

HISTORIA DE LOS TRACTORES ESPAÑOLES

EBRO

(PARTE 1ª: 1952 – 1979)

Símbolo de una época

ELOY GALVÁN

Asociación Española de Amigos
de la Maquinaria Agrícola

Para paliar el atraso de la agricultura española y mejorar la producción, el Gobierno decide en 1952 convocar un concurso que facilite el establecimiento en España de fábricas de tractores. Ese mismo año, Ford Motor Ibérica presenta su solicitud y, en agosto de 1953, el Ministerio de Industria resuelve a favor de esta empresa una de las concesiones.



■ Ford Motor Ibérica

Filial en España de Ford Motor Company, es en esa época una compañía muy asentada en el país. Su historia se remonta a 1920 cuando se constituye en Cádiz la Ford Motor Co. S.A.E. con un capital de 500 000 pesetas y, en un local de la zona franca, inicia el ensamblaje de camionetas, automóviles Ford T y tractores Fordson. Un año después, la compañía solicita al Gobierno autorización para la fabricación local de componentes para algunos de los vehículos que monta y, en 1923, traslada la factoría a Barcelona. En 1929 se decide cambiar la razón social a Ford Motor Ibérica. El éxito de ventas de los coches y camionetas que fabrica crece de manera continua en el mercado español hasta el punto de que la multinacional decide, a principios de

1936, iniciar la construcción de una nueva fábrica. Un plan que quedará troncado al estallar la Guerra Civil. La planta de Barcelona se mantendrá abierta durante la contienda abasteciendo al ejército de la República. Si bien, Ford mantiene una doble jugada con ambos bandos ya que, desde Inglaterra a través de Portugal, también suministra camiones y automóviles al ejército franquista.

Aunque la Guerra Civil implicó fuertes pérdidas para Ford Motor Ibérica, los años siguientes no fueron fáciles para la compañía ya que hubo de invertir un gran esfuerzo y capital para recuperar, y poner de nuevo en marcha, la factoría de Barcelona para la fabricación de pequeños camiones. Paralelamente, en este periodo de posguerra, Ford Motor Ibérica mantuvo diversos en-

cuentros con las autoridades españolas con objeto de recuperar su antigua idea de abrir una nueva fábrica de vehículos. Esta idea no fue aceptada por los dirigentes del Instituto Nacional de Industria (INI) cuyas tesis se fundaban en la participación del estado en el capital y en la gestión de las grandes compañías de automoción, asunto que Ford Motor Ibérica se negó a admitir desde el inicio de las conversaciones.

Siguiendo su programa, a mediados de siglo, el INI emprende una serie de acuerdos con otras empresas europeas del sector más proclives a aceptar la fuerte carga intervencionista del estado. Para tratar de superar estas dificultades, a principios de los años '50, Ford Motor Ibérica ofrece al gobierno la posibilidad de establecer en España una fá-

brica de tractores para contribuir a superar los graves problemas de mecanización de la agricultura local, siempre que se le permita actuar de modo independiente e implementar los medios para fabricar automóviles y camiones. La idea de Ford Motor Ibérica era hacer valer su permanencia desde 1920 en el país, y su compromiso con la industria española, para hacerse un hueco entre las empresas autorizadas a instalar un centro de fabricación de vehículos.

Sin embargo, la decisión del Ministerio de Industria autorizando a Ford Motor Ibérica la instalación de una fábrica de tractores, aparecida en el BOE en octubre de 1953, no permitía deducir ningún cambio de idea por parte del INI acerca de su disposición a permitir a Ford el establecimiento de una nueva fábrica de automóviles, ya que sus tesis intervencionistas seguían vigentes. A la vista de los acontecimientos y, dado que por una parte el mercado español de tractores resultaba poco atractivo si no estaba apoyado por la producción de otro tipo de vehículos y que, por la otra, Ford Motor Company no estaba dispuesta a compartir el control de su filial en España con las autoridades locales, la multinacional opta por el abandono de sus aspiraciones fabriles y por su salida del país. De inmediato, Ford Motor Ibérica inicia las gestiones para la venta de sus acciones, creándose para ello una nueva empresa con accionistas españoles y una fuerte presencia de la banca local. La razón social de la nueva empresa será Motor Ibérica, S.A. a la que, en mayo de 1954, se traspasarán los activos de Ford Motor Ibérica.

