



Lastkraftwagen und Omnibusse



INTERNATIONAL
HARVESTER
COMPANY
CHICAGO

Spezialfabriken
für
Lastkraftwagen
und Traktoren

Haupt-Verkaufsstellen für
Deutschland: Berlin · Breslau
Hamburg · Königsberg i. Pr.
München · Neuß a. Rh.:

International Harvester Company m.b.H.



Wer seinen Betrieb rentabel gestalten, Zeit und Geld sparen will, muß in erster Linie seinen Transportbetrieb umstellen. Jeder Geschäftsmann wird jedoch, bevor er zur Anschaffung eines Schnelllastwagens schreitet, die Fabrikate, die ihm seitens des Händlers angeboten werden, kritisch prüfen. Wir alle wissen aus Erfahrung, daß das Billigste nicht das Beste sein kann. Hohe Lebensdauer und absolute Betriebssicherheit aller Teile kann nur erreicht werden, wenn Konstruktion und Material das Beste ist, was geboten werden kann. Wir liefern Ihnen mit unseren „International“-Schnelllastwagen diese großen Vorteile zu einem annehmbaren und günstigen Preise. Nur auserlesenes, hochwertiges Material kommt zur Verarbeitung,

sämtliche Teile sind sorgfältig durchkonstruiert und reichlich dimensioniert, außerdem stehen uns als Spezial-Lastwagen-Fabrik langjährige Erfahrungen zur Seite.

Darauf begründet sich der Weltruf der „International“-Lastwagen. Wo höchste Anforderungen an Fahrzeuge gestellt werden, ist der „International“ zu finden.

Eine große Firma allein hat etwa 800 „International“-Lastwagen in Betrieb. Viele Weltfirmen haben sich, seiner hohen Eigenschaften wegen, für „International“ entschieden. Lassen Sie sich einen „International“-Wagen vorführen, betrachten Sie diesen Wagen in allen Einzelheiten und Sie werden unsere Angaben bestätigt finden. Nur Betriebssicherheit und lange Verwendungsmöglichkeit ohne Reparaturen verbilligen die Transportkosten erheblich und steigern die Rentabilität und somit die Konkurrenzfähigkeit Ihres Betriebes.

