

Typenkompass

# Massey Ferguson

Traktoren von 1953 bis 1989

Ulf Kaack



Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nicht anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

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

ISBN: 978-3-613-31345-3 (PDF)

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

1. Auflage 2024

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 schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster  
Innengestaltung: Sven Rauert



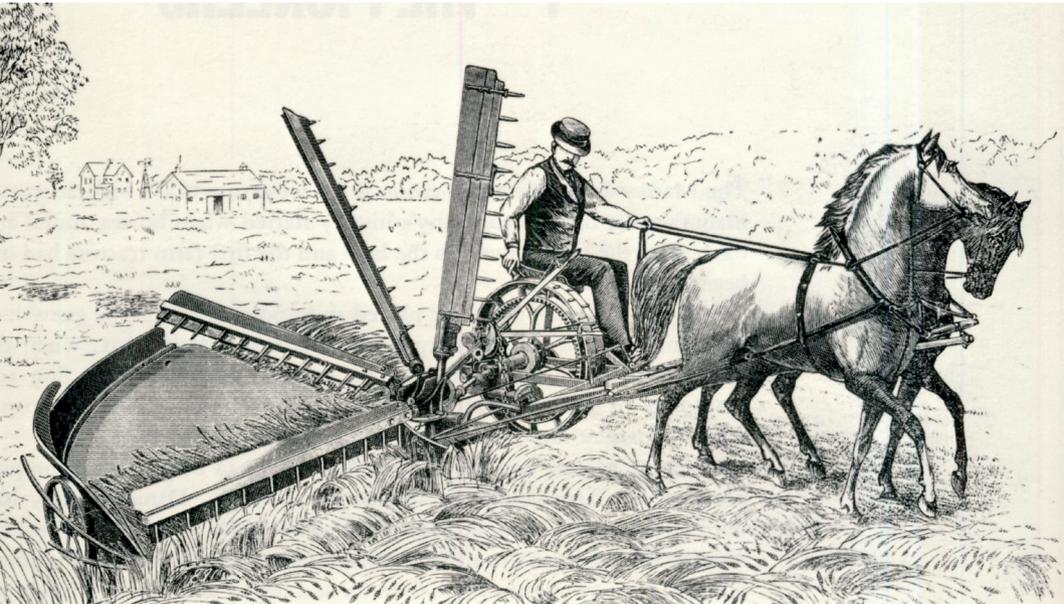
Die Historie von Massey Ferguson ist ver-schlungen und recht unübersichtlich. Obwohl ein vergleichsweise junges Unternehmen, stieg MF durch hohe Umsätze mit großem Exportan-teil sowie zahlreichen internationalen Allianzen schnell zu einem Global Player auf. Doch unternehmerische Fehlentscheidungen, rasend schnelle Expansion, Verdrängungswettbewerb und weltweit zusammenwachsende Märkte führten den langjährigen Branchenriesen mehr-fach an den Rand seiner Existenz. Heute gehört er zum US-amerikanischen AGCO-Konzern. Drei Pioniere der Landtechnik stehen hinter der Erfolgsstory: Daniel Massey, Alanson Harris und Henry George »Harry« Ferguson. Die bei-den Erstgenannten produzierten seit Mitte des 19. Jahrhunderts in Kanada landwirtschaftliche Maschinen. Vor allem mit Mähbindern hatten sie großen Erfolg, verkauften diese rund um den Globus. 1891 schlossen sich die Famili-enunternehmen Massey Manufacturing Compa-

ny und die A. Harris and Son Implement zur Massey-Harris Company zusammen. Nun beherrschte man mehr als die Hälfte des kana-dischen Markts und war größter Produzent von Mähbindern im britischen Königreich.