■ Motor Ibérica, S.A.

A pesar de la firme decisión de abandonar el país, Ford Motor Company resolverá mantener



estrechos contactos con la nueva compañía. Para ello, en el acuerdo firmado entre Motor Ibérica, S.A. y Ford Motor Company se incluirán cláusulas asegurando el apoyo técnico de la multinacional para la instalación de maquinaria, el desarrollo de ingeniería y la implantación de procesos para la fabricación de camiones y tractores.

El apoyo de Ford Motor Company a Motor Ibérica fue capital para el desarrollo de la empresa española. La multinacional, una de las grandes compañías mundiales de automoción, fue creada por Henry Ford en 1903, quien pocos años más tarde aplicó un sistema revolucionario de fabricación de vehículos que facilitó la construcción de más de 15 millones de automóviles y camiones en menos de 20 años. En 1917, este gran emprendedor comenzaba la producción de tractores a través de una compañía denominada Henry Ford & Son Corporation, que utilizaría para dar nombre –Fordson– a sus tractores. El primer tractor fabricado en serie por esta firma sería el Fordson modelo F, uno de los tractores más vendidos de la historia. Se trataba de una unidad dotada de un motor de 4 cilindros, con 20 CV, de la que se fabricaron más de 700 000 unidades, y que fue producida tanto en Estados Unidos como en Europa. A este modelo seguirían, con menor fortuna, otros tractores que compitieron sin mayor gloria por el mercado. Sin embargo, a finales

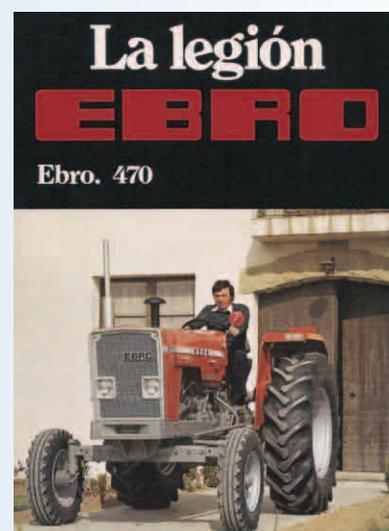
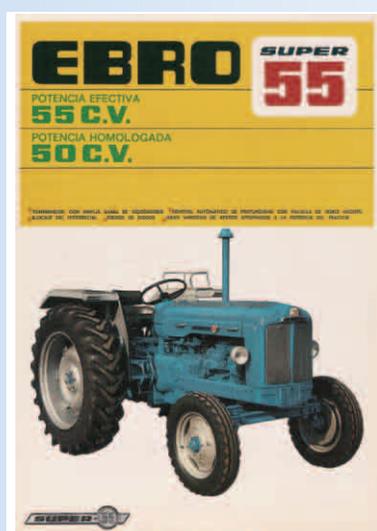
de los años '30, se produjo un encuentro entre Henry Ford y Harry Ferguson que se haría famoso –alcanzaron un pacto entre caballeros que sellaron con un apretón de manos– ya que esta decisión transformaría el mercado de los tractores tras presentar en 1939 –tan sólo un año después del acuerdo– los revolucionarios y competitivos modelos Ford 9N y Ford 2N de

potencia media producidos en Estados Unidos. Estos tractores, dotados del novedoso sistema Ferguson de control automático de aperos y de una avanzada tecnología aplicada por la compañía Ford, alcanzarían un notable éxito de ventas.

