

Riesen-Schrauberteil: Kompletter Ventile-Check!

TraktorClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE LANDMASCHINEN

3/2010 APRIL/MAI

4,90 €

AS: EUR 3,65 | CH: SFR 9,80 | LUX: EUR 5,80



MEISTERLEISTUNG
STIHL 144
PORTRÄT

WERKZEUG-TIPPS
VOM EXPERTEN

Perfekter
Umgang
mit der
Bügelmess-
Schraube

TRAKTOR-CHECK IHC D-439

König der D-Serie

Der Schlepper-Bestseller



TRAKTOR-CHECK: IHC MCCORMICK D-439

Ein Amerikaner im Taunus

IHC fiel aus der Reihe – ein US-Konzern, der in Deutschland Schlepper baute und konstruierte. Die D-Reihe ist legendär. Sie führte die Marke bis fast an die Spitze der deutschen Zulassungsstatistik

Die Sonne blendet. Im Gegenlicht sind in der Scheune nur Umrisse zu erkennen. Eckige Motorhauben roter Traktoren. Nach kurzem Vorglühen nimmt ein Vierzylinder-Reihenmotor seine Arbeit auf. Ein Auspuffschlag, den man sein Leben lang nicht vergisst. So wie die erste Fahrt nach bestandener Führerscheinprüfung. Ein IHC McCormick D-439 rollt durch das Scheunentor. Er gehört Jörg Weinand, dem Vorsitzenden der IHC Schlepper-Freunde Südwest. Dem überregionalen Verein gehören mehr als 200 Mitglieder an. Der 63-Jährige besitzt fünf IHC-Schlepper der D-Reihe: einen Farmall und vier McCormick.

Ein Konzern wird geboren

IHC ist die Abkürzung für International Harvester Company. Der Konzern entstand 1902 durch die Fusion der Landmaschinenpioniere „McCormick Harvesting Machinery Company“ und „Deering Harvester Machinery“ sowie einigen kleineren Unternehmen. Firmensitz war Chicago. McCormick und Deering waren Konkurrenten gewesen, die Aussichten auf eine marktbeherrschende Position legten jedoch alle Dissonanzen beiseite.

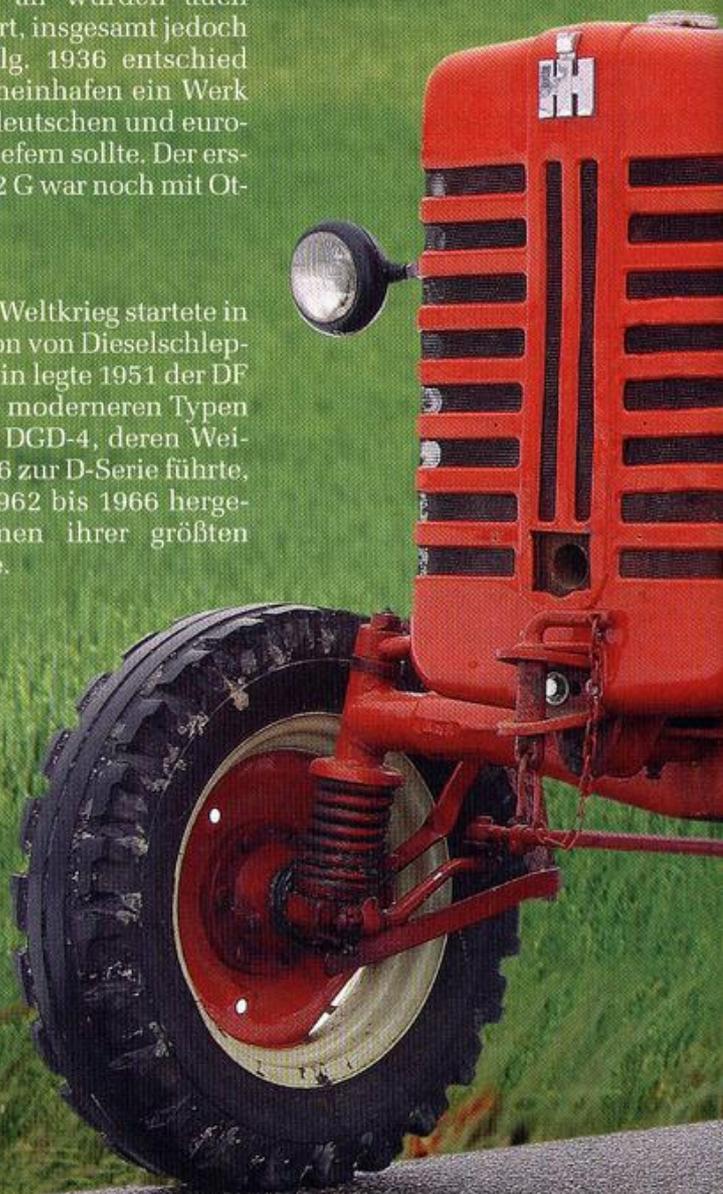
Die IHC-Produkte wurden weiterhin unter den Namen der Gründerfirmen vertrieben. So blieben bei den Schleppern die Namen McCormick und Deering über dem Kühlergrill und auf den Seitenflächen der Motorhaube erhalten. Der Schriftzug Farmall war ein Kunstwort im American-English, das die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten („all purpose“) in landwirtschaftlichen Betrieben („farm“) bezeichnete.

