

# IHC-TRAKTOREN



**EXTRA!**  
Gebrauchtpreise  
aller deutschen  
IHC von 1937  
bis 1997

Ein Sonderheft von **9,95 €**

**TraktorClassic**

ISBN: 978-3-96453-671-6

CH: SFR 19,80  
A: EUR 10,95  
BeNeLux: EUR 11,45



## Meilensteine

Die wichtigsten Schlepper der  
International Harvester Company

**Restaurierung**



**D-Serie fit gemacht**

Auch für Anfänger interessant:  
Schrauben am beliebten D-436

**Porträt**



**Der letzte Neusser**

Bestseller mit hohem  
Gebrauchswert: Case IH 5150 Pro

**Flaggschiff**



**Sechszylinder-Power**

Warum der 1455 XL und seine  
Brüder so beliebt sind

www.TEILEmeer.de

**Angel Dir Dein Teil!**  
**Gebrauchtteile**  
**für Oldtimer-Traktoren**  
**der Marken**

Bautz, Fahr, Fendt, Güldner, Kramer,  
Deutz, Hanomag, IHC...

Matthias Fischer GbR  
09574 / 6543309  
www.teilemeer.de  
e-mail: info@teilemeer.de





## EDITORIAL

# So geht Schlepperbau

Liebe Traktorfreunde,

es ist wirklich an der Zeit, dass wir dem Traditionshersteller IHC ein Sonderheft widmen – einer der guten Gründe ist schließlich die Spitzenposition der deutschen Zulassungstatistik von 1972 bis 1981. Aber das ist noch lange nicht alles: Galten IHCs lange Zeit als preisgünstige Alltagsschlepper und wurden teilweise auch so behandelt, kann man mittlerweile nicht nur die Sechszylinder-Modelle in sorgsam Sammlerhänden bewundern.

So vereinen die Schlepper beides: gelungene Technik und eine gepflegte Optik, die manchen erstaunt, der die Schlepper noch von früher kennt. Zum

Beispiel, das gebe ich gerne zu, mich.

Sicher, der Anstieg der Gebrauchtschlepperpreise hat auch vor der Marke IHC keinen Halt gemacht.

Aber, immerhin: Die Preise für neue Ersatzteile haben sich seit über 10 Jahren kaum verändert. Eine gute Nachricht, die Lust macht auf Restaurierungen, wie wir sie z.B. ab Seite 28 anhand eines D-436 zeigen. Und nun viel Spaß beim Lesen!

