

DIE SCHWEREN FIAT LKW DER 70ER JAHRE MIT H UND T-KABINE



Der „Tausendfüßler“ (Millepiedi) bekam 1970 die neue H-Kabine und hieß nun 691 N. Hier der werkseitig gelieferte 3-Achser noch ohne angehängte 4. Achse. Werkfoto FIAT.

VON WERNER HARTUNG

Nach über 10 Jahren Baffo-Kabine führte FIAT im März 1970 ein neues, kubisches Fahrerhaus ein, die sogenannte H-Kabine. Dieses Fahrerhaus wurde zugleich für die mit FIAT verbundenen Firmen OM und UNIC übernommen als einheitliche Kabine in der schweren Klasse. 1975 entstand die von FIAT bestimmte IVECO Unternehmensgruppe, nachdem Magirus-Deutz als vierter Partner binzugekommen war. 1978 beginnend übernahmen die IVECO-Partner das nun zur sogenannten T-Kabine weiterentwickelte Fahrerhaus. Bei Magirus wurde damit schrittweise das D-Fahrerhaus aus den 60er Jahren ersetzt. Aufgrund des allgemein sehr großen Interesses an unseren Fiat 690 Schwerlastwagen von Starline schauen wir hier auch auf die Vorbilder der 70er Jahre.

Im Autoheft 2018 haben wir ausführlich über die schweren FIAT-Frontlenker-Lastwagen der 60er Jahre berichtet. Zum Verständnis dieses Textes ist die Kenntnis des früheren Artikels aus dem Autoheft 2018 sicher hilfreich. 1970 führten die drei Partner der FIAT-Gruppe (neben FIAT auch OM und UNIC) die neue H-Kabine in langer Fernverkehrsausführung gleichzeitig ein. FIAT war nicht nur ein bestimmender Industriekonzern, sondern hatte

auch den italienischen Nutzfahrzeug-Markt weitgehend unter seinen Fittichen. In den 60er Jahren gab es noch Lancia Nutzfahrzeuge in Bozen und OM (Officine Meccaniche, Brescia) als weitere Hersteller.

Lancia wurde 1969 von FIAT übernommen. Die bis dahin eigenständigen, schweren „Esagamma“-Lastwagen liefen nach der Übernahme bis 1971 aus. OM, schon seit 1933 zum FIAT-Konzern

gehörend, hatte sich bis dahin eine weitgehende Eigenständigkeit bewahren können. Aber auch die OM-Schwerlast der „Titano“-Reihe liefen 1971 aus.

Der dritte Partner, UNIC in Frankreich, war 1966 zu FIAT gekommen, vorerst noch ohne Einfluss auf die Modelle.

Mit der Vorstellung der neuen, kubischen H-Kabine wurden Zeichen gesetzt. Sie war nicht nur ein modernes

Fahrerhaus, sondern auch Ausdruck der nun beginnenden Vereinheitlichung des Konzerns hinsichtlich Technik und Design. Es sollte aber noch gut 15 Jahre dauern, bis sich dieses Ziel weitgehend umsetzen ließ. 1975 wurde die von FIAT bestimmte IVECO-Gruppe gegründet, der als vierter Partner Magirus-Deutz aus Deutschland beitrug.

Die neue H-Longkabine wurde auf dem Genfer Salon im März 1970 vorgestellt. Bei FIAT war das neue Basismodell der Zweiachs-Lkw 619 N1/T1 (4x2), Nachfolger des Baffo-Typs 619 N/T, der auf 19 t GG ausgelegt war und damit eigentlich ein Export-Modell war, denn in Italien waren damals nur max. 14 t GG zulässig. Die erhebliche Gewichtsreserve von 19 t war ein Hinweis für Exportmärkte, wofür das neue Modell gedacht war und zugleich Ausdruck der Hoffnung, der italienische Gesetzgeber möge sich entsprechend auch im Inland „bewegen“.

