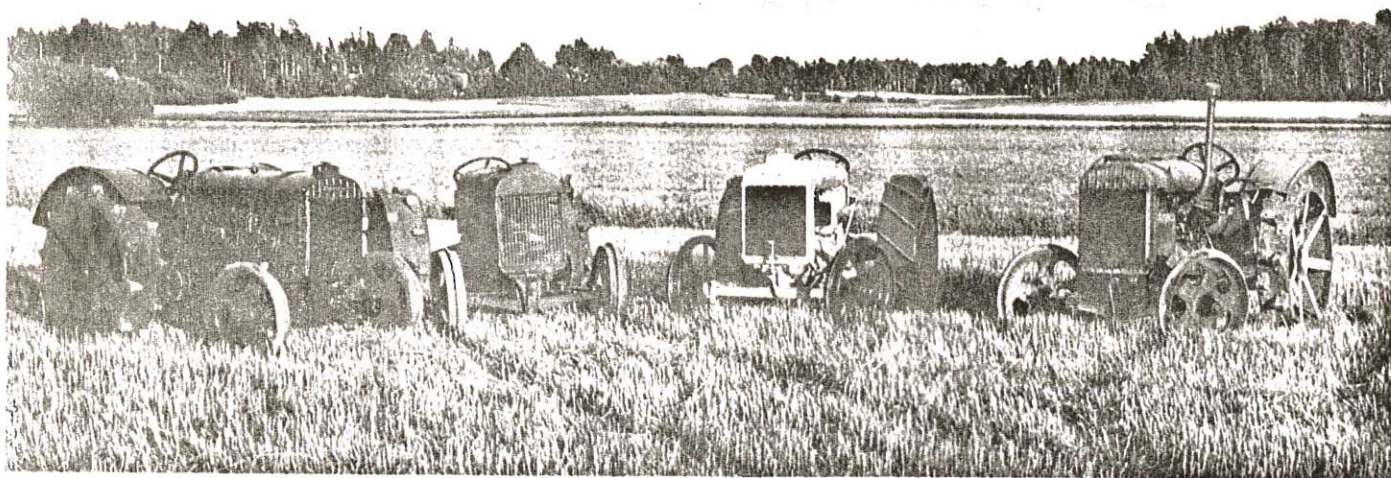


Sagan om Fordsontraktorn "Låglund"

Det var Henry Ford som med sin Fordson traktor traktoriserade världen. Men hur gick det hela egentligen till? I den mån uppgifter har gått att få fram skall undertecknad här ge en bild av de viktigaste skeendena i Fordsontraktorns tillkomst och utveckling fram till 2:a världskrigets slut.



Från Fordson N 1937, N 1930, F 1920 och N 1939. Två är som synes inte renoverade.

Redan 1907 byggde Henry Ford sin första prototyp av traktor. Han hade bl a använt sig av delar från sin bilmodell »K«, men även hämtat delar från lantbruksmaskiner. Denna prototyp liknade mest en hästvagn, med den skillnaden att där fanns bredare bakhjul och så motor och styrordning. Den såg inte mycket ut för världen med tanke på att den tidens traktorer egentligen var ombyggda ånglokomobiler. Man hade då helt enkelt tagit lokomobilens chassi och monterat på en förbränningsmotor. Dessa var mycket tunga och som exempel kan nämnas att International Harvester Comp tillverkade traktorer som vägde mellan 2,5 och 10 ton och därmed var mycket otympliga. Det var inget för Henry Ford. Han ville bygga en lätt traktor som skulle massproduceras och vara billig men ändå pålitlig. Receptet var det samma som för T-Forden. Denna bil var nu i produktion och därifrån användes många komponenter till hans vidare traktorexperiment.

Nytt företag

1915 bildades familjeföretaget Henry Ford & Son Inc i Dearborn, Mich, USA. Från början var det tänkt att Ford Motor Company också skulle syssla med traktorer, men

detta var vissa personer i företagsledningen inte intresserade av. De ansåg att en traktortillverkning kunde skada Fordbilens anseende. I stället bildades då detta nya företag, som i och med att de inte kunde använda Fordnamnet på sina traktorer, kallades det istället Fordson.

