

# CLASSIC DRIVER

## International Harvester Scout

### Indianas Erntedank

Text : [Mathias Paulokat](#)

Fotos: [Jan Baedeker](#)

**Sie halten einen International Harvester Scout für einen polyglotten Suchagenten für Erntemaschinen? Interessant! Dann sollten Sie diesen Klassikerreport lesen. Er klärt Sie auf: Über einen Geländewagen, der in Amerika von 1961 bis 1980 über 500.000 Mal auf die Räder gestellt wurde und dabei bunte Blüten trieb, dessen Saat im alten Europa indes nie aufging. Allen Wissenden sei unser Ausflug in dieses weite Feld ebenfalls empfohlen. Es winkt eine reiche Ernte.**

Wer an klassische Geländewagen denkt, dem fallen meist sofort [Land Rover](#), Willys Jeep oder [Mercedes-Benz G-Klasse](#) ein. Vielleicht noch der Landcruiser von Toyota, die erste Serie des Range Rover und der Häflinger von Puch. Spätestens damit hat es sich dann. An einen International Harvester Scout denken die Wenigsten. Warum eigentlich? Dieses Auto wurde doch ab 1961 immerhin beinahe 20 Jahre lang in zahlreichen Karosserievarianten und mit unterschiedlichen Motorisierungen gefertigt. Und das – nennen wir es einmal so – „Design“ zeigte für einen Geländewagen von Anfang an äußerst klassische Proportionen. Zudem genossen die Fahrzeuge einen soliden Ruf und konnten auch zahlreiche, sportliche Erfolge einfahren. Beste Voraussetzungen also für eine Karriere als Klassiker auch bei uns.



Der Grund für die gedankliche Abstinenz: Der International Harvester Scout kam nie im alten Europa an. Er war für Farmen in den amerikanischen Great Plains, umtriebige Handwerker und patriotisch gesonnene Amerikaner bestimmt, ein Arbeitstier für staubige Pisten und Spaßvehikel für alle Lebenslagen. In Europa gab es überdies zuhauf das überarbeitete Urgestein des klassischen Land Rover Geländewagens – kein Grund also für die International Harvester Company (kurz IHC) mit Sitz in Fort Wayne, Indiana, dem Scout eine Export-Karriere zu gönnen. Genau das macht gut erhaltene Scout Erntehelfer auf unseren Straßen rar. Mithin ein Fall für Classic Driver.



### Entstehung: skizzenhafte Verzweiflungstat

Alles begann mit einer Skizze am Küchentisch. Diese scribbelte Ted Ornas, Chefdesigner des Scout, nahezu

als Verzweiflungstat. Er erinnert sich: „Das Marktpotential von allradangetriebenen Fahrzeugen war in den 1950er Jahren noch unbekannt. Eigentlich gab es nur den Vorkriegs-Geländewagen Willys Jeep – ein extrem einfach und robust gebautes offenes Zweckfahrzeug ohne jeden Komfort. Nach dem Zweiten Weltkrieg war das Verkaufsvolumen äußerst gering.“ Doch die Marke Land Rover mit Sitz in Solihull in „good old England“ zeigte, dass gerade in ländlichen Gegenden Allradfahrzeuge durchaus hohen Nutzwert boten und nachgefragt wurden.

1958 erhielt Ornas das Mandat, ein solches Fahrzeug für den amerikanischen Markt zu entwerfen. Tatsächlich arbeitete die Konkurrenzmarke Jeep bereits an der Verfeinerung des gleichnamigen Modells. Bei IHC indes gab es keine Design-Vorlagen, man orientierte sich daher erwartungsgemäß zunächst an der Zweckform des weltweit bewährten Militärfahrzeugs. Doch die archaische Form dieser Ableitungen konnte das Management von IHC nie überzeugen. „Eines Abends saß ich am Küchentisch und skizzierte in voller Verzweiflung eine grobe Form“, so Ted Ornas. „Diese ließ am nächsten Morgen zwar keinen in der Company in Jubelstürme ausbrechen. Dennoch schaltete die Firmenleitung das Projekt auf „Go“. Zunächst entwickelte Goodyear eine Plastikkarosserie für das Auto. Aufgrund zu hoher Kosten jedoch wurde dieser Ansatz im Juli 1959 gestoppt.“



