

**Kurzes Gastspiel:
IH-Lastwagen aus
Deutschland**

von Bodo Brennecke

Der Name IHC (International Harvester Company) ist in Deutschland seit Anfang des letzten Jahrhunderts ein fester Begriff auf dem Gebiet der Landmaschinen-Technik. Das 1902 in Chicago/USA gegründete Unternehmen richtete 1908 in Neuss am Rhein eine Verkaufsniederlassung zum Vertrieb ihrer Produkte in Deutschland ein. Zunächst wurden die aus den USA importierten Schlepper und Geräte über ein dichtes Händlernetz an die deutsche Kundschaft verkauft – mit großem Erfolg.

Mitte der 30er Jahre entschloss man sich zur Eigenproduktion von Landmaschinen im Werk Neuss. Bereits 1937 stellte IHC den ersten komplett in Deutschland montierten Schlepper mit 20 PS-Vergasermotor vor. Nach dem Krieg konnte sich IHC auf dem hart umkämpften deutschen Landmaschinenmarkt mit stets hohen Marktanteilen bis in die heutige Zeit behaupten. Der Landtechnik-Bereich wurde 1985 an die Case Company verkauft, blieb aber als IHC-Produkt unter der Bezeichnung „Case-International“ erhalten. Die Produktion kompletter Traktoren in Neuss wurde allerdings bereits vor einigen Jahren beendet.

1907 stellte die IHC ihren ersten Lastwagen vor und entwickelte sich in den sechziger Jahren zum weltgrößten Hersteller von Nutzfahrzeugen mit mehr als drei Tonnen Nutzlast, die ab 1910 unter dem Markennamen ‚International‘ angeboten wurden.

Memories of Heidelberg



Ladenhüter: Nach nur drei Jahren stoppte IHC die Heidelberger Produktionsbänder der Loadstar-Reihe wieder – die deutsche Kundschaft verschmähte den zukunftsweisenden Lastwagen.



◀ Mit Dautel-Kipper und ohne Konkurrenz: CO 1600 HK für 8,95 Tonnen Gesamtgewicht.

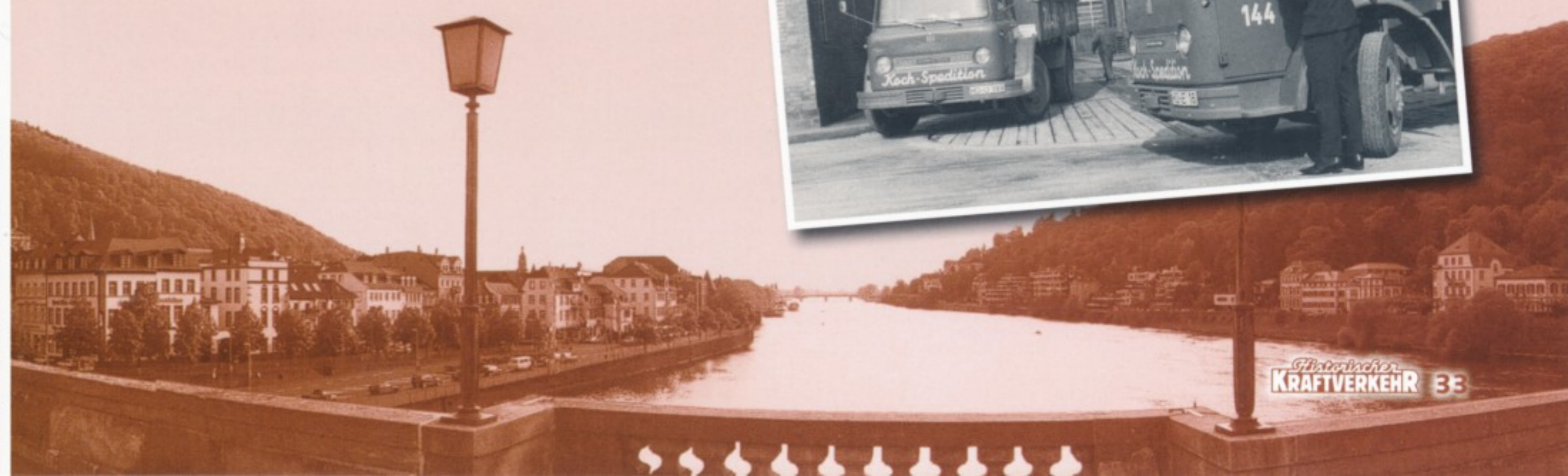


▲ Einstieg in die Loadstar-Welt: Der kleine CO 1600 durfte mit dem Führerschein der Klasse 3 gefahren werden.

