TraktorClassic

TraktorClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE LANDMASCHINEN

3/2023 April/Mai

5,95 €
A: EUR 6,70
CH: SFR 11,00
I: EUR 8,30
LUX: EUR 7,10

Großschlepper 1980/81!

Wer führt die 150-PS-Klasse an?

Topseller aus Neuss

Diesen Einsteigerschlepper gibt's noch günstig!

Großer Ernteeinsatz

70 Schlepper nonstop in Aktion – so geht Feldtag in Belgien!

Motor-Restaurierung

Laufbuchsen wechseln Schritt für Schritt!

Preziose Deutz D 8005

Warum der Exportschlager jetzt auch hierzulande heißbegehrt ist

03
4 197782 205955

KORROSIONSSCHUTZ® DEPOT

Rostlos glücklich...®

Die erste Liebe vergisst man nicht...

- Rostumwandler
- Roststopper
- Rostentferner
- Rostschutz
- Hohlraumschutz
- Unterbodenschutz
- Lacke für Achsen und Rahmen
- Bremsenlacke
- Motor- & Getriebelacke
- Auspufflacke
- Tanklacke innen & außen
- Rostschutzgrundierer
- Fahrzeuglacke

- Epoxyspachtelmasse
- Karosseriezinn
- Karosserie Kleb- & Dichtmassen
- Karosseriebleche
- Blechwerkzeuge
- Schleif- und Trennwerkzeuge

- Additive für Standzeiten
- Lackpolitur
- Lackpflege
- Holzschutz
- Holzsanierung

- Schrauberwerkzeug
- Werkzeuge zur Wartung & Diagnose
- Motoröle
- Getriebeöle
- Additive zum Schutz vor Verschleiß
- Additive als Problemlöser

- Sandstrahlpistolen
- Grundierpistolen
- Lackierpistolen
- Unterbodenschutzpistolen
- Hohlraumpistolen

NEU: Chassislack

Schnelltrocknend

- robuster, schlagfester Lack mit gutem Verlauf
- glatte Oberfläche auch beim Pinseln
- trocken schon nach 2-4 Stunden

Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestaurierung

Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn

Bestellung: +49 (0) 9101/6845 **Beratung:** +49 (0) 9101/6801
Information & Onlineshop: www.korrosionsschutz-depot.de

Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks

Traktor zu verkaufen?
Private Kleinanzeigen kostenlos aufgeben unter
www.traktorclassic.de

Haie und kleine, feine Fische

Liebe Traktorfreunde,
so viele Sechszylinder hatten wir noch nie in einem Heft versammelt. Zum einen widmen wir uns einem auch von mir lange ersehnten Thema, dem Vergleich der 150-PS-Klasse der frühen 1980er. Heute hat fast jeder Hofschlepper 150 PS, aber die Großschlepper von 80/81 verpackten ihre Kraft noch mit Größe, Stil, und Technik für die Ewigkeit.

Gegenbenenfalls mit Nachschub aus China - zumindest was Motorenteile von MWM angeht. Lesen Sie ab Seite 32, was die Superboliden von vor rund 40 Jahren auch im Betrieb zu bieten haben.

» Lesen Sie ab Seite 32, was die 150-PS-Schlepper von 1980/81 im Betrieb zu bieten haben

15 Jahre vorher

Was anderhalb Jahrzehnte zuvor bei Deutz in der Sechszylinder-Klasse los war, zeigt unser Besuch bei Marlene und Willi Sandleitner, die für uns ihren D 8005 und den D 7506 vorführen. Die beiden Großschlepper leisten 75 PS, gerade mal die Hälfte dessen, was in unserem Vergleich an den Start geht - damit gehörten sie natürlich Ende der 1960er schon zur Oberklasse.

Sechser auf drei Achsen

Ein noch seltenerer Sechszylinder wartet ab Seite 88 auf Sie - die Firma LESA hatte Anfang der 1970er-Jahre etwas über zwei Dutzend Unimog-416-Triebköpfe mit einem zweiachsigen Heck versehen - ein Exemplar dieser beeindruckenden Kleinserie läuft nun im Unimog-Club Ostalb!

