

Ford NAA Golden Jubileum

■ Kimmo Kotta

Henry Fordin ja Harry Fergusonin liki 75 vuoden takainen herrasmiessopimus vei traktoreiden kehitystä eteenpäin jättiloikilla, mutta sen päättyminen johti myöhemmin ennenkuulumattoman mittavaan käräjäointiin.

Henry Ford oli sopimusta tehtäessä (1938) jo osittain omissa maailmoissaan, eikä ymmärtänyt tai välittänyt kiinnittää huomiota kaikkiin reunaehtoihin. Seitsemässä vuodessa Ferguson tienasi markkinoinnissa 9 miljoonaa dollaria, kun taas Ford teki valmistuksessa 15 miljoonan tappiot. Henry Ford II:n tullessa yhtymän pääjohtajaksi vuonna 1945 päättyi Ferguson-yhteistyö saman tien.

Molemmat jatkoivat pitkälti samankaltaisten traktoreiden tekemistä tahoillaan, mutta pian Ferguson alkoi vaatia Fordilta 251 miljoonan dollarin korvauksia nostolaitepatenteistaan ja menetetyistä bisneksistä. 200 lakimiestä teki pitkää päivää seuraavan neljän vuoden ajan. Lopullinen summa tippui 9,25 miljoonaa dollariin, josta 4 miljoonaa oli Fergusonin oikeudenkäyntikuluja. Ford kuittasi summan muuttaman seuraavan vuoden aikana nostamalla traktoreiden hintaa parillakymmenellä dollarilla.

Fergusonin uusi traktori oli painonsiirtojärjestelmää lukuun ottamatta pitkälti Fordin suunnittelijoiden käsialaa, mutta toiseen suuntaan ei korvauksia maksettu. Itse asiassa painonsiirtojärjestelmäkään ei ollut kokonaan Harry Fergusonin keksimä, vaan suurin kunnia siitä kuului William Sandsille, joka toimi aikanaan Fergusonin pääsuunnittelijana.

Suolaisten korvausten lisäksi Ford joutui luopumaan suosituksen 8N-mallin valmistuksesta. Sen tilalle saatiin Ford NAA, joka esiteltiin sopivasti Ford-yhtymän 50-vuotisjuhlamallina vuonna 1953.

Punaisen tiikerin karjahtelua

Uuteen traktoriin asennettiin Red Tiger -moottori, joka oli ensimmäinen Fordin tekemä kansiventtiilinen traktorimoottori. Saatavana oli 31 hv:n bensaversio NAA sekä 4 hevosvoimaa heikompi, petroolikäyttöinen NAB-malli. Aiempaan 8N-malliin verrattuna uusi moottori oli huomattavasti lyhytiskuisempi: 8N:n iskusuhte oli 1,17, kun uudessa mallissa iskusuhte oli 1,04. Tällä tavoiteltiin vähäisempää kulumista ja parempaa kierrosherkkyyttä.

Koska patenttikärhämässä oli kysymys yksinomaan hydraulikasta, paneutuivat Fordin insinöörit siihen huolella. Pumppu oli nyt siipityyppiä ja sai voimansa nokka-akselilta, eli nostolaitte toimi myös kytkin pohjassa. Pumpun kapasiteettia pystyi säätämään sen päässä olevasta ruuvista rajoissa 8,5–18,9 l/min. Tällä toiminnolla oli hieno nimi Hy-Trol.

Lisävarusteena oli saatavana lisälohko 1- tai 2-toimiselle ulkopuoliselle sylinterille. Harvinaisempi valinnaisvaruste oli voimanoton hydraulisesti hallittu monilevykytkin, joka toiminnoiltaan vastasi myöhempien Ford 4000- ja 5000-mallien kytkimiä. Kytkimellä oli oma erillinen hydraulipumppunsa, joka sai voimansa kierroslukumittarin kaapelista. Hydraulikytkimen sai vain jälkiasennuksena, eikä sitä kovin moni traktoriinsa hankkinut.

Voimansiirto oli paljolti entisen kaltainen ja 4-nopeuksinen. Taka-akselissa oli jämmämmät tiivistet ja jarruissa enemmän tehoa. 8N:ssä oli vielä yhteiset öljyt vaihteistossa, taka-akselistossa ja hydraulikassa, mutta nyt kaikissa mainituissa kohteissa oli omat öljytilansä. Etukuormaajasta oli tulossa yleinen työkone. Sitä varten oli ylimääräisen hydraulikan hallintaventtiilin lisäksi saatavana vahvistettu etuakseli isommilla pyörillä.

Ulospäin näkyvin muutos oli uusi konepelti ja maski, jonka yläpuolella komeili juhlavuotena hieno ”Golden Jubileum 1903–53” -merkki. Seuraavan vuoden mallissa logoa kiertävän tekstin tilalla oli 12 tähteä.

Juhlamalli oli myynnissä vain kahtena vuotena, minkä jälkeen sen tilalle tulivat 600- ja 800-sarjat, joita ei tuotu Eurooppaan juuri ollenkaan. Tutuiksi ne tulivat muuta kautta, sillä Dextan ja myöhempien Ford 2000- ja 3000-mallien suunnittelussa hyödynnettiin paljon sarjojen tekniikkaa.

Suomessa juhlittiin 118 traktorin verran

Euroopassa ostettiin 1950-luvun alussa runsaasti Fordin traktoreita, mutta lähes kaikki olivat englantilaisia Fordson Majoreita. Suomeen saatiin amerikkalaistraktoreita jonkun verran sotien jälkeen, mutta 1950-luvulle tultaessa niiden tuonti tyrehtyi olemattomiin. Ehdoton ykkönen oli Ford 8N lähes 750 kappaleella. Oliverien, Farmallien, Jontikoiden ja muiden jenkitraktoreiden osuus jäi vajaan 450 kappaleeseen.