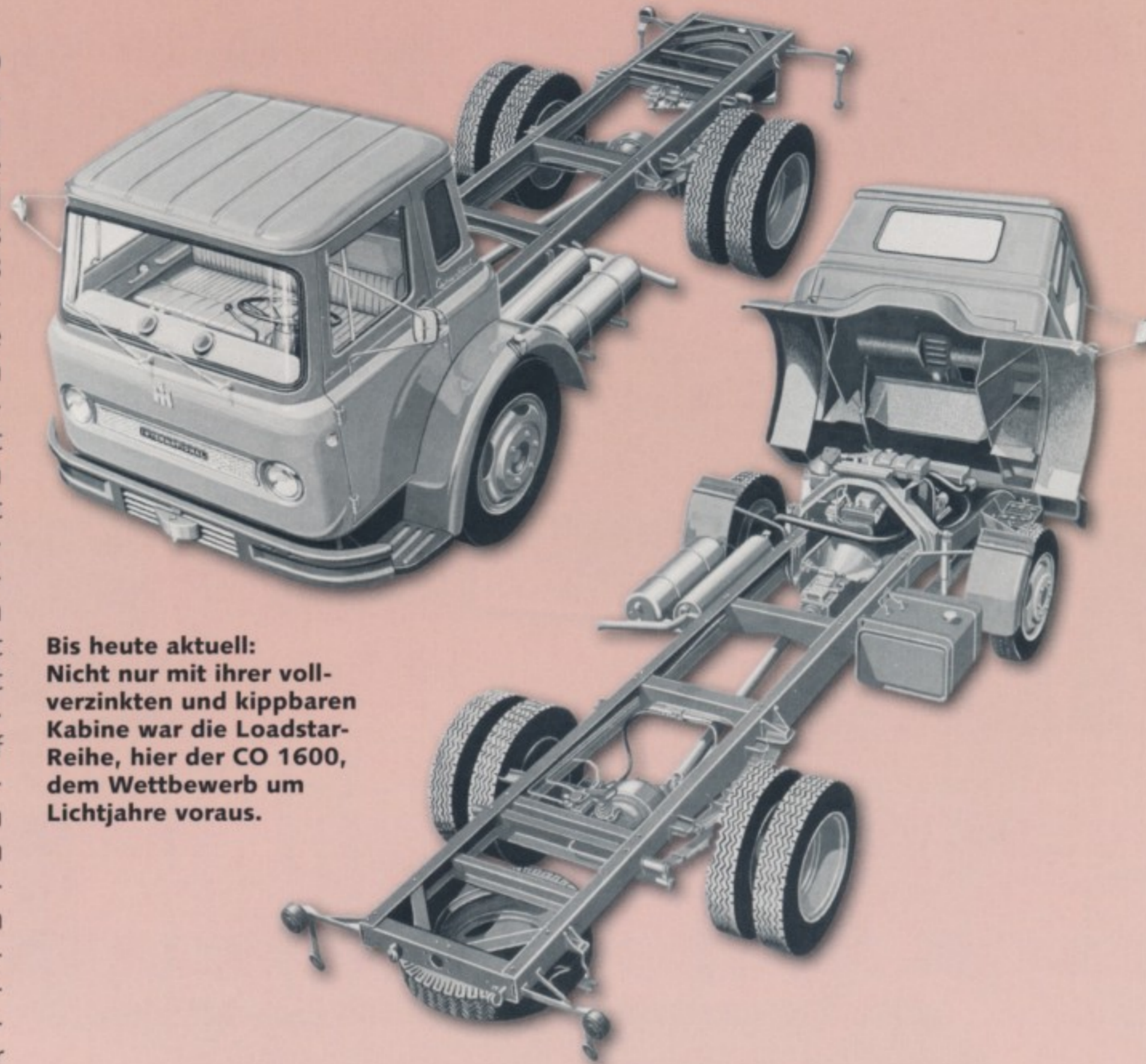


▲ Vielseitig: CO 1600 H mit Allplastik-Kühlkoffer von Schenk.

Heimatnahe Verwendung: Bei Spediteuren in und um Heidelberg waren besonders viele Loadstar anzutreffen. ▶



