

# IMPRESSUM

Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Fotos aus den Archiven der Hersteller. Titelmotiv: Buhler Industries Inc..

Bildnachweis: Sofern Bilder nicht gemeinfrei sind, befinden sich die Bildquellen unter den jeweiligen Abbildungen; die Rechte an den Bildern verbleiben bei den Urhebern.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-04133-2

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart. Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2018

Sie finden uns im Internet unter [WWW.MOTORBUCH-VERLAG.DE](http://WWW.MOTORBUCH-VERLAG.DE)

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

<b>VORWORT</b>	<b>4</b>
<b>VETERANEN</b>	<b>6</b>
<b>CASE / IH</b>	<b>14</b>
<b>CHALLENGER</b>	<b>22</b>
<b>CLAAS</b>	<b>26</b>
<b>DAIMLER-BENZ</b>	<b>36</b>
<b>DEUTZ</b>	<b>46</b>
<b>EICHER</b>	<b>58</b>
<b>FENDT</b>	<b>66</b>

Lektorat: Martin Gollnick/Joachim Köster/Joachim Kuch  
Innengestaltung: Luis dos Santos  
Druck und Bindung: Conzella, 85609 Aschheim-Dornach  
Printed in Germany

A green Deutz-Fahr tractor is shown from a side-rear perspective, pulling a red Kverneland Vario harrow through a field. The scene is set at sunset, with a bright orange and yellow sky and a dark horizon. The tractor's headlights are on, and the harrow's curved tines are visible. The overall mood is warm and industrial.

# INHALT

<b>FORD</b>	<b>78</b>	<b>LANZ</b>	<b>142</b>
<b>HANOMAG</b>	<b>84</b>	<b>MAN</b>	<b>152</b>
<b>HÜRLIMANN</b>	<b>92</b>	<b>MASSEY FERGUSON</b>	<b>158</b>
<b>IFA</b>	<b>98</b>	<b>MB-TRAC</b>	<b>168</b>
<b>IHC / McCORMICK</b>	<b>106</b>	<b>NEW HOLLAND</b>	<b>174</b>
<b>JCB</b>	<b>116</b>	<b>PORSCHE</b>	<b>180</b>
<b>JOHN DEERE</b>	<b>120</b>	<b>RENAULT</b>	<b>184</b>
<b>LAMBORGHINI</b>	<b>132</b>	<b>SAME</b>	<b>192</b>
<b>LANDINI</b>	<b>138</b>	<b>SCHLÜTER</b>	<b>200</b>
		<b>STEYR</b>	<b>204</b>
		<b>VALTRA</b>	<b>210</b>
		<b>VERSATILE</b>	<b>216</b>
		<b>VOLVO / BOLINDER-MUNKTELL</b>	<b>220</b>



# VORWORT

## VON TRECKERN, SCHLEPPERN UND DEM KIND IM MANNE

Ein Traktor, so weiß es das Online-Lexikon, ist eine Zugmaschine, die in erster Linie in der Landwirtschaft zum Zug, aber auch zum Antrieb landwirtschaftlicher Maschinen dient. Und dann erfährt man noch, dass das Wort ursprünglich vom lateinischen »trahere«, ziehen, kommt. Aber warum diese Ackerschlepper, Bulldogs oder Schlepper viele Betrachter in ihren Bann ziehen, darüber verrät das Lexikon nichts. Und dennoch scheinen Kerle dafür besonders anfällig zu sein.

Vielleicht muss man es, um die Faszination zu verstehen, selbst spüren: den dumpfen Schlag eines alten Lanz, das Bollern, Röhren und Stampfen, wenn eines dieser motorisierten Arbeitspferde sich auf die Strümpfe macht. Dann gelangt man vielleicht zu der Erkenntnis, dass ein Traktor weit mehr ist als ein Eisenhaufen: Er ist – um einen alten VW-Werbespruch etwas abzuwandeln – fast schon ein Familienmitglied, das zufällig in der Scheune wohnt.

Die Werbung allerdings sah dies in der Frühzeit der Motorisierung – verständlicherweise – ganz anders. Sie wurde nicht müde, zu betonen, dass so ein eiserner Zugochse im Gegensatz zu einem Pferd erheblich weniger Kosten verursache, denn er würde ja nur »fressen«, also Kraftstoff verbrauchen, wenn er tatsächlich auch arbeite. Ein Tier hingegen müsse ständig gefüttert und vom Tierarzt versorgt werden. Daher, so die Schlussfolgerung, sei ein Traktor, ein Lokomobil oder was auch immer, einfach viel, viel sparsamer und unkomplizierter.

Das war allerdings schon damals ein Milchmädchenrechnung, denn die Anschaffung einer solchen Ackermaschine stellte zu jeder Zeit eine gewaltige Belastung des Budgets dar, und zwar je größer, desto teurer. Daher wurde dieses Werbeargument auch ganz schnell wieder zu den Akten gelegt, und nicht wenige Hersteller versuchten sich danach an der Entwicklung von »Volksschleppern«, von auch für Kleinbetriebe wirtschaftlich rentablen Traktoren.

Pionier in dieser Hinsicht war einmal mehr Henry Ford, der mit seinem robusten T-Modell die Farmer des amerikanischen Westens für das Automobil begeistert hatte. Nach diesem Muster stellte er mit seinem Fordson-Traktor den ersten echten Volksschlepper auf die Eisenräder. Dieser lief in großen Stückzahlen in Großbritannien und Irland und wurde von einigen alliierten Politikern sogar als ein Baustein jenes Puzzles betrachtet, das letztlich zu Deutschlands Niederlage im Ersten Weltkrieg führte. (Dass zudem die ersten Panzerfahrzeugentwicklungen auf dem Kettenschlepper des amerikanischen Herstellers Holt basierten, sei hier nur am Rande vermerkt.) In Deutschland wurde der Fordson-Schlepper Mitte der Zwanziger Jahre auch verkauft, 1000 Stück wurden eingeführt und montiert.

Dennoch dauerte es noch rund dreißig Jahre, bis in Europa der Traktor allmählich das Pferd als Zugmittel verdrängte, und es waren deutsche Hersteller wie Hanomag, Lanz und andere, welche den Markt dominierten: Bis in die 1960er Jahre hinein sah man auf deutschen Feldern praktisch keine ausländischen Fabrikate, wobei mal davon abgesehen werden soll, dass die Schlepperproduktion von IHC in Neuss seit 1937 amerikanischen Eigentümern gehörte.