*Bernhard Kramer*

Bernhard Kramer, Redaktionsleitung

## INHALTSVERZEICHNIS

Arbeiten wie früher

### 04 Allzeit bereit

IHC-Oldtimer und Youngtimer im Einsatz

Historie auf einen Blick

### 12 IHC im Lauf der Zeit

Alle Meilensteine und wichtigen Absatzzahlen weltweit

Historie

### 16 Die Geschichte von Neuss

Das hat die IHC an ihrem deutschen Standort geleistet

Service

### 25 Wie heißen sie denn?

Der Weg durch das Markennamen-Wirrwarr der IHC

Restaurierungs-Bericht

### 26 D-Serien-Restaurierung

Erfahrungen mit einem D-436

Typenporträts

### 34 IHC in den USA

Die wichtigsten Schlepper aus dem Heimatland der IHC

Porträt

### 48 Der letzte Neusser

Der Case IH 5150 Pro ist noch eine beliebte Arbeitsmaschine

Service

### 54 Die Marktlage für

Schrauber und Sammler  
Info Teile- und Schlepperpreise

Service

### 60 Gebrauchtpreise Neuss

Preise aller in Deutschland gebauten IHC-Schlepper

Typenporträts

### 62 Die Stars der EWG-Serie

IHC 523, 553, 624, 654, 724 und 824 im ausführlichen Porträt

Porträts

### 72 Neusser Sechszylinder

Legendär: IHCs deutsche Flaggschiff-Schlepper

Sammler-Porträt

### 78 Schweizer Heimat

Hanspeter Thomet aus der Schweiz stellt seine IHCs vor

Porträts

### 88 Spaß mit Snoopy

Das macht die 2+2-Großschlepper-Legenden so beliebt

Rubrik

### 94 Kleine Internationale

Komplette Übersicht über IHC-Modelle in 1:32 und 1:16

Schlusspunkt

### 98 Held der Arbeit

Case IH 1455 XL mit Amazone Catros 5002-2TS Scheibenegge

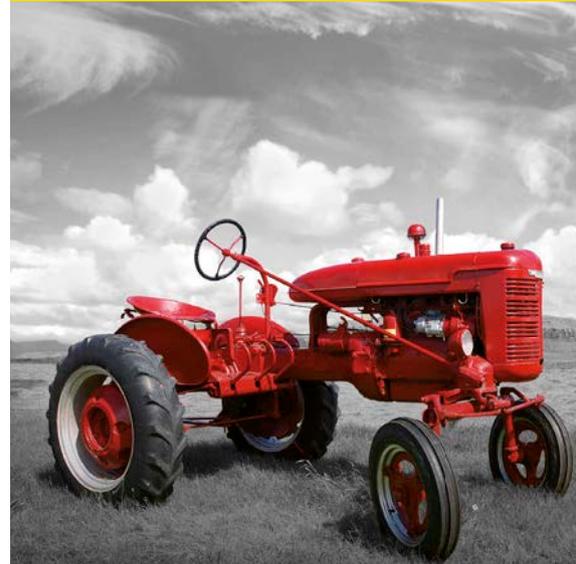
Rubriken

### 03 Inhalt

### 93 Impressum

# ERBEDOL

## FÜR SCHLEPPER, LAND- UND BAUMASCHINEN



BEWÄHRTE QUALITÄT  
IN NEUER OPTIK



Schnelltrocknender 1K-Decklack

Exzellente Verarbeitung

Größte Farbtouenauswahl und höchste Farbtongenauigkeit

Auch als Spraylack

[www.erbedol.de](http://www.erbedol.de)

# Die Roten kommen

---

**EINSATZFÄHIG** International-Schlepper haben mehr als andere den Ruf, echte Arbeitstiere zu sein. Sammeln und Ackern geht bei den Fans der Marke daher oftmals Hand in Hand – man will eben zeigen, dass die Old- und Youngtimer von damals es noch richtig draufhaben. Zehn Exemplare aus den verschiedensten Epochen und Ländern gewähren uns einen Einblick in ihren Arbeitsalltag

---



**D-514**  
**mit PZ-Kreiselscheuer**

## Zwei Welten

Mit einem Vierkreiselscheuer des niederländischen Fabrikates PZ (Zweegers) ist hier ein IHC D-514 unterwegs. Der 50-PS-Schlepper erweiterte das zuvor nur von 14 bis 36 PS reichende Angebot der deutschen Händler im August 1963 nach oben. Als International 504 wurde er im amerikanischen Werk Louisville bereits seit Ende 1961 gebaut und gehört zu den ersten Vertretern einer neuen Designlinie. In Neuss erfolgte die Anpassung an hiesige Bestimmungen, unter anderem mittels der breiten Kot-flügel des schweren 36-PS-Typs – und die Umbenennung in D-514, weil Peugeot die „0“ in der Mitte für seine Fahrzeuge beanspruchte. Am Rumpf finden sich zwei Typenschilder, ein deutsches und ein amerikanisches. Der Vierzylinder-Vorkammer-Dieselmotor D-188 schöpft aus 3,1 Litern Hubraum, das 10/2-Gang-Getriebe beinhaltet die erstmals 1954 eingeführte Lastschaltstufe, die hydrostatische Lenkung war damals noch ungewöhnlich. Bis 1965 lieferte das Werk Neuss 1.199 D-514 aus, von denen 834 in Deutschland neu zugelassen wurden. Klaus Tietgens

Foto: Klaus Tietgens



**McCormick-Deering  
10-20 TracTractor  
mit Zweischarpflug**



**Pflügen vor fast 100 Jahren**

So sah die Motorisierung der Ackerarbeit vor fast 100 Jahren aus. Auf dem McCormick-Deering TracTractor sitzt man wie der sprichwörtliche Affe auf dem Schleifstein, der Zweischarpflug wurde schlicht angehängt, wie es zuvor bei Zugtieren der Fall war. Als erster Raupenschlepper des Hauses wurde der

TracTractor vom Radschlepper 10-20 abgeleitet. Dank einer von 1.025 auf 1.250 U/min gesteigerten Nenndrehzahl holte der Vierzylinder-Ottomotor etwas mehr Leistung aus seinen 4,6 Litern Hubraum, nämlich 27 PS an der Riemenscheibe und 23 PS am Zughaken. Die Kettenlaufwerke mindern den Schlupf und trotz des von etwa zwei auf drei Tonnen angewachsenen Eigengewichtes

auch den Bodendruck. Mit 6 km/h ist die Raupe kaum langsamer als zeitgenössische Radschlepper. Dank per Handhebel betätigter Lenkkupplungen und -bremsen wendet sie beinahe auf der Stelle. Von 1928 bis 1931 wurden etwas über 1.500 Stück gebaut und legten den Grundstein für folgende, an gleich großen Kettenrädern vorne und hinten zu identifizierende Typen. Klaus Tietgens

Foto: Klaus Tietgens

**Farmall B-450**

**Power aus Doncaster**

In Deutschland findet man vor allem in Neuss gebaute IHC-Schlepper. Ganz anders in den Niederlanden, wo auch in Frankreich und Großbritannien gebaute „Internationale“ weit verbreitet waren. Der B-450 (55 PS) wurde von 1958 bis 1970 im englischen Doncaster gebaut. Die hier zu sehende Standardausführung trug nur zu Beginn den Namen „Farmall“, denn 1959 wurde ihr ein tatsächlicher Row-Crop-Schlepper mit längerem Radstand und mehr Bodenfreiheit zur Seite gestellt. Dieses Exemplar kam neulich auf dem niederländischen Noordoostpolder bei einem klassischen Rübenernte-Feldtag zum Einsatz.

