

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 44 (1982)
Heft: 12

Artikel: Auf Besuch beim Ford-Traktorenwerk in Basildon GB
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1081515>

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: 04.02.2026

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

Auf Besuch beim Ford-Traktorenwerk in Basildon GB

Ende September 1981 wurden den europäischen Händlern und der Presse in der Nähe von Genf die neuen Ford-Traktoren der Serie 10 vorgestellt. Unser Mitarbeiter Bü berichtete darüber in der «Schweizer Landtechnik» Nr. 14/81, S. 1006. Anhand von Bildern gab er die wichtigsten technischen Neuerungen bekannt. Anlässlich dieser Vorführungen wurde zwischen dem Vorstand der Schweizerischen Vereinigung der Agrarjournalisten (SVAJ) und der Ford Company (Switzerland) vereinbart, im Sommer 1982 die Geburtsstätte dieser Traktoren im ausserhalb von London gelegenen Basildon zu besichtigen.

Am 26. Mai 1982 war es soweit. An die 50 Agrarjournalisten flogen am späten Nachmittag nach London. Vorgesehen waren am folgenden Tag die Fabrikbesichtigung, verbunden mit einer Traktorenvorführung und am zweiten Tag eine Stadtrundfahrt. Starke Regenfälle reduzierten die Vorführung auf eine Präsentation verschiedener Modelle und Arbeitsketten auf dem asphaltierten Platz seitlich des Boreham House, dem von Henry Ford I gegründeten imposanten Ausbildungszentrum.

Der Komplex in Basildon (GB)

steht auf einem Areal von 40,5 ha, wovon etwas über 145'000 m² überbaut sind. Die Gebäude umfassen ein Fabrikations- und Montagewerk sowie Konstruktions-, Entwicklungs- und Verwaltungsräume.

Durchschnittlich werden 2400 im Stundenlohn und etwa 1000 im Monatslohn bezahlte Personen beschäftigt. Das Werk ist für folgende maximale Tagesproduktion konzipiert:

- 178 vollständige Traktoren
- 595 Motoren (unter 100 PS/74 kW)
- 520 Hydraulikanlagen
- 545 Vorderachsen

Um diese Kapazität voll zu erreichen, werden täglich an Materialien und Hilfsstoffen benötigt:

- 2'400 Tonnen Metalle
- 1'800 Liter Farbe
- 41'000 Liter Heizöl
- 37'000 Liter Öle
- 2,7 Mio Liter Wasser

In Basildon besichtigten die Journalisten dasjenige der vier Hauptgebäude, in welchem die verschiedenen Fabrikationspro-

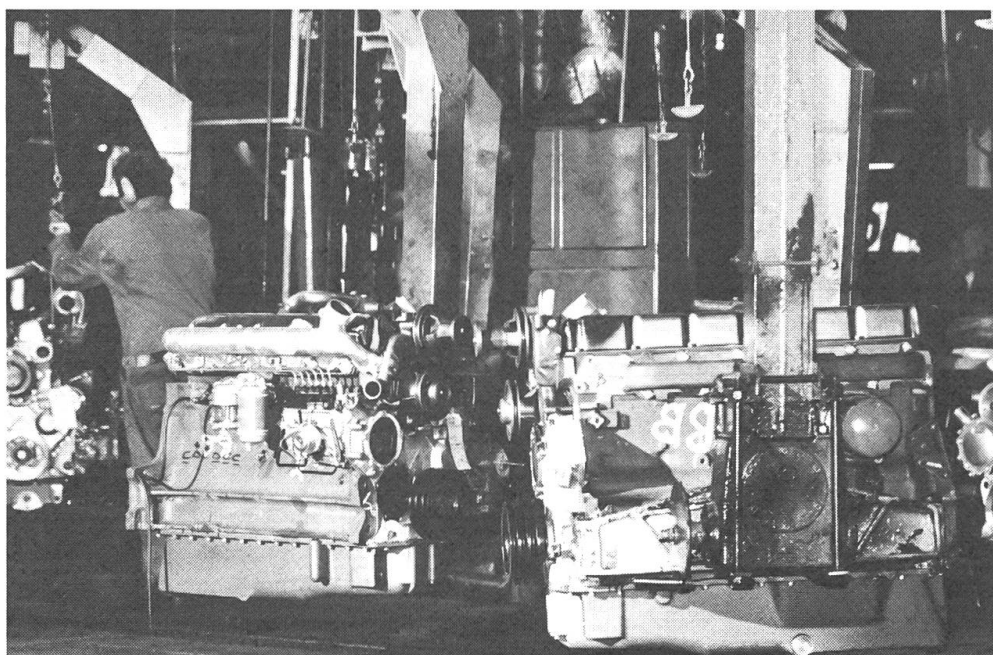


Abb. 1: An der Bearbeitungsstrasse im Sektor Motorenbau.