Pero en 1947, Ford muere y su descendencia toma decisiones al margen de Ferguson que éste no acepta de buen grado. Por ello, Ferguson rompe con la compañía Ford e inicia su propia empresa. Sin embargo, Ford Motor Company continuaría su andadura aplicando en sus tractores el desarrollo alcanzado en sus últimos modelos de éxito. Una decisión que Henry Ferguson denuncia y gana en los tribunales, limitando temporalmente el avance de los tractores Fordson. En la factoría Ford de Dagenham-Inglaterra se suceden diferentes modelos hasta la llegada, en 1952, del Fordson New Major, al que sucederá en 1958 el Fordson Power Major y, en 1961, el Fordson Super Major. Los avances introducidos en estos tres modelos influirán muy directamente en los tractores fabricados por Motor Ibérica ya que, hasta 1965, gran parte de las mejoras y novedades incorporadas en los modelos ingleses serán gradualmente aplicadas en los tractores fabricados en Barcelona.

■ Los primeros Ebro

Gracias al soporte técnico de Ford, y al amparo de las ven-



tajas del decreto ley que declaraba a la industria de tractores como de "interés nacional"; Motor Ibérica estará en poco tiempo en condiciones de montar sus tractores. Así, en mayo de 1955, saldrá la factoría de Barcelona la primera unidad producida por esta compañía. Se trata de un tractor designado como modelo Ebro. Cuenta inicialmente con una potencia de 38 CV y está fabricado a partir del modelo Fordson New Major E1As que se produce en la factoría de Dogenham, y que goza de gran éxito de ventas en el mercado europeo. Este tractor, comúnmente designado como "Ebro 38", se ofrecerá también en futuras versiones con potencias de 42 y 44 CV, de acuerdo con la evolución de sus hermanos ingleses. Monta un novedoso motor de gran prestigio con 4 cilindros y 3.6 litros de cilindrada, transmisión de 6/2 marchas y frenos de zapata. Durante un tiempo, el tablero de mandos estará situado en la

parte inferior del frontal, aunque, unos años después, se ubicará en la parte superior tras el volante. El enganche tripuntal dispone de elevador, pero no de sistema de control automático de profundidad. El modelo Ebro será el único tractor que Motor Ibérica ofrezca al mercado hasta 1961, fecha en la que aparecerá el modelo Super Ebro. Este nuevo tractor se presenta con importantes novedades. En primer lugar, la imagen externa del tractor Super Ebro se adapta al cambio que en Inglaterra ha experimentado el Fordson Super Major para sus tractores de exportación. Además, el motor ha sido diseñado para proporcionar 52 CV a 1600 rev/min, y el sistema hidráulico trabaja ahora en combinación con el sistema tripuntal para controlar automáticamente la profundidad de labor de los aperos.

En 1964 se introducen los modelos Ebro 48 y Ebro Super 55. Representan una actualización de los modelos Ebro y Su-

per Ebro. El motor de ambos tractores ha sido mejorado para trabajar a 1800 rev/min, entregando una mayor potencia que sus predecesores. Así, el tractor Ebro 48 proporciona 49 CV de potencia máxima, y el Ebro Super 55 alcanza los 55 CV. Pero el Ebro Super 55 incorpora algunas de las últimas novedades ya probadas del tractor Fordson Super Major, como una bomba hidráulica de mayor caudal para mejorar la capacidad de alzamiento del enganche y el sistema *Qualitrol* para una mejor actuación del control automático del tripuntal. Unos meses más tarde de su salida al mercado, se sustituirán los frenos de zapata por otros de discos para asegurar una mayor retención en el transporte.

En 1965, el acuerdo entre Motor Ibérica y Ford Motor Company no resulta tan necesario como lo fue 10 años antes, cuando la empresa española inició su andadura. Motor Ibérica precisa una renovación de sus tractores y Ford Motor Company está inte-