Henry Ford var inne på att en serieproducerad traktor skulle ha en ram på vilken alla komponenter skulle monteras. Men hans båda huvudingenjörer och medarbetare vid namn Farkas och Sörensen var emellertid övertygade om att det skulle gå att bygga en traktor utan egentlig ram. Efter att ha övertygat Henry Ford om detta var det bara att skissa på de första ritningarna. Man satte på en tredelad enhet, men efter förslag av Ford, så skulle växellådan och bakaxeln byggas ihop i en del. Motorn — som var mycket lik T-Fordens, fast större, var den andra delen. Man hade nu fått en tvådelad självbärande enhet och en prototyp stod snart klar.

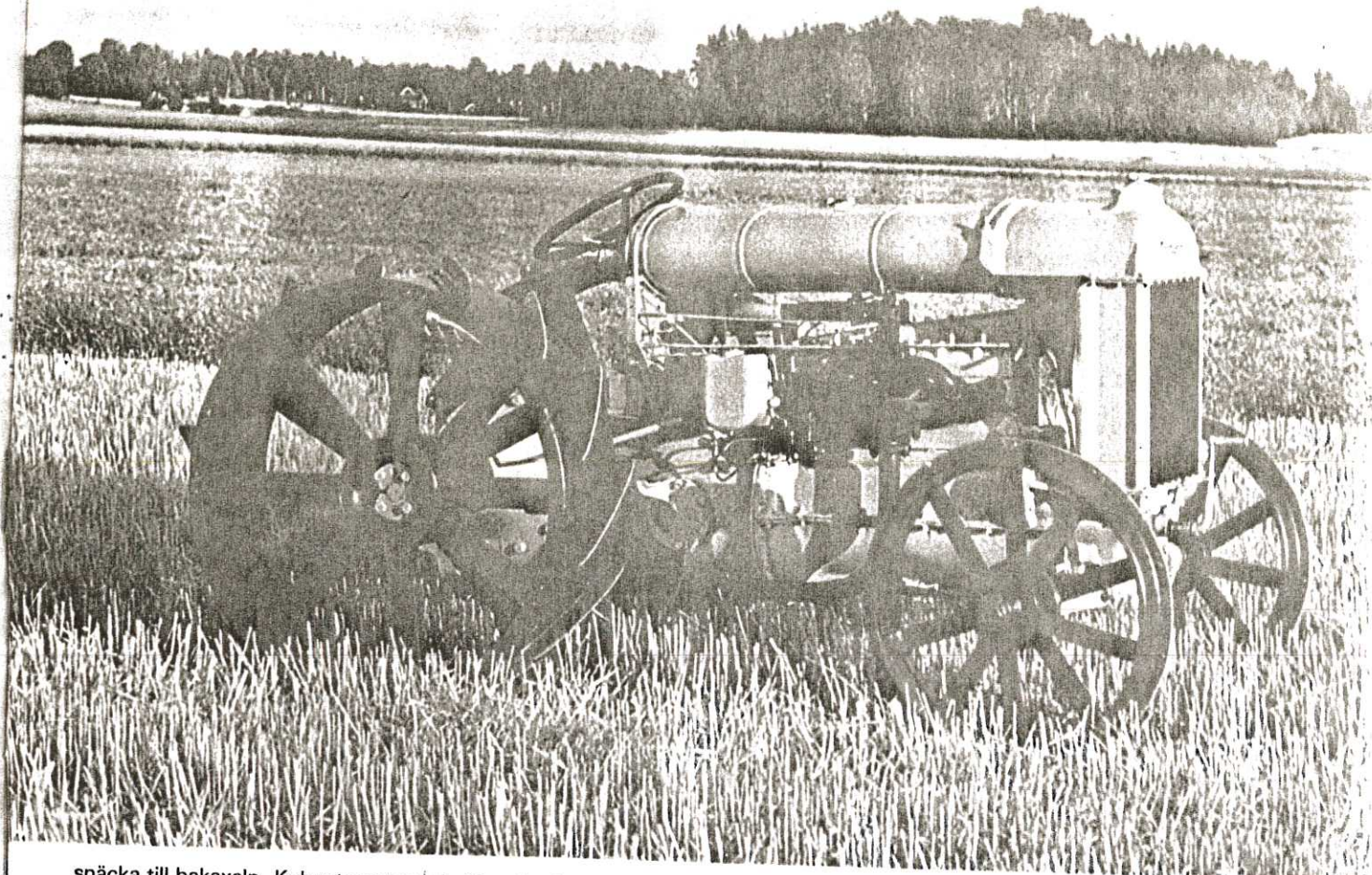
Världskrig

Annu var inte någon serieproduktion igång. Först skulle traktorn provas noggrant. Men i Europa pågick nu 1:a världskriget och dess härjningar hade medfört att bl a till-