Juhlamallia tuotiin vuosina 1953–1954 yhteensä 117 kpl ja vuonna 1956 vielä yksi lisää. Bensa- ja petroolimalleja oli suhteessa puolet ja puolet. Luultavasti Ford toi traktorit tänne vain näyttääkseen, että tällainenkin kone on ison veden takana tehty.

Markkinoinnissa keskityttiin kokonaan Majoriin, sikäli kun sitä tarvitsi edes markkinoida. Hinnaltaan juhla-Ford oli hyvinkin kilpailukykyinen, mutta ei välttämättä ominaisuuksiltaan. Täällä oltiin jo siirtymässä dieselkauteen, eikä Fordin vaihteistostakaan löytynyt numeroa kaikkiin suomalaistoihin. Kokonsa ja tehonsa puolesta traktori olisi sopinut tänne oikein hyvin, myytiinhän Suomessa Fergusonia ja Dextaa hurjat määrät.

Juhlamallin jälkeen Fordin tuonti päättyi vain alkaakseen uudestaan vuonna 1965, jolloin markkinoille tuli uusi maailmanlaajuinen mallisto. Fordson siirtyi tuossa vaiheessa historiaan. ■

Tekniset tiedot: Ford NAA Golden Jubileum	
Moottori	”Red Tiger”, 4-syl. 4-t nestejäähdytteinen kaasutinmoottori kansiventtiilillä, polttoaineena bensiini, 31 hv/2 000 rpm. Syl. läpimitta 87,3 mm, iskunpituus 91,44 mm, kokonaisiskutilavuus 2 195 cm³, puristusuhde 6,6:1. Marvel-Schebler-yläimukaasutin keskikipakosäätäjällä. Akkusuitytys, sähköjärjestelmä 6 V, laturi 160 W, startti 1,1 kW
Voimansiirto	Kuiva 9” 1-levykytkin. Constant-mesh-tyyppinen vaihteisto 4+R, nopeudet 5,9–21,9 km/h. Ei varsinaista vähennyspyörästöä. VOA 727 rpm, hihnapyörä 165 x 228 mm, 1 358 rpm. Mekaaniset rumpujarrut taka-akseleilla, voidaan käyttää ohjausjarruina
Hydrauliikka	Nokka-akselin pyörittämä siipipumppu, paine 138 bar, tuotto 18,9 l/min, suurin nostovoima 450 kg, painonsiirtojärjestelmä työntövarsitunnustelulla
Pyörät	4.00 x 19 edessä, 10 x 28 takana
Täytsmääriä	Moottori 4,7 l, jäähdytysjärjestelmä 14,7 l, vaihteisto 4,7 l, taka-akselisto 8 l, hydrauliikka 7,6 l, bensatankki 41 l
Mittoja	Pituus 3 020 mm, akseliväli 1 870 mm, leveys 1 640 mm, korkeus 1 460 mm, maavara 330 mm, paino vakiovarusteilla 1 276 kg
Lisävarusteita	Petroolimoottori (NAB 27 hv), 5.50 x 16- tai 6.00 x 16 -etupyörät, 11.00 x 28 -takapyörät, puskuri ja maskinsuoja, hihnapyörä, riippumaton voimanotto hydraulisella monilevykytkimellä, ulkopuolisen hydraulikan hallintaventtiili, paineilmalaitteet, 48 erilaista työkonetta
Hinta	400 000 mk vuonna 1953, mikä vastaa noin 11 840:tä euroa vuonna 2012
Valmistaja	Ford Motor Company
Valmistusaika ja -paikka	1953–1954 Detroit, Michigan, USA. Valmistettu yhteensä 128 965 kpl



Ford NAA Golden Jubilee
1953–1954
Detroit, Michigan, USA
Valmistettu yhteensä 128 965 kpl

Lue seuraavasta Koneviestistä!

Ilmestyy 31.1.



**Suuri traktorinnumero
Nelonen vs. kuutonen**

**Ryhmä-
esittelyssä:
Traktorit**



Lava-autosta telamaasturi



**Kivet halki
hydrauliikan
voimalla**

Ja paljon muuta!

Tulevia näyttelyjä ja tapahtumia

Tammikuu 2013

- 29.–31.1. AgConnect Expo 2013, Kansas City
- 30.1.–2.2. Agromashepo 2012, Budapest

Helmikuu 2013

- 5.–7.2. Canadian International Farm Show, Toronto
- 6.–9.2. Agraria 2013, Valladolid, Espanja
- 7.–9.2. Farm Machinery Show, Punchestown, Irlanti
- 12.–14.2. World Ag Expo 2013, Tulare, Kalifornia
- 24.–28.2. Sima/Simavip 2013, Paris Nord Villepinte

Maaliskuu

- 5.–9.3. Agra 2013, Plovdiv, Bulgaria
- 8.–13.3. Agrotech 2013, Kielce, Puola
- 20.–23.3. Agrosalon 2013, Nitra, Slovakia

Lisää tapahtumia Koneviestin nettisivuilla:
www.koneviesti.fi/tapahtumat

Ulkomaisten näyttelyjen tiedot on kerätty ulkomaisten messujärjestäjien luetteloista. Emme vastaa mahdollisista muutoksista tai virheistä. Ennen näyttelymatkaa tiedot kannattaa varmistaa näyttelyorganisaatiolta.

Katso myös Koneviestin tulevia jutun aiheita:
www.koneviesti.fi/tulevat