Sechser im Spargel

Der jüngste Sechszylinder im Heft kommt aus den USA, ein John Deere 4055 Allrad. Ab Seite 49 sehen Sie, wie er mit engster Spureinstellung und schmalstmöglicher Pflegebereifung seinen Dienst auf einem Spargelbetrieb tut - so einen schlanken Sechszylinder sieht man selten.

Aber natürlich kommen auch die Fans von Kleinschleppern in diesem Heft auf ihre Kosten - mit dem McCormick International D-217 stellt unser Chefreporter Sascha Jussen eine kleine Perle für Einsteiger vor - zuverlässig, mit sehr guter Teilelage, und vor allem: noch nicht zu teuer!

Ähnlich gut ist das Preis-Leistungsverhältnis bei unserem Kauftipp auf Seite 47. Der Hatz TL 25 versprüht sogar über sein Äußeres noch einen Hauch von Luxus - was will man mehr?

Und nun viel Spaß beim Lesen,

Bernhard Kramer,
Redaktionsleitung

ERBEDOL
FÜR SCHLEPPER, LAND- UND BAUMASCHINEN

Schnelltrocknender 1K-Decklack
Exzellente Verarbeitung
Größte Farbtonauswahl und höchste Farbtongenauigkeit
Auch als Spraylack
www.erbedol.de

albrecht® Der Lackspezialist seit 1852

MB-trac 1500

Fendt 614 LS

Steyr 8160

IHC 1455 / 1455 XL

Schlüter Super 1500 TVL

Vergleich

32 Kraftpakete für die 1980er

Um 1980 nahm die 150-PS-Klasse hierzulande an Fahrt auf. Wir vergleichen vier heimische Bestseller mit einem Importmodell

12 T-Check McCormick International Farmall D-217

Zwei für alle Fälle

Den D-217 gab es zunächst als Tragschlepper und drei Jahre später auch in einer Standard-Version

24 Porträt

Kölner Großbullen

Die Sandleitners stellen ihre 75-PS-Sechszylinder gegenüber – den Deutz D 8005 und den D 7506

Spargel-Hirsche

Spezialeinsatz im Spargel: So arbeitet ein John Deere 2250 in luftiger Höhe ...

Wüstenschiff

Jahre, bevor Mercedes-Benz selbst Unimog-Dreiachser baute, erledigte das die Firma LESA

Schlepper-Olympiade

In Ostercappeln trafen sich Schlepper und ihre Fahrer zum sportlich-fairen Wettkampf

Fotos: Klaus Tietgens, Sascha Jussen, H.-J. Reiß, Heino Shcütte, Manfred Hierhager

Titelthema

12 McCormick International Farmall D-217
1956 erschien dieser grundsolide 17-PS-Schlepper auf dem Markt – wir prüfen, was er heute als Hobbyschlepper taugt ...

Vergleich

32 Wettkampf der Monsterschlepper
Die 150-Klasse war 1980/81 hierzulande die absolute Schlepperelite. Größere, aufregendere Kraftprotze bekam man gemeinhin nicht auf dem Acker zu sehen. Wir vergleichen fünf dieser Monster ....

Porträt

24 Kölner Kultschlepper im Porträt
Was kann der D 7506 von 1969 besser als der D 8005 von 1966?

88 Dreiachser-Unimog 416 von LESA
Dieser U 416 wirkt auf eingefleischte Unimog-Fans wie eine Fata Morgana. Der Dreiachser tat jahrelang seinen Dienst in der Sahara

Szene

66 Belgische Spezialitäten
Beim „Retro Oogstdag" (Retro-Erntetag) zeigten 71 Landmaschinen im Einsatz, was sie können. Wir waren für Sie dabei ...

74 Schlepper-Olympiade
Auch ein Lanz-Bulldog konnte bei der Treckerolympiade im Landkreis Osnabrück zum Sportgerät werden

Einsatz

20 Spargel-Hirsche
Sonderkultur-Action: Für den Spargelanbau sind ein umgebauter John Deere 2250 und ein 4055 A unterwegs ...