Zu diesem Zeitpunkt unterhielt IHC 40 Produktionsstätten in Nord- und Südamerika, Europa, Asien, Afrika und Australien. 1962 entschloss sich die Konzernleitung, auch in Deutschland eine Lkw-Fertigung einzurichten. Als Produktionsstätte bot sich das 1958 erworbene Werk der ehemaligen Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg an. Die dort angesiedelte Produktion von Mähreschern und sonstigen Landmaschinen wurde nach Neuss verlagert und die Bänder für eine Fertigung von Nutzfahrzeugen umgerüstet. Vorerst sollten aus Amerika importierte Komponenten wie Fahrgestelle und Fahrerhäuser mit deutschen Zurüstteilen montiert werden. Als zweiter Schritt war aber bereits zu diesem Zeitpunkt eine komplette Eigenfertigung der IH-Lastwagen vorgesehen. Mit dem auf der IAA 1963 vorgestellten, hochmodernen Frontlenker CO 1700 traten die Amerikaner voller Zuversicht gegen eine übermächtige heimische Konkurrenz an. Aus heutiger Sicht waren Funktionalität und Technik der IH-Lastwagen ebenso fortschrittlich wie einzigartig - vergleichbare deutsche Produkte sollte es erst Jahre später geben. Noch heute besitzen viele Verteiler-Lkw die grundlegenden Konstruktionsmerkmale des als ‚Loadstar‘ bezeichneten Frontlenkers. Der zuerst eingeführte CO 1700 war als 6,5-Tonner für 10,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgelegt. Im darauf folgenden Jahr erschienen die Typen CO 1600 und 1600 H mit Gesamtgewichten



Bis heute aktuell: Nicht nur mit ihrer vollverzinkten und kippbaren Kabine war die Loadstar-Reihe, hier der CO 1600, dem Wettbewerb um Lichtjahre voraus.

von 7.450 kg und 8.950 kg. Zur IAA 1965 folgte schließlich der Allradkipper CO 1800 mit einer Nutzlast von 6,2 Tonnen. Alle Typen waren einheitlich mit dem bewährten Perkins-Diesel D-354 ausgerüstet, einem wassergekühlten Reihensechszylinder mit 125 PS (s. Tabelle). Ebenfalls für alle Fahrzeuge gleich war das kippbare

und vollverzinkte (!) Frontlenker-Fahrerhaus, das allerdings für den Einsatz im Allradkipper CO 1800 leicht modifiziert werden musste. Die besondere Rahmenkonstruktion der hinterradgetriebenen Modelle bedingte eine weit nach vorn gezogene, tief liegende Kabine. Der Motor war unter den für drei Personen ausgelegten Sitzen angeord-

IHC-LASTKRAFTWAGEN AUS DEUTSCHER PRODUKTION 1963-1966



TYP „Loadstar“	Achsfolge	Radstand mm	Bereifung	Leergewicht ca. kg	zul. Gesamtgewicht (kg)	Nutzlast Satteldruck (ca. kg)	Fahrzeugart
CO 1600	4x2	3175, 3480, 3785	7.50-20 PR 8	3.715 - 3.905	7.450	3.735 - 3.545	Frontlenker-Pritschenwagen
CO 1600 K	4x2	2565	7.50-20 PR 8	4.135	7.450	3.315	Frontlenker-Kipper
CO 1600 S	4x2	2565, 3175	7.50-20 PR 8	3.135 - 3.175	7.450	4.315 - 4.275	Frontlenker-Sattelzugmaschine
CO 1600 H	4x2	3480, 3785	8,25-20 PR 10	3.815 - 3.885	8.950	5.135 - 5.065	Frontlenker-Pritschenwagen
CO 1600 HK	4x2	2565, 3175	8,25-20 PR 10	4.115 - 4.265	8.950	4.835 - 4.685	Frontlenker-Kipper
CO 1600 HS	4x2	2565, 3175	8,25-20 PR 10	3.165 - 3.205	8.950	5.785 - 5.745	Frontlenker-Sattelzugmaschine
CO 1700	4x2	3480, 3785, 4242, 4877	9,00-20 PR 10	4.255 - 4.725	10.500	6.245 - 5.775	Frontlenker-Pritschenwagen
CO 1700 K	4x2	2565, 3175	9,00-20 PR 10	4.555 - 4.745	10.500	5.945 - 5.755	Frontlenker-Kipper
CO 1700 S	4x2	2565, 3175, 3480	9,00-20 PR 10	3.610 - 3.670	10.500	6.890 - 6.830	Frontlenker-Sattelzugmaschine
CO 1800	4x4	3175	9,00-20 PR 10	5.100	11.000	5.900 - 6.200	Frontlenker-Allrad-Kipper
SONDERFAHRGESTELLE							
CO 1700 H	4x2	4877	9,00-20 PR 12	5.400	11.500	6.100	Frontlenker-Langeisentransporter
CO 1700 H	4x2	3480, 3785	9,00-20 PR 12	n. Aufbau	11.500	n. Aufbau	Frontl.-Fgst. f. Kom.- u. Sonderaufb.
CO 1700 HS	4x2	2565	9,00-20 PR 12	3.500	11.500	8.000	Frontl.-Sattel (schwere Ausführung)