Erst Ende der 1950er Jahre drängten die amerikanischen Giganten massiv auf den europäischen Markt, wie die großen Automobilkonzerne begaben sich auch die Schlepperhersteller auf Einkaufstour, der Traditionshersteller Lanz zum Beispiel wurde von John Deere geschluckt.

Infolge der starken Zersiedlung der Landschaft waren oft nur kleine oder bestenfalls mittelgroße Flächen zu bearbeiten gewesen, daher gehörten auch die europäischen Traktoren vielfach zu den kleineren Kalibern. Im Zuge der Flurbereinigung und der Zusammenlegung von Flächen ergaben sich dann in den Sechzigern und Siebzigern auch in Mitteleuropa Betriebsgrößen, wie man sie zuvor nur aus Nordamerika oder den endlosen Weiten Russlands kannte. Für viele Hersteller kam das aber zu spät, die Krise in der Landwirtschaft führte zum Untergang zahlreicher Marken oder dazu, dass sie von der kapitalkräftigen – oft ausländischen – Konkurrenz geschluckt wur-

den. Heute sind es ein halbes Dutzend Großkonzerne, welche den Markt weitgehend unter sich aufgeteilt haben: John Deere, Case-New Holland, Agco, Claas, Same-Deutz-Fahr und Argo heißen sie, und ihre Namen sind in diesem Buch allgegenwärtig. Daneben sind es asiatische Hersteller, die nach vorne streben, die indische Tafe-Gruppe zum Beispiel, die die Rechte am ehemals deutschen Hersteller Eicher hält. Und auch in China wächst der Markt. In dem Maße, in dem die Konzentration im Schlepperbereich zunimmt, wachsen auch die Erwartungen und Ansprüche der Kunden: Der moderne Schlepper ist viel, viel mehr als der Pferdeersatz vergangener Tage. Der Traktor von heute ist ein Multitool, so praktisch wie ein Schweizer Messer und auch so vielseitig einsetzbar. Diese Präzisionswerkzeuge auf Stollenrädern werden technisch immer anspruchsvoller und aufwendiger, vernetzte Schlepper funken ihre Position per Satellit, pflügen und fahren mit modernster Sensortechnik selbstständig, können Wetterdaten abrufen und noch eine ganze Menge mehr.

Vor diesem Hintergrund begann die Arbeit an diesem Buch. Selbstgestellte Aufgabe war es, die wichtigsten und bekanntesten Traktorhersteller weltweit zu präsentieren, wohl wissend, dass der zur Verfügung stehende Raum nicht einmal im Ansatz den Versuch erlaubt, so etwas wie Vollständigkeit anzustreben. Daher wurde zwangsläufig eine Auswahl getroffen, doch auch das fiel keineswegs immer leicht.

So stellt dieses Buch im Ergebnis eine Gratwanderung dar und präsentiert eine breite, letztlich aber dennoch subjektive Auswahl der wichtigsten Marken und Modelle der letzten hundert Jahre. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. In diesem Sinne: Gummistiefel an, hoch auf den Bock, den Diesel angeworfen und – ran an die Arbeit!

**JOACHIM M. KÖSTNICK**







# VETERANEN

Im Anfang war die Dampfmaschine. Mit ihnen hat die Mechanisierung der Landwirtschaft begonnen. Sie dienen zunächst als mehr oder weniger mobile Kraftwerke und erleichterten, im Gespann, die Arbeit auf dem Feld, indem sie Pflüge zwischen sich hin- und herflitzen ließen. Für die eigentliche Zugarbeit auf dem Acker waren sie zu groß und zu schwer, sie hätten den Boden zu stark verdichtet. Erst die zunehmend leistungsfähigeren Benzinmotoren bildeten eine Alternative, weil aber um die Jahrhundertwende die Kraft aus dem Hubraum geholt werden musste, waren die Benzinschlepper zunächst kaum leichter und handlicher als die Lokomobile. Parallel dazu liefen Bemühungen, den spezifischen Bodendruck zu verringern, und das führte zu den Kettenschleppern. Als die Motoren immer kleiner wurden, konnten auch die Schlepper schrumpfen, und so haben sich in den folgenden Jahrzehnten unzählige Firmen am Schlepperbau versucht. Eine kleine Auswahl dieser längst vergessenen Pioniere präsentiert dieses Kapitel.



Der Oliver Standard 70 wurde zwischen 1935 und 1948 gebaut. Diese Aufnahme aus der Kriegszeit zeigt »Farmettes«, also Frauen, die für die Männer, die im Krieg kämpften, die Arbeit auf den Farmen übernahmen. Diese Damen sind bei der Erdnussernte in Oregon im Einsatz. Beim Lkw handelt es sich um einen 1936er-Dodge mit 1,75 t Nutzlast.

# VETERANEN

## EMERSON-BRANTINGHAM

Emerson-Brantingham in Rockford, Illinois, entstand 1909. Einen Namen gemacht hatte sich das Unternehmen, unter anderer Bezeichnung, aber bereits in den 1850ern, zu der Zeit begann auf den Farmen im Mittleren Westen der USA das Maschinenzeitalter. Besonders mühsam war die Weizenernte; um die Großstädte versorgen zu können, mussten gewaltige Mengen Getreide geerntet werden, und der Anteil an Handarbeit war groß: Weizen musste gemäht, gesammelt, gedroschen und gelagert werden, und das Stroh will ebenfalls versorgt werden: Es gab viel zu viel Arbeit und viel zu wenige Hände, daher versuchten sich Tüftler und Erfinder an einer Maschine, die zumindest einen Teil davon erledigen konnte. Nach ersten erfolgreichen Versuchen mit einer umgebauten Pferdekutsche entstand so eine erste Mähmaschine. Die waren so gut – inzwischen war der finanzstarke Ralph Emerson in die Firma eingetreten – dass Konkurrent McCormick auf Patentrechtsverletzung klagte und verlor, was an Emersons Rechtsanwalt Abraham Lincoln (jawohl, genau der) lag.