Darunter rangierte noch der etwas leichtere Zweiachser 684 (4x2), Nachfolger des legendären Typs 682 mit Baffo-Kabine aus der 14 t Klasse. Allerdings wurde der Baffo-Typ als 682 N3 noch gut 15 Jahre lang parallel zu seinen H-Kabinen-Nachfolgern weitergebaut, worüber wir im vorigen Heft schon berichtet haben. Darüber rangierte der Dreiachser 697 (6x4), der Nachfolger des Baffo-Modells 693, auf 26 t GG ausgelegt, wovon aber in Italien vorerst nur 18 t erlaubt waren. Als vierten FIAT mit H-Kabine kam der Typ 691 (6x2) mit doppelten Lenkachsen, Nachfolger des

sogenannten „Tausendfüßler“ 690, der hier die neue H-Kabine bekam. Als solcher hatte er werksseitig zwar nur drei Achsen, aber die vierte Achse wurde in Italien üblicherweise vom Aufbauhersteller nachgerüstet.

Bei OM lösten die neuen Wagen mit H-Kabine die bis dahin eigenständige Baureihe des OM Titano ab. OM konzentrierte sich fortan auf den Bau leichter Baumuster (z.B. die Zeta-Reihe) und lieferte in der schweren Klasse unter eigenem Namen nur mehr FIAT-Laster mit OM-Markenemblem. Die OM-Vergleichstypen in der 19/22 t Klasse liefen als OM 190 (4x2) und OM 260 (6x4). Als Besonderheit bot OM diese Modelle optional mit einem von UNIC stammenden V8 Motor an.

Auch beim dritten Partner UNIC in Frankreich wurde 1970 die neue H-Kabine eingeführt. Allerdings hatten die Franzosen das neue Haus für sich als Kippkabine ausgeführt, dem Baustandard der früheren UNIC-Fahrzeuge folgend. In Italien waren die Kippkabinen vorerst noch nicht zulässig.

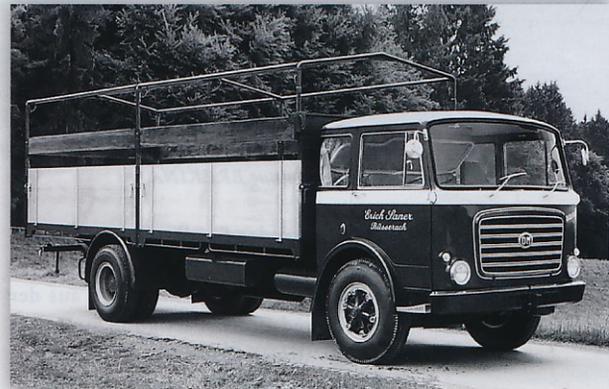
Erst im Zug der Modellpflege von 1976 bekamen alle Modelle der FIAT-Gruppe dann schrittweise Kippkabinen – weil zuvor in Italien noch nicht zulässig – allerdings nun auf FIAT-Bautechnik basierend. Eine Ausnahme bildeten nur Fahrzeuge mit UNIC-V8-Motor, die immer komplett von UNIC stammten und damit über eine Kippkabine verfügten und deshalb nur im Export als FIAT oder OM verkauft werden konnten.



619 N1 mit neuer H-Kabine: Vorerst übernahm FIAT noch die bisherige Systematik der Typbezeichnungen: Die Ziffer „6“ verwies auf Nutzfahrzeuge, „19“ stand hier für 19 t z.GG. Das „N“ stand für Naphtha (Diesel) und die „1“ für die erste Weiterentwicklungsstufe, hier gleich ein neues Modell. Werkfoto FIAT.



Lancia Esagamma E von 1970, der 19 Tonne lief nach der FIAT-Übernahme aus. Foto: Sammlung BREKINA.



Der OM Titano war bis 1970 die Alternative zu den Baffos. Auch seine Fertigung endete 1970. Foto: Sammlung BREKINA.



Die rundliche UNIC-Kipp-Kabine der 60er Jahre wurde 1970 durch die H-Kabine abgelöst. Das stolze V auf der Front dieses Izoard 270 ist Hinweis auf den 270 PS-V8-Motor des französischen 19 Tonne. Die ersten UNIC mit H-Kabine liefen noch bis 1973 mit der Traditionsbezeichnung „Izoard“. Foto: Sammlung BREKINA.