Innerhalb weniger Jahre war die Fusion so weit fortgeschritten, dass IHC im Ausland Niederlassungen gründete, darunter am 30. Dezember 1908 diejenige in Neuss. Drei Jahre lang wurden Getrei-

demäher, Pferdeheurechen, Düngestreuer und Heuwender aus den USA eingeführt, montiert und vertrieben. Dann nahm das Werk am Rhein die Produktion in die eigenen Hände. Praktisch von Anfang an wurden auch Schlepper importiert, insgesamt jedoch mit mäßigem Erfolg. 1936 entschied IHC, im Neusser Rheinhafen ein Werk zu bauen, das den deutschen und europäischen Markt beliefern sollte. Der erste Schleppertyp F 12 G war noch mit Ottomotor bestückt.

Mit ruhiger Hand

Nach dem Zweiten Weltkrieg startete in Neuss die Produktion von Dieselschleppern. Den Grundstein legte 1951 der DF 25. 1953 folgten die moderneren Typen DLD-2, DED-3 und DGD-4, deren Weiterentwicklung 1956 zur D-Serie führte, die mit dem von 1962 bis 1966 hergestellten D-439 einen ihrer größten Markterfolge feierte.



Original-Schaltplan D-439
www.traktorclassic.de



Made in Germany: Der 36 PS starke D-439 gilt als ausgereiftester Schlepper aus der legendären D-Serie von IHC



Während bei anderen Herstellern die Nähe der US-Mutter bis heute allgegenwärtig ist, ließ IHC ohne sich einzumischen die deutschen Ingenieure ihre Arbeit tun. So bauten die Neusser eigenständige Schlepper und setzten auf Zulieferer aus dem eigenen Land.

Die IHC-Traktoren waren also „Made in Germany“. Ein Gütesiegel, das auch im Ausland zog. Schon die alten Landmaschinen-Prospekte hatte der Aufdruck „Deutsches Erzeugnis“ geziert. IHC exportierte die deutschen Schlepper auch in andere Länder. In Frankreich liefen sie parallel zu den dort gebauten F-Typen, in Großbritannien parallel zu den britischen B-Typen.

Einige amerikanische Verkaufsgewohnheiten kamen trotzdem mit über den großen Teich: In einer Epoche, in der bei

BUCHTIPP

Literatur

Der große Bildband der IHC-Traktoren 1937-1997

Buschmann/Dittmer/
Hood/Röttingsberger
Landwirtschaftsverlag
ISBN 3784333664



den Deutschen noch das Barzahlungsprinzip regierte, boten IHC-Händler ihren Kunden großzügige Finanzierungshilfen beim Schlepperkauf an.

Das Schöne an den D-Schleppern

IHC-Fan Weinand faszinieren die Kastenförmige Motorhaube, der Motorsound und das leuchtende Rot der IHC-

Schlepper. Schon als Kind war das so. Damals war er im Stall für eine eigene Vieh-Sektion verantwortlich, später lernte er das Schlepperfahren. Neben seinem Ingenieursstudium und der leitenden Position in einem Betrieb für Pflasterbau blieb er mit der Landwirtschaft im Taunus und den Traktoren verbunden. Zu seinem D-439 (Baujahr 1964) kam er, weil er die Kurbelwelle seines D-440 ersetzen musste. Auf dem Teilemarkt war er nicht fündig geworden. Das IHC-Baukastensystem machte den Tausch möglich: Im D-439, 440, 430, 432 und 436 finden sich identische Kurbelwellen.

Die D-Modelle waren von Anfang an sehr erfolgreich, allerdings endete das Angebot bis 1958 bei 30 PS. Manche



OBE Kontrollleuchten für Fernlicht, Kühlwassertemperatur, Öldruck und Ladekontrolle



OBE Übersichtlich: links oben Warnblinkanlage, rechts Zündschloss, unten Anlasser



OBE Bremspedalverlängerungen, Rückholfedern. Im Hintergrund ist der Eingang der linken Bremspedalverlängerung in die Bremsglocke zu erahnen



OBE Traktormeter

RECHTS Vor dem Kauf unbedingt das Spiel der Spurstangen überprüfen



LINKS Hinterreifen der Größe 12.4-32 (alte Bezeichnung: 11-32)