Anmerkung: Alle Fahrzeuge waren mit dem Perkins-Dieselmotor D 354 ausgerüstet (siehe gesonderte Tabelle)

© NUTZFAHRZEUG-ARCHIV BODO BRENNER



Großer Bruder: Der hervorragende Ruf der IHC-Traktoren hatte hierzulande keine belebenden Auswirkungen auf den Verkauf der Loadstar-Typen. Im Bild ein CO 1700 K.

net und ermöglichte so einen glatten Fahrerhausboden ohne störenden Motorkasten. Durch die Lenkradschaltung behinderte auch kein Schaltknüppel den freien Durchstieg. Diese amerikanisch geprägte Bauart brachte vor allem für den Verteiler- und Nahverkehr große Vorteile – und wurde seinerzeit in dieser Gewichtsklasse trotzdem von keinem deutschen Hersteller angeboten. Lediglich Büssing konnte, bedingt durch das Unterflur-Konzept, ab Mitte der sechziger Jahre Fahrzeuge mit vorverlegten und tiefergesetzten Fahrerhäusern für den Verteilerverkehr anbieten. Ebenfalls bei keinem deutschen Hersteller in dieser Gewichtsklasse erhältlich war seinerzeit eine für Wartungs- und Reparaturarbeiten kippbare Fahrerkabine. Einen weiteren Vorteil für den vorgesehenen Einsatzbereich bot der durch die besondere Rahmenkonstruktion mögliche Radeinschlagswinkel von 50°. In Verbindung mit dem kürzesten Radstand von 3175 mm konnte so ein Wendekreis von nur 12,7 Metern realisiert werden – das war fast Pkw-Niveau. Auf Sonder-



▲ Die ideale Lösung: Eigentlich hätten die Speditionen bei der Anschaffung neuer Nahverkehrs-Lkw den IH-Händlern die Türen einrennen müssen. Hier ein CO 1600 H (links) neben seinem größeren Bruder.



Seltene Erscheinung: Loadstar CO 1700 mit Kofferaufbau. ▶



Für 10,5 Tonnen Gesamtgewicht: Loadstar CO 1700 als Pritschenwagen.