Werkstatt

78 Das kleine Reifen-ABC
Welche Reifen für welchen Oldtimer-Schlepper? Wir geben Antworten und eine Menge Infos ...

82 Laufbuchsen wechseln Schritt für Schritt
Nach erfolgreicher Kurbelwellen-Überarbeitung geht es für Wolfgang nun an den Zusammenbau des D-324-Motors. Vorher müssen noch die Zylinderlaufbuchsen gewechselt werden

Service

47 500 Marktpreise und 9 Gebrauchtschlepper-Tipps!
Verschaffen Sie sich Überblick über den Markt mit der aktuellen Gebrauchtpreisliste 2023

Feste Rubriken

03 Editorial
06 Der besondere Schlepper
08 Panorama
55 Kleinanzeigen und Veranstaltungstipps
94 Postkasten
95 Traktor-Quiz
96 Schatztruhe
98 Vorschau, Impressum

Landtechnik in dieser Ausgabe

Hersteller/Typ	Seite	Hersteller/Typ	Seite
David Brown 1210	72	John Deere 2250, 4450 A	20
Deutz D 5005	49	Kramer KL 360	51
Deutz D 7506, D 8005	24	MB-trac 1500	32
Fahr T 22	66	McCormick I. Farmall D-217	12
Fendt 614 LS	32	MF 65, 165, 2625, 8280	8
Fordson Major	69	MF 1250	71
Hanomag R 25	72	Schlüter Super 1500 TVL	32
Hatz TL 25	47	Steyr 8160	32
Hatz TL 28, H340	96	Unimog U 416 Doka LESA III A	88
IHC 1455 / 14455 XL	32	Vierzon 201	70
IHC D-324	82	Zetor 2511	71

Blaue Mauritius

Grundsätzlich ist ein Eicher mit dem Kraftfahrzeugkennzeichen „ED“ keine exotische Erscheinung, denn der frühere Geburtsort der hellblauen Schlepper – die Ortschaft Forstern – liegt im Landkreis Erding.

Das einstige Flaggschiff L 60 bekam man dennoch schon in den 1950er-Jahren häufiger auf dem Papier zu sehen als in freier Wildbahn. Nur wenige waren damals in der Lage, rund 17.000 DM für einen Ackerschlepper auszugeben, nur wenige konnten so ein 3,2 Tonnen schweres Trumm auf den damals noch klein strukturierten Flächen effizient einsetzen.

Vom Einzeltyp zum Vollsortiment

Ausgehend von einem einzigen 22-PS-Modell baute Eicher in der Nachkriegszeit recht zügig eine breite Produktpalette auf, die so ziemlich alle denkbaren Kundenanforderungen abdeckte. Für eine gewisse Homogenität sorgte dabei der Umstand, dass kurz nach der Serienreife des ersten luftgekühlten Eicher-Motors auch Deutz ein großes Angebot an luftgekühlten Schleppermotoren schuf, das schließlich von 11 bis 60 PS reichte. Den stärksten davon – Typ F4L 514 – nutzte Eicher als Antrieb des in den ersten Wochen des Jahres 1954 lancierten L 60. Aus 5,3 Litern Hubraum schöpft der Vierzylinder 60 PS bei 1.650 U/min. Die heimische Zulieferindustrie fertigte damals nur ein einziges Schleppertriebwerk, das

Fotos: Manfred Hierhager

Ein Bild aus dem ARCHIV VON MANFRED HIERHAGER www.traktorkalender

mit so viel Leistung fertig wurde. Das ZF A-26 stellte serienmäßig 5/1 Gänge bereit, dazu auf Wunsch zwei Kriechgänge. Wurde anstelle der Getriebezapfwelle die mittels Doppelkupplung aktivierte Motorzapfwelle bestellt, ergab sich ein weiterer Rückwärtsgang. Die Höchstgeschwindigkeit lag je nach Untersetzung bei 20 oder 28 km/h.

Optisch und technisch Oberklasse

Der geringfügig zur Seite geneigte, wegen seiner Blechölwanne jeweils in einem Halbrahmen gelagerte Deutz-Motor war auch in den zeitgenössischen Konkurrenten Deutz F4L 514/4 und Fahr D 540 zu finden, das 1,1 Tonnen schwere ZF-Getriebe abgesehen vom Lanz-Halbdiesel sogar in allen 60-PS-Schleppern aus der damaligen deutschen Fertigung. Unter den sechs in dieser Leistungsklasse vertretenen Herstellern belegte Eicher bezüglich der Produktionszahlen den vierten Platz vor Primus und Röhr, wofür knapp über 100 Exemplare innerhalb von vier Jahren genügten.