CARACTERÍSTICAS	EBRO	SUPER EBRO	E 48	SUPER 55	160 160 D 160 E	183	155 155 D 155 E	684 684 E	TC 75	350	350 Est	460
Marca de motor	Ebro	Ebro	Ebro	Ebro	Ebro	Perkins	Ebro	Ebro	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins
Modelo de motor	SIADDN	nd.	SDDN-6005	SIADDN6003-B	592E-6005	6305	SIADDN6003-B	6305	A 4248	AD 3152	AD 3152	AD 4203
Pot. Max. (CV)	38-42-44	52	48	55	61	82	55	82	75	47	47	62
Pot. Hom. TdF (CV)	nd.	nd.	45	50	57	78	50	78	72	43	43	58
Cil/Cilindrada (Nº/cm³)	4/3 610	4/3 610	4/3 610	4/3 610	4/3 610	6/5 000	4/3 610	6/5 000	4/4 064	3/2 500	3/2 500	4/3 330
Marchas Ad/At	6/2	6/2	6/2	6/2	6/2	6/2	6/2	6/2	8/2	8/2	8/2	8/2
Vel. Máx (km/h)	20.7	21.2	20.7	20.7	22.23	28.7	20.7	28.7	n.d.	20.7	18.1	22.3
Distancia entre ejes (mm)	2 032	2 032	2 032	2 032	2 032	2 240	2 032	2 240	1 850	1 830	1 830	2 020
Peso - 2RM (kg)	2 360	2 360	2 360	2 360	2 400	3 450	2 360	3 450	4 900	1 830	1 850	2 040
Precio (Año)	1959	1962	1967	1967	1969	1969	1969	1974	-	1981	1981	1981
Precio 2RM (PTA)	194 000	175 000	184 334	196 044	198 000	330 000	188 000	468 806	n.d.	1 052 355	1 072 853	1 235 385

resada en incrementar la comercialización de productos que promocionen su marca, ya que los tractores Fordson Super Dexta y Narrow Dexta que Motor Ibérica importa paralelamente a su producción suponen una cifra muy reducida. Por ello, ambas compañías coincidirán en la decisión de no renovar el contrato de colaboración que, ese mismo año, finaliza. Ford Motor Company buscará una empresa local de solvencia que gestione las importaciones de los tractores de su marca, llegando en breve a un acuerdo con la prestigiosa firma Parés Hermanos, una compañía con 90 años de tradición en la comercialización de maquinaria agrícola, que representa a importantes marcas –Massey Ferguson entre ellas– y que tiene una gran implantación en España a través de sucursales propias y concesionarios.

Entrada de Massey Ferguson

Mientras tanto, Motor Ibérica es consciente de que los costes de desarrollo de una nueva serie de tractores son excesivamente altos para su capacidad industrial y financiera, por lo que precisa un nuevo socio que aporte desarrollo tecnológico y apoyo económico. Será el entonces ministro de Industria, Gregorio López Bravo, quien ponga a Motor Ibérica en contacto con Massey Ferguson. Las dos empresas no tendrán ninguna dificultad para enten-

derse, ya que Massey Ferguson busca ampliar su escasa cuota de mercado de tractores en España, restringida por las limitaciones impuestas a las importaciones. Por esta razón, el acuerdo resultará muy atractivo para las dos compañías y Motor Ibérica firmará una alianza con Massey Ferguson que, entre otros compromisos, incluirá la fabricación de tractores Massey Ferguson y Ebro en la planta de Barcelona, y la entrada de la compañía americana en el capital de la empresa española, lo que la multinacional llevará a cabo en 1966 adquiriendo a Ford el 32% de las acciones de Motor Ibérica, que más tarde ampliará hasta el 36.85%.

A partir del acuerdo alcanzado con Massey Ferguson, Motor Ibérica inicia una fuerte expansión tanto en el sector de maquinaria agrícola como en el de transporte adquiriendo, entre otras, la empresa Motorización Agrícola, S.A (MASA) –fabricante de cosechadoras MF en Noaín, Navarra– y Maquinaria Agrícola e Industrial (MAINSA) –fabricante de aperos en Ejea de los Caballeros (Zaragoza)–. A principios de 1967, se presenta al mercado el nuevo tractor Ebro 160. Se trata de una unidad que incorpora la imagen externa de los últimos tractores Massey Ferguson, pero cuya tecnología de motor, transmisión y sistema hidráulico está basada en la del tractor Ebro Super 55, aunque con un motor más revolucionado y de mayor potencia, y doble embrague. Ese mismo año, la compañía inaugurará unas nuevas ins-