Nachdem Charles S. Brantingham in der Firma was zu sagen hatte, formte er einen Konzern, der von Dampfmaschinen über Maschinen zur Bodenbearbeitung bis hin zu Landwirtschaftsanhängern so ziemlich alles anbot, was ein Farmer benötigte. Schließlich kamen, nach dem Kauf der Big Four Tractor Co. aus Minneapolis, noch Ackerschlepper dazu. »Big Four« baute gewaltige Maschinen mit fast 2,50 Meter großen Hinterrädern, doch waren diese Ungetüme sehr unhandlich. Nach dem ersten Weltkrieg änderte sich die Lage dramatisch. Die Farmen wurden kleiner und die Nachfrage nach solchen Großtraktoren sank. Weil das Unternehmen aber zu lange zögerte, auf kleinere und handlichere Maschinen umzuschwenken, geriet es in finanzielle Schieflage und wurde im November 1928 von Case geschluckt.

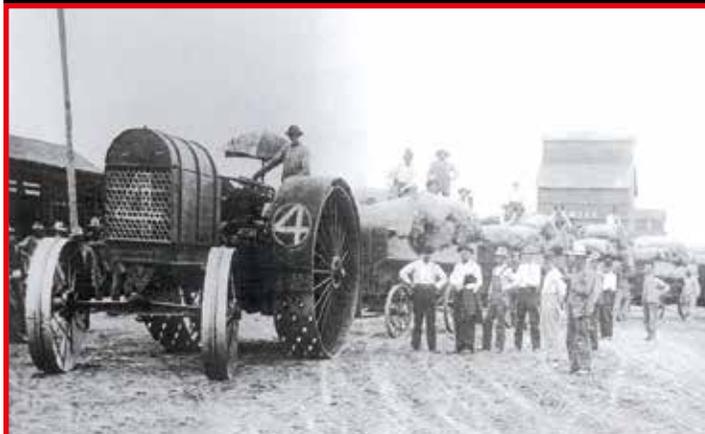
## FORDSON

Henry Ford hatte einmal mehr Krach mit seinen Teilhabern bekommen, als er vorschlug, etwas anderes zu bauen als Autos. Daher griff er in seine eigene Tasche und eröffnete 1917 die Firma »Ford and Son«, später kurz »Fordson« genannt, zur Produktion von Landmaschinen. Der Zeitpunkt war kein Zufall, durch den Krieg fehlte es an Arbeitskräften, und Ford hatte wieder einmal den richtigen Riecher für Markttrends. Er erkannte nämlich rasch, dass die Zeiten von großen landwirtschaftlichen Gütern sich dem Ende neigten, zumindest im vom Krieg geschüttelten Europa. Daher setzte er auf Traktoren und Maschinen, die nur von einer Person zu bedienen waren. Insbesondere Irland litt Not, daher eröffnete er in Cork 1919 ein Traktorenwerk, nachdem er von der britischen Regierung den Auftrag erhalten hatte, 6000 Fordson-Traktoren zu bauen. Diese gewaltige Stückzahl war nur mit modernen Produktionsmethoden zu schaffen, Ford führte die Fließbandfertigung ein und nutzte dazu Motoren und Getriebe des T-Modells. Die Fließbandfertigung führte dazu, dass die Produktionskosten sanken, so dass der Traktor zu einem Preis verkauft werden konnte, den sich so ziemlich jeder durchschnittliche Landwirt leisten konnte.

Der Fordson F wurde in Großbritannien, den Vereinigten Staaten und auch in Russland verkauft, die Geschichte von Ford in Deutschland beginnt 1925 mit der Montage von 1000 Traktoren in Berlin. Der Traktor Modell F war in den Vereinigten Staaten so erfolgreich, dass viele Mitbewerber das Handtuch warfen. Eine Revolution war der F zwar nicht, aber billig und zuverlässig, und das waren die besten Argumente für die Anschaffung eines Fordson. Während Ford in den USA 1928 den Traktorbau einstellte, mutierte der irische Vetter zum Modell N. Der war stärker, größer, moderner und hatte eine anständige Elektrik inklusive Hochspannungs-Magnetzündler. Weil es aber in Irland keine vernünftige Zulieferindustrie gab und die Rohstoffe umständlich auf die Insel verschifft werden mussten, verlegte Ford sein Traktorwerk 1933 nach England.

## FOSTER

William Foster war Müller und hatte einen Hang zur Technik, er gründete 1856 ein Unternehmen zum Bau von landwirtschaftlichen Geräten. Zwei Jahre später hatte er eine



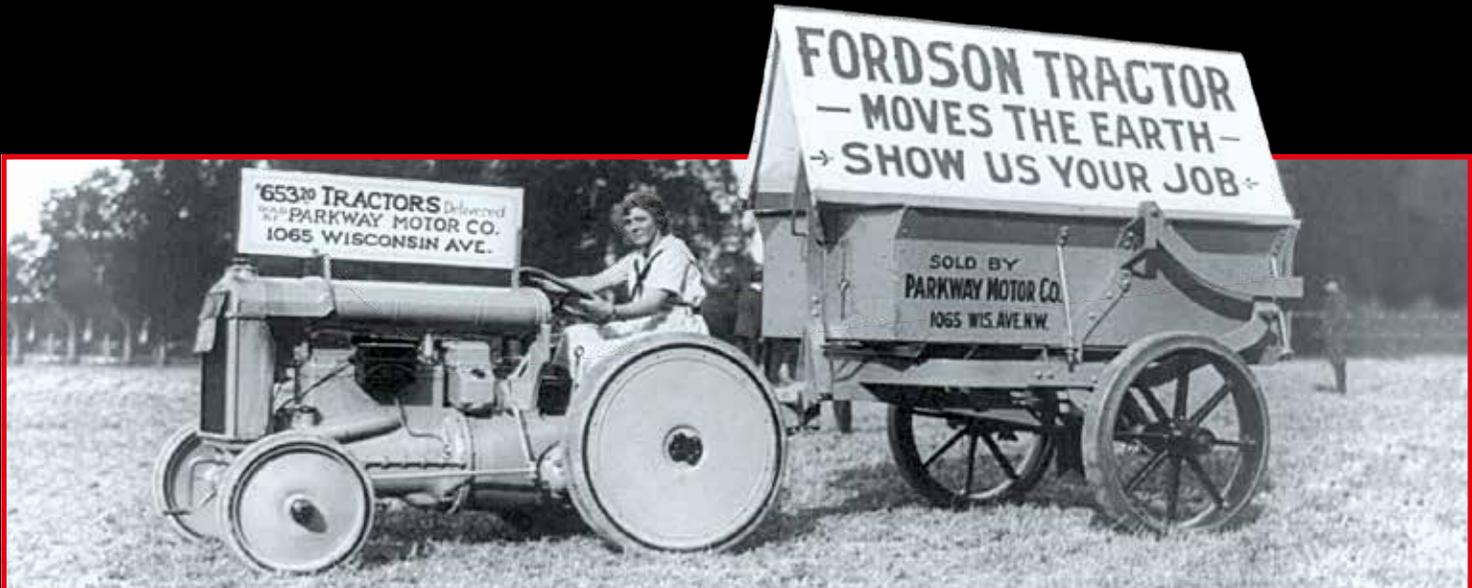
Das Programm der Emerson-Brantingham Implement Co. bestand aus Mähmaschinen, Pflügen, Bodenbearbeitungsgeräten und den gewaltigen Traktoren der Marke Big Four.