SCHNELLASTWAGEN



Vier- und Sechs-Zylinder-Schnellastwagen mit Vierradbremse

Modell S 24, S 26
Tragfähigkeit: 1500 kg

4-ZYLINDER-MOTOR VERGASERSEITE

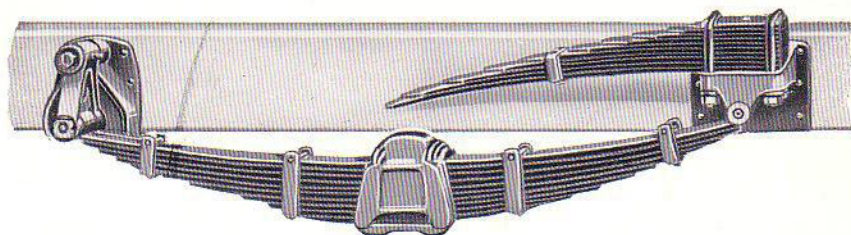
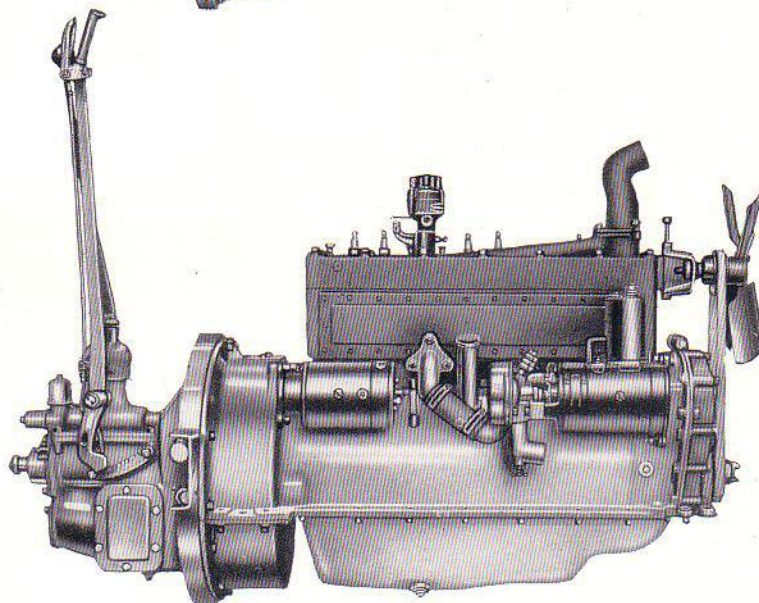
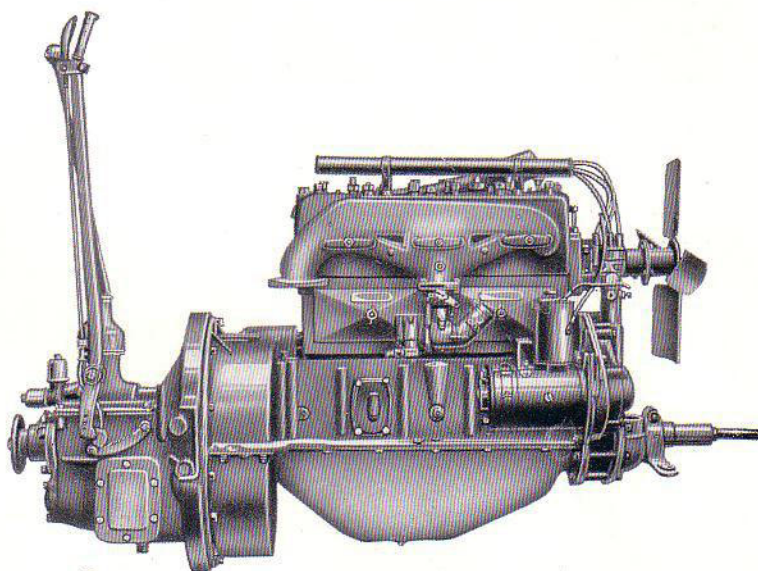
5 mal gelagerte Kurbelwelle, Nockenwelle läuft in Phosphorbronzelagern. Ventile sind aus Silchrom-Stahl gearbeitet. *Ventilführungshülsen auswechselbar*. Besonders gut ausgewuchtete Kurbelwelle, nach Montage der Schwungscheibe nochmals ausbalanciert.