Die Nachfolge des L 60 trat ab 1957 der ED 60 mit hauseigenem Dreizylindermotor an, von dem bis 1963 genau 154 Stück gebaut wurden. Der hat keinen Halbrahmen mehr, trägt aber noch immer die liebevoll gestalteten, in dieser Machart nur an den frühen 50- und 60-PS-Typen des Hauses zu findenden Firmenlogos seitlich an der Motorhaube. *Klaus Tietgens*

Masseys in Massen

Aus der französischen Modellschmiede Universal Hobbies (UH) kommen dieses Frühjahr eine Menge neuer Miniaturen klassischer Schlepper der Marke Massey Ferguson ...

Rundum gelungenes Youngtimer-Modell: MF 8280 in 1:32, ca. 65 Euro

MF 2625, 1:32, ca. 55 Euro: sehr originalgetreu, bis auf den immerhin gut funktionierenden „Spielzeug"-Kraftheber

MF 65, 1:32, rund 55,- Euro: enormer Detailreichtum inklusive „echtem" Kraftheber

Der MF-24-Schwergrubber (1:32, ca. 25,- Euro) besticht durch sehr gut ausgeformte Grubberschare und filigrane Stützräder

Zum Jahreswechsel 2022/2023 hat UH einen ganzen Reigen von Modellen ins Rennen um die Käufergunst geschickt – vor allem im Maßstab 1:32.

Im Original am leistungsstärksten ist der von 1999 bis 2002 gebaute, 260 PS starke MF 8280, der damals einen Weltrekord im Pflügen aufstellte. In puncto Detailgenauigkeit übertrifft sich UH bei diesem 1:32-Modell selbst und hat es mit einem Frontkraftheber mit verstellbarem Oberlenker und – für UH eine Neuheit – sogar mit einem entsprechend filigranen Kraftheber am Heck ausgestattet. Auch Letzterer – mit fast allen Modellgeräten im gleichen Maßstab kompatibel – ist mit verstellbarem Oberlenker ausgestattet. Für rund 65 Euro erhält man ein rundum tolles Modell.

Klassiker der 1980er

Für rund 10 Euro weniger bekommt man den 2625, der als 95-PS-Sechszylinder-Typ mit einer Bauzeit von 1985 bis 1986 schon ein echter Klassiker ist. Er besticht durch die sowohl im Original als auch im Modell beeindruckende Gesamterscheinung mit bulliger, kantiger Motorhaube und mächtigem Auspuff sowie großer eckiger Kabine mit großen Glasflächen. Das UH-Modell ist mit einem fest montierten Frontgewicht und leider noch mit dem von früheren MF-Modellen übernommenen, klobigen „Spielzeug"-Kraftheber ausgestattet, was man als Minuspunkt werten könnte.

Dass dieser Klotz von Kraftheber aber gut funktioniert, zeigt unter anderem der MF 24 Schwergrubber, den UH nun ebenfalls als Modell im Maßstab 1:32 herausgebracht hat und der unter anderem sehr schöne Grubberschare und Stützräder bietet. Er ist für rund 25 Euro zu bekommen.

Filigraner MF 65

Eine dritte Art von Modellkraftheber zeigt UH mit einem MF 65. Hier sind die Unterlenker der Kategorie I absolut maßstabsgerecht umgesetzt, aber dadurch so filigran, dass sich kaum entsprechende Anbaugeräte montieren lassen. Dafür punktet dieser Modelltraktor durch seine rundum gelungene, enorme Detailgenauigkeit und einen für heutige Zeiten moderaten Preis von rund 55 Euro.

Pfundskerl MF 165

Mit mindestens 80 Euro deutlich mehr Geld in die Hand nehmen muss man für das Modell eines MF 165 Mark III im großen Maßstab 1:16. Dafür hält man ein gut ein halbes Kilogramm Traktor in den Händen, der so detailgenau ist, dass man sogar die Anzeigen auf dem Armaturenbrett ablesen kann. Besser geht es in diesem Maßstab wirklich nicht. *Sascha Jussen*

Mit dem MF 165 Mark III im großen Maßstab 1:16 hält man ein gut ein halbes Kilogramm Traktor in den Händen – mit beachtenswerter Detailtreue