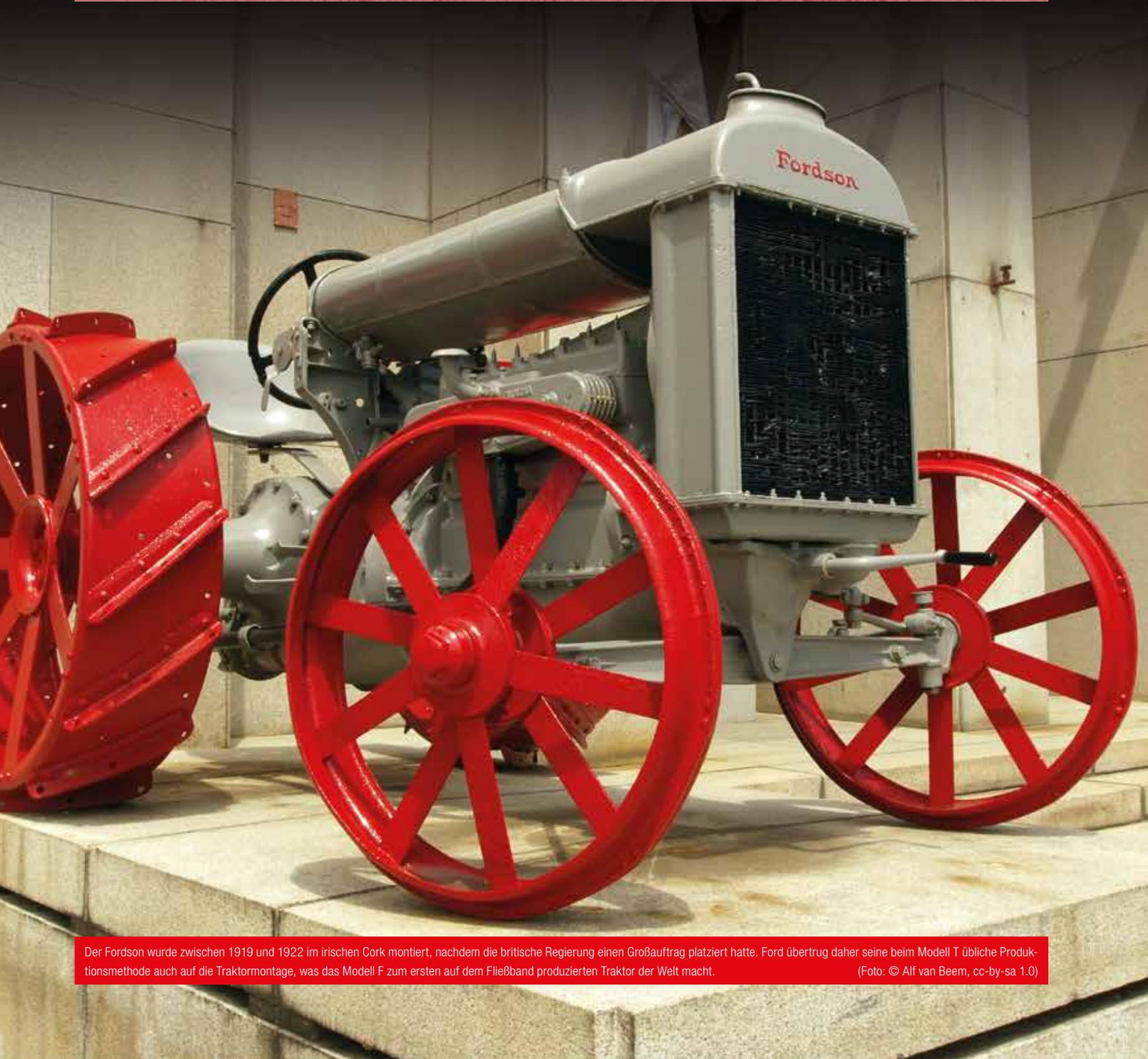
Schon damals war man bestrebt, die teuren Maschinen mehrfach zu nutzen. So konnte man beim Hersteller Rahmen und Räder kaufen, um eine stationäre Dampfmaschine mobil zu machen. Hier »Robin Hood«, die Nummer 14431 der William Foster & Co bei der Cromford Steam Fair 2008 (Foto: © BulldozerD11, cc-by-sa 3.0)



Das ist »Winnie«, ein Veteran aus dem Hause Foster bei der Ashley Hall Traction Engine Rally 2015. Lokomobile leisteten etwa zehn PS, dann drehte sich die Schwungscheibe rund 140 Mal pro Minute. (Foto: © SG2012, cc-by-sa 2.0)