Die Ford-Traktorenproduktion

In *Basildon* befindet sich das Zentrum der weltumspannenden Ford-Traktorenherstellung. Hier werden Motoren, Vorderachsen und Hydrauliksysteme für Traktoren in der ganzen Welt hergestellt. Zudem werden alle Traktoren zusammengebaut, die ausserhalb Nordamerikas verkauft werden.

Das zweite Montagewerk steht in Antwerpen (Belgien). Dort werden alle Getriebe und Hinterachsen fabriziert und zudem die schweren Traktoren mit über 100 PS (74 kW) der Serie TW zusammengebaut.

Diese beiden Werke liefern auch Aggregate an die dritte Traktorenfabrik in Romeo USA (Michigan), wo die Traktoren für den nordamerikanischen Markt gebaut werden.

zesse ablaufen: Motoren, Vorderachsen und Hydraulik. Zusammengebaut werden Traktoren mit 3- und 4-Zylinder-Motoren.

Was auf den ersten Blick imponierte, waren die peinliche Sauberkeit in den Hallen und an den Arbeitsplätzen sowie die vielen Funktions- und Qualitätskontrollen und zwar bereits während der Herstellung und des Einbaues einzelner Bestandteile.

Motorenbau

Der interessanteste Teil im Fabrikationsprogramm war für die Zuschauer der Motorenbau. Da ist einmal die Bearbeitungsanlage für Zylinderköpfe, auf denen 41 verschiedene Arbeitsvorgänge vorgenommen werden und die von nur 11 Personen gesteuert wird. Gezeigt wurde das Einsetzen der Ventilsitze. Ihr Aussendurchmesser entspricht genau dem Durchmesser der Bohrung, die ihn aufnehmen soll. Ein einfaches Einpressen des Ventilsitzes ist daher nicht möglich und deshalb wird er in flüssigem Stickstoff ab-

gekühlt. Bei der Rückkehr zur normalen Temperatur dehnt sich der Ventilsitz wieder aus und wird zum festen Bestandteil des Zylinderkopfes.

Am meisten Staunen erweckte wohl die Bearbeitungsstrasse für Motorenblöcke mit ihrer Riesenbohrmaschine. Letztere vollzieht 113 verschiedene Bearbeitungsvorgänge. Es befinden sich ständig 250 Motorblöcke im Umlauf-System. Abgesehen von den Qualitäts-Inspektoren bedienen nur 20 Personen diese Riesenmaschine. Faszinierend ist auch der Zusammenbau der Motoren an dem Punkt, des Fließbandes wo Block, Kurbelwelle und Nockenwelle zusammenreffen und sorgfältig gereinigt werden, damit die Montage beginnen kann. Allmählich nimmt nun der Motor Form an.

Jeder fertige Motor kommt auf den Prüfstand. Dies ist ein wichtiger Abschnitt von all dem, was man auf dem Rundgang beobachten kann. Der Motor ist schliesslich das Herz des Traktors. Jeder Motor wird an einen Dynamometer angeschlossen, einer Messapparatur, welche die Motorleistung unter Last misst. Alsdann wird der Motor auf Betriebstemperatur gebracht, um folgende Kontrollen durchzuführen:

- Schmieren der Kipphebel, der Ventile, der Ventilstössel und der Kippwelle
- Öldruck
- Geräuscentwicklung
- Öl- und Wasserdichtigkeit
- Auspuffrauch

Nachher läuft der Motor während 15 Minuten in drei Intervallen von je 5 Minuten. Dabei werden verschiedene Einstellarbeiten vorgenommen wie die Einstellung der Treibstoffpumpe. Anschliessend werden bei 1000 U/min und bei Nenndrehzahl die Leistung gemessen, der Treibstoffverbrauch und die Auspuffgase kontrolliert. Schliesslich wird noch das Kühlsystem unter Druck gesetzt und auf allfällige Undichtigkeiten überprüft.