691 N „Millepiedi“ Lastzug mit 8 Achsen von 1971. Der Wagen erreichte so in Italien ein zGG von 44t, was dem Baffo Vorgänger entsprach.
Foto: Sammlung BREKINA.

Ab 1970 standen für die schweren FIAT- und OM-Modelle die 6-Zylinder Direkteinspritzer je nach Typ aus der FIAT- und UNIC-Fertigung zu Verfügung. UNIC-Fahrzeuge hatten durchweg eigene Motoren. Das waren in der schweren Klasse Direkteinspritzer der sogen. M-Reihe, die neben Reihen-6-Zylindern auch V8-Motoren umfasste. Letzteren hatten die Franzosen bereits 1962 mit 10,7 l Hubraum entwickelt. 1967 erfolgte eine Überarbeitung der UNIC-Motoren auf ein von Saurer/Schweiz entwickeltes Direkteinspritzsystem. Mit Blick auf die EU-Vorgaben der 8 PS/t GG waren ab 1969 für den erwarteten 38 t Europazug min. 306 DIN-PS Antriebsleistung nötig. Somit waren für alle 3

Firmen Leistungssteigerungen unumgänglich. Für den italienischen Binnenmarkt liefen die Uhren vorerst noch anders, weshalb FIAT seine 1969 einge-



Neben dem Zweiachser 619 N1 gab es den Dreiachser 697 N (6x4), der auf 26 t ausgelegt war, in Italien aber nur mit 18 t zulässig war.

fürten neuen Sechszylinder nutzte (Motortyp 8210, 13,8 l Hubraum, 225, später 260 und 320 DIN-PS).

Schon im März 1969 zeigte UNIC seinen weiterentwickelten V85 S Motor, V8 mit 14,9 l Hubraum und 307 DIN-PS. Ein Jahr später kam dieser Motor in die Top-Modelle von UNIC und OM mit H-Kabine zum Einsatz. Dabei handelte sich immer um den in Frankreich gebauten UNIC 340 (340 SAE-PS) mit Frontlenker-Kippkabine, die in Italien als OM 190 (4x2) bzw. OM 260 (6x4) angeboten wurde. Für die Schweiz gab es nur eine Vierachser-Version des OM 260 (8x4).

Da in Deutschland OM und UNIC nicht hinreichend bekannt waren, liefen die Modelle hierzulande als FIAT 190 UNIC (4x2) bzw. als FIAT 260 UNIC (6x4). Damit nahmen sie die neue, erst ein Jahr später eingeführte Typbe-

Millepiedi-Zug von 1973: An kleinen Detailunterschieden kann man bisweilen das Baujahr bestimmen. So wurde 1973 das senkrechte FIAT-Logo durch schräg stehende Blockbuchstaben ersetzt. Foto: Sammlung BREKINA.



zeichnung vorweg, die sich auf das zGG bezog, also 19 bzw. 26 t. In Deutschland waren damals aber nur 16 bzw. 22 t GG erlaubt.

Ab 1973 wurde die H-Kabine auch in kurzer Ausführung geliefert, vorrangig für die Bauindustrie gedacht. Auch eine schmalere Version für mittelschwere Fahrzeuge wurde eingeführt.

1974 begann man mit der Einführung neuer, weitgehend einheitlicher Typbezeichnungen für alle Fahrzeuge der Gruppe, die sich nun auf das Gesamtgewicht bezogen und mit Buchstaben für die Aufbauart ergänzt wurden. So wurde aus dem 14-Tonner 684 N, nun auf 16 t aufgelastet, der FIAT 160 NC bzw. UNIC 160 NC oder OM 160 N (hier fehlte das „C“ der normalen Pritschenwagen). Sattelzugmaschinen hießen FIAT bzw. UNIC 160 NT und bei OM lautete die Bezeichnung 160 T.

Das System war aber reichlich „löchrig“, denn traditionell bekannte Typbezeichnungen behielt man bei, vor allem für Exportmärkte.

