

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

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 9 (1947)

Heft: 12

Artikel: Die Eignung des Traktors "Ferguson" : (Antwort auf eine Anfrage P. L.) = Peut-on conseiller l'achat du tracteur Ferguson? : (Réponse à une question)

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048863>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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

Die Eignung des Traktors «Ferguson»

(Antwort auf eine Anfrage P. L.)

Aus verschiedenen Gründen ist es nicht leicht, über den Traktor «Ferguson» genaue Auskunft zu geben. Einerseits wurde diese Maschine bis jetzt nicht zu einer Prüfung angemeldet, weder in Brugg, noch bei der Maschinenprüfstation des Kts. Waadt in Marcellin-sur-Morges. Andererseits gibt es 4 verschiedene Traktortypen dieses Namens und schliesslich ist die Propaganda für diese Maschine derart vorlaut, dass Vorsicht am Platze ist.

Harry Ferguson in Dearborn USA, hat vorerst in Zusammenarbeit mit Henri Ford einen Ferguson-Traktor mit drei Gängen gebaut. Die Maschine ist mit einem Ford-Motor ausgerüstet. Diese Ausführung scheint in den Vereinigten Staaten nicht ganz befriedigt zu haben und es werden dazu Zusatzgetriebe offeriert, die die Zahl der Gänge verdoppeln.

Später haben sich Harry Ferguson und Henri Ford überworfen und Ferguson baut Traktoren unter Mithilfe anderer Konstrukteure. Ford seinerseits hat die Konstruktion geändert und bringt unter dem Namen «Ford-Traktor» den Ferguson mit 4 Gängen auf den Markt. Inzwischen hat die englische Automobil-Fabrik «Standard» von Ferguson eine Lizenz erworben und liefert den Ferguson mit einem aus Amerika importierten Continental-Motor in die Schweiz. Es ist vorauszusehen, dass diese Firma in absehbarer Zeit die Motoren selbst bauen und den Markennamen ändern wird, um Verwechslungen vorzubeugen. So werden wir nachher die fünfte Ferguson-Ausführung vor uns haben.

Es ist den grossen Traktorfabriken eigen, dass sie den Bedürfnissen der Bauern wenig Rechnung tragen und Spezialmodelle herausbringen, die mit den vorhandenen Geräten und Maschinen nicht arbeiten können. Es ist die Absicht Fergusons, einen besonders gearbeten Traktor zu bauen, um auch alle Geräte liefern zu können mit denen der Traktor arbeiten soll.

Der Landwirt, der z. B. einen «Ferguson» und einen «International» besitzt, wird dazu gezwungen, die Geräte sozusagen «im Doppel» zu besitzen, weil die für den «International» gebauten Geräte mit dem «Ferguson» nicht verwendbar sind und umgekehrt.

Sieht man sich z. B. den Mähbalken oder die Zapfwellen-Bindemaschine an, wird man feststellen, dass das JHC-Gerät mit der Normal-Zapfwelle von $1\frac{3}{8}$ Zoll Durchmesser ausgerüstet ist, die 540 Umdrehungen pro Minute macht. Die gleiche Zapfwelle finden wir auf den Traktoren Bührer, Hürlimann, Vevey, Meili, Fordson-Major, International, Case, Olivier, usw. Die Zapfwelle des Ferguson hingegen besitzt $1\frac{1}{8}$ Zoll Durchmesser und 1000 Umdrehungen je Minute.

Der Ferguson-Traktor erfordert deshalb einen Zapfwellen-Kartoffelgraber in anderer Ausführung, einen ebensolchen Bindemäher oder Fräse usw. Ein Landwirt, der seinen Ferguson durch einen andern leistungsfähigeren Traktor ersetzen will, ist gezwungen, sämtliche für den Ferguson erworbenen Geräte auf die Seite zu stellen.

Es ist deshalb äusserste Vorsicht am Platze und wir können den Ankauf des Fergusons nur für grosse Gemüsebaukulturen empfehlen, die den Traktor ausschliesslich als Hacktraktor verwenden. Der sehr leichte Ferguson-Traktor besitzt einen ersten Gang mit 5,5 km/std. Das ist

P. Geuggis, Traktoren-Reparatur-Werkstätte
Offiz. Bührer-Vertreter, Tel. 5 10 52, Weinfelden

für viele landwirtschaftliche Arbeiten zu viel. Zudem ist das Verhältnis vom 3. zum 4. Gang sehr weit, so dass das Wechseln vom 3. in den 4. Gang oft Schwierigkeiten bereitet.

Zur Zeit ist die Nachfrage nach Traktoren so gross, dass ein Bauer einen bestimmten Traktor viel weniger wegen seiner günstigen Charakteristik, als wegen des günstigen Liefertermins kauft. In etwelchen Jahren wird der Markt gesättigt sein. Dann werden die Fabrikanten und Importeure den Bedürfnissen der Landwirtschaft in vermehrtem Masse Rechnung tragen müssen.

