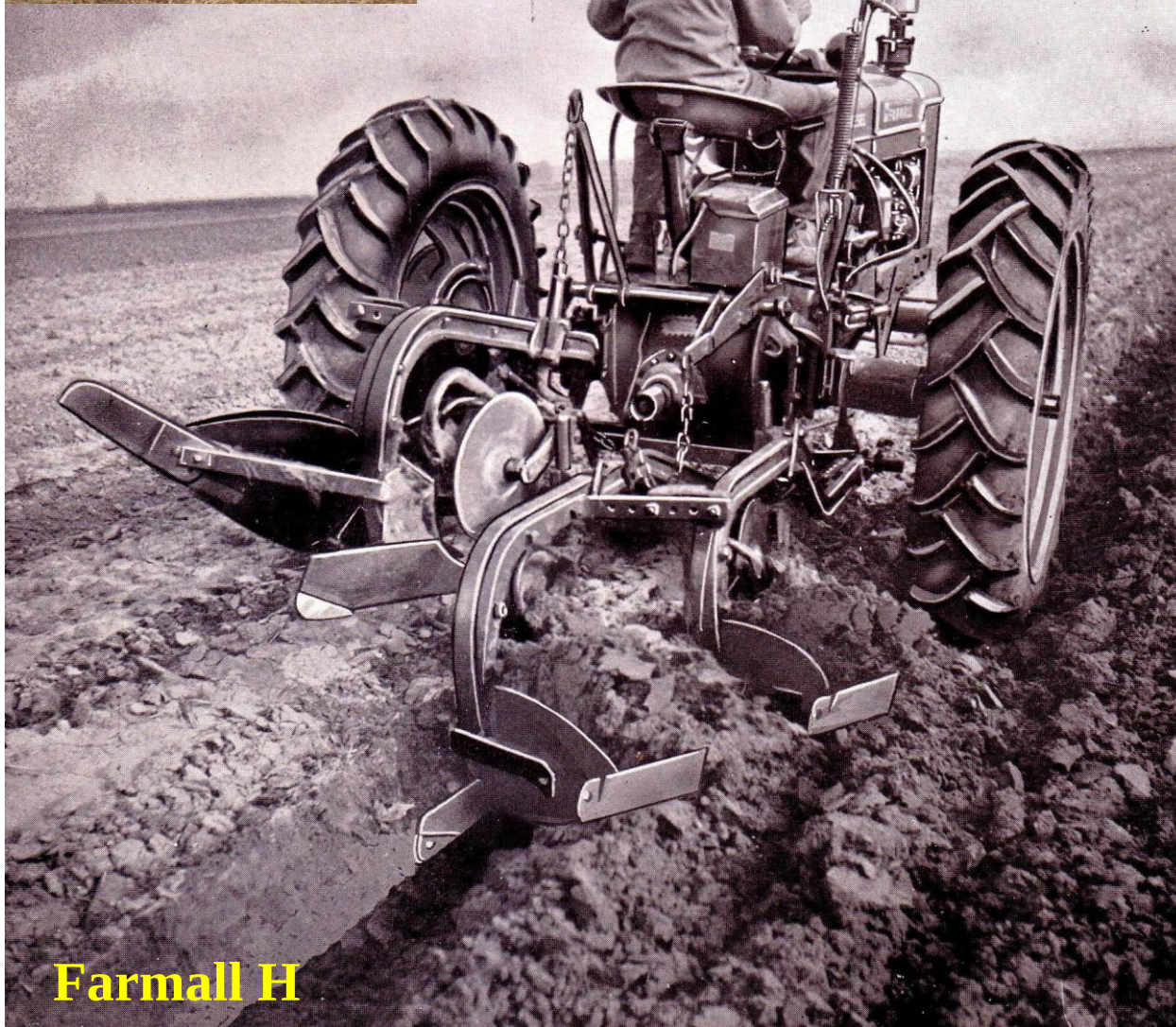
Nadruk verboden



Case IH Farmall U PRO

Wij hebben straks geen cabine meer nodig

Nog 20 jaar dan zit een cabine op mijn tractor



Farmall H

Nog even en er zijn geen cabines meer nodig . Dan zullen de tractors en machines onbemand over de akkers rijden. De moderne techniek neemt alles over. G.P.S in nu al een bekend verschijnsel. International maakt dat niet meer mee omdat over enige tijd de naam IH wel van de trekkers zal verdwijnen nu het onderdeel is van (CNH).

Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke overname is niet toegestaan

Auteur Arjaen



*Folders
Oldtimers
Miniaturen*

*Adrie Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
4443 AM Nisse*

*E-mail
moldcjongc@zeelandnet.nl*

Tel 0113-649525



***waar u dit bord ziet hangen . . .
bent u in vertrouwde handen!***



Boeke-Heesters