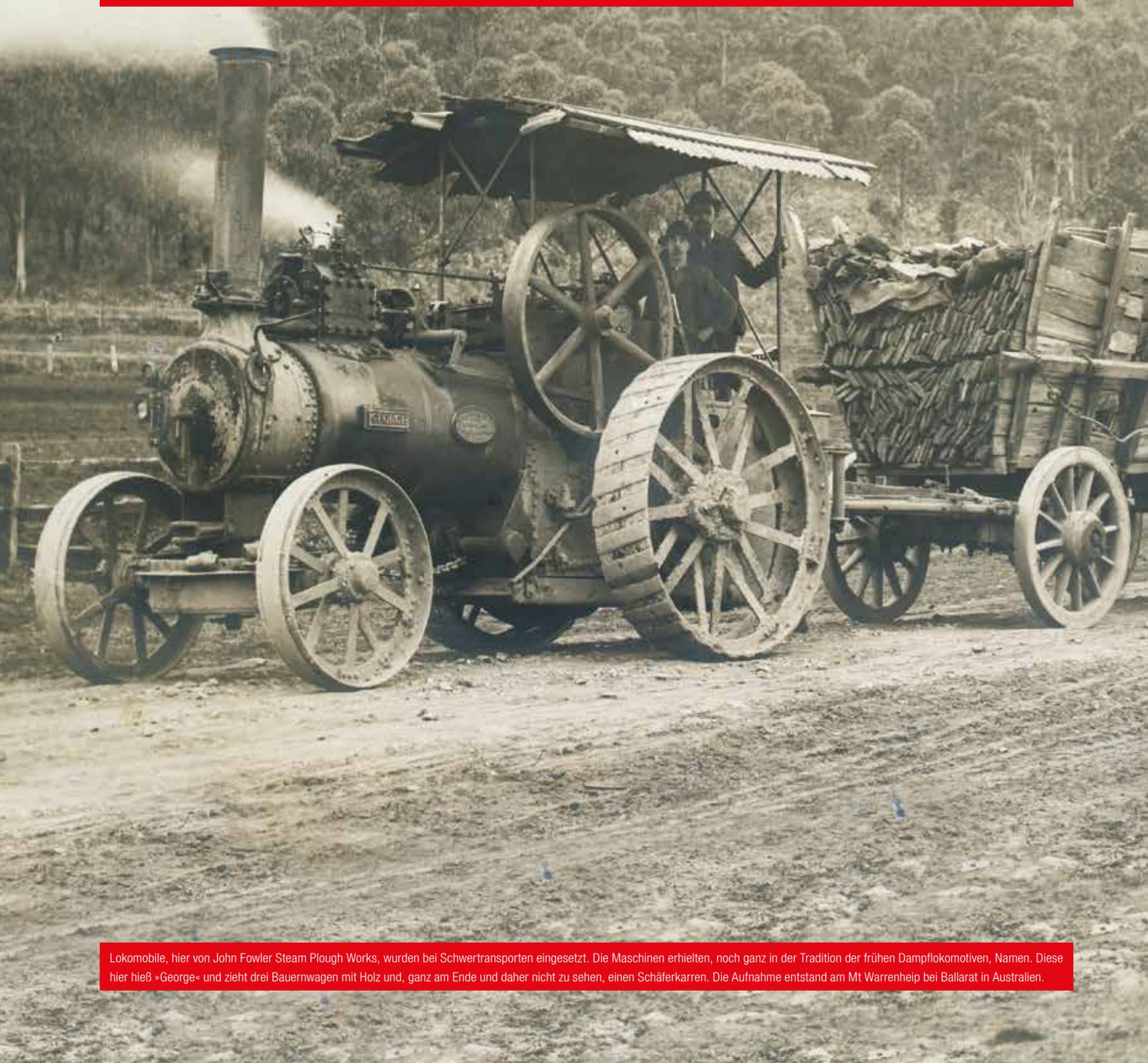
Henry Ford gründete 1917 die Firma Ford and Son, später Fordson. Henry hatte zuvor versucht, die Direktoren der Ford Motor Co für die Herstellung von Landmaschinen zu interessieren, weil die aber nicht mitzogen, gründete er diese neue Firma, um den von ihm geschaffenen Traktor zu vermarkten. Das Foto datiert von 1921.



Der Fordson wurde zwischen 1919 und 1922 im irischen Cork montiert, nachdem die britische Regierung einen Großauftrag platziert hatte. Ford übertrug daher seine beim Modell T übliche Produktionsmethode auch auf die Traktormontage, was das Modell F zum ersten auf dem Fließband produzierten Traktor der Welt macht. (Foto: © Alf van Beem, cc-by-sa 1.0)



Maschinenarbeit war was für Männer – bis 1917, als die USA in den Krieg eintraten und die Farmen verwaisten. Also mussten Frauen ran, »Farmettes«. Und die konnten auch alle Arten von Maschinen bedienen, das sollte wohl diese Aufnahme belegen.



Lokomobile, hier von John Fowler Steam Plough Works, wurden bei Schwertransporten eingesetzt. Die Maschinen erhielten, noch ganz in der Tradition der frühen Dampflokomotiven, Namen. Diese hier hieß »George« und zieht drei Bauernwagen mit Holz und, ganz am Ende und daher nicht zu sehen, einen Schäferkarren. Die Aufnahme entstand am Mt Warrenheip bei Ballarat in Australien.



Dampftraktoren wurden als Artilleriezugmaschinen eingesetzt. Nach der Frühjahrsschlacht bei Arras im April 1917 entstand dieses Bild eines im Schlamm feststeckenden Fowler.



South Cerney Steam Rally 2014

(Foto: © Barry Skeates, cc-by-sa 2.0)

erste (mehr oder minder) mobile Dampfmaschine gebaut, dazu kamen Dreschmaschinen: Immerhin gab's genug zu tun, um acht Arbeiter zu beschäftigen, und das war damals nicht wenig. Zehn Jahre später waren mit dem Bau seiner Dampfmaschinen schon 68 Arbeiter (und 41 Kinder) beschäftigt; 1889 kam das erste selbstfahrende Arbeitsgerät dazu. Traktoren verbreiteten das Geschäftsfeld, 1906 stand der erste Foster-Traktor auf der Motorshow in Cordingley. Im ersten Weltkrieg wurden bei Foster dann die ersten Panzerfahrzeuge gebaut, was nicht weiter verwunderlich ist, denn die Tanks waren im Grunde genommen Zugmaschinen mit Panzeraufbau. Tatsächlich bezeichnete das britische Panzerkomitee den Foster-Vorstand William Tritton als einen der Väter der Panzerentwicklung. Nach dem Krieg wurde bis 1933 rund 60 Straßenzugmaschinen gebaut, und Foster baute 1942 auch das letzte Dampfmobile überhaupt. 1961 war dann Schluss, die Reste gingen an Allen, Sons and Co.