Die Veröffentlichungen über den Ferguson-Traktor überborden gelegentlich. So schrieb z. B. Ende April 1947 die «Automobil-Revue», dass dieser Traktor dank des Parallelogrammes, das ihn mit dem Aufbau-Pflug verbindet, auf den Boden gepresst und dadurch die Adhäsion erhöht wird. Aus dem genannten Artikel muss man den Schluss ziehen, dass dieses Wunder-Parallelogramm erlaubt, mit einer äusserst leichten Maschine zu arbeiten, dass mit dem Wachsen der erforderlichen Zugkraft der Traktor immer stärker gegen den Boden gepresst wird.

Der ursprüngliche Prospekt von Harry Ferguson sagt im Widerspruch dazu, dass die Adhäsion um etwas Weniges verbessert wird, weil der Pflug durch den Traktor getragen wird. **Das trifft aber für alle schweizerischen Traktoren**, die mit einem Tragpflug arbeiten, ebenfalls zu.

Harry Ferguson führt weiter aus, dass sein Traktor für die Verbindung mit dem Tragpflug keine Sicherheitskupplung erfordert, weil der Traktor so leicht ist, dass er zum «Spuhlen» kommt bevor der Pflug Schaden leidet.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass dieser Traktor mit einer anormalen Zapfwelle ausgerüstet ist, dass er so niedrig gebaut ist, dass ein gewöhnlicher Tragpflug nicht aufmontiert werden kann, dass der Sitz sich so weit vorne befindet, dass der Fahrer von seinem Platz aus weder die Bedienungshebel der normalen Bodenbearbeitungsgeräte, noch das Betätigungsorgan für die Anhängerbremse betätigen kann.

B.

(Uebersetzung I.)

Peut-on conseiller l'achat du tracteur Ferguson ?

(Réponse à une question)

Il est difficile de donner des renseignements précis sur le tracteur Ferguson pour différentes raisons. D'une part ce tracteur n'a été soumis aux essais ni à l'IMA ni à Marcelin; d'autre part il y a quatre exécutions différentes de tracteurs portant ce nom et enfin la publicité qui est faite autour de cette machine paraît tellement tapageuse qu'il est prudent d'être circonspect.

Harry Ferguson à Dearborn, USA, a construit tout d'abord un tracteur Ferguson à trois vitesses en collaboration avec Henri Ford: le moteur est un Ford.

En Amérique il a paru insuffisant et des constructeurs font une boîte à vitesse auxiliaire qui permet de porter de trois à six le nombre des vitesses.

Mais Harry Ferguson et Henri Ford se sont brouillés: Ferguson construit maintenant avec l'aide d'autres constructeurs et de son côté Ford a modifié l'exécution et fait maintenant sous le nom de tracteur Ford le Ferguson à quatre vitesses. Entre temps Ferguson a remis une licence de fabrication à une maison anglaise, la fabrique d'automobiles Standard qui livre actuellement en Suisse un tracteur pourvu d'un moteur Continental importé d'Amérique.

Il est à prévoir d'une part que cette Maison fera elle-même ses moteurs et d'autre part qu'elle changera le nom pour éviter des confusions; ce serait alors le cinquième Ferguson!

Il est de grandes fabriques qui ne veulent pas tenir compte des besoins de l'agriculture et tiennent à faire un modèle spécial tel qu'il ne soit pas possible de l'utiliser avec des outils existants.

Ainsi l'idée de Ferguson est de faire un tracteur anormal afin de pouvoir livrer tous les outils qui vont avec le tracteur.

L'agriculteur qui possède par exemple un Ferguson et un International serait obligé d'avoir tous les instruments à double, car les outils Ferguson ne s'adaptent pas sur l'International et vice-versa.

Si l'on prend par exemple le cas de la faucheuse ou de la moissonneuse-lieuse on constate que l'instrument International est pourvu de la prise de mouvement normale de $1\frac{3}{8}$ " de pouce anglais tournant à 540 tours (la même prise que l'on trouve sur le Vevey, Hürlimann, Bühler, Meili, Fordson-Major, International, Case, Oliver, etc.). Par contre, le Ferguson a une prise de $1\frac{1}{8}$ " de pouce, tournant à 1000 tours par minute.

Il faudra donc un arrache-pommes de terre spécial, une lieuse spéciale, une fraise spéciale pour le Ferguson. Lorsque un agriculteur voudra remplacer son Ferguson par un tracteur plus puissant, il sera obligé de mettre au rebut tous les outils prévus pour le Ferguson.

Il faut donc être extrêmement prudent et nous ne pouvons recommander l'achat de ce tracteur que lorsqu'il s'agit d'une très grande exploitation de culture maraîchère qui utilise le Ferguson exclusivement comme tracteur à sarcler.

En effet, cette machine très légère a une première vitesse de l'ordre de 5,5 km/h ce qui est beaucoup trop rapide pour beaucoup de travaux agricoles et l'écart entre la troisième et la quatrième vitesse est très élevé ce qui rend difficile parfois le passage de troisième en quatrième.

