

Alexander Oertle
Typenkompass McCormick/IHC
Traktoren von 1937–1975

Typenkompass

Alexander Oertle

McCormick/IHC

Traktoren von 1937–1975



Einbandgestaltung: Luis Dos Santos

Titelbilder + Bildnachweis:

alle Bilder, soweit nicht anders vermerkt, Archiv Alexander Oertle

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

ISBN: 978-3-613-31303-3(PDF)

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

1. Auflage 2014

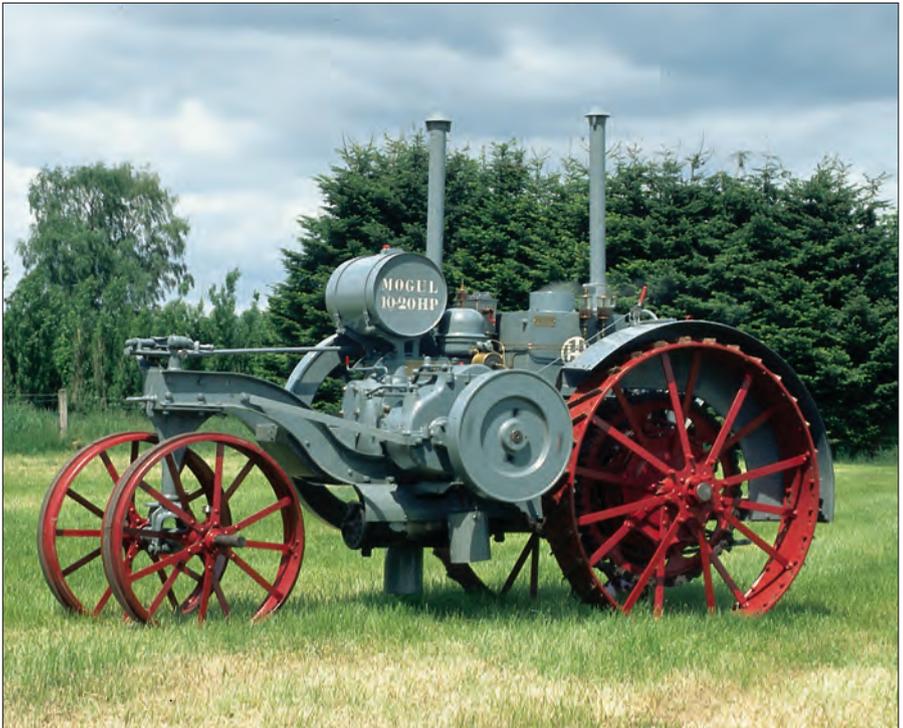
Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

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, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Inhalt

Einleitung	7	D-436 Schwer	58
		D-436 Schmalspur	59
F-12-G bis DF-25 Farmall		IHC D-Serie 1962	
F-12-G	22	D-215	60
I-12-G	24	D-219	61
FG und FS	26	D-322	62
FG 1950	27	D-326	63
FGD 2	28	D-432	64
DF 25 Farmall	29	D-439	66
		D-439 Schwer	67
		D-514	68
		Mährescher D-44 gezogen	70
		Mährescher D-64 gezogen	71
		Mährescher D8-61	72
		Mährescher D8-62	73
		Industrielader D-3439	74
		Laderaupe D-85	75
IHC Farmall 1953		EWG »1« ab 1965 (Kunststoff-Kühlergrill)	
Farmall DLD 2	30	323	76
Farmall DED 3	32	V 323	77
Farmall DGD 4	33	353	78
		423	79
		V 423	80
		453	81
		V 453	82
		523	84
		624	85
		724	86
		824	87
		724 Forstschlepper	88
		Pay-Logger Forstspezialschlepper	89
IHC Farmall 1956		EWG »2« ab 1971 (Alu-Kühlergrill)	
D-212 Farmall	34	946	90
D-212 »Dairy-Special«	35	1046	92
D-217 Farmall	36	1246	93
D-320 Farmall	37	323 (Alu-Grill)	94
D-324 Farmall	38	383 (Alu-Grill)	95
D-430 Farmall	40	423 (Alu-Grill)	96
D-430 Farmall Schmalspur	41		
IHC Standard 1957			
D-214 Standard (Kunststoffschild)	42		
D-217 Standard (Kunststoffschild)	44		
D-440 Standard (Kunststoffschild)	45		
Raupen-Schlepper DTD-5	46		
Raupen-Schlepper BTD-6	48		
Raupen-Schlepper TD-9 (91er-Serie)	50		
Raupen-Schlepper TD-9 (92er-Serie)	51		
IHC Standard 1958			
D-214 Standard	52		
D-217 Standard	53		
D-320 Standard	54		
D-324 Standard	55		
D-430 Standard	56		
D-436 Standard	57		