## FOWLER

John Fowler & Co. (Leeds) Ltd gehörte zu den ganz großen Namen der britischen Industriegeschichte. Das Unternehmen in Leeds entstand 1863, Namensgeber war der zu dem Zeitpunkt gerade mal 27-jährige Ingenieur John Fowler, der gemeinhin als Erfinder des Dampfpluges gilt. Sein Unternehmen spezialisierte sich zunächst auf den Verkauf und Vertrieb von landwirtschaftlichem Gerät, begann aber 1861 mit der Produktion von eigenen Lokomobilen. Am Vorabend des ersten Weltkriegs hatte die Firma rund 3000 Mitarbeiter. Fowler baute eine große Palette von Dampftraktoren, Dampfwalzen, Dampfzugmaschinen und Steamern, also Dampfplastwagen, von denen einige erhalten geblieben sind und alljährlich bei diversen Treffen zu sehen sind. Auch bei diversen Schauführungen sind Fowler-Dampfplüge zu sehen.

1929 läutete das Unternehmen den Abschied von der Dampftraktion ein und schwenkte um auf Diesel-Motoren, die vom langjährigen Fowler-Chefkonstrukteur Harry Cooper entwickelt wurden. Auch wenn sich das Unternehmen 1932 vom Lkw-Bau verabschiedete (die jetzt gültigen Zulassungsbestimmungen begrenzten die zulässigen Achsdrücke und machten Fowler-Lkw unwirtschaftlich), so hatte das Unternehmen aus Leeds noch weitere Eisen im Feuer: Fowler baute Betonmischanlagen, Baumaschinen und Straßenwalzen mit Dieselantrieb. Besonders berühmt wurde aber der Fowler Gyrotiller, ein Raupenschlepper mit einem rotierenden »Pflug«, einem Vorläufer der modernen Motoreggen, und Eindringtiefen von 50 Zentimetern. Es gab Maschinen von 40 bis 225 PS. Die erste wurde 1922 gebaut, die letzte 1937. Viele gingen in die damaligen Kolonien, um bei der Urbarmachung des Bodens zu helfen. Im zweiten Weltkrieg baute Fowler Panzer, tatsächlich war die kränkelnde Firma 1941 von der Regierung übernommen worden. Nach Kriegsende 1946 wurde Fowler dann an Thomas Ward weiterverkauft, ein Unternehmen, das die berühmten Marshall-Raupenschlepper baute.

## HOLT

Holt, 1892 in Kalifornien von Benjamin Holt gegründet, hat den ersten funktionsfähigen Raupenschlepperentwurf patentieren lassen und auch gebaut. Der Vorteil eines Gleiskettenfahrzeugs besteht in der Bodenschonung, Raupen arbeiten mit wesentlich geringeren Bodendrücken als Radfahrzeuge und belasten, beziehungsweise verdichten demzufolge den Untergrund auch weniger. Die Idee war nicht neu, über 100 Patente weltweit waren bereits erteilt worden, aber die erdachten Fahrzeuge funktionierten nicht in der Praxis. Doch das vielversprechendste dieser Patente auf einen Kettentraktor kaufte Holt 1903 auf, man erkannte das darin steckende Potential. Das Zentrum der Dampfmaschinen-Entwicklung lag aber in England, also begab sich Holt auf eine Studienreise dorthin. Auf der Insel hatte man auch bei der Entwicklung der umlaufenden Endlos-Kette die Nase vorn, insbesondere bei deren Steuerung, dem eigentlichen Knackpunkt: Dort hatte man eine Lenkkupplung entworfen, dank derer jeder Radsatz separat angesteuert werden konnte. Jetzt war es möglich, über eine Kette zu drehen. Das entsprechende Patent wurde 1904 erteilt.

# VETERANEN

Damit waren die wichtigsten Komponenten und Baugruppen für einen Kettenschlepper vorhanden, und Holt schaffte es, daraus ein bestens funktionierendes Gesamtpaket zu schnüren.

Es war allerdings noch ein weiter Weg dorthin, er experimentierte zunächst mit Holzketten, die er an einen seiner großen 40-PS-Radtraktoren baute. Die solcherart bewegliche Dampfmaschine zog zum ersten Mal am 24. November 1904 einen Pflug über einen bis dahin für die damaligen Großmaschinen nicht befahrbaren Grund und erbrachte so den Beweis ihrer Tauglichkeit. Der Firmenphotograf Charles Clements war Zeuge dieser Pioniertat, und unwillkürlich fühlte er sich dabei an eine Raupe (= Caterpillar) erinnert. Firmenchef Holt hörte das und soll gerufen haben: »Caterpillar! Genau das ist es. Das ist der Name dafür!« Der Rest ist, wie man so schön sagt, Geschichte.

## HSCS

HSCS – eigentlich »Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth« – war eine ungarisch-englische Gemeinschaftsgründung zum Bau von Landmaschinen, und auch wenn Clayton-Shuttleworth 1921 sich auszahlen ließen, so blieben sie doch in der Markenbezeichnung bestehen, als 1923 HSCS seinen ersten Traktor vorstellte. Dabei handelte es sich um einen Benzolschlepper, der Diesel steckte noch in den Kinderschuhen. Das ungarische Unternehmen wurde 1938 an Lanz in Mannheim verkauft und begann daraufhin mit der Herstellung des Lanz-Halbdiesels. Nach Kriegsende lag Ungarn ja im sowjetischen Einflussbereich, HSCS wurde verstaatlicht und produzierte ab 1951 unter dem Markenzeichen »Roter Stern«. Bekanntestes Produkt der Ungarn waren die Dutra-Traktoren.

## R.S.J.

Ransomes, Sims and Jefferies, Ipswich, wurde am 12. Mai 1884 ins Handelsregister eingetragen und gehörte zu den traditionsreichsten britischen Maschinenbauunternehmen. Als Traktorhersteller sind sie zwar weitgehend vergessen, hatten aber in der Landtechnik einen hervorragenden Ruf. Die Firma beschäftigte sich zunächst mit der Produktion von Maschinen für alle möglichen Zwecke wie Pumpenantrieb und dergleichen mehr. 1903 entstand der erste Traktor-Prototyp, ein 20-PS-Ungetüm mit Dreigang-Schaltung, außerdem begann der Einstieg in den Bau von Elektrofahrzeugen. Im Zweiten Weltkrieg baute man dann Teile für die berühmte »DH Mosquito«. Traktoren entstanden natürlich auch, der erste erschien 1920 und war ein 20-PS-Schlepper mit Perol-Paraffin-Motor. 1936 kam mit dem MG2 ein erster Gartentraktor mit Gleiskette, man hat ihn auch 1966 noch im Laden kaufen können. Zu der Zeit konzentrierte man sich zunehmend auf die Produktion von Industriegewindemaschinen mit Elektroantrieb, 1989 ging die Landwirtschaftssparte an Elektrolux und baute nur noch Rasenmäher. R.S.J. als Marke erlosch 1998.