TECHNISCHE DATEN

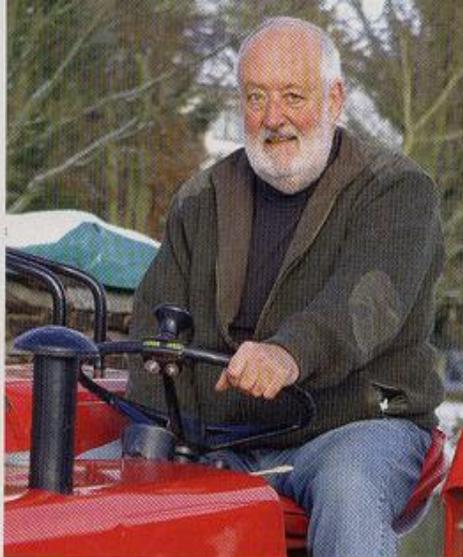
IHC D-439

| | |
|-----------------------|--|
| Bauzeit | 1962-1966 |
| Stückzahl | 17.627 |
| Motor | DD-148 |
| Verfahren | Viertakt/Wirbelvor-kammer |
| Kühlung | Wasser |
| Zylinder | 4 |
| Hubraum (cm³) | 2.434 |
| Höchstleistung (PS) | 39 |
| Dauerleistung (PS) | 36 |
| Nenn Drehzahl (U/min) | 1.900 |
| Höchstgeschw. (km/h) | 20 |
| Getriebe | IHC-Agriomatic |
| Antrieb | Hinterachse |
| Gänge v/r | 8/2 |
| Leergewicht (kg) | 1.570 |
| mit Kraftheber (kg) | 1.738 |
| Radstand (mm) | 1.880 |
| Länge (mm) | 2.930 |
| Breite (mm) | 1.640 |
| Höhe (mm) | 1.562 |
| Spurweite vorn (mm) | 1.250-1.900 |
| Spurweite hinten (mm) | 1.250-1.900 |
| Bereifung vorn | 5.00-16; 5.50-16; 6.00-16 |
| Bereifung hinten | 10-28; 11-28; 11-32; 9-36 |
| Serienausstattung | Differenzialsperre, gefederte Vorderachse, Zapfwelle, Anhängerkupplung vorn und hinten, Einzelradbremse |
| Optional | Fernbedienung für Agriomatic, hydraulischer Kraftheber, Dreipunktaufhängung, Mähantrieb, Vorderrad-Schutzbleche, Traktormeter, zweiter Beifahrersitz, ausziehbarer Vorderachse, Achsgewichte, Frontlader |
| Kaufpreis (DM) | ab 12.970 |

Kunden verlangten mehr. Beim D-440 erhöhten die Konstrukteure die Motorleistung durch ein mechanisch angetriebenes Ladegebläse auf 40 PS. Doch das verlangte nach etwas, das bei Landwirten selten ist: Geduld. Zeit ist Feldarbeit, da gibt es nix zu verschenken.

Verunglückt: Vorgänger D-440

Bis zu einer Stunde brauchte der Motor des 440, um auf Betriebstemperatur zu kommen. Meistens legten die Besitzer schon vorher los. Kein Wunder, dass die Ladegebläse bald als störanfällig galten. Außerdem sagte man dem großen D-440 nach, im Vergleich zu seinen kleineren Geschwistern etwas schwerfällig zu sein. Ist der Ruf erst einmal ruiniert, lebt der Hersteller mit niedrigen Verkaufszahlen. Von August 1958 bis Frühjahr



Begeistert von der D-Reihe:
Jörg Weinand

reichten ihre dem D-440 fast ebenbürtige Kraft von 36 PS nicht durch ein Ladegebläse, sondern durch Hubraum-erweiterung. Aus diesem Grund und durch eine sich stark in diese PS-Klasse verlagernde Nachfrage entwickelte er sich zum absoluten Top-Seller.

Zurück zu Jörg Weinands D-439: Nachdem er zunächst seinen D-440 mit dessen Kurbelwelle versorgt hatte, wurde er durch eine Kleinanzeige auf eine weitere Kurbelwelle aufmerksam. Mit ihrer Hilfe überführte er den D 439 in den Zustand voller Betriebsfähigkeit – und ist bis heute froh darüber.