24852 EGGEBEK UND 25842 LANGENHORN-MÖNKEBÜLL, SCHLESWIG-HOLSTEIN
Frühjahrs- und Oldtimerpflügen, 23. April 2023 / Oldtimer-Ringstechen, 1. Mai 2023

Doppelt geackern

Weil das Frühjahrspflügen bei Familie Andresen in Langenhorn-Mönkebüll (Anschrift: Sikkeackerweg 9) um eine Woche verschoben werden musste, fällt es nun auf den selben Termin wie das Oldtimerpflügen bei Nico Evers in Eggebek (Anschrift: Westerfeld 3).
Für Besucher kann das interessant sein, weil beide Veranstaltungen nur knapp 30 Kilometer auseinander liegen. Abgeleitet vom mittelalterlichen Ringstechen ist das selbstverständlich ungefährliche Oldtimer-Ringstechen, das am 1. Mai in Eggebek stattfindet.

Treckerckerclub Bredstedt-Land (Langenhorn-Mönkebüll) und Oldtimerfreunde Treenetal e. V., Gerhard Christopfersen, Tel. (0 46 38) 74 55, webbi@treckerclub-bredstedt-land.de

Mit Trecker statt Pferd: Oldtimer-Ringstechen in Eggebek am 1. Mai

Typenvielfalt auf dem Acker und auf dem Platz. In den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg wird am 23. April nach historischem Vorbild geackert

Stationär und mobil

67280 QUIRNHEIM, RHEINLAND-PFALZ
12. Stationärmotorentreffen und 7. Traktorentreffen, 30. April 2023

Auf dem großflächigen Gelände rund um das Motorrad- und Technikmuseum Leiningerland werden historische Traktoren sowie Stationärmotoren der Baujahre ab ungefähr 1900 präsentiert. Die meisten Motoren – darunter Einzylinder von 50 Kubikzentimetern bis zu fünf Litern Hubraum, aber beispielsweise auch Wankelmotoren – sind funktionsfähig und werden in gewissen Zeitabständen gestartet. Sehenswert sind auch die verschiedenen Anwendungsfälle von der mobilen Feuerwehrspritze bis hin zur selbstfahrenden Bandsäge.

Motorrad- und Technikmuseum Leiningerland e.V., Sven Stuppy, Tel. (0179) 599 81 59, mtm.museum.ss@gmx.de, www.motorrad-technik-museum.de

Fotos: Veranstalter, Klaus Tietgens

Bestseller und Exoten: Die Markenvielfalt der Schlepper ist ebenso wie jene der Motoren beinahe unerschöpflich

Der Ton macht die Musik: Motoren von 50 Kubikzentimetern bis zu mehreren Litern Hubraum geben ein Konzert

34346 HANN. MÜNDEN, NIEDERSACHSEN
Traktor-Oldtimertreffen mit Teilemarkt, 5. bis 7. Mai 2023

Diesel-, Glühkopf- und Holzgasfahrzeuge aus alter Zeit geben sich auf dem Klostergut Hilwartshausen ein Stelldichein

Wiedersehen in Wiershausen: Werner Grimme, hier mit seinem Holzgas-Hanomag R 40

Neustart

Auf dem Klostergut Hilwartshausen bereiten die Traktor-Oldtimer-Freunde Wiershausen nach mehrjähriger Pause für den kommenden Mai wieder ein großes Treffen mit Oldtimerpflügen und Teilemarkt vor. Zu den Attraktionen gehören von Werner Grimme aufbereitete Holzgasfahrzeuge sowie die Vorführungen einer Flachsdreschmaschine von 1937, einer Rapsölpresse und einer dampfbetriebenen Schaustellerlokomobile (showman's engine). *Klaus Tietgens*

Traktor-Oldtimer-Freunde Wiershausen, Eckhard Finger, Tel. (0 55 41) 7 12 26, finger.eckma@t-online.de, www.traktor-oldtimer-freunde-wiershausen.de

PRÄSENTIERT VON KLAUS TIETGENS

Meilensteine – vor 100, 60 und 50 Jahren

Vor 100 Jahren löste International Harvester sich mit Hilfe des McCormick-Deering 10-20 aus dem Würgegriff des Fordson. Vor 60 Jahren endete durch das Ende bei der MAN eine Ära, zehn Jahre später begann mit dem von Steiger gebauten International Harvester 4366 eine neue