## SHERVICK

Sherwick-Traktoren wurden nach dem Krieg von der britischen Rüstungsschmiede Vickers Armstrong in Newcastle upon Tyne auf verkürzten Laufwerken ausgesonderter Sherman-Panzer A4A2 gebaut, um im Rahmen der Entwicklungshilfe nach Afrika geschickt zu werden. Wie den meisten solcher Behelfslösungen war ihnen kein langes Leben beschieden, denn der Umbau war sehr aufwendig und die Fahrzeuge im Betrieb vollkommen unwirtschaftlich. Der A4A2 zum Beispiel hatte zwei parallel geschaltete Detroit-Diesel-Sechszylinder mit 14 Litern Hubraum und 410 Brutto-PS im Heck. Beim Umbau zum Sherwick verlor der Sherman seinen Turm, erhielt ein von drei auf zwei Laufrollenwagen pro Seite verkürztes Fahrgestell und eine neue Oberwanne. Praktisch alle dieser Raupenschlepper gingen nach Afrika, die Attlee-Regierung hatte sie im Rahmen des zwischen 1946 und 1951 laufenden »Groundnut Scheme«-Programms nach Tansania geliefert, um bei der Urbarmachung und Neuanlage von Erdnussplantagen zu helfen. Das Programm war so schlecht geplant, dass es Politik und Justiz noch Jahrzehnte später beschäftigte.



HSCS war eine englisch-ungarische Gemeinschaftsgründung. Der britische Partner baute seit 1845 Lokomobile, weil einer der Gründer ein Kapitänspatent besaß und sich mit Dampfmaschinen auskannte. (Foto: © FORTEPAN / Erky-Nagy Tibor, cc-by-sa 3.0)



Der Caterpillar-Traktor Holt 75 wurde im Ersten Weltkrieg als Artillerietraktor eingesetzt. Spätere Modelle wurden ohne das vordere »Steuerrad« produziert. (Foto: © BulldozerD11, cc-by-sa 3.0)



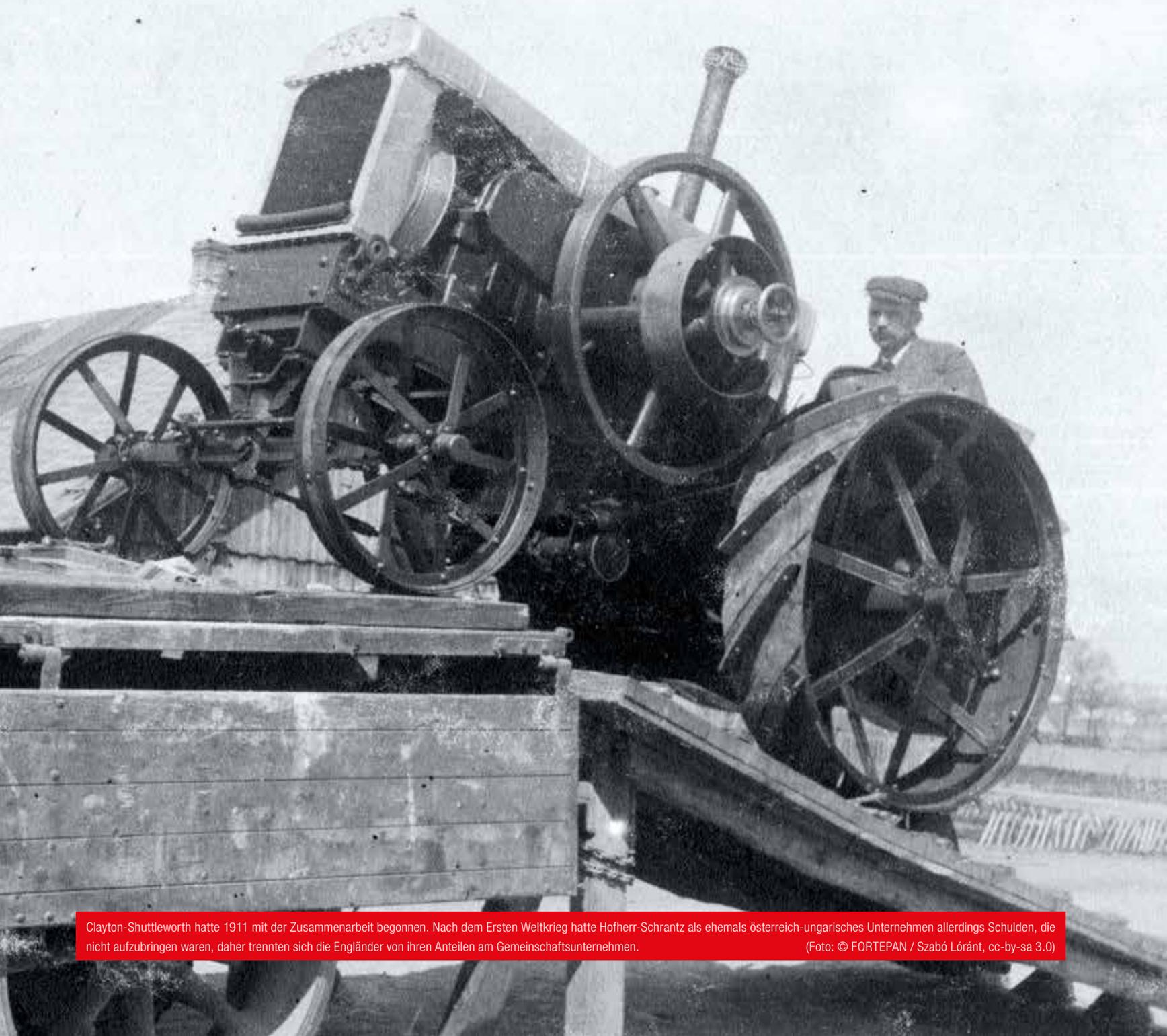
Holt Steamer No. 77, der zweite Raupen-Prototyp von 1905. Bei Tests gelang es ihm relativ mühelos, über den sumpfigen Torfboden von Roberts Island zu fahren – und das ohne einzusinken.