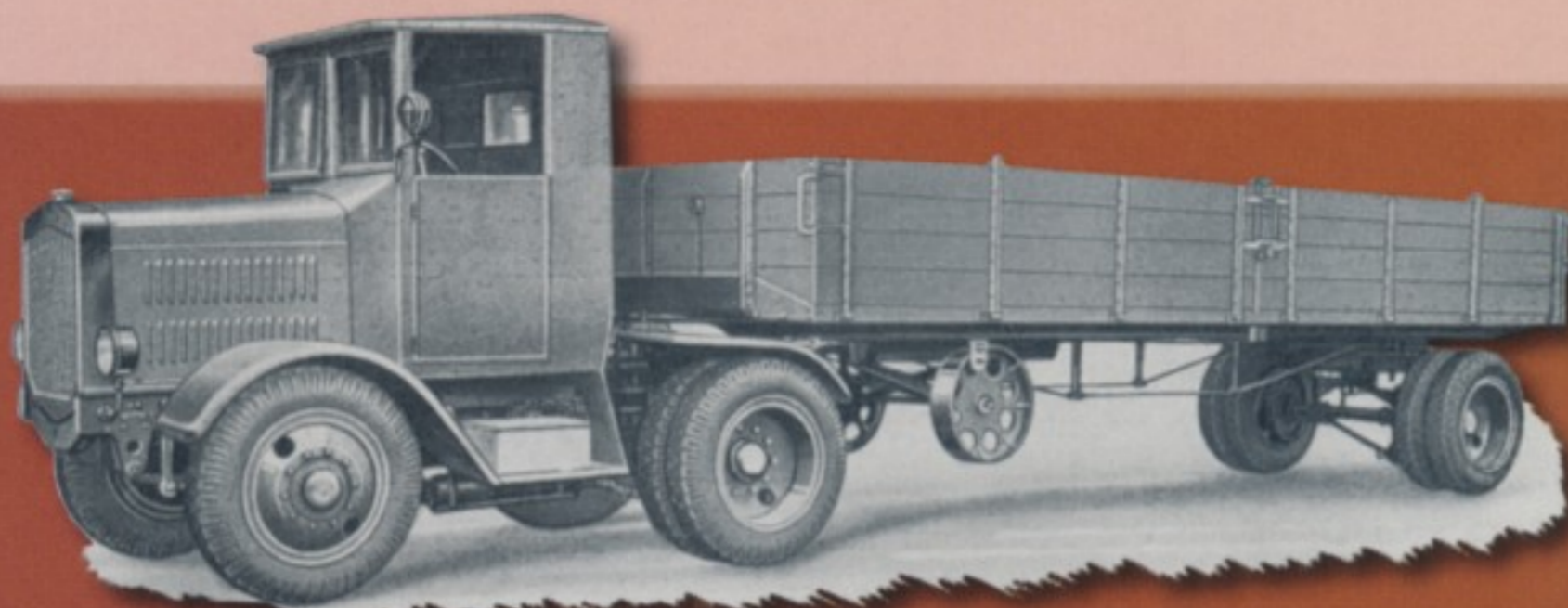


Allein auf weiter Flur: Die deutsche Nutzfahrzeugindustrie konnte dem in insgesamt sechs verschiedenen Radständen erhältlichen CO 1700 nichts Gleichwertiges entgegensetzen.

Loadstars Ahnen

Fuchs-Motorlastzüge aus Heidelberg (1925-32)

Die Waggonfabrik Fuchs wurde 1862 in Heidelberg gegründet und bestand bis Mitte der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Die schwierige Wirtschaftssituation nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg führte zu erheblichen Auftragsrückgängen im Geschäft mit Schienenfahrzeugen. Zur Auslastung der Kapazitäten beschloss man, die Produktion von Zugmaschinen mit passenden Anhängern aufzunehmen. 1924/25 entwickelte der Ingenieur von Dussmann eine handelsübliche Straßenzugmaschine. Aus diesem Fahrzeug ergab sich die Idee einer Sattelzugmaschine, die ab 1925 in Serie produziert wurde. Diese Fahrzeugart war zwar im Prinzip nicht neu, in Deutschland aber bis zu diesem Zeitpunkt nicht gebräuchlich. Außer Fuchs boten seinerzeit nur wenige Hersteller Sattelzugmaschinen serienmäßig an. Krupp (1923), Oekonom/Womag (1921), Maffei (1927) und NAG (1926) gelten heute als Pioniere im Bau dieser Fahrzeuggattung. Die erste Zugmaschine von Fuchs (1925-1928) war wahlweise mit einem 40/50 PS leistenden Vierzylinder-Vergasermotor (Magirus), oder mit einem gleichstarken Diesel-Motor (Deutz/Oberursel) erhältlich. Als Nachfolger präsentierte Fuchs 1928 eine modernisierte und stärkere Sattelzugmaschine vom Typ F.M. 6/10, die bis zur Einstellung der Straßenfahrzeug-Produktion im Jahr 1932 im Angebot blieb. Dieses Fahrzeug war mit einem 85/100 PS leistenden Maybach-Vergasermotor vom Typ OS 5 ausgerüstet und konnte, je nach Auflieger, bis zu 15 Tonnen Last transportieren. Alle Zugmaschinen waren mit Elastik- oder Riesenluftreifen lieferbar. Als Fahrzeugbauer durch und



„Für Schnellast- und Schwerlastverkehr“: Fuchs-Sattelzugmaschine F.M.6/10, wie sie zwischen 1928 und 1929 in Heidelberg gebaut wurde.

Motor-Lastzüge

Wirtschaftlichstes Erzeugnis für den Lastenverkehr.
Verlangen Sie Prospekte und Angebote

H. FUCHS WAGGONFABRIK A.G. HEIDELBERG

Fuchs-Motorlastzug in der ersten, ab 1925 gebauten Version in einer zeitgenössischen Werbeanzeige.

durch fertigte Fuchs auch die nach Kundenwünschen benötigten Sattelauflieger in Eigenregie. Diese Fahrzeuge waren seinerzeit einmalig, die ein- oder zweiachsigen Auflieger wurden über Zugstangen zwangsgelenkt, die mit der Sattelkupplung verbunden waren. Diese übrigens bis heute gebräuchliche Konstruktion ermöglichte exaktes Rangieren und einen minimalen Wendekreis. Die Produktion des F.M. 6/10 lief im Werk Heidelberg bis 1929, von 1930 bis 1932 erfolgte die Fertigung im Zweigwerk von Fuchs in München. Wie die Ära der in den ehemaligen Fuchs-Hallen produzier-



Zwangsgelenkter Fuchs-Auflieger mit Zugmaschine F.M.6/10.

ten IH-Frontlenker gehört auch die kurze Lastkraftwagen-Episode der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg (siehe auch HiK 3/91) zum festen Bestandteil der deutschen Nutzfahrzeug-Geschichte und sollte nicht in Vergessenheit geraten. **bb**



Mehr als 11 Tonnen Langeisen durfte man diesem Loadstar CO 1700 S mit Bunge-Auflieger zumuten – dann allerdings kamen die 125 Pferde gehörig ins Schwitzen.



▲ 4-Seiten-Kipper: Die Kippkabine gewährleistete optimalen Zugang zum Motor.