Die 6x2-Dreiaxser 691 (mit 2 Lenkachsen und einer Antriebsachse, 18 t zGG) hießen nun FIAT 180 NC/NT und OM 180 bzw. 180 T und wurden nur in Italien angeboten.

Für UNIC in Frankreich ergaben diese Modelle mit doppelten Lenkachsen aufgrund anderer Zulassungsvorschriften keinen Sinn. Es gab noch diverse weitere Modellversionen für Exportmärkte oder spezielle Einsatzzwecke, die wir hier nicht betrachten wollen. Die klassischen Tausendfüßler, also die Motorwagen 180 NT mit Stützachse zum 8x2-Wagen aufgerüstet, waren mit einem ebenfalls 4-achsigen Anhänger als 44-t-Lastzug noch bis 1980 zulässig. Als Motortyp diente der 8210 mit 225 bzw. 260 DIN-PS.

Dieser FIAT-Versuchswagen 190 V8 von 1974 ist eigentlich ein reinrassiger UNIC. Die 19-Tonner mit V8-Motor wurden sämtlich bei UNIC in Frankreich gebaut und auch als OM oder FIAT verkauft. Einziger Unterschied war das Logo auf der Front. Werkfoto FIAT.



684 T (4x2) Sattelzug aus der Bauzeit 1970–73. Der 684 war der 14-t-Nachfolger des 682 und damit etwas leichter ausgelegt als der 619. Er trägt hier noch den alten Fiat-Schriftzug. Werkfoto FIAT.



Auch die französische FIAT-Tochter UNIC übernahm 1970 das neue H-Fabrerhaus von FIAT, modifizierte es aber als Kippkabine, während die FIAT-Versionen noch feststehend waren. Als Antrieb dienten vorerst noch eigene UNIC-Motoren, deren Entwicklung auf die 60er Jahre zurückging. Der UNIC-Topmotor war ein in Zusammenarbeit mit Saurer/Schweiz entwickelter V8 mit anfänglich 10,8 l Hubraum, 270 PS. Zum Pariser Salon 1969 wurde der Hubraum auf 14,9 l vergrößert, die Leistung wurde mit 340 PS-SAE angegeben. Als solcher lief er auch in FIAT- und OM-Fahrzeugen. Werkfoto UNIC.





Wie schon bei den Baffos gab es auch die H-Kabinen ab 1973 in zwei Breiten und in kurzer Ausführung, meist für Baufahrzeuge. Foto Werner Hartung, 2003.



Hier die schmale Kabine für die Mittelklasse-Fahrzeuge wie den 100 NC (10 t GG) von 1973. Werkfoto FIAT.

Das Jahr 1975 brachte bedeutende Änderungen. Es war das Gründungsjahr der IVECO (Industrial Vehicle Corporation). Magirus-Deutz kam als vierter Partner zum bestehenden FIAT-Verband. Mit seinen luftgekühlten Deutz-Motoren und dem starken Brandschutzbereich unterschied sich der deutsche Partner deutlich von den drei Kollegen. Nach dem Auslaufen der Verträge mit dem Kölner Deutz-Konzern zur Lieferung luftgekühlter Motoren begann ab 1981 die allmähliche Anpassung und Vereinheitlichung der IVECO-Baumuster.

Nach Gründung der IVECO lief die bis dahin eigenständige Fertigung der ehemaligen UNIC-Modelle und Motoren aus. Für den Fernverkehr hatte UNIC bereits ab 1970 die neue kubische H-Kabine übernommen, behielt aber die eigenen, markanten Haubenwagen noch bis 1978 bei. Dann erfolgte der Umstieg auf die noch jungen, modern erscheinenden Magirus-Hauber-Kabinen, die bald auch als FIAT, OM oder

UNIC mit wassergekühlten FIAT-Motoren verfügbar waren. Selbst hatten FIAT und OM zuvor keine schweren Haubenwagen – z.B. für den Baubereich – im Angebot.