Wie die übrigen Bauelemente, werden auch die Motoren, nebst den laufenden Qualitätskontrollen in der Produktion, einer gründli-



Abb. 2: Am Ende der Bearbeitungsstrasse im Sektor Traktormontage.

chen Endprüfung unterstellt. Zufällig ausgewählte Motoren werden einem besonderen Test unterworfen. Nach einer Einlaufzeit von 19 Stunden, während welcher der Ölverbrauch ständig kontrolliert wird, folgt ein 100stündiger Dauertest, falls alle vorherigen Versuche positiv abgewickelt werden

konnten. Nach dem Dauertest werden die Motoren sorgfältig zerlegt, damit jeder Bestandteil aufs Genaueste überprüft werden kann.

Nach dem Motorenbau kommen die Getriebe und die Hinterachsen aus dem Werk Antwerpen hinzu, wie auch die Vorderachse



Abb. 3: Das Modell 7710 mit 4 Zylinder-Turbo-Dieselmotor, 4303 cm³, Lenktriebachse mit Differentialsperre, Zentralantrieb mit 52 Grad Einschlag. 16 Vorwärts- und 8 Rückwärtsgänge, Ford-Kabine (82 dBA).

aus dem eigenen Betrieb, die Sicherheitskabine und die Räder mit Gummireifen aus vier verschiedenen Fabriken.

Dank den Gastgebern

Für die gebotene Gastfreundschaft sei den Firmen Ford (jener von Europa und jener der Schweiz) recht herzlich gedankt. Die ohne Vorbehalte und Einschränkungen gebotenen Informationen und der gezeigte Fabrikationsquerschnitt hinterliessen bei den Agrarjournalisten einen überaus guten Eindruck.

Über die bei diesere Gelegenheit im Boreham House durchgeführte Generalversammlung der Schweizerischen Vereinigung der Agrarjournalisten (SVAJ) werden wir später berichten.

Aus der Geschichte der Ford-Traktoren

1907 – baut Henry Ford I den ersten Traktor aus Personenwagenteilen und landw. Werkzeugen.

1917 – wird das 1. Serienmodell vorgestellt. Es wiegt 1,2 t, wird von einem 4-Zylinder-Motor mittels 3 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang angetrieben. Auf Bremsen wird verzichtet, weil man Dank des reversiblen Schneckengetriebes leicht anhalten könne.

1919 – wird die Fabrikation des Fordson-Traktors in Cork (Irland) aufgenommen. Anfänglich werden die Traktoren aus Teilen zusammengebaut, die aus den USA geliefert wurden: dann werden immer mehr englische und irische Lieferanten beigezogen. Dies ist das 1. Weltmodell, denn der gleiche Traktor wird in Amerika und in Irland gebaut.

1927/28 – Fabrikation und Verkauf laufen in Amerika bis 1927/28. Dann wird die gesamte Fabrikationseinrichtung nach Irland verlegt. Cork wird damit zum einzigen Ford-Traktorenwerk. Von 1917 – 1927 hatte Ford in den USA eine halbe Million Traktoren gebaut, das Werk in Cork weniger als 8000.

1929 – In Cork wird die Fabrikation mit dem Modell «N» wieder aufgenommen, das bis 1945 fabriziert wird. Es handelt sich prak-

tisch um den gleichen Traktor, der 1917 nach Irland kam. Viele Teile mussten überhaupt nie geändert werden.

1932/33 – Nachdem in Cork insgesamt 31'000 Traktoren fabriziert worden waren, kommt der Umzug nach Dagenham. In den frühen dreissiger Jahren wird am Grundmodell mit Ausnahme der Zapfenwelle und dem Übergang zur pneumatischen Bereifung wenig geändert.

1936 – kann die Jahresproduktion erstmals mit einer fünfstelligen Zahl ausgedrückt werden: 12'675 Traktoren.

1939 – bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges sind in Dagenham über 70'000 hergestellt worden und die Auswahl umfasst, nebst den konventionellen Traktoren, solche mit Raupenantrieb sowie Dreiradmodelle (alle mit Dreiganggetriebe).

1939 – In Amerika wird die Traktorenproduktion mit einem gänzlich neuen Modell, dem «9 N» wieder aufgenommen. Das ist der Vorläufer der berühmten Dexta-Traktoren.