Mit seinen 10,5 Tonnen Gesamtgewicht empfahl sich der CO 1700 K für verschiedenste Einsatzzwecke. ▶



Loadstar CO 1700 H, der von Schörling mit einer selbstaufnehmenden Kehrmaschine ausgerüstet wurde.



Papiertiger: Ob der Allradkipper CO 1800 4x4 in mehr als zwei Exemplaren gebaut worden ist, darf getrost bezweifelt werden.



wunsch waren die Fahrzeuge auch mit einer elektrisch schaltbaren Zweigang-Hinterachse erhältlich, bei der die normale Antriebsachse mit einer zweiten Übersetzungsstufe zu einer Einheit verbunden wurde. Kombiniert mit dem serienmäßigen Fünfgang-Synchronegetriebe standen so insgesamt zehn Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge zur Verfügung. Ebenfalls auf Sonderwunsch gab es eine „Antischlupf-Achse“ genannte Differentialsperre, die bei rutschigem Untergrund eine gleichmäßige Verteilung der Antriebskraft auf alle Räder sicherstellte. Serienmäßig waren die International-Lastwagen als Pritschenwagen, Kipper und Sattelzugmaschinen mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Radständen lieferbar, die Kippaufbauten wurden generell bei Dautel in Heilbronn gefertigt. Der 1965 vorgestellte Allrad-Kipper CO 1800 4x4 unterschied sich von den 4x2-Typen äußerlich durch sein höher angeordnetes Fahrerhaus mit in die Stoßstange versetzten Scheinwerfern. Auch zu diesem Fahrzeug konnten deutsche Hersteller seinerzeit keine Alternative bieten. Für Sonderaufbauten aller Art

PERKINS-4-TAKT-DIESELMOTOR TYP D-354 mit Direkteinspritzung

Leistung (PS)	125
Anzahl Zylinder	6
Umdrehungen/min.	2800
Bohrung (mm)	98,5
Hub (mm)	127
Hubraum (cm ³)	5758
Kühlung	Wasser

hatte IHC den Typ CO 1700 H mit verschiedenen Radständen und einem auf 11,5 Tonnen erhöhten Gesamtgewicht im Programm. Diese Fahrgestelle fanden in erster Linie für Kommunal- oder Tankaufbauten Verwendung. Besonders ideal war der CO 1700 H für den Langeisentransport: Durch das schmale Serien-Fahrerhaus konnte man Langmaterial rechts und links von der Kabine lagern und sparte so den sonst üblichen, teuren Umbau des Fahrerhauses. Alles in allem gesehen, bot IHC mit dieser Modellreihe in der Lkw-Mittelklasse ein rundes Programm an, das kaum Wünsche offen ließ und auch durchaus im Preissegment der übrigen deutschen Hersteller positioniert war. Ja, richtig gelesen, denn formell war die IHC in den Jahren von

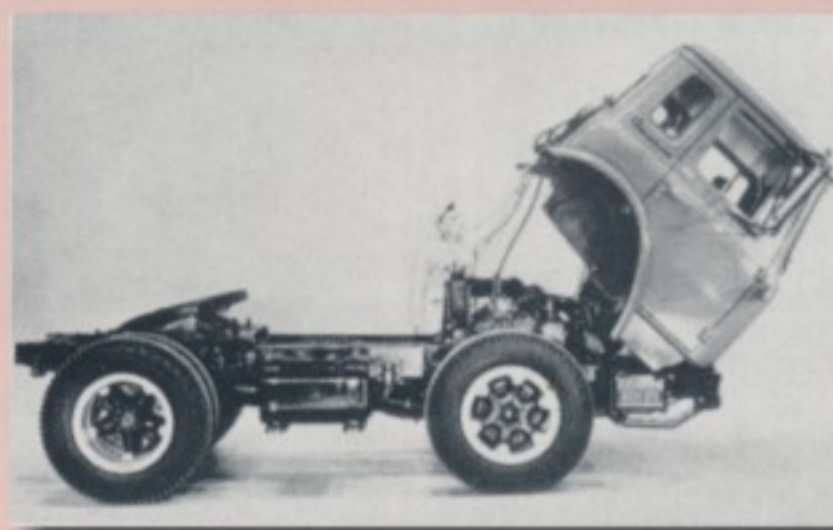
1963 bis 1966 ein deutscher Nutzfahrzeug-Hersteller und wurde vom Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) auch so eingestuft. Hätte die Loadstar-Reihe also nicht zwingend ein Erfolg auf dem deutschen Markt werden müssen, wo sie den Transporteuren doch offenbar allerbeste Voraussetzungen für hohe Effizienz bei der Verteilung von Gütern versprach? Sie wurde kein Erfolg, und ihre Fertigung in Heidelberg endete 1966 nach vergleichsweise wenigen verkauften Fahrzeugen. Wo aber lagen die Ursachen für diese mehr als bescheidenen Verkaufszahlen? Weder der Preis, noch das ungewohnte Erscheinungsbild oder gar Vorbehalte gegenüber der Technik waren hier entscheidend. In der Hauptsache war das nationale Bewusstsein der deutschen Kundschaft für deren Kaufzurückhaltung verantwortlich. In ähnlicher Form bekamen das auch andere ausländische Fabrikate wie Scania, DAF oder Volvo bis in die achtziger Jahre hinein zu spüren. Selbst Berliet und Fiat mussten sich nach größten Bemühungen kurzfristig wieder vom