1975 ersetzte FIAT die UNIC-Maschinen durch eigene Motoren. Um den Ansprüchen gerecht zu werden, hatte FIAT schon seit 1969 den schon erwähnten Reihomotor 8210 im Programm, ein 6-Zylinder mit 13,8 l Hubraum und 225 und 260 PS (ab 1977 auch mit 320 DIN-PS), der eine Weiterentwicklung der vorherigen 208-Motorenbaureihe war. Nachdem sich der aus der Übernahme von UNIC „geerbte“ V8 nicht als hinreichend zuverlässig erwiesen hatte, entwickelte FIAT ein eigenes Aggregat. Dieser neue FIAT V8, Typ 8280, leistete 330 DIN-PS aus 17,2 l Hubraum. Er war eine komplette Eigenentwicklung und wurde wie der UNIC-V8 unter der Ziffer „V8/340“ angeboten. Das Debüt erfolgte 1975 zusammen mit einer Überarbeitung der Kabinen, die nun für den Fernverkehr alle kippbar und mit

erhöhtem Dach ausgeführt waren. Bis 1978 gab es aber auch noch feststehende Kabinen für einige FIAT-Modelle, z.B. für die 180 NC/TC. Zugleich liefen die schweren H-Kabinen-Zweiachser, den veränderten Zulassungsvorschriften folgend, ab 1975 als 170 oder 190 NC/NT, die baugleich auch von UNIC oder OM angeboten wurden. In beiden arbeitete nun der neue FIAT-V8 mit 330 DIN PS, ab 1977 mit 352 DIN-PS. Die 17,2 Liter-Maschine lief ab 1984, dann auf 420 PS aufgeladen, im neuen Top-Modell „Turbo-Star“.

Die Baumuster-Ziffer 170 deutete auf das in Italien erwartete erhöhte zGG von 16 t hin, 190 nahm Bezug auf die in Frankreich möglichen 19 t zGG. Die Änderung der Gewichtserhöhung für Italien erfolgte aber erst 1977.

Magirus als neu hinzugekommener vierter Partner übernahm 1977 ebenfalls die inzwischen bereits zum zweiten Male modifizierte FIAT-Frontlenkerkabine, die nun eine vergrößerte Frontscheibe

FIAT 170/190 NC: 1975 erhielten die Lkw mit H-Kabine unter IVECO-Regie eine erste Überarbeitung. Für die schweren Fernverkehrswagen gab es optional ein erhöhtes Dach. Noch dominierten die ehemaligen Markennamen auf der Front. Nur klein zeigt sich das Mitte 1975 eingeführte IVECO-Signet auf der Frontblende. Wahlweise standen ein Reihen-6-Zylinder mit 260 PS oder ein neuer FIAT-V8 mit 330 PS zur Verfügung. Werkfoto FIAT.

OM 170 ab 1975: Die UNIC oder OM-Version unterschied sich ab 1975 nur durch die Frontblende. Die Motorisierung entsprach dem FIAT. Werkfoto FIAT.





UNIC 190 NC ab 1975: In Frankreich war ein höheres zGG von 19 t für den Zweiachs-Wagen zulässig, somit die Typbezeichnung 190. Auch hier Motoren wie bei FIAT.



Der FIAT 300 PT (6x4) war die Schwerlastversion des Typs 697/260 NC. Hier beim Staudambau in Kanada 1976 im Einsatz. Werkfoto FIAT.

erhalten hatte und fortan als T-Kabine bezeichnet wurde. Für den italienischen Markt liefen die feststehenden H-Kabinen bei Baufahrzeugen noch einige Zeit weiter. Vorerst blieb es für Magirus bei luftgekühlten Deutz-Motoren. Parallel lief die Magirus-Vorgänger-Kabine, das sogenannte TE bzw. D-Fahrerhaus, noch rund 5 Jahre für Sonderfahrzeuge weiter, u.a. im Feuerwehnbereich, wo erst 1983 MK-Kabine und T-Kabine, je nach Gewichtsklasse Einzug hielten. Nach Auslauf des Kooperationsvertrages mit dem Motoren-Lieferanten Deutz im Jahr 1980 bekamen auch die IVECO Magirus ab 1981 Zugum Zug wassergekühlte Fiat-Motoren.