1943 – beauftragt das Landwirtschaftsministerium die Firma Ford, einen Traktor zu entwickeln, der besser für Reihenkulturen geeignet sei als das Modell «N». Das Ergebnis ist der «E 27 N». Er ist mit dem gleichen Motor und dem gleichen Getriebe ausgerüstet wie der «N», hingegen wird eine Einscheibenkupplung verwendet. Der Achsantrieb erfolgt über ein gerade verzahntes Kegelgetriebe. Unter den Verbesserungen bemerkt man zudem eine elektrische Anlage, eine bessere Bodenfreiheit, verstellbare Spurweiten und eine Zugstange. Bald kommt eine hydraulische Hebevorrichtung hinzu.

1948 – kommt die Anwendung des Dieselmotors. In diesem Jahr werden in Dagenham über 50'000 Traktoren fabriziert.

1951 – (Ende) erreicht die Gesamtproduktion von Cork und Dagenham beinahe eine halbe Million Einheiten. Im gleichen Jahr wird an der Smithfield-Show in London der vollständig neue «Fordson-Major» ausge-

stellt. Später kommt noch der «Dexta» dazu.

1958 – wird der «Major» durch den «Power Major» ersetzt. Später werden die Baureihen «Super» und «New Performance» gebaut.

1964 – (am 1. Oktober) werden in England die neuen Traktoren der 6-X-Reihe vorgestellt, die ersten Modelle aus dem neu errichteten Traktorenwerk in Basildon (Essex).

1968 – wird die 6-X-Baureihe durch die Serie «6 Y» abgelöst. Damit will Ford den Wünschen der Landwirte nach mehr Leistung und raffinierterer Hydraulik gerecht werden.

1975 – wird mit der Einführung der Modellreihe «7A» eine weitere Neuerung realisiert. Auch hier geht es darum, der Kundschaft mehr Motor- und Hydraulikleistung zu bieten.

1976 – kommt die neue Q-Kabine, die den neuen Sicherheitsvorschriften Rechnung trägt.

1981 – (September) werden die neuen Ford-Traktoren der Serie 10 vorgestellt. Sie bringen wesentliche Fortschritte hinsichtlich Treibstoffverbrauch, Leistung an Antriebsrädern, Zapfwelle und Hydraulik. Die neue Baureihe ersetzt alle bisherigen Modelle von 40 – 100 PS (29 – 74 kW).

Landmaschinen-Industrie und -Handel

Markenname «DEUTZ-FAHR»

FAHR, als traditioneller Landmaschinenhersteller und DEUTZ, als Traktorenhersteller gehören bekanntlich seit einigen Jahren zum Klöckner-Humboldt-DEUTZ-Konzern (KHD). KHD hat nun entschieden, auch die DEUTZ-Traktoren künftig unter dem Markennamen DEUTZ-FAHR anzubieten.

BUCHER-GUYER, seit über 90 Jahren mit FAHR AG verbunden, bleibt weiterhin alleiniger Generalimporteur der DEUTZ-FAHR-Landmaschinen für die Schweiz und Lichtenstein.



Goldoni-Compacttraktor

Grosse Beachtung fand an der diesjährigen ÖGA, Öschberg, der erstmals in der Schweiz von MESSER präsentierte GOLDONI-Compacttraktor. Das Allradfahrzeug eignet sich speziell für den Gemüse- und Gartenbau und zwar im privaten und kommunalen Bereiche.

Foto: T. Fluri

Traktorenverzeichnis

zusammengestellt von der Accumulatoren-Fabrik Örlikon

Die Vielfalt der in der Schweiz in Betrieb stehenden Landmaschinen ist gross. Beinahe so umfangreich ist auch die Typenanzahl von Starterbatterien für diese Fahrzeuge. Um den Haltern und Servicestellen etwas unter die Arme zu greifen, hat Örlikon ein Verzeichnis zusammengestellt. Eine Vielzahl von Traktoren, Transportern und Mähdreschern der Jahrgänge 1975 – 1980 sind übersichtlich aufgeführt und die Batterietypen sind entsprechend zugeordnet.

Aufgeführt sind die in der Schweiz im Verkehr stehenden Fahrzeuge der Jahrgänge 1975 – 1980. Fahrzeuge der Jahrgänge bis