talaciones fabriles en la zona franca de Barcelona. Será en 1968 cuando Motor Ibérica inicie la producción de un tractor con nuevas características al presentar el modelo Ebro 183 dotado –por primera vez en los tractores Ebro– con un motor Perkins de 6 cilindros. Desde 1959, Perkins pertenece a Massey Ferguson y dispone de una factoría en Madrid. La decisión de incorporar motores Perkins a la marca será una solución económica y factible para los tractores Ebro. El modelo Ebro 183 se diseña partiendo de la configuración del Ebro 160 cuya estructura se refuerza para aceptar la mayor potencia del motor. Asimismo, se introduce como equipo base una dirección servo asistida, para un manejo más cómodo, y una bomba de mayor caudal para abastecer el sistema de control automático del tripuntal. La remodelación externa de la serie alcanzará también al tractor Ebro Super 55 que, en 1969, cambiará su imagen clásica adaptándose a la de la nueva familia Massey Ferguson, con la denominación Ebro 155. Además de la versión estándar, este modelo se proporcionará también en versión estrecha para trabajos en marcos reducidos. Sin embargo, dada la demanda del mercado, el modelo Ebro Super 55 sobrevivirá en su configuración clásica algunos años más, ofreciéndose con las mismas características que el modelo Ebro 155.

En 1970, la gama de tractores se actualiza con mejoras técnicas para mayor fiabilidad de las unidades, presentándose los mo-

CARACTERÍSTICAS	460 Est	470	480	6040	6040 V	6070 6070 DT	6079 6079 DT	6080 6080 DT	6090 6090 DT	6100 6100 DT	6125 6125 DT
Marca de Motor	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins	Perkins
Modelo de Motor	AD 4203	4236	4248	D3152	D3152	4236	4248	4248	T4236	6354.3	T 6354.3
Pot. Máx. (CV)	62	70	75	43	43	72	77	76	95	102	130
Pot. Hom. TdF (CV)	58	67	73	38	38	67	72	71	92	91	116
Cil/Cilindrada (Nº/cm³)	4/3 330	4/3 860	4/4 064	3/2 500	3/2 500	4/3 860	4/4 070	4/4 060	4/3 860	6/5 800	6/5 800
Marchas Ad/At	8/2	6/2	6/2	8/2	8/2	8/2	12/3	12/4	12/4	12/4	12/4
Vel. Máx (km/h)	19.9	26.0	27.3	30.1	27.9	28.8	30.1	30.1	30.4	30.4	30.5
Distancia entre ejes (mm)	2 020	2 020	2 330	1 800	1 800	2 030	2 300	2 330	2 334	2 520	2 520
Peso - 2RM (kg)	1 990	2 400	2 400	1 900	1 800	2 455	3 030	3 700	3 730	4 060	4 070
Precio (Año)	1981	1981	1981	1981	1981	1982	1982	1980	1980	1980	1980
Precio 2RM (PTA)	1 137 875	1 135 176	1 269 896	1 290 034	1 258 952	1 693 039	1 780 374	1 683 850	1 871 226	1 897 466	2 298 320

MOD. / AÑOS EN ACTIVO	1955-1960	1961-1965	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981-1985	1986-1990
EBRO	■	■					
SUPER EBRO		■					
E 48			■				
SUPER 55			■	■			
160/160 D/160 E			■	■			
183			■				
155/155 D/155 E			■	■			
684/684 E			■	■			
TC 75				■			
350/350 Est					■	■	
460/460 Est					■	■	
470					■	■	
480/480 E					■	■	
6040/6040 V						■	
6070/6070 DT						■	■
6079/6079 DT						■	■
6080/6080 DT						■	
6090/6090 DT						■	
6100/ 6100 DT						■	
6125/6125 DT						■	

delos 155D, 160D y 684, que reemplazan a los modelos 155, 160 y 183, respectivamente. Además de producir los tractores Ebro, Motor Ibérica prepara también la fabricación e introducción de una gama de tractores Massey Ferguson con las características propias de la marca. La fabricación de estos tractores se hará efectiva a partir de 1971, con la presentación de los modelos MF 135 Ebro y MF 147 Ebro, a los que en un año seguirán los tractores MF 178 Ebro, MF 165 Ebro, MF 157 Ebro y MF188 Ebro que completarán la oferta nacional de Motor Ibérica en las gamas de potencia media y alta.