▲ Als Fahrgestell für Sonderfahrzeuge wie etwa Tankwagen bot IH den CO 1700 H mit 11,5 Tonnen Gesamtgewicht an.

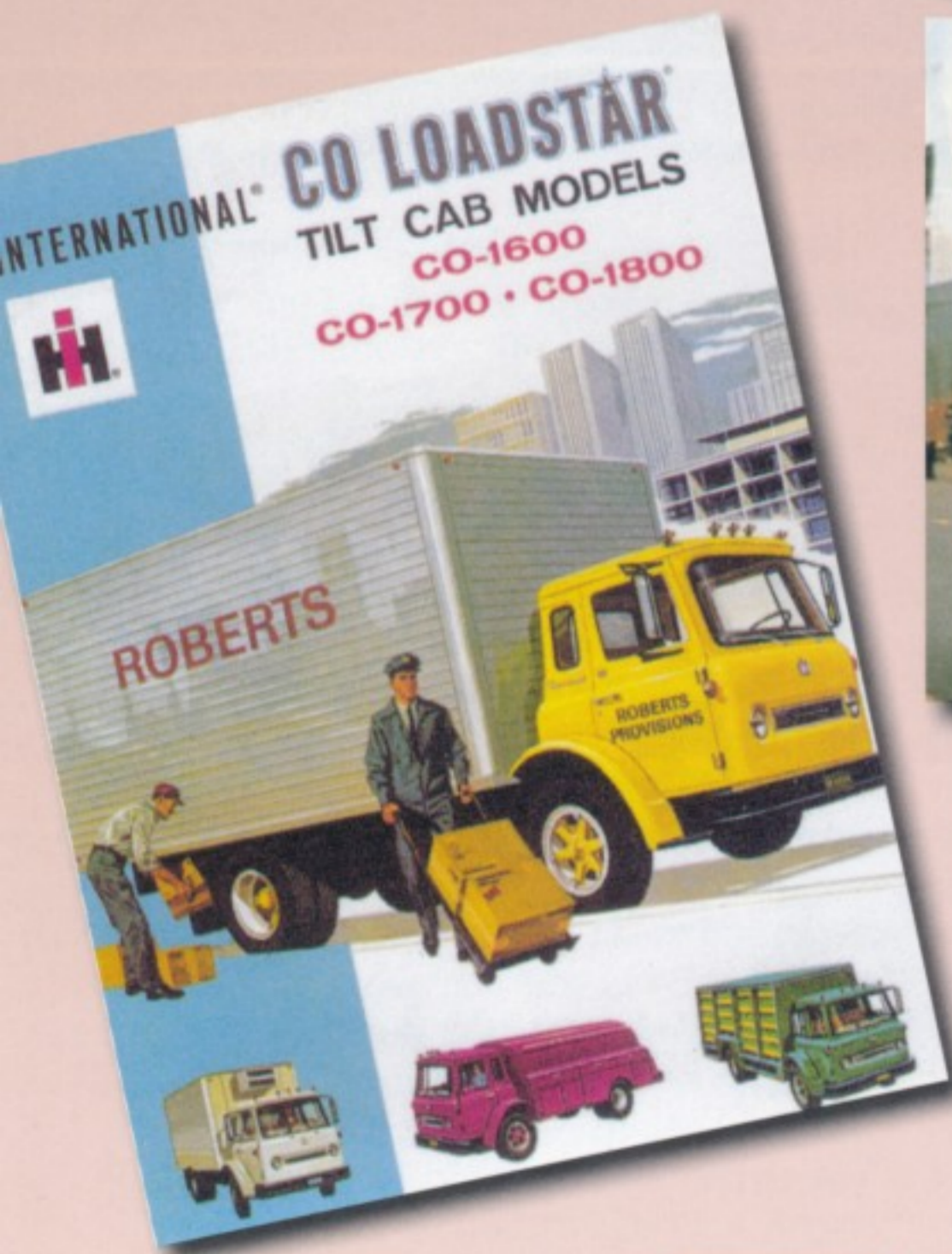


Guter Nutzlastfaktor: CO 1700 HS mit 8 Tonnen Sattellast. ►

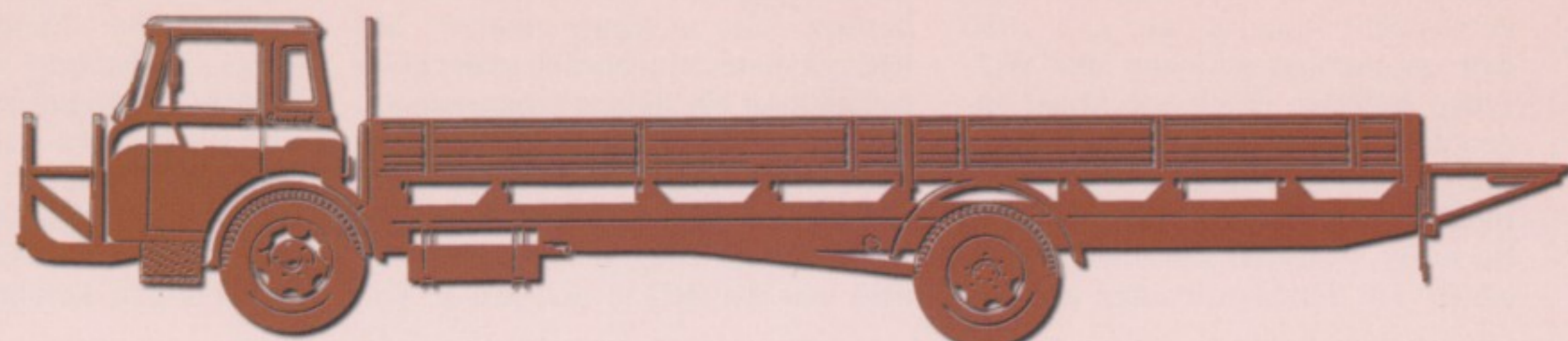


▲ Langes Leben: Als Cargostar CO 1750 B mit 165 PS starkem V8-Dieselmotor lief der International in den USA noch bis in die neunziger Jahre vom Band.

◀ Der International Loadstar für „den Rest der Welt“ unterschied sich nur in Details von den Heidelberger Produkten.



Sein schmales Fahrerhaus machte den CO 1700 H zur Ideallösung für den Längstransport.



IHC – Produktion 1965

Typ	Gesamtgewicht	Stück
CO 1600	7,45 to	79
CO 1600 H	8,95 to	24
CO 1700 (H)	10,5-11,5 to	183
Quelle: VDA-Statistik	gesamt	286

deutschen Markt verabschieden. Die IHC-Manager hatten zwar die Vorteile ihrer Produkte und den vorhandenen Bedarf an derartigen Mittelklasse-Lastwagen richtig erkannt, dabei aber die Mentalität der Kundschaft hierzulande falsch eingeschätzt. Auch andere deutsche Hersteller hatten vergleichbare Probleme mit Produkten ausländischer Hersteller, die sie in ihre Verkaufsprogramme übernommen hatten, etwa Henschel (Commer/Renault), MAN (Saviem) oder Opel (Bedford).