Il y a lieu de noter qu'à l'heure actuelle la demande en tracteurs est si forte que l'agriculteur achète une machine non point à cause de ses caractéristiques, mais parce qu'elle est livrable dans un délai qui lui convient.

Dans quelques années, lorsque la production sera satisfaite, les constructeurs et importateurs seront obligés de tenir compte davantage des besoins de l'agriculture.

La publicité faite autour du tracteur Ferguson est excessive. Ainsi la Revue Automobile, à fin avril 1947, disait que grâce à un parallélogramme le tracteur appuie au sol ce qui augmente l'adhérence. On peut déduire de cet article que ce parallélogramme merveilleux permet au tracteur de n'avoir plus de poids, que plus l'effort demandé est grand plus le tracteur adhère au sol.

Les prospectus d'origine de Harry Ferguson disent au contraire que par le fait que la charrue est portée l'adhérence augmente quelque peu. **C'est le cas de tous les tracteurs suisses à charrue portée.**

Harry Ferguson précise qu'il n'y a pas de dispositif de déclenchement à la charrue parce que le tracteur est assez léger et qu'il patine avant que la charrue ne souffre.

Il y a lieu de relever que ce tracteur est muni d'une prise de mouvement anormale, qu'il est si près du sol qu'il n'est pas possible de monter une charrue ordinaire portée et que le siège est placé tellement en avant que le conducteur ne peut actionner les freins de la remorque ou les leviers de réglage des instruments de culture normaux. B.

Question no. 47/01:

a) Je désire acheter un autotracteur à moteur Citroën B-14 et je désire savoir si cet autotracteur répond à un bon travail.

b) Je désire savoir si vraiment on peut utiliser la Superculasse à culbuteur sur ce moteur

Réponse no. 47/01:

A la première question nous vous répondrons que la valeur d'un autotracteur ne dépend que fort peu du choix du moteur. En effet le moteur Citroën B-14 est un excellent moteur à essence. S'il est mal assemblé sur un châssis quelconque, avec une seconde boîte à vitesse pas adaptée et un pont arrière trop faible, il ne faut pas attendre grand-chose de la machine ainsi réalisée!!

Et comme il est très rare de trouver non seulement les pièces qui conviennent pour les faire jouer ensemble, mais encore le garagiste ou le mécanicien capable de réaliser une telle

machine pour qu'elle remplisse le but proposé, nous ne saurions pas vous recommander une telle acquisition.

D'une façon générale tous les autotracteurs ont trop de poids sur l'essieu avant et pas assez sur les roues motrices. De ce fait les roues motrices patinent trop facilement.

La seconde question est plus délicate: la superculasse qui transforme le moteur Citroën à soupapes latérales en un moteur à soupapes en tête est certainement une amélioration apportée à ce moteur pour en faire un moteur de sport, plus nerveux, plus racé, mais plus délicat à conduire.

Or comme vous utilisez du «pétrole» sur un autotracteur, il faut précisément réduire la compression, c'est à dire faire l'inverse d'un moteur sport. La superculasse risque fort de provoquer un cliquetis, ou un cognement du moteur qui contribuera à en accélérer l'usure.

L'expérience faite avec les autotracteurs est très défavorable: la machine paraît bon marché à l'achat, mais demande trop de frais de réparations et ne rend pas ce qu'elle devrait, soit parce que les poids sont mal répartis, soit parce que les vitesses n'ont pas les rapports voulus, soit à cause de la consommation.

Il est souvent plus avantageux d'acheter une machine plus chère, mais demandant moins de réparations. Pour que nous puissions vous conseiller, il faudrait connaître les conditions de votre exploitation: superficie, attelage, main d'œuvre, travaux et transports à faire. By.

Question no. 47/02:

Que manque-t-il à mon moteur? Après 100 heures de service il est fortement calaminé et cogne violement en charge et la puissance baisse. Il ne sert à rien de mettre du retard à l'allumage. Il fonctionne au White spirit, avec de l'huile ordinaire d'été, l'air d'admission est réchauffé et il n'y a pas de dilution de l'huile. Il y a toujours un peu d'huile aux bougies.

Réponse no. 47/02:

Il est possible que le carburateur ne fonctionne pas bien et donne à certains moments un mélange trop riche qui forme de la calamine. Veuillez donc contrôler ce point: un carburateur de moteur à pétrole ou white spirit doit toujours avoir un pointeau réglable.

En outre nous vous conseillons de changer d'huile. Au lieu de l'huile ordinaire que vous utilisez, demandez à votre fournisseur une huile décalamante (huile détergente, carbon solvant). By.



Hochwertiges
Schmieröl

USOL

Motor Oil
Getriebeöle Fette
Spezialöle für Dieselmotoren
Benzin Traktorentreibstoffe Dieselöl

USOL A.G., Basel Münchensteinerstr. 268 Tel. (061) 246 22