Dado que, en su configuración, los tractores Ebro son distintos de los modelos Massey Ferguson, se decide establecer una clara distinción entre ambos productos. Para ello se implantará un nuevo diseño que provea a los tractores Ebro de personalidad propia. Así, en 1973, se presentarán al mercado los modelos 155E, 160E y 684E arropados con un nuevo traje azul que será la imagen base para los futuros tractores Ebro a fabricar. La misma configuración externa, pero en color rojo, diferenciará a los tractores destinados a la exportación. Estas

unidades incorporan novedades de interés con objeto de asegurar a los clientes de Ebro una mayor fiabilidad. Entre sus características destacan un nuevo elevador hidráulico independiente, un nuevo eje delantero reforzado, una transmisión más robusta y un nuevo sistema eléctrico. Ese año Motor Ibérica celebra la cifra de 100 000 tractores Ebro comercializados en España.

■ Los Ebro de cadenas

A principios de los '70, el número de tractores de cadenas que se comercializa en España ronda las 2 000 unidades anuales que, en una gran mayoría, se importan de Italia. La compañía está presente en este segmento con tractores Massey Ferguson procedentes de Italia. Sin embar-



go estos tractores sólo cubren el mercado de potencia media. Por ello, en 1972, y de acuerdo con su concesionario Catac, S.A., Motor Ibérica abre una pequeña planta en Córdoba para construir tractores de cadenas, en la que se producirá el Ebro TC-75. Este tractor, de 75 CV, incorpora buena parte de los componentes del modelo de ruedas MF 178 Ebro al que se añade un tren de rodaje de 5 rodillos, y distintas tejas entre 360 y 450 mm. Sin embargo, este tractor apenas tendrá éxito, cancelándose su fabricación años después.

En la década de los '70, Motor Ibérica supera el 35% del mercado de tractores, de los que 6 de cada 10 unidades comercializadas por la compañía son de la marca Ebro. Con el fin de consolidar su hegemonía, en 1975, Motor Ibérica iniciará la producción de una nueva línea de tractores. El primer modelo será el tractor Ebro 470, de 70 CV, que competirá con tractores estándar de mayor demanda. Su clásica transmisión de 6/2 marchas no sincronizadas se mantiene sin mayores variaciones, pero ya dispone de frenos de discos en baño de aceite y del probado sistema *Qualitrol* para seguimiento y control automático de los aperos. La dirección asistida es opcional. En los dos años siguientes será el tractor más demandado en el mercado. También en 1975, Motor Ibérica firmará un acuerdo con el gobierno de Siria para el establecimiento en Aleppo de una factoría de tractores donde se fabricará el modelo 470. A finales de 1976, se presentará el Ebro 480, de 75 CV. Incorpora una plataforma más robusta aunque su configuración general será similar.

■ La huella de Renault

Un año más tarde, Motor Ibérica introducirá los restantes tractores de la gama: los modelos Ebro 350 y Ebro 460, de 47 y 62 CV que vienen a sustituir a los

tractores Ebro 155E y Ebro 160E, que han cumplido una excelente misión para la marca. El origen de estos nuevos modelos se encuentra en la factoría de Burgos que Motor Ibérica acaba de adquirir a Renault. Los dos tractores estrella de la marca francesa, los modelos Renault 57E y Renault 88E, representan una oportunidad para mejorar temporalmente la oferta Ebro en la gama media hasta la presentación de una nueva Serie. Así, buena parte de los componentes de los tractores de la marca francesa se adaptarán y montarán en los nuevos modelos. Junto a los motores Perkins, ya habituales en la marca, los tractores Ebro 350 y Ebro 460 ofrecen una probada transmisión sincronizada de 8/2 marchas y frenos de disco en seco. La dirección asistida será inicialmente opcional. Posteriormente, de estos dos modelos se presentará al mercado una versión estrecha para trabajos en zonas de frutales y huerta.