Sascha Jussen



Foto: Sascha Jussen

**D-432**

## Bei euch hackt's

Für einige Aufgaben wie Pflegearbeiten eignen sich auch alte und kleine Traktoren wie der McCormick D-432 (1962 bis 1965, 30 PS) noch sehr gut. Dieses Exemplar arbeitet mit sechsstufigem Hackgerät von Schmotzer im Frontanbau und mit Spurlockerern an der Ackerschleife beim Hacken von Zuckerrüben. Sascha Jussen



**Farmall DED  
mit International 15**

## Eigene Wege

Der „Deutsche Einheits-Diesel“ DED kam im Februar 1953 als erster komplett in Neuss konstruierter Schlepper auf den Markt. Mit ihm ging das Werk zur Blockbauweise über. Der Dreizylinder-Wirbelkammer-Dieselmotor DD-99 generiert aus 1,6 Litern Hubraum 20 PS bei 1.750 U/min. Das Getriebe stellt fünf Vorwärtsgänge von 3 bis knapp 20 km/h und einen Rückwärtsgang bei 4 km/h bereit. Mit 1.230 kg Eigengewicht und weniger als 1,7 Metern Radstand ist der DED eine halbe Tonne leichter und 40 Zentimeter kürzer als die bis 1951 gebauten Typen gleicher Leistung. Damit ist er der ideale Partner für das hier mit dem International Typ 15 praktizierte Schwaden auf kleinen Flächen. Nach 100 gebauten Exemplaren erfuhr der Schlepper eine Modellpflege und wurde in DED 3 umbenannt. Bald kamen die Modelle DLD 2 und DGD 4 hinzu. Wer mit den Abkürzungen (Deutscher Leicht-, Einheits- und Groß-Diesel) nicht vertraut war, erhielt fortan einen Hinweis auf die Zylinderzahl und damit die Größenordnung.

Klaus Tietgens

Foto: Klaus Tietgens





## Neuss legt nach

Seit 1966 baute das Werk Neuss Sechszylindermotoren und lieferte diese nicht zuletzt nach Amerika, doch erst im Juni 1971 erlangte der Typ 946 als erster damit bestückter europäischer Schlepper die Serienreife.

Anfangs verfügte er über einen Halbrahmen, ab August 1972 konnte dank eines verstärkten Motorblocks darauf verzichtet werden, so auch beim hier zu

sehenden Exemplar. Antriebsaggregat ist der D-310 mit 5,1 Litern Hubraum und 85 respektive – ab September 1974 – 90 PS. Das ZF-Getriebe T-336 (ab 1972: T-3313) ist eine eigens für die IHC geschaffene Variante mit der für diese Baureihe charakteristischen Abstufung. 12/5 oder mit Kriechgruppe 16/7 Gänge sind großenteils synchronisiert. Bis 1977 wurden in

Neuss 4.188 und in St. Dizier ungefähr noch einmal ebenso viele Exemplare gebaut. Hierzulande wurden 2.821 Stück neu zugelassen, davon etwas weniger als ein Viertel mit Hinterradantrieb. Der hier von einem angehängten International-Häcksler beschickte Veenhuis-Silagewagen wird von einem 624 Allrad gezogen.

Klaus Tietgens

Foto: Klaus Tietgens

**946 mit gezogenem International-Feldhäcksler**





## Topseller

353

Der aus der „Common Market“-Reihe stammende International 353 (1967 bis 1972, 34 PS) war mit 19.167 gebauten Exemplaren ein echter Bestseller. Hier mit Federzinkengrubber bei der Bodenbearbeitung vor der Aussaat von Mais (s. auch S. 11)

Sascha Jussen

Foto: Sascha Jussen

## Sechszylinder-Power

946

Als ausgesprochener IHC-Fan setzt Hobby-Landwirt Daniel Burkhardt aus dem Kreis Düren fast ausschließlich auf Traktoren „seiner“ Marke. Hier kommt sein International 946 (90 PS) mit einem 1977 gebauten Miststreuer der regionalen, längst vergangenen Marke H. Schweren Fahrzeugbau aus Jülich-Güsten beim Ausbringen von Pferdedung zum Einsatz.

Sascha Jussen



Foto: Sascha Jussen