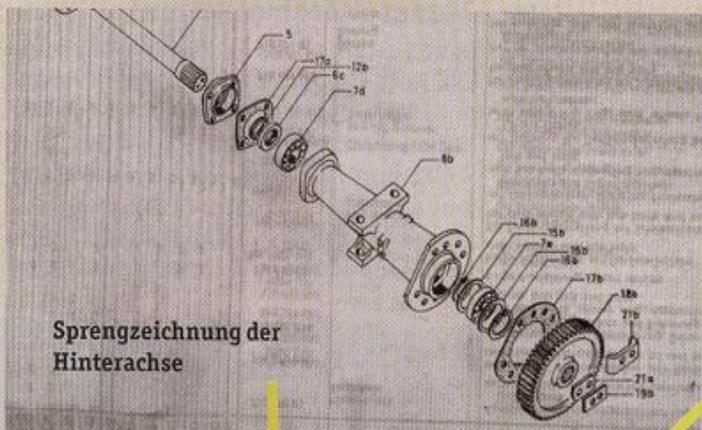
1960 blieb es bei 1.787 ausgelieferten D-440. Das war nur zehn Prozent dessen, was der D-439 zwischen 1962 und 1966 erreichen sollte.

Der D-439 und sein fast baugleicher, 1959 vorgestellter Vorgänger D-436 er-

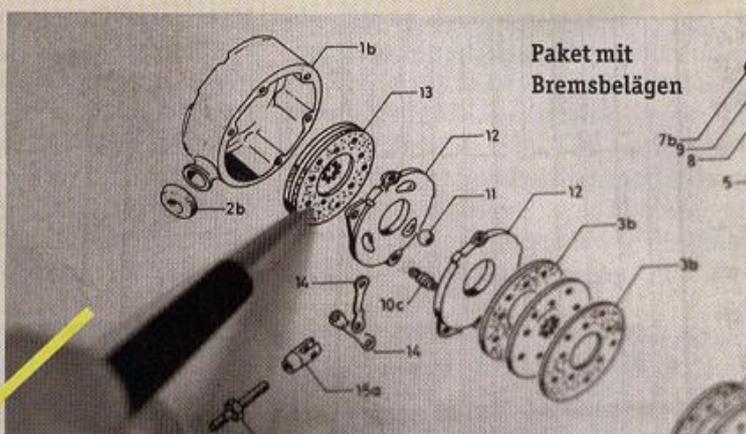
Konstruktion des D-439

Die Bodenfreiheit des D-439 liegt bei großzügigen 380 Millimetern. Die Geländegängigkeit ergänzt die pendelnd

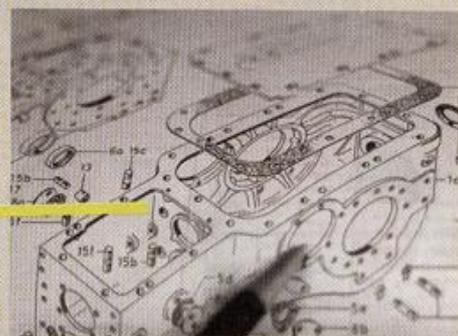
BREMSE UND HINTERACHSE



Sprengzeichnung der
Hinterachse

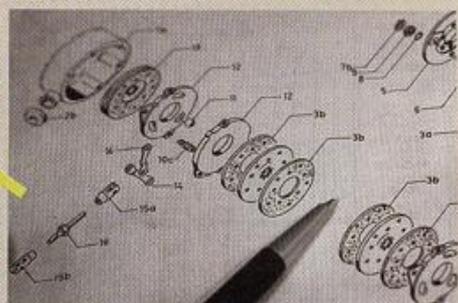


Paket mit
Bremsbelägen



OBEN Lage der Bremsglocke

UNTEN Lage des Getriebes zwischen den
Bremsselementen



ALLE VIERZYLINDER DER D-SERIE

Kennzeichen D

Die über 140.000 Schlepper der D-Serie verteilen sich zu rund 20 Prozent auf die Zweizylinder (12 bis 17 PS) mit dem ZF-Getriebe A-5/6 (6/1 Gänge) und zu jeweils knapp 40 Prozent auf die Drei- (20 bzw. 24 PS) und Vierzylinder (30 bis 40 PS) mit IHC-Getrieben (6/1-Gang oder Agriomatic mit 8/2 Gängen). Lagen zunächst die Dreizylinder – erst der D-320 mit 20 PS und von 1958 bis 1964 die 24-PS-Typen D-324 und D-326 – an der Spitze, konnte 1965 – im letzten vollen Verkaufsjahr – der D-439 vorbeiziehen und gedieh am Ende sogar zum meistgebauten Schlepper der zweiten D-Serie (ab April 1962), welche sich durch die optionale Regelhydraulik (ab 20 PS) auszeichnete.