■ La serie 6000

En 1978, Motor Ibérica exhibe en la SIMA de París su moderna línea de tractores Ebro 6000. Montan motores Perkins de nueva generación y la gama alta equipa transmisiones sincronizadas de 12/4 marchas. La marcha atrás está sincronizada con el grupo medio de avance. El eje delantero, el sistema hidráulico, los frenos en baño de aceite, la dirección hidrostática, la plataforma del operador y la cabina integral se han rediseñado desde el origen. Los tractores a comercializar, inicialmente, serán los modelos 6080, 6100 y 6120, introducidos en España en la FIMA de 1979. Un año después, la línea Ebro 6000 para competir en los segmentos de media y alta potencia quedará definitivamente configurada. Tractores ligeros: el modelo 6040, de 43 CV, en versiones estándar y viñero. Tractores medios: 6070, de 72 CV, y 6079, de 77 CV, en versiones estándar, doble tracción y ar-

co alto. Y tractores pesados: 6080, de 76 CV; 6090, de 95 CV; 6100, de 102 CV; y 6125, de 130 CV. Estos últimos en versiones estándar y doble tracción.

La alianza con Massey Ferguson se ha mantenido firme desde 1965, pero 1979 es un año de fuerte recesión para la agricultura americana y, por otra parte, la gestión de la multinacional pasa por un periodo de gran perturbación relacionado con irregularidades en el entorno de la propiedad. Ese año, MF toma la decisión de vender a Nissan su participación accionarial en Motor Ibérica. Aparentemente, el cambio no afectará a la división de tractores de la empresa española que, durante años, seguirá manteniendo una estrecha colaboración tecnológica y fabril con Massey Ferguson. ■

AGRADECIMIENTOS:

A Kubota España, S.A., a D Eduardo Gimeno y a D Agustín Herranz, por su amable aportación de información.

TRACTORES EBRO : Fechas más representativas 1952 - 1979	
AÑO	ASUNTO
1952	El Ministerio de Industria convoca un concurso para empresas interesadas en la producción de tractores
1953	Ford Motor Ibérica, filial de Ford Motor Co., obtiene autorización para la fabricación de tractores
1954	Ford Motor Ibérica decide vender la compañía a accionistas españoles.
	La nueva sociedad pasa a denominarse Motor Ibérica S.A. Se mantiene el apoyo tecnológico de Ford
	Motor Ibérica registra la marca Ebro para designar a sus tractores y camiones
1955	Sale de la cadena de montaje el primer tractor fabricado por Motor Ibérica: el modelo Ebro
1961	Se presenta al mercado el modelo Super Ebro
1964	Introducción de los tractores Ebro 48 y Ebro Super 55
1966	Massey Ferguson adquiere el 36,85% de las acciones de Motor Ibérica S.A.
1967	Se presenta al mercado el tractor Ebro 160
	Inauguración de las nuevas instalaciones fabriles de Motor Ibérica en la Zona Franca de Barcelona
	Adquisición de la factoría de cosechadoras MASA, de Noain-Navarra
	Adquisición de la factoría de aperos MAINSA, de Ejea de los Caballeros-Zaragoza
1968	Introducción del modelo Ebro 183
1969	Presentación del modelo Ebro 155
1970	Salen al mercado los modelos Ebro 155D, 160D y 684
1972	Presentación de los tractores 155E y 684E
	Se inaugura en Córdoba un nueva factoría para la producción del tractor de cadenas Ebro TC-75
1973	Introducción del modelo 160E.
1975	Se presenta al mercado el modelo Ebro 470
1976	Sale al mercado el modelo Ebro 480
1977	Introducción de los tractores Ebro 350 y Ebro 460
1978	Motor Ibérica desvela en la SIMA de París la nueva Serie de tractores Ebro 6000
1979	Lanzamiento en la FIMA de Zaragoza de los tractores Ebro 6080, Ebro 6100 y Ebro 6125
	Massey Ferguson vende a Nissan sus acciones en Motor Ibérica.