Nach dem Produktionsende in Heidelberg, wurde der ‚Loadstar‘ noch bis 1969 in England hergestellt, dann zog sich IHC mit der Lkw-Produktion aus Europa zurück. In den folgenden Jahren wurden weltweit zahlreiche IHC-Werke verkauft oder geschlossen, doch der einstige ‚Loadstar‘ überlebte mit leicht veränderter Front als ‚Cargostar‘ bis in die heutige Zeit. Erst in den neunziger Jahren wurde die Produktion des ‚Weltautos‘ eingestellt. Die International Harvester Company hatte sich allerdings bereits 1986 von seinem Nutzfahrzeug-Zweig getrennt und dieses Geschäftsfeld an die Navistar International Transport Corporation in Chicago verkauft, der Markenname ‚International‘ ist dennoch bis heute erhalten geblieben.

Im Rückblick stand die Produktion von Lastwagen in Heidelberg unter keinem guten Stern, weder für die Waggonfabrik Fuchs mit ihren revolutionären ‚Motor-Lastzügen‘ (1925-1932), noch für die IHC mit ihren modernen und zweckgerechten Loadstar-Lastwagen (1963-1966). Beide Engagements haben in der Stadt am Neckar kaum Spuren hinterlassen. Übrig blieben, frei nach einem alten Schlagertitel von Peggy March, nur „Memories of Heidelberg“.

bb