| Typ | D-430 | D-436 | D-440 | D-432 | D-439 |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| PS | 30 | 36 | 40 | 30 | 36 |
| Produktionszeit | 2/56–5/62 | 4/59–4/62 | 8/58–3/60 | 5/62–3/66 | 4/62–3/66 |
| Produktionszahl | 18.231 | 7.243 | 1.787 | 10.712 | 17.627 |

aufgehängte Portalachse, den Fahrkomfort ihre Federung. Mit einem Drehknopf als Lenkhilfe kann der D-439 ohne nennenswerten Kraftaufwand einhändig gesteuert werden. Lenkradbewegungen überträgt die Lenkschubstange auf die Spurstange. Die Konkurrenz brachte ihre Modelle teilweise noch mit Einzelradlenkungen durch zwei Lenkschubstangen heraus. Bernd Hofmann, ebenfalls Mitglied im IHC Schlepper-Freunde Südwest e.V., empfiehlt beim Kauf eines IHC, den Sitz der Achschenkel und das Spiel der Spur- und Lenkschubstange zu prüfen. In der Vergangenheit wären die Stangen zeitweise auf dem Teilemarkt nicht zu haben ge-

wesen, ergänzt Vereinsschriftführer Werner Zimmermann. „Inzwischen gibt es sie wieder, aber jetzt sind sie teuer!“

Der Motor des D-439

Der DD-148 im D-439 ist die aufgebohrte Version des Motors DD-132, der bereits im D-430 und D-432 lief. Die Motorbezeichnungen basieren auf den Hubraumgrößen in Kubikzoll (148 Kubikzoll entsprechen ca. 2.425 Kubikzentimeter). Die wassergekühlten Motoren sind identisch, mit Ausnahme der Buchsen. Der Kolbenhub beträgt einheitlich 101,6 Millimeter, die Kolbenbohrung durchmisst entweder 82,55 oder 87,3125 Millimeter. Als Dauerleis-

tung sind 36 PS in den Papieren des D-439 eingetragen. Laut Betriebsanleitung darf der Fahrer vom D-439 erwarten, dass ihm das Triebwerk 39 PS als Spitzenleistung liefert. Beim Starten des Motors sind schwarze Wolken normal. Dagegen markiert blauer Qualm den verflüchtigten Aggregatzustand verbrannten Öls.

Diese Farbe dürfe der Auspuff nach dem Starten kurzfristig ausstoßen, billigt Bernd Hofmann einem gebrauchten D-439 zu, bis die in den Brennraum eingesickerten Ölrückstände verbrannt sind. Weht dauernd eine blaue Fahne aus dem Endrohr, gilt: „Finger weg von diesem Schlepper!“ Dann dichtet auch die Ausdehnung durch die Verbrennungswärme den Zylinder nicht mehr hinreichend ab. Steigt blauer Rauch aus dem Öleinfüllstutzen, geht Kompression im Kurbelgehäuse verloren.

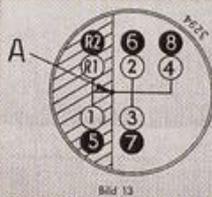
Darauf unbedingt achten!

„Zu viel Öl ist schlechter als zu wenig Öl“, sagt Bernd Hofmann über einen Ölmesstab, der bei einer Ölstandskontrolle bis über die obere Markierung mit Schmiermittel bedeckt ist. Das deutet auf eine Volumenvermehrung des Öls durch Wasser hin. Grauer Schaum auf dem Öl oder bereits unter dem Ölein-



OBEN Übersichtlich: die Fahrerperspektive

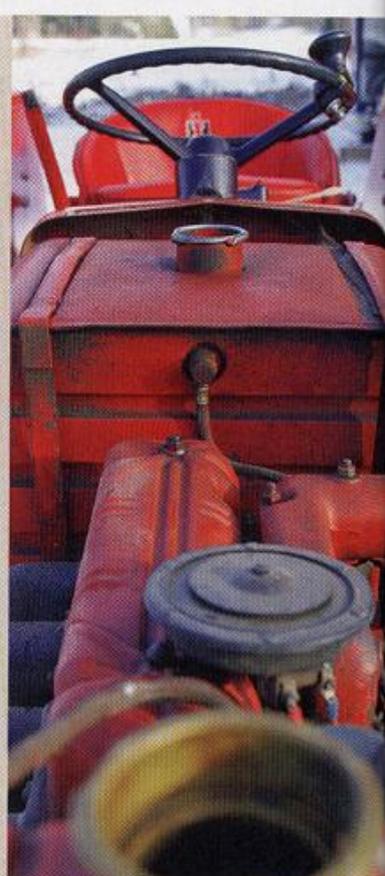
UNTEN Schalthebel mit aufgeprägter Schaltkulisse, Schaltschema aus der Anleitung



OBEN Lichtmaschine, darunter die Hydraulikpumpe



LINKS IHC 439: Einspritzpumpe von Bosch



OBEN ... mit geöffneter Motorhaube

Hersteller und Händler**Brander Landtechnik**

An der Zugspitze 1-2, 09618 Brand-Erbisdorf
Tel. (37322) 86 20
www.brander-landtechnik.de

Kotflügel und Blechteile

Fa. Johannes Seitz
Hauptstraße 12, 83137 Schonstett
Tel. (08055) 693
www.metall-seitz.de