## Einstieg in den Schlepperbau

Eher verhalten stieg Massey-Harris 1917 in das Geschäft mit den gerade aufkommenden Traktoren ein. Eine Kooperation über die Monta-ge und den Vertrieb des »Little Bull« scheiterte kurz vor dem Start an Lieferschwierigkeiten sei-ten des US-amerikanischen Partners, der Bull Tractor Company. Aber man blieb am Ball. Bereits im folgenden Jahr lief unter der Bezeichnung Massey-Harris No. 1 die Lizenz-produktion eines von der Parrett Tractor Com-pany in Chicago entwickelten Traktors mit einem 25 PS starken Vierzylinder-Kerosinmotor an. Es folgten 1920 und die 1922 die stärke-

*Pferdegezogener Massey Harvester aus dem Jahr 1878.*





*Massey-Harris No. 1.*

ren Typen M-H No. 2 und M-H No. 3. Über das weitverzweigte Vertriebsnetz wurden die ersten M-H-Schlepper auch in Großbritannien, Australien und Neuseeland verkauft.

1923 stellte Parrett und in der Folge auch M-H den Traktorenbau wegen der zwischenzeitlichen Branchen-Übermacht von Ford mit seinem Model F ein. Nach einer vierjährigen Pause erwarb Massey-Harris das Unternehmen J. I. Case Plow Works in Racine im US-Bundesstaat Wisconsin und übernahm damit die Produktion der etablierten Wallis-Traktoren 20-30 und 12-20. Mit diesem Schachzug hatte man sich nun die Tür zum nordamerikanischen Markt geöffnet.

1930 präsentierte Massey-Harris mit dem General Purpose seine erste Eigenkonstruktion. Sie fiel durch ihre vier gleichgroßen Räder und ganz besonders durch den Allradantrieb auf, der seinerzeit noch in den Kinderschuhen steckte. Der vierzylindrige Benzinmotor mit 15/22 PS wurde zunächst von Hercules bezogen, im letzten Produktionsjahr 1936 dann durch einen selbstentwickelten Antrieb ersetzt.

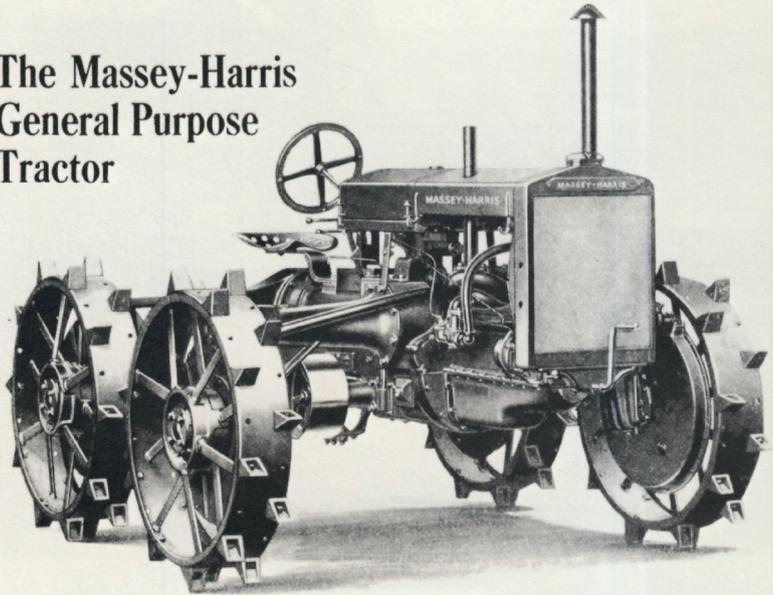
In den folgenden Jahrzehnten expandierte Massey-Harris durch Unternehmenszukäufe und Joint-Ventures in Europa, Australien und auf dem amerikanischen Kontinent. 1938 präsentierte man den ersten selbstfahrenden Mähdscherer, das Modell No. 20, und wurde in der Folge zum Weltmarktführer in diesem Segment. Weiterhin entstanden Erntemaschinen und mit Beginn des Zweiten Weltkriegs auch Rüstungsgüter. Kontinuierlich widmete sich das Unternehmen dem Bau von Schleppern, produzierte nach dem Krieg ein breites Spektrum von 11 bis 71 PS.