gången på mat blev sämre. I England var de största traktor- och lokomobilfabrikerna bombade, och de gamla lantbruksmaskinerna började bli slitna. Man kunde visserligen köpa spannmål från staterna, men det var bättre att importera traktorer till det egna lantbruket. Dessa omständigheter bidrog till att produktionen av Fordsontraktorn kom igång tidigare än beräknat. Vissa förändringar hade dock gjorts sedan prototypen. Den hade blivit mera kompakt och fått en annan bakaxel och något större bakhjul.

Start 1917

Man byggde till att börja med några stycken traktorer som levererades till England på prov, men mot slutet av 1917 startade den riktiga serieproduktionen av Fordson Modell »F«. Rent tekniskt såg den ut på följande sätt: Rak 4 cyl sidventilmotor med stänksmörjning. Slagvolymen var 4,12 liter och den gav 22 hkr vid 1050 v/min. (De absolut första hade dock Herkulesmotor, och där stämmer inte uppgifterna riktigt.) Kopplingen gick i oljebad och hade 17 st ställameller. Därifrån gick kraften vidare över växellådan som hade tre lägen framåt och ett läge bakåt, via en



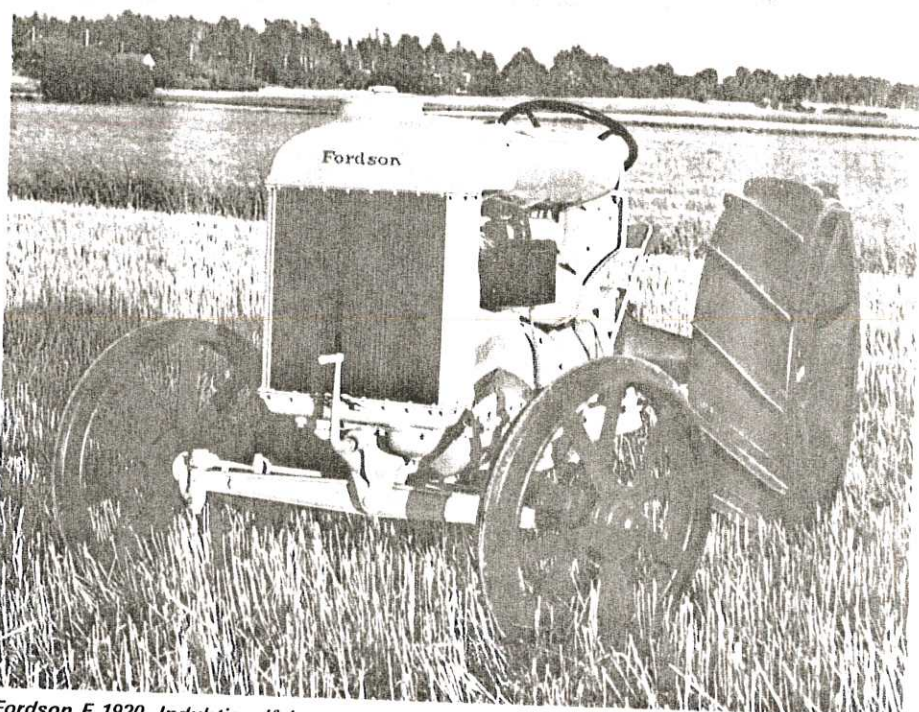
Fordson F 1920. »Den amerikanska Fordson«. Denna årsmodell är i det närmaste identisk med 1917 års modell, som var den första serieproducerade. De viktigaste skillnaderna är: träratt fyra stora fyrkantiga hål på var sida i kylarpanelen och 12-ekrade bakhjul. Tekniskt sett var de lika.

snäcka till bakaxeln. Kylsystemet rymde 45 liter och var av termosfontyp. Tändnings-systemet var direkt hämtat från T-Forden, med induktioner alltså. Luftrenaren – som hade vatten som renande vätska – innehöll flottör och ett arrangemang med ett antal kanaler i. Traktorn kördes på fotogen men startades på bensin. Bromsanordning fanns inbyggd i växellådan och påverkades av kopplingspedalen i sitt absoluta bottenläge. Traktorns vikt var knappt 1 300 kg. De första var säkerligen lackerade i grönt, men snart ändrades färgen till ljus grått med röda hjul.