Historische Landtechnik

Fa. Lutzenberger
Rudolf-Diesel-Straße 2, 86505 Münsterhausen
Tel. (08281) 20 54 oder 20 52
www.schlepper-ersatzteile.de

Dichtungsringe, Simmerringe, Dichtungen

Dichtungen Schwarz
Am Galgenbuck 12, 90613 Großhabersdorf
Tel. (09105) 92 20
www.dichtungen-schwarz.de

Hydraulik, Schläuche, Kupplungen, Ventile

HSP Hydraulik-Service Pick GmbH & Co. KG
Zehnthofstr. 42, 52385 Nideggen-Wollersheim
Tel. (02425) 90 32 38
www.hydraulik-service-pick.de

Kunstharzlacke, Originalfarbtöne, Füller

Werny-Handel GmbH & Co. KG
Ostring 3, 33181 Bad Wünnenberg-Fürstenberg
Tel. (02953) 76 97
www.werny.de

Korrosionsschutz, Entrostern, Versiegeln

Korrosionsschutz-Depot
Friedrich-Ebert-Straße 12, 90579 Langenzenn
Tel. (09101) 68 01
www.korrosionsschutz-depot.de

Nachbau von Zierteilen, Typenschildern und Ersatzteilen

Oldtimer Jehle
Rechbergstraße 36, 87755 Kirchhaslach
Tel. (08333) 21 65
www.oldtimer-jehle.de

Treckerparts

Joachim Opel
Eulengasse 4, 55288 Armsheim
Tel. (06734) 915 78 05
www.treckerparts.de

Technische Literatur, Handbücher, Nachdrucke von Bedienungsanleitungen

Danilo Angerer
Freie Straße 85, 06347 Gerbstedt
Tel. (0345) 613 07 38
www.fachliteraturversand.de

Kabel und Isolierungen

Kabel Schmidt
Kirchstraße 5, 79189 Bad Krozingen
Tel. (076 33) 93 97 05
www.kabel-schmidt.de