### Technisches Universalgenie

Mit Harry Ferguson betrat zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein kreatives und schillerndes Technikgenie die Bühne. Der irische Ingenieur hatte Flugzeuge und landwirtschaftliche Geräte konstruiert, baute 1917 auf Basis des Ford F seinen ersten Traktor. Seine Entwicklungen wurden von Coventry Climax, David Brown und Ford aufgegriffen. 1933 hatte der Ire den weltweit ersten Schlepper mit der von ihm erfundenen hydraulischen Dreipunktaufhängung, den

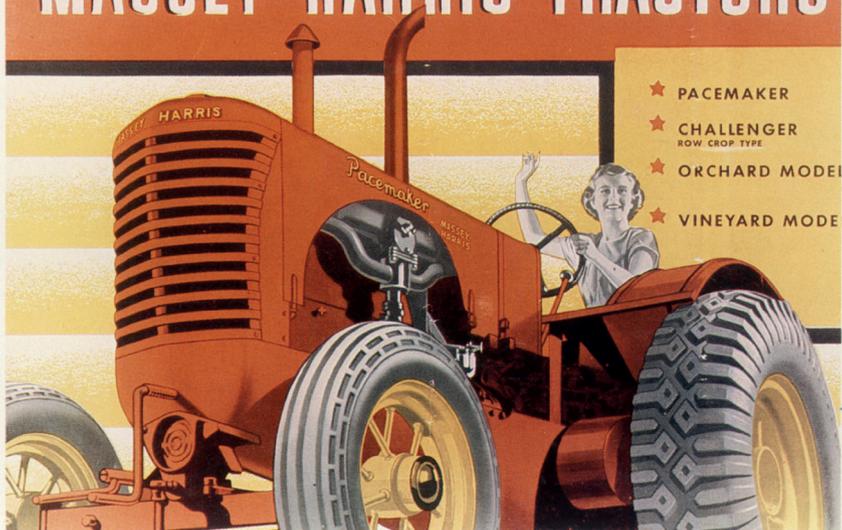
# The Tractor for Row Crop Territories . . . .

The Massey-Harris  
General Purpose  
Tractor



*Massey-Harris-Werbung für den General Purpose-Traktor, 1930.*

# MASSEY-HARRIS TRACTORS



- ★ PACEMAKER
- ★ CHALLENGER  
ROW CROP TYPE
- ★ ORCHARD MODEL
- ★ VINEYARD MODEL

Black Tractor, vorgestellt. Nach Zerwürfnissen mit seinen Partnern startete er in Kooperation mit der Standard Motor Company seine eigene Schlepperproduktion im britischen Coventry. Der TE-20, genannt der »kleine graue Fergie«, wurde zu einem riesigen Verkaufserfolg. Bis 1956 entstanden über eine halbe Million Exemplare in unterschiedlichen Ausführungen. Unter der Bezeichnung TO-20 wurde das Modell ab 1948 im Ferguson Park Werk Detroit in den USA gefertigt. 1951 kam mit dem TEF-20 der erste Dieselschlepper auf den Markt.