Panzer zu Traktoren: Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden britische Sherman-Panzer zu Traktoren umgebaut. Diese Shervick-Traktoren wurden in Afrika eingesetzt und versagten dort jämmerlich. (Foto: © Tyne & Wear Archives & Museums)



10-Tonnen-Raupen von Holt bei Holzarbeiten 1927. Raupen kamen überall zum Einsatz, wo Radschlepper mit ähnlicher Zugleistung eingesunken wären. (Foto: © NARA, PD)



Clayton-Shuttleworth hatte 1911 mit der Zusammenarbeit begonnen. Nach dem Ersten Weltkrieg hatte Hofherr-Schranz als ehemals österreich-ungarisches Unternehmen allerdings Schulden, die nicht aufzubringen waren, daher trennten sich die Engländer von ihren Anteilen am Gemeinschaftsunternehmen. (Foto: © FORTEPAN / Szabó Lóránt, cc-by-sa 3.0)



# CASE IH

Von der »Jerome Increase Case Threshing Company« des 19. Jahrhunderts bis zu »Case IH« der Gegenwart war es ein weiter Weg. Auf diesem fusionierte der amerikanische Schlepperbauer mit vielen ehemaligen Mitbewerbern, gelangte selber in neue Hände und entwickelte sich letztlich zu einem der führenden Landmaschinenhersteller der Welt.



Case Dampftraktor von 1911.

(Foto: Norbert Schnitzler, © CC-BY-SA-3.0)



Gedacht sowohl fürs Feld wie für die Straße: das Kraftpaket Case IH Magnum 380 CVX mit stufenlosem Getriebe und Efficient Power Technologie. (Foto: © Case IH Agriculture)

# CASE IH

## BENZINSCHLEPPER STATT DAMPFTRAKTOREN

Seine erste Firma für landwirtschaftliche Geräte gründete der aus einer New Yorker Bauernfamilie stammende Jerome I. Case im Jahr 1842 in Racine, Wisconsin. Rund zwanzig Jahre später arbeitete er in seiner »Jerome Increase Case Threshing Company« an Dampfmaschinen. Das erste Modell, das noch von Pferden gezogen werden musste, stellte Case 1869 fertig. Sieben Jahre danach konnte er seine erste dampfgetriebene Zugmaschine vorstellen, bei der lediglich die Lenkung noch von Pferden übernommen werden musste. In der Folgezeit entwickelte sich die J. I. Case Company zum weltweit führenden Hersteller für Dampftraktoren. Damit begnügte sich Jerome Case jedoch nicht und experimentierte zusätzlich mit benzingetriebenen Schleppern. Ein erstes Modell, der »Paterson Traktor«, stieß 1892 jedoch nicht auf viel Gegenliebe bei der Kundschaft.

Während das Unternehmen ständig wuchs, dauerte es bis zum Jahr 1911, bis Case einen weiteren Anlauf in Sachen Benzintraktor unternahm. Der Case 30–60 geriet so gut, dass das 12 Tonnen schwere und 30 PS starke Gefährt einen 1. Preis bei Schleppertests einheimen konnte. Mit dem kleineren Case 12–25 und dem 42-PS-Schlepper Case 20–40 kamen weitere Modelle in den kommenden Jahren auf den Markt. Besonders hohe Verkäufe erzielte der Case 10–18 aus dem Jahr 1918, der in Konkurrenz zum Fordson-Traktor stand und diesem Paroli bieten sollte. Im Jahr 1919 erzielte Case mit dem Modell 15–27 einen weiteren großen Erfolg. Dieser Schlepper konnte bis 1926 gebaut werden und zeichnete sich aus, weil er der erste Case-Traktor mit Zapfwelle war. Im selben Jahr verließen die letzten dampfgetriebenen Zugmaschinen die Fertigungsstätten von Case. Ihre Epoche war nun unweigerlich zu Ende. In den 20er Jahren baute Case auch die Großtraktoren 22–40 und 40–72, deren hoher Treibstoffverbrauch ihnen jedoch keine Freunde eintrug. Weiteres Ungemach drohte durch den Preiskrieg, den Mitbewerber Ford in diesen Jahren anzettelte, da die hohe Nachkriegsnachfrage nach Traktoren abzuebben begann.

Erneut aufwärts ging es für Case, als das Unternehmen 1928 mit dem Aufkauf eines Landwirtschaftsgeräteherstellers seine Palette an Landmaschinen vervollständigen konnte. Es folgten die erfolgreichen Traktoren Case L mit 47 PS und Case C mit 29 PS (beide produziert von 1929 bis 1940). 1937 stieg Case nach Übernahme eines weiteren Landmaschinenherstellers in den Bau von Mähreschern ein.

Ab 1939 erschien eine neue Traktorenreihe, die vom bisherigen Grau farbenfroh abwich und orange lackiert war. Der Case D wurde bis 1953 gebaut, besaß einen wassergekühlten Vierzylinder-Benzinmotor mit 35 PS sowie Zapfwelle und Motorwinde. Case LA war eine Weiterentwicklung des Modells L, leistete 59 PS und wurde bis 1953 hergestellt. Mit den Schleppern der Reihen V und VA, die sich in diesen Jahren am besten verkauften, bediente Case den Markt der kleinen Traktoren und baute während des Zweiten Weltkriegs Rüstungsgüter und militärische Spezialschlepper.



Auf dem Gebiet der Dampftraktoren war die J. I. Case Company Marktführer.

(Foto: Casey Fleser, © CC-BY-2.0)



Früher Traktor von Case.

(Foto: DunlopSouth, © CC-BY-2.0)



Der Schlepper Case LA setzte die Baureihe L fort und wurde von 1940 bis 1953 gebaut.

(Foto: Ellin Beltz, © CC-BY-SA-3.0)



Großer Case-Traktor in der zeittypischen Orange-Lackierung.

(Foto: Ellin Beltz, © CC-BY-3.0)



Case DC war für Reihenkulturen gedacht. Die Leistung seines 4-Zylinder-Benzinmotors betrug 37 PS. Seine Bauzeit lag von 1939 bis 1955.

(Foto: Mick, © CC-BY-2.0)