Bremsen- und Schraubenzentrale

Anton Demmel
Siemensstraße 2 b, 85521 Ottobrunn
Tel. (089) 609 33 27

Normteile, Befestigungen, Werkzeuge

Eisenwaren Klein
Römerallee 55 a, 53909 Zülpich
Tel. (02252) 36 11

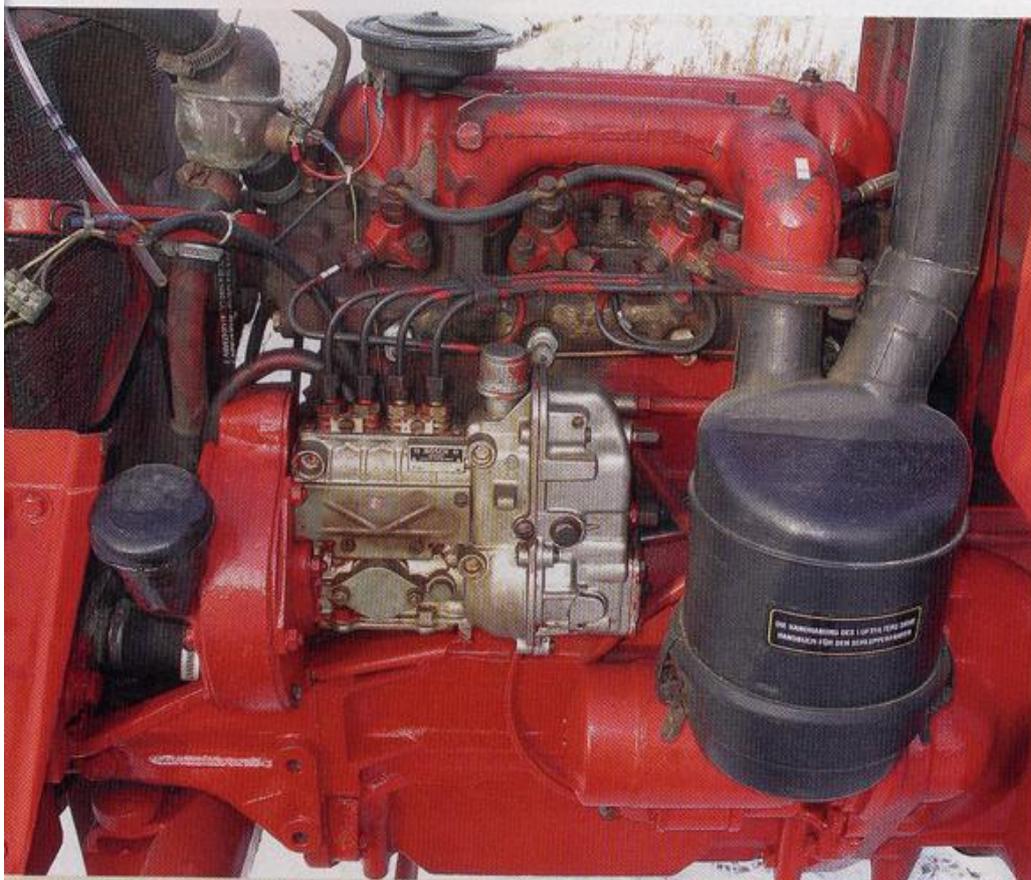


17.627-mal verkauft: Der IHC D-439 mit 36 PS starkem Vierzylindermotor

fülldeckel ergänzt die Indizienkette, dass das Öl mit Wasser angereichert ist. Ist außerdem der Stand der Kühlflüssigkeit zu niedrig, dürfte die Beweisführung für einen undichten Kühler abgeschlossen sein.

Der Aufbau der Bremse ist außergewöhnlich, zumindest im Vergleich zu

anderen Schleppern. Dennoch sind Teile des Bremssystems Problemzonen. Die Kraftübertragung läuft vom Motor zum Getriebe, vom Getriebe zum Differential, vom Differential auf die Bremswelle und von dort über Zahnräder (engl. „Bull Gears“) auf die Hinterachswelle. Die Bremsen sitzen also nicht –



OBEN Motor, Einspritzpumpe und Luftfilter



War in den 60er-Jahren für knapp 13.000 DM zu haben: der IHC D-439

wie sonst üblich – auf der hinteren Antriebsachse, sondern auf einer eigenen Bremswelle, die oberhalb der Hinterachse gelagert ist (siehe Schema Seite 15). Auf der Bremswelle sitzen vier Bremspakete. Sie bestehen aus Bremscheiben und Bremsbelägen, wobei sich – anders als bei anderen Schleppern – die Bremsbeläge drehen, und die Schei-

ben stehen. Die Bremsverzögerung wird über die Bull Gears von der Bremswelle auf die Hinterachse übertragen.

das als repräsentativ gelten. Das Agriomatic-Getriebe war so fortschrittlich, dass unter den Freunden anderer Marken das Gerücht aufkam, ihre Hersteller würden bald nachziehen.

Fortschrittlich: Agriomatic

Aber es dauerte, bis bei anderen Ähnliches serientauglich war. Die Agrioma-

» **Für Wartungsarbeiten an der Bremse brauchen Hinterräder und Kotflügel nicht abgeschraubt zu werden**

tic des D-439 besitzt eine Acker- und eine Straßengruppe mit jeweils vier Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Mit dem Kupplungspedal wird eine Trockenkupplung betätigt, die auf der Schwungmasse zwischen Motor und Getriebe sitzt. Sie trennt auch die

ben stehen. Die Bremsverzögerung wird über die Bull Gears von der Bremswelle auf die Hinterachse übertragen.

Bremsencheck

Wenn die Wellendichtringe durch Verschleiß undicht werden, kann auf der linken Seite Getriebeöl auf die Bremswelle tropfen. Rechts sitzt dagegen das Gestänge der Differential Sperre. Durch das Ölen wird die Funktion der linken Bremspakete vermindert, im fortgeschrittenen Stadium außer Betrieb gesetzt. Überprüfen lässt sich das durch einen Bremstest bei der Probefahrt.

Für Wartungsarbeiten an der Bremse brauchen Hinterräder und Kotflügel nicht abgeschraubt zu werden. Die Bremswelle endet hinter zwei Glocken beiderseits des Getriebeblocks unter dem Fahrersitz, die sich mit Hilfe eines 90-Grad-Schlüssels abnehmen lassen.

Kommen wir zum Getriebe: Bei den IHC Schlepper-Freunden Südwest sind noch keine Getriebedefekte bekannt geworden. Da auf jedes Vereinsmitglied mehrere IHC-Traktoren kommen, darf

INTERNET

Wer sucht, der findet

- www.ihc-schlepperfreunde.de
- www.ihace.de
- www.mccormickfreunde.de
- www.traktoren.org
- www.granitparts.de
- www.automotive-tradition.de (Bosch)

Zapfwelle. Die Agriomatic-Kupplung ist eine verschleißfreie Mehrscheiben-Ölbadkupplung. Sie ermöglicht während der Fahrt das Herunterschalten von der Straßen- in die Ackergruppe, ohne die Fußkupplung zu treten. An steilen Steigungen bleibt so der Kraftfluss erhalten, wenn spontan mehr Traktion erforderlich ist. Ohne Fußkupplung kann der Schlepper in der Ackergruppe angehalten und angefahren werden, indem der Agriomatic-Hebel nach hinten in die Neutralstellung oder nach vorn gezogen wird, ohne dass dabei die Zapfwelle auskuppelt. Das ist nützlich, wenn die Presse dicht ist und sich im Stand frei arbeiten muss. Oder beim Verteilen des Mistes von der Ladefläche des Anhängers.

