

**Zeitschrift:** Landtechnik Schweiz

**Herausgeber:** Landtechnik Schweiz

**Band:** 41 (1979)

**Heft:** 10

**Artikel:** Tracteuropa präsentiert Neuheiten von Ford

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1081898>

### 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:** 03.02.2026

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

erstattung; vermutlich deshalb, weil in Dänemark die Besteuerung des Dieseltreibstoffes ohnehin sehr tief ist.

Die Verbilligung ist je nach Land verschieden und variiert von rund 30% (A) bis 55% (BRD). Der nach Abzug der Verbilligung noch zu zahlende Dieseltreibstoffpreis ist in der Schweiz mit 0.576 sFr. pro Liter am höchsten, gefolgt von Oesterreich mit 0.458 sFr. Die Länder Dänemark, Niederlande, Deutschland und Frankreich weisen mit 0.394 bis 0.346 sFr. einen mittleren und die drei Länder Spanien, Belgien und Finnland mit 0.15 bis 0.25 sFr. den tiefsten Dieseltreibstoffpreis für die Landwirtschaft auf.

### Schlussfolgerung

Auch unter dem Einfluss der weltweiten Energieverknappung ist die Treibstoffverbilligung beziehungsweise die Rückerstattung der zu Unrecht erhobenen Fiskalbelastung auf dem in der Landwirtschaft verbrauchten Dieseltreibstoff ein wichtiges und gerechtfertigtes Element zur Tiefhaltung der landwirtschaftlichen Produktionskosten. Da langfristig mit einem weiteren Anstieg der Treibstoffpreise zu rechnen ist, muss alles daran gesetzt werden, dass diese Rückvergütungen erhalten bleiben, beziehungsweise in einzelnen Ländern auf den maximal möglichen Satz erhöht werden.

## Tracteuropa präsentiert Neuheiten von Ford

Die Tracteuropa-Karawane von Ford hat kürzlich von Oesterreich kommend die Schweiz durchquert und ist nach Italien weitergerollt. Während der 500 km langen Schweizer-Reise wurde an verschiedenen Orten Halt gemacht, um den Bauern einige Spitzenleistungen der Ford-Traktorproduktion vorzustellen. Dass die Präsentation einer 26 Typen umfassenden Traktorreihe nicht ohne Spektakel ablaufen durfte,

ist mindestens jedem Werbefachmann klar. So sorgten auf dem Boden der FW 30, ein 8-fach bereifter, 300 PS starker Knicklenker-Gigant und in der Luft John Tailer, welcher mit seinem knallgelben Doppeldecker gewagte Akrobistik vorführte, für prickelnde Spannung.

Ich gehe wohl kaum fehl in der Annahme, dass mancher Besucher, so gerne wie der Berichterstatter, auf dem FW 30 einige Runden mit dem angebauten 9-Schar-Pflug gedreht hätten.

Realistischer, mindestens für unsere Verhältnisse, war sicher die Vorführung der teilweise bekannten Typen. Angefangen beim «Economy» mit 29,4 kW (40 PS) Leistung und einem Sparpreis von Fr. 14 100.— bis zum Modell 7600 mit 66,2 kW (90 PS) und integrierter Sicherheitscabine in der Preisklasse von Fr. 50 000.—.

Als Neuheiten wurden die 3 Modelle 10, 20 und 30 der TW-Reihe vorgestellt. Diese Traktoren ersetzen die beiden Typen 8700 und 9700 und ergänzen das Ford-Traktorangebot der höchsten Leistungsklasse. Die beiden Modelle TW 10, 80 kW (110 PS) und TW 20, 100 kW (136 PS) weisen einige technische Verbesserungen auf. So wurde z. B. am Motor für eine bessere Wärmeabfuhrung gesorgt, das Getriebe erhielt eine Zwangsschmierung und die Hydraulik mehr Hubkraft. Die komplette technische Ueberarbeitung wurde ganz im Hinblick auf die grösseren Anforde-

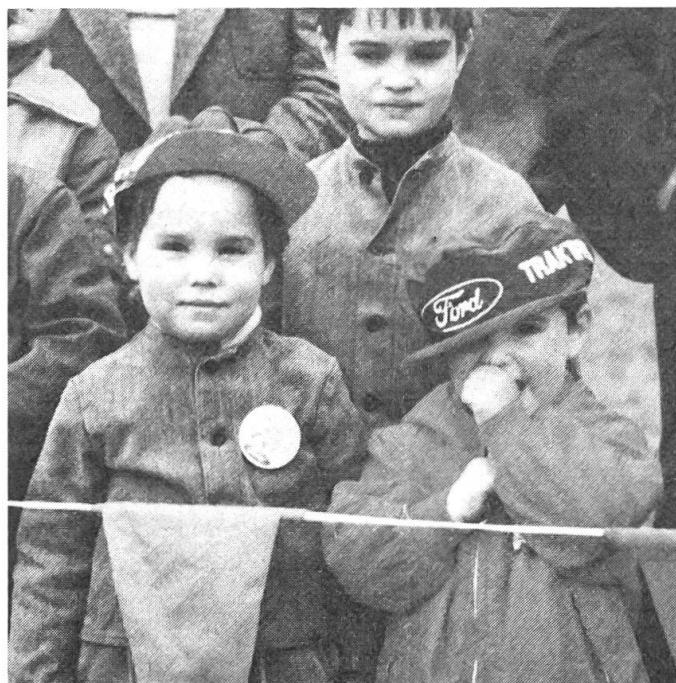


Abb. 1: «Keiner zu klein, Ford-Fan zu sein».