433 V97	Baggerlader 3654	104
453 (Alu-Grill)98	Lader H-25B	105
533 V99	Lader H-30B	106
553 (Alu-Grill)	100	Lader H-60	107
654 (Alu-Grill)	101	Lader H-60B	108
724 (Alu-Grill)	102	Lader H-90C	109
824 (Alu-Grill)	103	Lader H-90E	110



International Mogul mit 10/20 PS (am Zughaken bzw. an der Riemenscheibe).

Einleitung

Der Name McCormick genießt seit nunmehr über 170 Jahren einen enormen Bekanntheitsgrad im Landmaschinenbau, was wir zum Anlass nehmen wollen, einen Blick zurück zu den Anfängen und auf den Verlauf der Firmengeschichte zu werfen:

Den Grundstein zu dieser Bekanntheit schuf Cyrus Hall McCormick, der in Steele's Tavern in Virginia/USA im Juli 1831 auf einer Farm seinen selbstkonstruierten Getreidemäher vorstellte. Dieser »Virginia Reaper« war der erste brauchbare Getreidemäher der Welt. Er wurde um 1852 mit einer automatischen Abstreifvorrichtung versehen und ab 1855 auch in

England produziert. Im Jahr 1879 wurde er mit der neuen automatischen Garnbindevorrichtung von John Appleby ergänzt. John war ein Farmerjunge, der beim Spielen mit seinem Hund diese bahnbrechende Erfindung machte. Mit diesem Grundaufbau kam die Maschine im 20. Jahrhundert auch verstärkt in der deutschen Landwirtschaft zum Einsatz. Schon 1863 hatte McCormick den Getreidemäher auf einer Messe in Deutschland vorgestellt und sodann auch persönlich die Goldmedaille in Empfang nehmen können. Zum Verbund von McCormick und Deering sowie drei kleineren Firmen kam es 1902. Die Inter-



International Typ10-20 mit 10/20 PS (am Zughaken bzw. an der Riemenscheibe).

national Harvester Company (IHC) entstand. Deren deutsches Tochterunternehmen hatte seinen Ursprung 1908 in der Gründung einer Vertriebsgesellschaft für Getreidemäher und Mähbinder in Neuß am Rhein. Neue Produktionsanlagen wurden errichtet und ständig erweitert. Auch der Verkauf der anderen Produkte des IHC-Konzerns lief an. Wurden 1936 noch die amerikanischen Schleppermodelle McCormick Typ 10/20 und Farmall F12 verkauft, so wurde schon ein Jahr später ein in Deutschland produzierter Schlepper, der Farmall F 12, der Öffentlichkeit vorgestellt.

Nach dem Krieg, Ende 1950, war die Ära der Vergasermotoren durch die Vorstellung des Farmall DF 25 mit Vorkammer-Vierzylinderdieselmotor beendet, was sich als sehr positiv herausstellte. 1952 wurde der Farmall Diesel DED vorgestellt. Dies war der Beginn einer vom amerikanischen Mutterkonzern weitgehend unabhängigen, mehr an den deutschen und europäischen Markt und die hier herrschenden Verhältnissen angepassten Entwicklung und Herstellung von Schleppern im Neußer IH-Werk.