Stattdessen fertigten die Entwickler nach alter Schule ein 1:1 Tonmodell, um die Produktion einer Stahlkarosserie zu ermöglichen. Bereits im November 1959 stand dieses zur Vollabnahme bereit. Und schon 1960 konnte der erste Prototyp dem Management von IHC präsentiert werden. „Die komplette Entwicklungszeit von nur 24 Monaten war in Anbetracht des diffusen Auftrags und mangelnder Ressourcen eine enorme Leistung“, resümiert Ornas. Bemerkenswert: Die kantige und kühle Grundform hielt sich bis zum Produktionsende im Jahr 1980. Bis zum 21. Oktober des Jahres wurden laut Firmenangaben immerhin 532.674 International Harvester Scout produziert.



## Die Saat geht auf: Scout 80 und Scout 800

Der Scout war als Full-Size-Geländewagen mit zwei Türen und Allradantrieb konstruiert. Die erste Serie vertritt der Scout 80, der bis 1965 gefertigt wurde. Wie auch beim Land- und Range Rover zeigt diese Serie die typische und am wenigsten verwässerte Formensprache aller Scout-Modelle: Ganz eindeutig „Box-Design“, mit seiner betont sachlich, flächigen und eckigen Form. Durch leichte Rundungen an den Kanten und Anschlussstellen der Flächen erhielt die Karosserie indes eine gewisse Gefälligkeit. Die einfachen Rundscheinwerfer unterstreichen den braven und unaufgeregten Charakter. Der rechteckige Kühlergrill dokumentiert die strenge Zweckorientierung des Autos – zweifellos ein Arbeitsgerät.

Bei frühen Modellen konnte die Windschutzscheibe nach vorne geklappt werden. Das Dach war entsprechend als Hardtop konstruiert – das sogenannte „Traveltop“. Unter der Haube kam ein Vierzylinder Motor, Typ 152 zum Einsatz. Der Scout 800 bot als erste Modellpflege, gebaut von 1965 bis 1968, neue

Annehmlichkeiten. Verbaut wurden hier neue Vierzylinder-, Sechszylinder und V8-Motoren. Zudem gab es eine Turboladervariante des Vierzylinders, die zwischen 1965 und 1967 erhältlich gewesen ist. Instrumentierung, Innenraumdesign und damit auch der Komfort waren bei den 800er-Modellen deutlich ergonomischer und hochwertiger als beim Ur-Scout. 1969 löste der Scout 800A den Vorgänger ab. Neben weiteren Komfort-Upgrades wurde auch die Hinterachse verstärkt und die Getriebeübersetzung verändert. Der Scout 800B fristete im Jahr 1971 nur eine kurze Existenz, da nun die Ablösung durch die Serie II anstand.



Die zweite Serie des Scout, der IHC Scout II, wurde von 1971 bis zum Produktionsende im Jahr 1980 hergestellt. Es gab ihn in zahlreichen Varianten. Die Modelle Terra und Traveler wiesen wiederum ein Dach aus Kunststoff auf. Der SSII, ausgeschrieben Soft-Top Safari II, wurde von 1977 bis 1979 als unmittelbarer Gegner des Jeep CJ angeboten. Mit herausnehmbaren Türen aus Kunststoff, einem Überrollbügel, Jeep-ähnlichen Rückspiegeln und voluminösen Reifen war die Kampfansage mehr als deutlich. Auffällig waren auch die Variationen des Kühlergrills, die als geeignete Identifikationsmerkmale erhalten können. Zwischen 1971 und 1972 gab es drei horizontale Kühlerinlässe und Chromeinfassungen. Danach folgten 14 senkrechte Öffnungen des Grills. 1974 und 1975 wurde darüber wiederum ein horizontaler Lufteinlass konstruiert. 1978 zeigten Scouts dann mehr Chrom mit 15 Grill-Sektionen. Es folgten weitere Variationen bis zum letzten Jahrgang 1980, der ein komplett neues Kühlergrill-Design aufwies: Ein einziges Element aus ABS-Kunststoff fasste die Front mit jetzt eckigen Scheinwerfern ein.