Vor 100 Jahren: McCormick-Deering 10-20

Mit dem McCormick-Deering 10-20 schuf International Harvester im Frühjahr 1923 endlich einen starken, in zahlreichen Punkten überlegenen Konkurrenten für den allgegenwärtigen Fordson. Er war eine verkleinerte Ausgabe des Ende 1921 eingeführten 15-30. Tragendes Rückgrat des neuen Modells war eine Gußwanne. Für den Antrieb des 10-20 sorgte ein Vierzylinder-Ottomotor mit 4,6 Litern Hubraum und ungefähr 26 PS, entsprechend sicheren 20 PS an der Riemenscheibe und 10 PS am Zughaken. Das 3/1-Gang-Getriebe ermöglichte erhöhte Schrittgeschwindigkeit, das Eigengewicht betrug etwa 1,8 Tonnen. Bis Ende 1923 wurden mehr als 7.000 Stück gebaut, im erfolgreichsten Jahr (1929) waren es fast 40.000, bis 1939 insgesamt fast 220.000. Von 1926 bis 1935 gelangten etwas über 1.500 davon nach Deutschland – ein erster Achtungserfolg, bevor die Fertigung des F-12-G in Neuss anlief.

Der McCormick-Deering 10-20 ist eine verkleinerte Ausgabe des 15-30. Knapp 220.000 Stück wurden gebaut, etwas über 1.500 davon nach Deutschland importiert

1963 baute die MAN ihre letzten 75 Exemplare des Typs 4N2. Danach gab es vorerst keine deutschen Allradschlepper dieser Leistung (28 PS) mehr

Vor 60 Jahren: Ende bei MAN

Im Februar 1963 endete eine Ära im deutschen Schlepperbau. Nachdem eine Zusammenarbeit mit Porsche-Diesel nicht zustande gekommen war, wurden im MAN-Werk München-Allach die letzten Allradschlepper der Typen 4N2 (28 PS) und 4P1 (35 PS) gefertigt. Die übrigen Modelle – Hinterradler und Allradler von 28 bis 45 PS – gab es bereits seit Ende des Vorjahres nur noch aus Vorräten. Jene sowie die anhaltend hohe Nachfrage reichten im ersten Halbjahr 1963 noch für einen recht konstant um drei Prozent liegenden Marktanteil. Danach ging es bergab, doch erst 1964 versiegte der Nachschub signifikant. Mehr als 50.000 Schlepper hatten die Werke in Nürnberg und München hervorgebracht, davon über 30.000 mit Allradantrieb. Die Allradler hinterließen bei ihrem Abgang eine Marktlücke, welche zwischenzeitlich nur von ausländischen Unternehmen, ab dem Jahreswechsel 1963/64 aber – mit Hilfe von ZF-Komponenten – auch von den einheimischen Anbietern Eicher, Güldner und Schlüter bedient wurde.

Vor 50 Jahren: IHC 4366

Im März 1973 ergänzte International Harvester (IH) sein aus Standardschleppern und den von der Hough-(Baumaschinen-)Division gebauten Allradlenkern bestehendes Angebot erstmals um einen Knicklenker. Der 4366 war ein Erzeugnis der in Fargo, North Carolina ansässigen Firma Steiger, die zu Beginn der 1970er-Jahre stark expandiert, aber auch ihre finanziellen Reserven aufgebraucht hatte. Im Mai 1972 beteiligte IH sich zu 28 Prozent an Steiger, wo binnen weniger Monate der 4366 entwickelt wurde. Dessen Motor – der DT-466 mit sechs Zylindern, 7,6 Litern Hubraum, Turbolader und 234 PS – entstammte ebenso dem IH-Regal wie die Achsen mit Stirnraduntersetzungen, welche auch als Hinterachsen im Standardschlepper 1466 verwendet wurden.
Der Vertrag sah vor, dass IH in drei Jahren 925 Schlepper abnimmt, doch letztendlich wurden es mehr als 3.000. Bis Ende 1981 kamen über 11.000 Knicklenker mit bis zu 350 PS zusammen. Dann sah IH sich aufgrund eigener Schwierigkeiten gezwungen, die Beteiligung aufzugeben.

Der von Steiger gebaute Typ 4366 war International Harvesters erster Knicklenker. In etwas mehr als drei Jahren wurden über 3.000 Stück gebaut