Für das Lenkrad gab es im Zubehör einen Zahnkranz, auf dem es einrasten konnte. So ließ sich die Fahrtrichtung justieren. Die Person, die auf der linken Seite den Mist vom Hänger schaufelt, braucht nur das Fahren und Stehenbleiben des Schleppers zu steuern. Das technisch Machbare und die Sicherheit greifen Hand in Hand: Für das Zurückziehen des Agriomatic-Hebels in die Straßengangstellung musste der Fahrer aufsitzen und die Fußkupplung treten.

KAUF-MERKZETTEL

IHC D-439

1. Der D-439 ist etwas Besonderes: wegen der hohen Verkaufszahl, seiner außergewöhnlichen Technik und seiner amerikanischen Herkunft mit dem Siegel „Made in Germany“. Deshalb sind viele Schlepper bis heute im Einsatz und manche – leider – auch als „Hofhunde“ auf Verschleiß gefahren worden
2. Bei Internetangeboten besteht Schrottfahrer. Den Schlepper unbedingt ansehen!
3. Das Angebot gebrauchter Schlepper ist überregional befriedigend, in der Nähe ehemaliger IHC-Händler sogar annähernd gut
4. Haben die Hydraulikarme viel Spiel, deutet das auf eine bewegte Vergangenheit hin
5. Wenn möglich, den angestammten Stellplatz auf Ölflecken prüfen!
6. Probefahrt machen, dabei Schaltung, Motorleistung und Bremsen testen, auch das Leistungsvermögen auf Steigungen
7. Dem Betriebsstundenzähler nur bedingt trauen: Wenn der Schlepper immer zwei Anhänger gezogen hat ...
8. Reifen und Felgenteller auf Risse, Kotflügel auf Rost checken. Diese Teile sind teuer

Fotos: P. Böhlke, J. Weimand

Teilepreise in Euro

| | |
|-------------------|----------------|
| Traktormeter | 99 Euro * |
| Lagergummi | 30 Euro * |
| 1 Liter Acryllack | 45 Euro * |
| Glühkerze | 39,50 Euro ** |
| Kotflügel vorne | 107,30 Euro ** |
| Kotflügel hinten | 376,80 Euro ** |
| Frontmaske | 307,90 Euro ** |

* Oldtimer Jehle; ** Fa. Brander Landtechnik

Gebrauchtpreise*

Von Zustand 1 (mängelfrei, originalgetreu und fachgerecht restauriert) bis Zustand 5 (nicht fahrbereit, erhebliche Mängel)

| Zustand | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Preis (Euro) | 4.800 | 3.600 | 2.400 | 1.200 | 500 |

* nach Paulitz' Oldtimerkatalog, Heel-Verlag

Ein perfekt restaurierter, einwandfrei funktionierender D-439 könne das Zehnfache kosten.

Zurück zur Historie: 1965 bejegnete IHC

Jörg Weinand über die Ersatzteillage: „Ich habe fast alles von Granit Parts bekommen.“ Der Vertrieb liefert die Ersatzteile allerdings nicht direkt, sondern über Vertragspartner aus.

Teilelage: befriedigend

Das Spektrum der im gewerblichen und privaten Handel angebotenen Ersatzteile gilt als befriedigend. Einige Teile gibt es jedoch kaum noch, weder im Handel, noch auf Märkten. Wie etwa die Antriebswelle für den Tacho. Auch die originale zylinderförmige Lichtmaschine gibt es nicht neu, und gebraucht ist sie selten.

Die drei Mitglieder der IHC Schlepper-Freunde Südwest geben zu bedenken, dass sich auch der Kauf eines Schlachtschleppers lohne, wenn bei ihm die gesuchten Teile verwertbar sind. Diese Schlepper werden für ungefähr 500 Euro gehandelt.

der Nachfrage nach immer höherer Motorleistung mit der Einführung einer neuen Schleppergeneration: der sogenannten EWG-Serie. Die D-Serie war kurz darauf Geschichte.

Und wie ging's weiter?

1979/1980 waren die Finanzen des Mutterkonzerns durch einen Streik in den USA mächtig erschüttert worden. Dann lief der Absatz nicht mehr so wie erwartet. Das galt zwar nicht für Deutschland, aber für das übrige Europa und für Amerika. Im Zeitalter der Globalisierung machte das keinen Unterschied.

IHC verkaufte seine Landmaschinensparte schließlich 1985 an Tenneco. Die verschmolzen McCormick mit ihrer Konzerntochter Case. Weil Case-IH unter Überkapazitäten litt, schlossen sie das Neusser Werk 1997. Wie sich im Konzern danach herausstellte, war es der effizienteste Betrieb gewesen.

Peter Böhlke

Den Blick nach vorn, mit damals sehr fortschrittlichem „Agromatic“-Getriebe: Jörg Weinands IHC D-439