3/4 miljoner

Fram till 1928 tillverkades Fordsontraktorn i nära 3/4 miljoner exemplar. Under dessa år skedde inga större förändringar. Förgasare och grenrör byttes visserligen några gånger och likaså ändrades texten på bränsletankens gavel i innehåll och design. Från 1922 stod Ford Motor Company bakom Fordson och därav en ändring i textens innehåll. Från att ha haft separat bensintank på höger sida byggdes den in i huvudtanken under 1925. De första traktorerna hade träratt, men under 1920 byttes den ut mot en bakelittratt, dock med gjutna ekrar. 1923 hade vevhusventilationen gjorts om och 1924 fanns stänkskärmar att köpa som tillbehör.

Engelsmännen hade beställt de första 6 000 Fordsontraktorerna och de visade sig vara pålitliga. Därefter tog försäljningen fart i USA. Det var återförsäljarna av T-Forden som också började sälja Fordson. Även till Sverige nådde denna traktor och den blev populär även här. Redan 1919 provades den av Statens Maskin och Redskapsprovsningsanstalt med relativt gott resultat. Den kostade året därpå 8 300 kr,

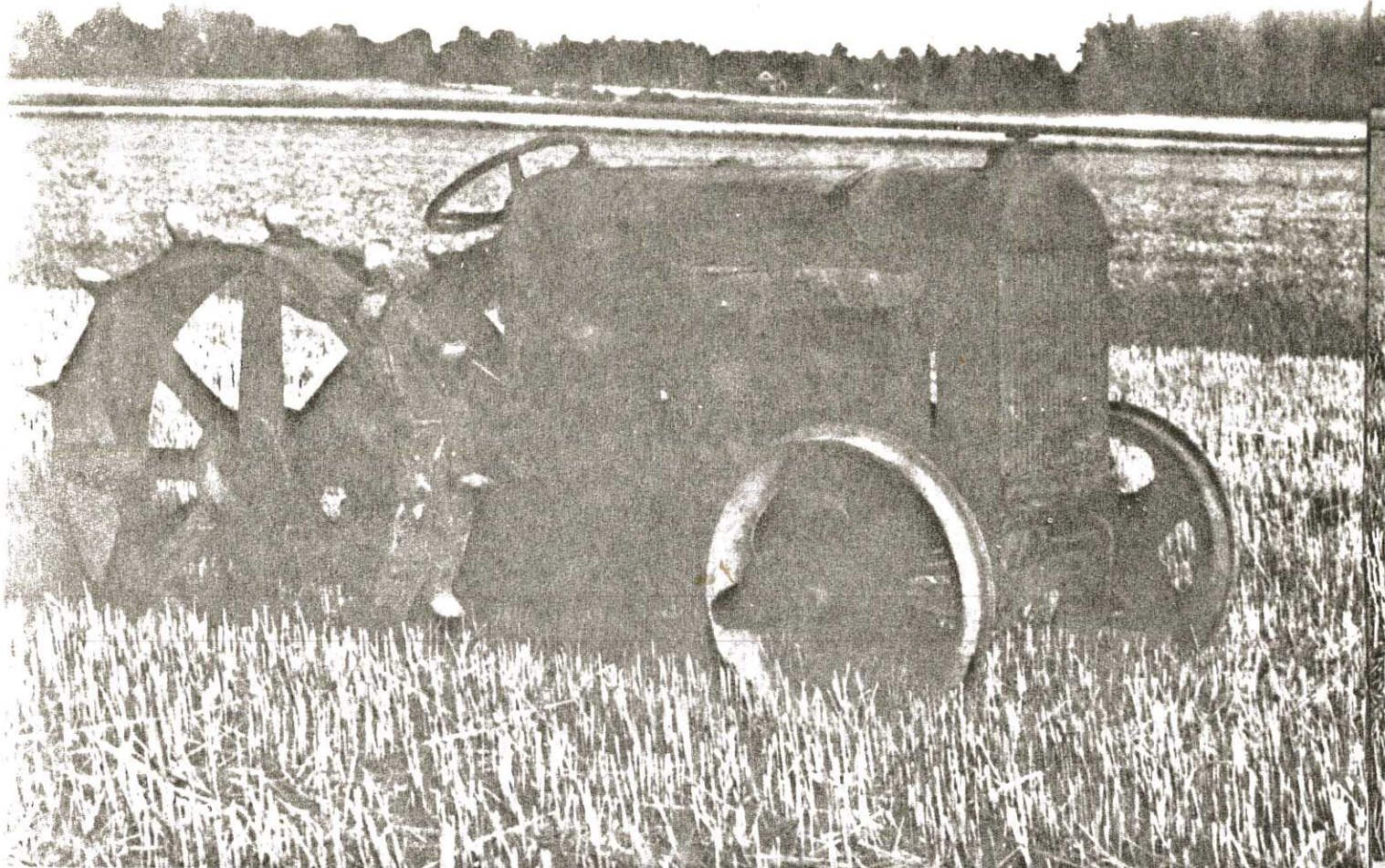


Fordson F 1920. Induktionslådan syns på traktorns vänstra sida. På övre kylartanken finns Fordson-namnet ingjutet, vilket inte fanns på de första exemplaren år 1917.

jämfört med 16 000 kr för en Munktells traktor.

I Cork på Irland anlades 1919 en sammansättningsfabrik, men verksam-

heten upphörde där redan 1922 p g a den världsomfattande kris som rådde vid den tiden. Nära 9 000 traktorer hann man montera där.



Fordson N 1930. »Den irländska Fordson«, som hade den amerikanska bakkdelen och den nya engelska framdelen. På det här exemplaret saknas bl a stänkskärmar, som var standard på denna modell. Dessa skärmar, som hade verktygsfack längst ner i bakkant, gick andra ner i höjd med bakaxeln. Många tekniska nyheter fanns nu också, såsom regulator, magnettändning och vattenpump.

1928 tillverkades den sista traktorn i Dearborn, USA, och hela produktionen flyttades nu till Cork, till den gamla fabriken där. Efter detta försämrades relationerna mellan Henry Ford och hans egna återförsäljare. Det var bl a Fords krav på service av sålida traktorer som inte tillmötesgick av återförsäljarna. Året efter var produktionen igång. Men här skulle man bara tills vidare bygga traktorer. En ny fabrik var under uppbyggnad i