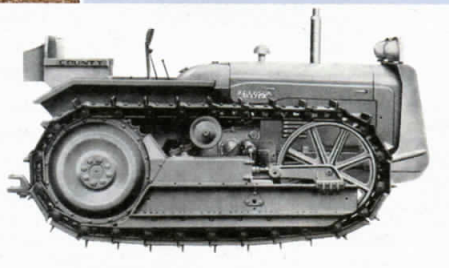




Die ersten Raupenschlepper von County entstanden 1948 auf Fordson E 27 N-Basis mit Benzin-/Petroleummotor. Danach folgten auch Ausführungen mit Perkins-Sechszylinderdiesel

Ab 1952 folgten dann die Raupenmodelle auf Fordson-Major-Basis – wahlweise als Benziner oder Diesel



„Sea Horse“, zu Deutsch Seepferdchen, hieß der Amphibientraktor von County, der am 30. Juli 1963 den Ärmelkanal durchquerte. Es gab insgesamt eine Hand voll dieser Fahrzeuge, alle unterschiedlich, die als Expeditionsfahrzeuge in viele Teile der Welt gingen

Aus solch einem Major, wie er hier zur Raupe umgebaut ist, entstand auch der erste Radschlepper von County. Er hatte damals noch durchgehende Kotflügel über beide Räder und wurde mittels Lenkbremse dirigiert



Das Bild aus dem Jahr 1963 zeigt den County Super Six mit dem Sechszylindermotor 590 E von Ford. Das Fahrzeug basiert ebenfalls auf einen Super Major

Der Betriebshof bei County: So lieferte Ford tausendfach die Traktoren in die Grafschaft Hampshire – auf Paletten und ohne Räder.



uns Hartmut Lindner mitteilte. Das etwa zur selben Zeit vorgestellte Schwestermodell, der Fordson County Super 6, verfügte über den Sechszylinder-Industriemotor Ford 590 E. Auch Umbauspezialist Roadless griff auf diesen Diesel zu sowie eine ganze Reihe Baumaschinenhersteller.

Lars Heydes Traktor rollt auf vier gleichgroßen Rädern der Abmessung 12.4/11-36. Sie werden permanent angetrieben. Der Antrieb für vorne kommt dabei von Halbachsen im Getriebe, die vor den eigentlichen Achshälften der Hinterräder liegen. In Höhe der außen am Getriebegehäuse positionierten Bremsen liegt auch das Sperrdifferential. Diese Halbachsen wurden quasi für Winkelgetriebe verlängert, die an die Bremsen anschließen und die Kraft rechts und links jeweils über eine Kreuzgelenkwelle nach vorne leiten. Am Ende jeder Kardanwelle sitzt wiederum ein gekapseltes Winkelgetriebe, das die Kraft permanent an das entsprechende

Hört sich kompliziert an, sieht auch mächtig kompliziert aus

Vorderrad abgibt. Hört sich kompliziert an, sieht auch mächtig kompliziert aus, aber hat sich tausendfach bewährt. Die vorhandene Differentialsperre wirkt damit nicht nur auf die Hinterachse, sondern sperrt auch die Vorderräder.

Bei dem Motor handelt es sich um einen Vierzylinder-Viertaktdiesel mit 3611 cm Hubraum und einer Leistung von 52 PS. Im angeflanschten zweistufigen Dreiganggetriebe greifen ständig zwei Radpaare ineinander. Per „Low“-Schaltung lassen sich die Gänge 1, 2 und 5 einlegen, in „High“-Schaltung die Gänge 3, 4 und 6. Die Untersetzung erlaubt so insgesamt sechs Vorwärtsgänge und zwei Rückwärtsgänge. Lars Heyde spricht von zwölf Gängen: „Einige Modelle wie auch meines haben noch ein zusätzliches Untersetzungsgetriebe.“ Die Restaurierung ergab, dass sich der Motor in einem Tipptopp-Zustand befand. Lediglich das Öl musste gewechselt werden. Auch Achsen und Getriebe sahen aus wie neu, allerdings waren sie teils undicht. Heyde zerlegte die beiden Antriebsstränge, ersetzte die originalen Filzdichtungen durch handelsübliche Radialwellendichtungen, und seither bleibt der Ford County sauber. Die weiteren Restaurierungsarbei-

Die Kontaktadresse

Lars Heyde
Neue Straße 9
04936 Wehrhain