## Artenvielfalt: die Variationen

Der Standardmotor im Scout war ein Vierzylinder. Optional waren auch Sechszylinder-Aggregate und verschiedene V8-Benzinmotoren. Zudem gab es sparsame Dieselfahrzeuge mit und ohne Turbolader. Tatsächlich war der Scout II im Jahr 1976 das erste in den USA erhältliche Fahrzeug mit Dieselantrieb. Unter der Haube arbeitete ein Motor von Nissan. Genauso vielfältig waren die Getriebeübersetzungen in den Scout-Modellen. Auch die Achskonstruktionen variierten im Laufe der Produktionsjahre. Ab Ende 1974 waren Scheibenbremsen nebst Bremskraftverstärkung der Standard im Scout.

Unser Fotofahrzeug weist einen V8-Motor von AMC auf, der 140 Kilowatt leistet. Gen-Entschlüsselung: Die Produktionskarte, das sogenannte „Line Ticket“ gibt Auskunft über die genauen Spezifikationen eines jeden Scouts. Ist die Karte vorhanden, freut sich der Suchende, denn hier sind auch genaue Achs- und Getriebeübersetzungen wie sämtliche Ausstattungsmerkmale verzeichnet.

Skurrilität kennt viele Blüten. Beim International Harvester Scout sind hier vor allen Dingen die zahlreichen Sondermodelle und Aufbauvarianten zu nennen. Das erste Sondermodell anlässlich des Jubiläums von 100.000 gebauten Scouts rollte dem Eigentümer den roten Teppich aus. Die „Red Carpet“ Serie gab sich mondän in weißer Lackierung und rotem Interieur. Nicht weniger luxuriös präsentierte sich die „Champagner Serie“ mit zahlreichen sonst aufpreispflichtigen Ausstattungsmerkmalen: Chrom-Rädern,



Dachgepäckträgern, viel Chrom und Oberlichter. Anfang der 1960er Jahre waren weitere Camper-Versionen und amerikanische „Mini-Motorhomes“ vom Scout im Angebot. Der Shawnee Scout aus dem Hause Hurst Performance, von dem nur drei oder vier Exemplare existieren sollen, gab sich indianisch, mit Feder-Decals und Targa-Top. Die luxuriösen und ebenfalls seltenen Sondermodelle „Spirit of 76“ und „Patriot“ wurden Mitte der 1970er Jahre produziert. Von 1977 bis 1980 war eine „Midas Edition“ des Scout II erhältlich – aufgebaut von der Midas Van Conversion Company. Die „Selective Edition“ des Scout II, angeboten in 1978 und 1979, bot wiederum einige Upgrades, nebst Verzierungen in goldener Farbgebung an Karosserie und Felgen. 1980 legte IHC schließlich die Special Limited Edition RS auf. Pick-up Modelle, wie der Snowstar Pick-up oder der Golden Jubilee Custom Pick-up, waren während der gesamten Bauzeit selbstverständlich auch erhältlich und komplettierten die Palette des amerikanischen Scouts.



## Die Fakten

<b>Hersteller:</b>	Harvester International
<b>Modell:</b>	Scout II
<b>Fahrzeugtyp:</b>	Full-Size-Geländewagen
<b>Karosserie</b>	Stahlkarosserie mit Soft-Top
<b>Motor:</b>	V8-Benzinmotor mit 140 Kilowatt Leistung
<b>Antrieb:</b>	Allrad, teilweise Heckantrieb
<b>Produktionsanzahl:</b>	532.674
<b>Produktionszeit:</b>	von 1960 bis 1980



## Galerie



**Hide gallery**

Hide gallery

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/international-harvester-scout>

© Classic Driver. All rights reserved.