Dagenhamn i England. Engelska Ford var ett eget företag oberoende av amerikanerna och det var detta företag som nu ansvarade för produktionen. I USA ansåg man att Fordsontraktorn började bli omodern och det var också ett tungt vägande skäl till varför engelsmännen fick ta över. USA lägg ju steget före Europa på många områden. Detta gällde nu också traktorer — det fanns företag som tillverkade klart modernare traktorer än Fordson. En del Fordson kom ändå att importeras till USA.

Moderniserad

Till sitt övertagande hade dock engelska Ford passat på att modernisera Fordsontraktorn. Kylsystemet hade fått vattenpump, ett magnetsystem hade ersatt induktionständningen. Regulator och stänkskärmar var nu standard. Förgasaren och

luftrenaren hade modifierats. Motorn hade borrats upp till 4,38 lit för att få höjd effekt. Bakaxelns utväxling var lägre, samtidigt som motorvarvet var något högre. Framhjulen var nu gjutna och betydligt tyngre. Risken för överstegring blev mindre vilket välkomnades, då många bönder tidigare hade omkommit då de fått traktorn över sig. Även de långa stänkskärmarna motverkade överstegring. Modellen kallades »N«. Efter att denna varit i produktion något år byggdes framstället om så att framaxeln blev fjädrande upphängd. Den fick nu ett böjt utseende för att få plats med detta arrangemang.

Flytt till England

Under 1932 flyttades sedan tillverkningen till fabriken i Dagenhamn. Fortfarande under 2 års tid användes många Corkproducerade delar i traktorerna, trots att man vid flyttningen åter hade moderniserat traktorn en del. Den hade nu fått annat utseende. Främre halvan var dock i det närmaste helt lik föregångarna. De få skillnader som märktes där var en annan regulator och namnet Fordson på kylaren-panelen. Bakkdelen var däremot helt ny. Ratt, sits och koppling/bromspedal var tillbakaflyttade. Körställningen hade blivit en helt annan. Nya var också skyddsplåtarna framför förarens ben, och stänkskärmar hade fått ny utformning. Inuti var dock bakroppen densamma som tidigare. Färgen på traktorerna var nu mörkt blå, men vilken färg hjulen hade är idag lite tveksamt. Ett är dock klart: Färgen var antingen röd (som på de amerikanska) eller gul, utom på de första hundratalen som troligen var blå. De flesta engelsmännen anser att hjulen där efter var röda, medan man i Sverige oftast