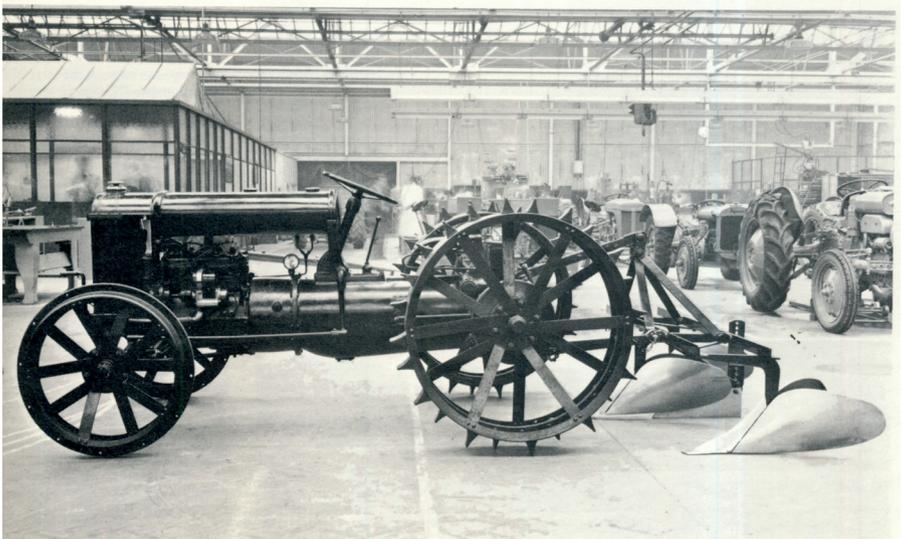
1953 fusionierten die Massey-Harris Ltd. und die Harry Ferguson Ltd. Zunächst firmierte man als Massey Harris Ferguson und der Verkauf der roten und grauen Schlepper verlief weiterhin getrennt. Doch schrittweise verschmolzen die beiden Vertriebswege, das Programm wurde gestrafft und zusammengeführt. Ab 1958 lautete die Firmenbezeichnung endgültig Massey Ferguson.

## Globaler Höhenflug

Nun begann ein Prozess von rasanter Dynamik: 1959 übernahm man mit der Standard Motor Company das größte Traktorenwerk der Welt. Noch im selben Jahr kam der italienische Traktorenbauer Landini sowie der Motorenhersteller Perkins Engines hinzu, der fortan die Dieselmotoren lieferte. In den frühen 1960er-Jahren wurde ein Werk im französischen Beauvais errichtet. Bei TAFE in Indien, Ebro in Spanien und bei Uzel in der Türkei lief eine Lizenzfertigung der MF-Schlepper an und 1964 nahm man die Produktion von Mähdrechern im kanadischen Brantford auf.

Das Unternehmen baute landwirtschaftliche Maschinen und stieg in die Produktion von Baumaschinen und Schneemobilien. Bald waren die Produktionsstätten von MF über den ganzen Globus verteilt. 1966 lag der Konzern mit einem Jahresausstoß von 160.000 Schleppern weltweit an der Spitze. 47.000 Mitarbeiter produzieren in 12 Ländern und

*Seinen Black Tractor präsentierte Harry Ferguson 1933*





*Dieselschlepper TEF-20 mit Raupenfahwerk.*

*Ferguson 35 mit MF-Ballenpresse.*





*Mit der 100er-Serie gelangte Massey Ferguson endgültig auf die Überholspur.*

beliefern Absatzmärkte in 166 Nationen. In Deutschland reicht die Präsenz von MF bis ins 19. Jahrhundert zurück. Unabhängig voneinander verkauften Daniel Massey und Alanson Harris hier ihre Erntemaschinen. Nach der Fusion entstand 1886 in Berlin eine Dependence für den Import und Vertrieb von Mäh- und Sämaschinen, Pflügen, Düngerstreuern und Eggen. Ab 1916 wurde in einer Fabrik in Moabit auch produziert, 1927 eröffnete Massey-Harris in Porz-Westhoven nahe Köln ein Werk und baute mit bis zu 600 Mitarbeitern rund 12.000 Landmaschinen pro Jahr. Im Zweiten Weltkrieg war die Verbindung zur Konzernmutter in Toronto unterbrochen, 1942 wurde das Werk durch Bomberangriffe zerstört.

Erst 1951 lief die Fertigung wieder an. Schnell kam mit einer Fabrik in Eschwege ein zweiter

Standort hinzu, wo bis 1972 Mähdescher gefertigt wurden. In Kassel-Bettenhausen gab es außerdem ein Entwicklungszentrum, das im gleichen Jahr aufgelöst wurde. Bis 1998 produzierte man in Eschwege – hier war seit 1974 auch der Hauptsitz von Massey Ferguson Deutschland sowie das zentrale Ersatzteillager beheimatet – Getriebe, Achsen, Rollenketten, Hydraulik- und Gusskomponenten. Dann gab man den Standort auf und verlegte die MF-Hauptverwaltung nach Marktobderdorf ins Allgäu.