Der DED wurde 1953 noch mit dem DE 25 verkauft. Im DED befand sich ein Dreizylinder-Reihenmotor. Gleichzeitig wurde die selbsttragende Bauweise bei IH-Modellen eingeführt, denn beim DF 25 wurde der Motor noch in einen U-Eisenrahmen (Halbrahmenbauweise) eingesetzt. Als Besonderheit bot man eine pendelnd gelagerte Vorderachse mit Einzelteleskopfederung an. Der Schlepper war in kräftigem IH-Rot gehalten. Die Farbe des Felgenhorns wechselte von Silber zu Weiß. Die Räder wurden direkt am Flansch der Achse angeschraubt. Das amerikanische Prinzip der Befestigung der Räder mit Klemmstücken war dadurch abgelöst. Ein neu entwickelter Thermostaat ermöglichte die Unterbrechung des Wasserumlaufs, sodass die Betriebstemperatur schneller erreicht wurde und konstant gehalten werden konnte. Die Einspritzpumpe befand sich in Fahrtrichtung links, die Lichtmaschine

erstmalig auf der rechten Traktorseite. Das Schaltprinzip des Getriebes wechselte von der bisherigen seitlichen Schaltweise zur Schaltung nach vorne und hinten. Den Mäherkantrieb hatte man direkt ans Getriebe angeflanscht und somit eine direkte Verbindung als Antrieb geschaffen. Die Zugleistung dieser Schlepper wurde durch den Einbau einer Differentialsperre erhöht.

Die Typen DLD 2, DED 3 und DGD 4 lösten den Prototyp DED ab. Damit begann die Entwicklung, Traktoren herzustellen, die unterschiedliche Leistungen erbrachten. Mit diesen drei Modellen deckte IH nun die Leistungsklassen zwischen 14 und 30 PS ab. Dies wurde mit Hubräumen von 1087 ccm, 1631 ccm und 2175 ccm erreicht. Kolben mit 83 mm Durchmesser kamen bei 102 mm Hub zum Einsatz. Die einzelnen Modelle waren auf die verschiedenen Bedürfnisse der landwirtschaftlichen Gegebenheiten zugeschnitten. Kleinster Schlepper dieser Reihe war der DLD 2, wobei die Buchstabenkombination für »Deutscher Leicht-Diesel« und die »2« für zwei Zylinder stand. Mit DED 3 wurde »Deutscher Einheits-Diesel« abgekürzt. Hier zeigt die Ziffer »3« an, dass der Motor drei Zylinder hatte. Ihm folgte der DGD 4 mit 4 Zylindern (»Deutscher Groß-Diesel«). Ihr seitlicher Hauptbuchstabenlautete »McCormick« mit kleinem »International« sowie der Typenbezeichnung (z. B. DED 3), und am Kühlergrill wurde groß »Farmall-Diesel« mit dem Kürzel »IH« angebracht.

Der DLD 2, ein kleiner, kompakter Traktor, hatte 14 PS und wurde zunächst mit einem 5/1-Gang-Getriebe mit einem Radsatz von ZF gebaut. Später ersetzte ein 6/1-Gang-Getriebe die erste Version. Die Schlepper DED, DED 3 mit 20 PS und DGD 4 mit 30 PS wurden mit einem IHC-Getriebe mit fünf Vorwärts- und einem Rückwärtsgang gebaut. Hier war später ebenfalls ein sechster Vorwärtsgang vorhanden. Für den deutschen Markt gab es bei allen drei Modellen serienmäßig eine gefederte Vor-

derachse. Ebenso konnten alle Schlepper mit einer Hydraulikanlage ausgestattet werden. Bei dem Drei- und dem Vierzylinder-Schlepper arbeitete die IH-Hydraulikanlage mit einem außen liegenden, doppelt wirkenden Zylinder. Für den Export wurden auch Schlepper mit Muschelkofflügeln und ungefederter Vorderachse produziert. Alle Typen konnten auf Wunsch mit Original-IH-Mähwerken ausgestattet werden. Beliebte war ein Frontgewicht, das gleichzeitig als Zugmaul diente. Je nach Schleppertyp konnten verschiedene Gewichtstücke (Rad- und Frontgewichte) montiert werden.