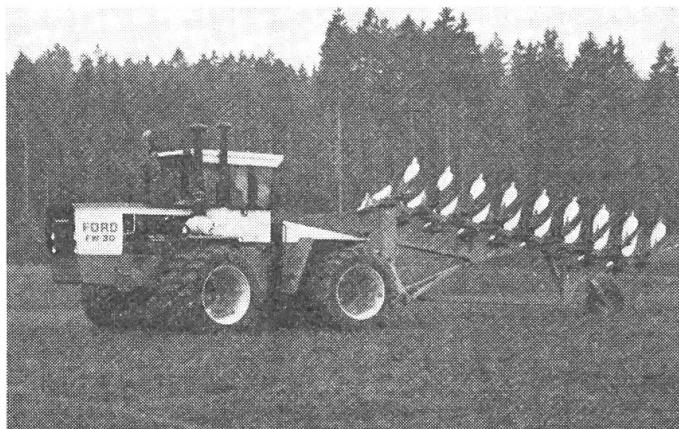


Abb. 2: Wie fühlt man sich wohl als Kapitän dieses Landkreuzers?



Abb. 3: Dieses Modell ist für unsere Verhältnisse sicher «Econom-ischer».

rungen, welche heute an Traktoren gestellt werden, gemacht.

Als absolute Neuheit darf aber das Modell TW 30 bezeichnet werden. Mit seiner Leistung von 120 kW (160 PS) schliesst dieser Traktor eine Lücke im Bereich zwischen 100 und 215 kW. Als Grundlage für die Motorkonstruktion diente derjenige des TW 20. Ein Turboauflader sorgt für die gewünschte Mehrleistung. Den Konstrukteuren von Ford ist es gelungen, die Turboaufladung von Dieselmotoren durch die Ladeluftkühlung auf bemerkenswerte Weise zu verbessern.

Bei gewöhnlichen Turboladern erwärmt sich die Luft, welche dem Motor zugeführt wird, als Folge der Wärmeübertragung im Turbolader und der Kompression auf ca. 140° C und gelangt mit dieser Temperatur in die Zylinder. Warme Luft hat aber eine geringere Dichte, weshalb so nicht die optimale Sauerstoffmenge in den Motor gepresst werden kann.

Durch Zwischenschalten des Ladeluftkühlers wird bei Ford nun die heisse Luft auf ca. 70° C heruntergekühlt. Die komprimierte Luft wird dichter, und die Sauerstoffzufuhr besser, wodurch eine beträchtliche Leistungssteigerung erreicht wird.

Die Funktion des Ladeluftkühlers ist sehr einfach. Die vom Abgasturbolader komprimierte Luft wird über einen Luft-Luft-Wärmetauscher geleitet wobei sie die unerwünschte Wärme an die Umgebung abgibt. Die Wärmeabfuhr besorgt ein kleines, von einem Teil der komprimierten Luft angetriebenes Gebläse. Die ganze Ladeluftkühlung ist wartungsfrei. Eingebaut wird der Ladeluftkühler vorerst nur in den TW 30, welcher damit aus einem 6,5-Liter-Motor 120 kW herausholt.

Der TW 30 weist aber noch einige weitere bemerkenswerte Konstruktionsdetails auf. Eine 14"-Kuppelung, Niederdruckschmierung im Getriebe, Selbstsperr-Differential, selbststellende Servo-Bremsen und eine um 20% gesteigerte Hubleistung der Hydraulik sind nur einige der erwähnenswerten technischen Raffinessen dieses Traktors.



Abb. 4: Die TW-Reihe präsentiert sich mit Sicherheitscabine.