Die T-Reihe war der erste konzernweit einheitlich angebotene Lastwagen, der zu Anfang allerdings noch parallel die vier Markennamen der in Iveco aufgegangenen Unternehmen trug. Das Modell deckte die schwere Gewichtsklasse ab, war mit Nah- und Fernverkehrskabine sowie mit wassergekühlten FIAT- und (anfänglich) noch mit luftgekühlten Deutz-Motoren für den deutschen Markt erhältlich.

Auf dem Lkw-Markt konkurrierte die T-Reihe in erster Linie mit dem Mercedes-Benz NG, dem MAN F8, dem Volvo F12 und dem Scania 141.

Die T-Reihe wurde später weiterentwickelt und 1984 durch die Modelle Iveco TurboTech und Iveco TurboStar abgelöst. Zusätzlich gab es bereits ab 1973 für die Mittelklassefahrzeuge die im gleichen Design-Stil gehaltene, schmalere HC-Kabine, später als P-Kabine bezeichnet. Die Technik der Fahrzeuge und ihre erhöhten Lasten zogen stärkere Motoren nach sich und erfuhren in den 80ern noch mehrfach Änderungen. Die so mehrfach weiterentwickelten Fahrerhäuser der ursprünglichen H bzw. T-Reihe blieben noch bis 1993 in Fertigung. Ablöst wurden sie von den sogenannten Euro-Star-Modellen.

HINWEIS: Die Buchstabenzusätze bei den jeweiligen Typbezeichnungen bedeuten
 N = Diesel (Naphtha) als Pritschenwagen
 T oder NT = Sattelschlepper Zugmaschine (Trattore)
 NC oder TC = Schwerlastwagen mit Pritsche oder als Sattelschlepper
 P = Baufahrzeug
 zGG. = zulässiges Gesamtgewicht

1978 erfuhr die H-Kabine eine zweite Überarbeitung. Die Frontblende bekam einen Lamellen-Grill und die Frontscheibe wurde leicht erhöht ins Dach gezogen. Fortan als T-Kabine bezeichnet wurde das renovierte Fahrerhaus von allen IVECO-Partnern eingesetzt. Damit bekam nun auch Magirus das IVECO-Einheitsfahrerhaus als Nachfolger der sogenannten D-Kabine der 60er Jahre. Werkfoto IVECO.

Das war die sogenannte Magirus D-Kabine, die erstmals 1963 gezeigt wurde und bis 1978 lief. Foto: Historisches Archiv IVECO Magirus Ulm.



BIS ENDE DER 90ER JAHRE KONNTE MAN DIE SCHWEREN FIAT-FRONTLENKER NOCH ÜBERALL IN ITALIEN ANTREFFEN. HIER EIN PAAR BEISPIELE.



Solange noch zulässig, wurde der 691 N-Nachfolger 180 NC im Fernverkehr als 44t-Tausendfüßler eingesetzt. Er war aber auch als vierachsiges Baufahrzeug beliebt. Der 6-Zylinder-Reihenmotor 8220, leistete 260 PS. Hier ein 180 NC (8x2) von 1974, Foto Werner Hartung



Ein weiterer FIAT 180 NC als typischen Bau-Vierachser (8x2) ebenfalls von 1974. Foto: W. Jobs



Ein Millepedi-Zug aus den späten 70er Jahren vom alltäglichen Leben schon deutlich gezeichnet. Typisch die seitliche Leiter um den Dachträger erreichen zu können, wo ggf. die Verdeckplane abgelegt wurde. Foto: Werner Hartung



FIAT 684 NC (1973-74) als Autotransporter unterwegs in Umkirch. Foto: Werner Hartung (1990).



Der IVECO Turbo Star ab 1984 trug eine modifizierte T-Kabine. Foto: Werner Hartung (2003)



Zumindest der gefälligen T-Kabine war ein längeres Überleben gegönnt. Sie wurde für den URAL 5323 verwendet, schwere Allrad-Vierachser und Militärfahrzeuge. FIAT hatte sich 1994 am Unternehmen beteiligt und stiftete die am heimischen Markt abgelebte T-Kabine. Werkfoto