1956 stellte IH die neue D-Serie von Farmall-Schleppern vor. Die fünf Farmall-Modelle D-212, D-217, D-320, D-324 und D-430 waren eine Weiterentwicklung ihrer Vorgängertypen. Das »D« in der Typenbezeichnung der verschiedenen IH-Produkte zeigte im weltweiten IH-Konzern das Produktionsland Deutschland an. Erzeugnisse aus Frankreich hatten im Gegensatz dazu in der Typenbezeichnung ein »F« für France und englische Traktoren ein »B« für Britain. Die dreistellige Modellbezeichnung gab mit der ersten Ziffer die Zylinderzahl des jeweiligen Modells an, die beiden weiteren Ziffern zeigten die Motorleistung in »DIN-PS«. Äußerlich unterschieden sich die neuen Farmall-Schlepper von den vorherigen Typen durch die kantige Motorverkleidung und den neuen Kühlergrill, auf dem das verchromte IH-Logo mittig oben befestigt war. Längliche Haubenschilder aus Chrom mit der Aufschrift »McCormick International« in kleinen und z.B. »FARMALL D-212« in großen Buchstaben zeigten den jeweiligen Schleppertyp an. Ein kleines verchromtes Schild mit dem Schriftzug »Diesel« befand sich ergänzend im hinteren Bereich der Haube. Hier wurden die Frontscheinwerfer erstmals vorne am Frontgitter montiert, nachdem sie bislang meist an den Seiten vor oder auf den hinteren Kofflügeln angebracht waren.

Weitere Veränderungen kennzeichneten die neue Schlepperserie: Durch Lösen der vier

Haubengummis konnte die Haube schnell abgenommen werden. Die bereits eingeführten gefederten Vorderachsen fingen Stöße und Bodenunebenheiten weich auf. Ihr besonderer Vorteil lag darin, dass die Federung beim Frontladereinsatz automatisch auf Block ging und damit die Funktion der starren Vorderachse übernahm. Die Lenkung ging leichtgängiger und wurde nun nur über eine Lenkstange betätigt. Durch eine Schubstange waren die



McCormick Farmall-Reihe 1953.



Ein französischer Utility 235 mit Vierzylinder-Dieselmotor.

beiden Achsschenkel miteinander verbunden. Zwei Bremspedale mit einer wegklappbaren Sperre konnten bei Bedarf auch einzeln in Form einer Lenkbremse betätigt werden. Ein im Armaturenbrett leicht zugänglicher Sicherungskasten machte das Auswechseln von defekten Sicherungen schnell und einfach. Ein neues Hydrauliksystem mit innen liegendem Kolben ermöglichte ein präziseres Arbeiten mit den Schlepperanbaugeräten. Der Kraftstofftank hatte eine neue Form. Von einem flachen, auf dem Motor liegenden Tank ging man zu einem breiten und tiefen, hinter dem Motor stehenden Tank über. Wartungsarbeiten und kleine Reparaturen wie beispielsweise das Einstellen der Ventile, das Nachziehen der Zylinderkopfschrauben oder das Auswechseln der Düsen

konnten nun ausgeführt werden, ohne dass man dazu zunächst den Tank abnehmen musste.

Ab 1956 gab es bei den im Baukastenprinzip hergestellten Motoren dieser Serie (zwei- und dreizylindrige Modelle) und ab 1959 bei den Vierzylindermodellen (Typen D 432 und D 436) jeweils verschiedene Versionen mit dem gleichen Kolbenhub von 101,6 mm, aber unterschiedlichen Zylinderbohrungen von 82,6 mm und 87,3 mm, wobei die Hubraumstärkeren natürlich eine höhere Leistung brachten. Die Zweizylinder-Modelle D-212 und D-217 F hatten ein Portalachsengetriebe mit 6/1 Gängen. Die Schlepper waren besonders durch den großen Radstand in Kombination mit Reifen der Größe 4.00-16" vorn und 8-32"



Farmall H mit Petrol-Motor.

Britischer Farmall BMD mit Diesel-Motor.