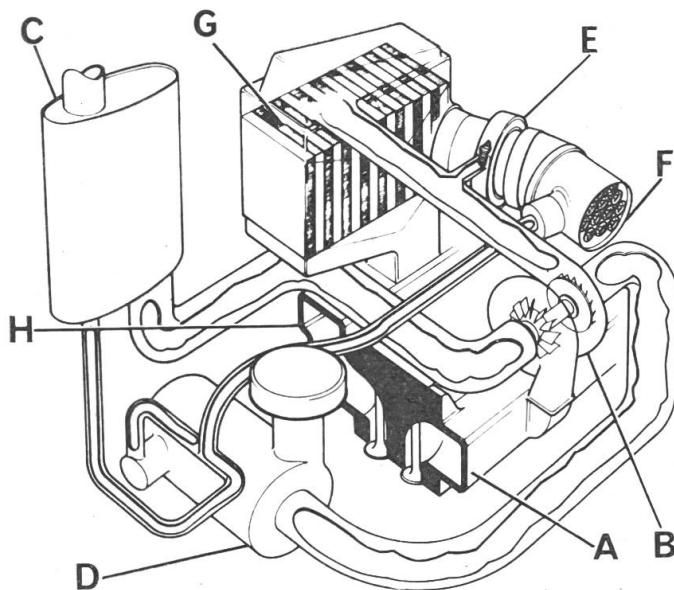


Abb. 5: Die Turboaufladung des TW 30: Auspuffgase A treiben den Kompressor B bevor sie über den Auspuff C ins Freie gelangen. Die Ladeluft wird über den Filter D angesaugt und vom Kompressor B durch den Luft-Ladeluftkühler G in das Ansaugrohr gepresst. 10% der Ladeluft wird zum Antrieb des Lade-Luft-Kühlgebläses abgezweigt. Im Zyklonfilter F wird die Kühlluft gereinigt.

Der für diese Leistungsklasse unumgängliche Allrad-Antrieb gehört, wie die vollklimatisierte Sicherheitskabine zur Standardausrüstung, wobei zu erwähnen ist, dass sich die ZP-Vorderachse durch einen sehr kleinen Wenderadius auszeichnet. Bedingt durch die dauernde Steigerung der Motorleistung moderner Traktoren, ist der Allrad-Antrieb entsprechend im Vormarsch.

Der harte Einsatz der Grosstraktoren durch Lohnunternehmer und Grossbetriebe erfordert, obwohl deren Anteil in Europa nur ca. 7% und in der Schweiz gar nur 2–3% beträgt, einen jederzeit funktionierenden Kundendienst. Dass dieses Kundendienstnetz in der Schweiz aufgebaut ist und sich bewährt hat, wissen die Ford-Traktorbesitzer zu schätzen. Stellvertretend für alle Ford-Händler, speziell aber aus Anlass des 50-jährigen Verkaufsjubiläums von Ford-Traktoren, durfte W. Merz, Müllheim TG eine persönliche Widmung von Henri Ford II entgegennehmen. Diese sympatische Gratulation und die vorgestellte Traktorreise dürften Ansporn für den notwendigen Einsatz während der nächsten 50 Jahre sein.

Bü.

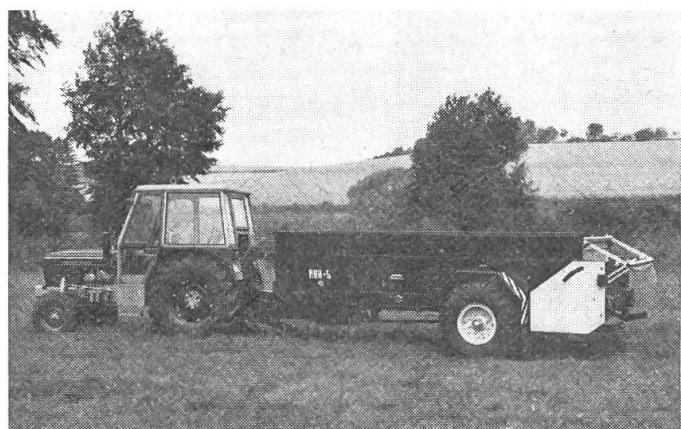
## Die Seite der Neuerungen

### Kombinierter Allzweckwagen

#### Technische Beschreibung des RUR-5

Der Streuer wurde als einachsiger Anhänger selbsttragender Konstruktion gebaut, bestehend aus dem eigentlichen Fahrgestell, den festen nicht abnehmbaren Seitenteilen und der vorderen Stirnfläche mit der Sicherheitsabdeckung aus Draht. Die Maschine ist mit 13.00 x 18 Pneus ausgerüstet, welche einen geringen spezifischen Druck auf den Boden ausüben, was eine leichte Bewegungsfähigkeit der Maschine im Terrain ermöglicht.

Der kombinierte Streumechanismus besteht aus dem waagrechten Zylinderrohr und den aufgeschweißten Streuschaufeln. Die Streuschaufeln können nach Bedarf eingestellt werden. Der geteilte Boden ermöglicht ein Entladen jeder der beiden Hälften für sich allein, oder beider Hälften gleichzeitig. Jeder der beiden Teile des verschiebbaren Bodens wird durch



zwei Gliederketten gebildet, welche durch Mitnehmerleisten verbunden sind. Das Einschalten der beiden Hälften des verschiebbaren Bodens geschieht durch eine Zahnkupplung mittels eines Handhebels. Diese Maschine ist speziell für den Transport und für das Streuen von Schlammdünger konstruiert.