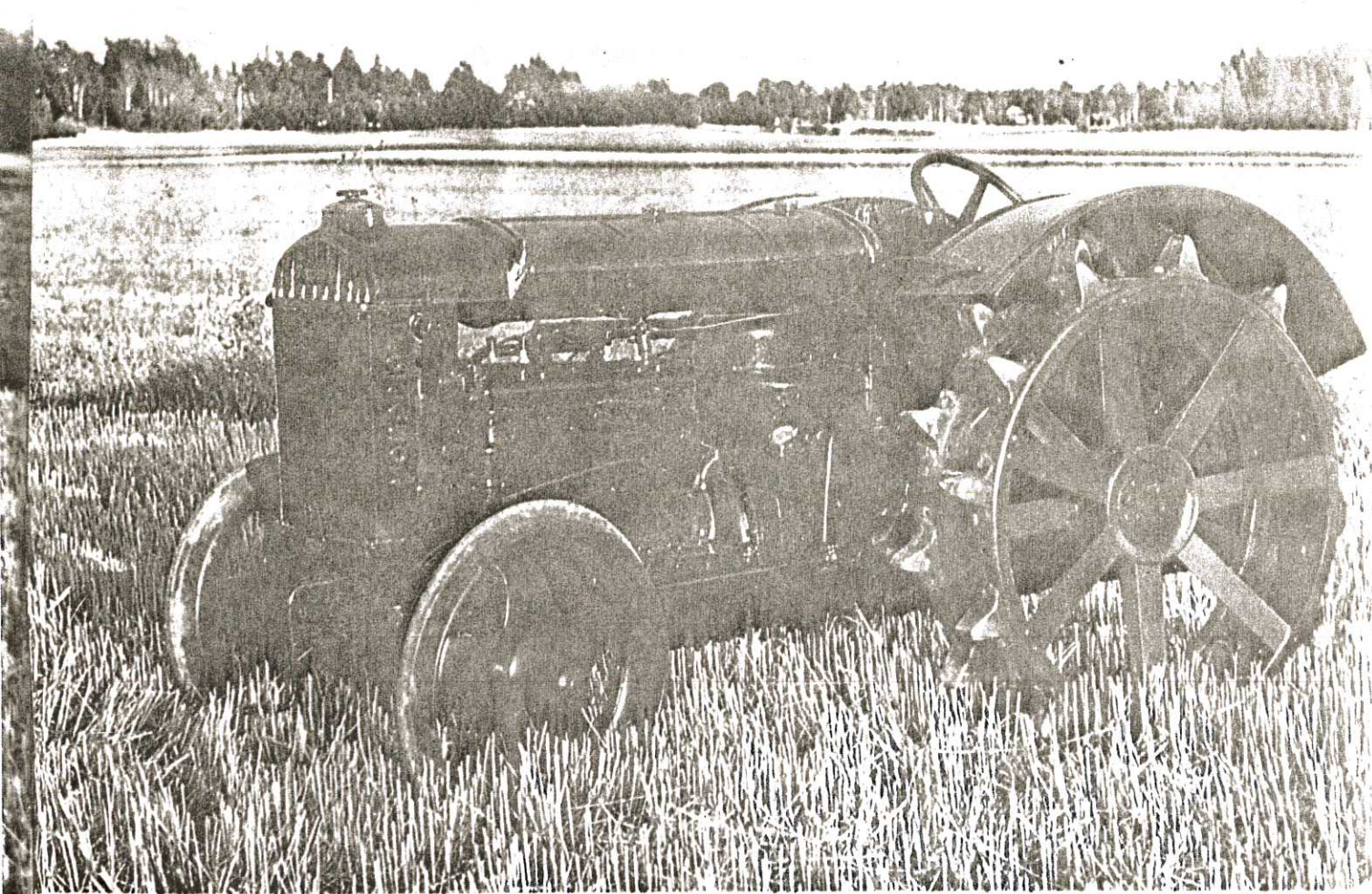
menar att de var gula. Kanske var de olika i olika länder? De senaste uppgifterna säger att hjulen var röda fram till Fordsontraktorns 20-årsjubileum 1937, då de blev gula.