Mit einem Anteil von 30 Prozent stieg Massey Ferguson 1970 bei Eicher ein, übernahm das deutsche Landtechnikunternehmen drei Jahre später komplett. Die hier gebauten Eicher-Schlepper basierten fortan auf MF-Konstruktionen. Wirtschaftlich war diese Allianz eine Kata-



*Ebro 6125 Allrad, gebaut in Spanien.*

strophe, die 1983 im Verkauf von Eicher an den indischen Eicher-Goodearth-Konzern endete. Nicht minder erfolglos geriet 1974 der Kauf der angeschlagenen Hanomag, seinerzeit nur noch in der Baumaschinen-Branche aktiv. Nach sechs Jahren trennte man sich von dem Traditionsunternehmen aus Hannover.

Auf dem internationalen Parkett zogen dunkle Wolken auf. 1977 sackte der Bilanzgewinn des einstigen Branchenprimus für sechs Jahre in die Verlustzone, 1980 war MF hinsichtlich des Schlepper-Absatzes weltweit auf den dritten Platz zurückgefallen. Rezession, sinkende Nachfrage sowie Fehlinvestitionen und -entscheidungen brachten den Konzern erheblich ins Schlingern. Teile des Unternehmens wurden abgestoßen, mit internen Umstrukturierungen und einem stringenten Sparkurs rettete man sich hinein in die 1990er-Jahre.

Stabilität kehrte 1994 ein, als Massey Ferguson von dem US-Industriekonzern AGCO übernommen wurde. Seitdem gehört MF neben Fendt, Challenger und Valtra zu den Kernmarken des Unternehmens, das für das Jahr 2019

einen Umsatz von neun Milliarden US-Dollar auswies, erwirtschaftet in über 140 Ländern mit knapp 21.000 Mitarbeitern. In diesem Zeitraum lag MF in Deutschland mit einem Marktanteil von 4,3 Prozent auf dem achten Platz in der Zulassungsstatistik.

## Betriebsanleitung

Zum Schluss noch ein Hinweis auf die Handhabung dieses Buches: Alle Daten und Fakten sind nach bestem Wissen zusammengetragen worden. Verschiedene Quellen wie offizielle Werksangaben, Prospektmaterial, Dokumente, Fachliteratur sowie Internetrecherchen bilden die Plattform dafür. Ein besonderer Dank geht dabei an die MF-Spezialisten Bernd und Heinrich Früchtenicht, Helmut Huffilter, Cord Möhlenhof, Marc Nienaber, Carsten Siebs sowie Günter und Torsten Wittenberg.

Von Beginn an war der Massey Ferguson-Konzern darauf ausgerichtet, die Märkte weltweit zu bedienen. Das brachte eine in seiner Gesamtheit kaum überschaubare Typenvielfalt mit sich:



*In Deutschland gefertigter MF-Mährescher wird an der Grenze symbolisch nach Frankreich exportiert.*



*Eichers Büffel 74 war technisch nahezu identisch mit dem MF 188.*

Modelle hatten länderspezifische Modifikationen, andere wurden lediglich auf ausgewählten Kontinenten oder in bestimmten Nationen angeboten. Zieht man noch die Lizenzfertigungen hinzu, dann wird es erst recht kompliziert. Die in den Tabellen aufgeführten Fahrzeugdaten bilden die Werte der Basismodelle beim Serienanlauf ab, keine Allrad- oder Sonderversionen. Sie sind vornehmlich als Grundinformationen

zu betrachten, die der Orientierung im Typendschungel von MF dienen. Beschrieben sind vornehmlich die in Europa gebauten Traktoren von Massey Ferguson, beginnend in der Fusionsphase in den 1950er-Jahren bis hin zur in den 1990ern auslaufenden Baureihe 300. Viel Spaß jetzt Ihnen und euch mit der Lektüre!

**Ulf Kaack**  
Möhlenhof, Sommer 2021