»Rowcrop«

1934 introducerades gummihjulstraktorn och något senare kom »rowcrop« (högbyggd för radodling) och industrimodellerna. Men redan på 20-talet hade fristående företag byggt om Fordsontraktorer både med gummihjul eller på annat sätt. Fast lantbrukstraktorn (järnhjulstraktorn) var alltjämt huvudmodellen. En viktig förändring på denna modell under kommande år var att man mer och mer övergick till dobbar på bakhjulen istället för vinkeljärn. Dobbarna drog bättre hade man upp täckt. En annan nyhet var luckan på transmissionshuset, där man helt enkelt kunde montera på ett kraftuttag. Möjligheten att montera remskiva fanns redan på de amerikanska Fordson »F«.

Populär i Sverige

Det var under denna tid Fordson gjorde stora intåg i Sverige. Världsdepressionen var förbi och mekaniseringen gick nu mycket snabbt även inom det svenska lantbruket. Konjunkturer pekade uppåt, gemene man fick det bättre och traktorn började bli var bondes egendom. Fordson stod sig mycket bra i konkurrensen. Man hade skaffat sig ungefär 2/3 av marknaden. Främst för den var billig, men också för att den var rätt pålitlig. Visserligen hade t ex John Deere, Case och International en högre kvalitet och de var även mer välutrustade, men de var också mycket dyrare.



Fordson N 1937. »Den engelska Fordson«. Engelsmännen hade till denna modell passat på att modernisera traktorn, så att den kom att se mera ålderdomlig ut med den långt tillbakaflyttade förarplatsen. Hjulen ska troligen vara gula istället för röda, men engelsmännen själva vet ej säkert besked.

Svenska traktortillverkare kunde inte riktigt hävda sig trots en och annan sinnrik konstruktion kom fram. Av c:a 15 tillverkare överlevde endast Munktells, som dock blev ett stort märke här.

Ny färg

I december 1937 gjordes en del större förändringar på Fordson »N«. Kompressionen höjdes för att få ut högre effekt. En ny oljeluftrenare ersatte den gamla vattenluftrenaren och luften togs in genom ett rör bredvid bränsletanken. Avgasröret drogs som standard uppåt i stället för under bakaxeln. 9" breda bakhjul ersatte de tidigare 12" breda hjulen. Kylargardin blev standard. Traktorn och nu även hjulen övergick till att lackeras orange. Dock inte omedelbart — något tusental fick den gamla färgen innan man bytte.

Efter knappt ett år återgick man till den tidigare lägre kompressionen eftersom motorn blivit mer svårstartad och tyvärr också havererade. Under 1939 gjordes kolvarna om och man höjde återigen kompressionen. Denna gång med bättre resultat.

Fordson N 1939. Denna »engelska gula Fordson« hade fått ny luftrenare, och intag härför och avgasrör gick nu som standard upp på var sida om bränsletanken. I detta utförande tillverkas traktorn utan större förändringar in på 1945.

Samtidigt i USA höll Henry Ford och Harry Ferguson på med en betydligt modernare traktor. Den hade trepunktshydraul, kraftuttag, startmotor och många andra finesser. Denna Ford-Ferguson började tillverkas 1939, men kort därpå inleddes en del märkliga turer omkring denna traktor, fast det var en annan historia.

Åter världskrig

Åter till England. Andra världskriget hade brutit ut, men Fordson tillverkades fortfarande. Exporten upphörde men produktionen var t o m högre än tidigare på att övriga inhemska traktortillverkare helt lagt ner verksamheten, eller övergått till krigsproduktion. Fordsontraktorn genomgick vissa förändringar under kommande år. De

lackades gröna. Stänkskärnarna blev smäckrare. Kompressionen sänktes ännu en gång. Kylvattentermometer tillkom och ytterligare några detaljer gjordes om. Av denna gröna modell har ett fåtal kommit till Sverige efter kriget. 1945 byggdes den sista Fordson »N«. Drygt 225 000 traktorer hade producerats sedan 1929. Därmed var sagan om Fordson »F« och »N« — de som senare i svensk folkmun kom att kallas »Låglund« — tillända. Varför kallades de Låglund? Jo, 1945 började en jämförelsevis mycket hög och annorlunda Fordson att tillverkas. Den hade visserligen lånat mycket från den föregående modellen, men den var ändå »helt ny«. Den traktorn kom här att kallas »Höglund« och den gamla för »Låglund«.

Guy Friis