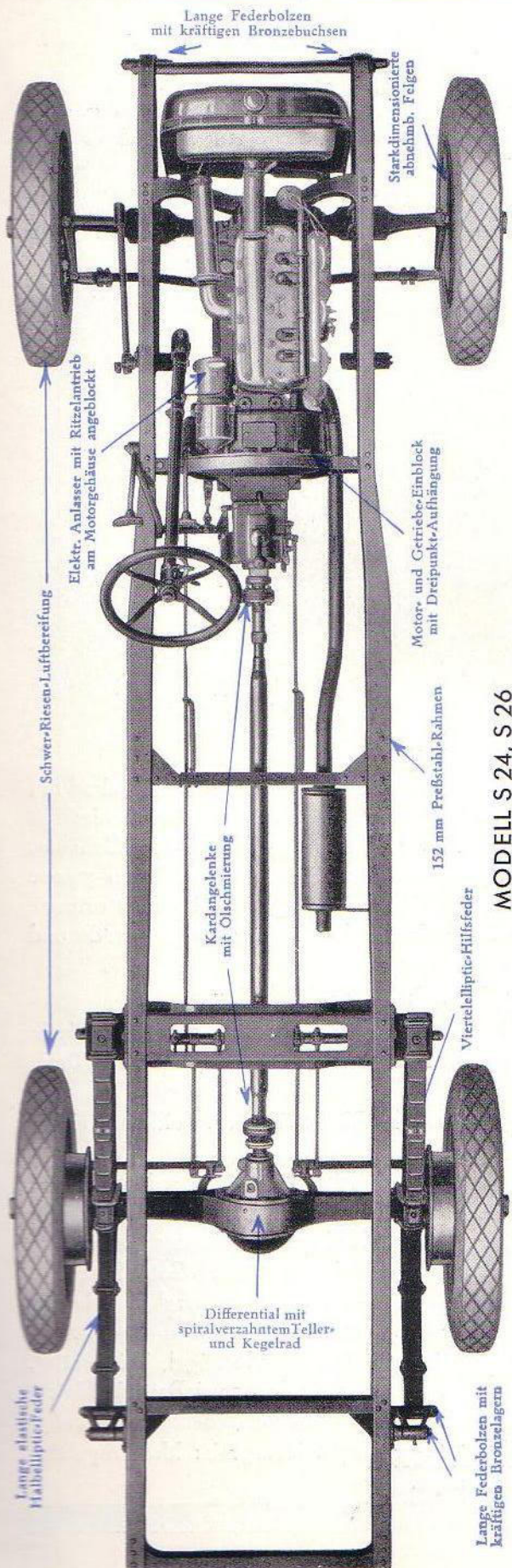
6-ZYLINDER-MOTOR ELEKTRISCHE ANTRIEBSSEITE

4 mal gelagerte Kurbelwelle, 5 mal gelagerte Nockenwelle in Phosphorbronzelagern. Pumpen-Hochdruckschmierung mittels Zahnradpumpe, Zündspule und Stromverteiler bequem erreichbar montiert. Motor und Getriebe bilden Einblock. *Getriebe besonders stark* konstruiert.

INTERNATIONAL- SPEZIAL-FEDERUNG

Lange Halbelliptik-Feder mit der *Viertel-elliptik-Hilfsfeder*. Bei Leerfahrt und niedriger Belastung federt die lange Halbelliptikfeder. Die Hilfsfeder setzt bei entsprechender Belastung automatisch ein. Mit dieser Konstruktion wurde eine wirksame Abfederung der Fahrgestelle für Schnellastwagen auch bei Leerfahrten erreicht. Das Fahrgestell wird geschont und die Lebensdauer dadurch wesentlich erhöht.





MODELL S 24, S 26

TECHNISCHE EINZELHEITEN:

Tragfähigkeit: 1500 kg.

Radstand: 3300 mm.

Rahmen: Gepr. Stahlrahmen, U-Form, 152 mm hoch, 4,7 mm stark, mit fünf Querverbindungen.

Motor: Mod. S. 24: 4 Zylinder, 95 mm Bohrung, 127 mm Hub. Mod. S. 26: 6 Zylinder, 82,5 mm Bohrung, 114 mm Hub. Beide Motoren sind Einblock-Konstruktion. Abnehmbarer Zylinderkopf, mit Dreipunkt-Aufhängung, Banjo-Typ.

Motorlager: 4-Zylinder-Motor, 5 mal gelagerte Kurbelwelle. 6-Zylinder-Motor, 4 mal gelagerte Kurbelwelle.

Schmierung: Hochdruckschmierung durch Zahnradpumpe. Fahrgestell und Federbolzen usw. Hochdruckspritze.

Zündung: Batteriezündung. Zündspule und Stromverteiler sind am Motor bequem erreichbar angebracht. Bosch-Magnet kann auf Wunsch gegen Extraberechnung geliefert werden.

Kühlung: 4-Zylinder-Motor Thermosyphon-System. 6-Zylinder-Motor Wasserpumpen-Kühlung.

Kupplung: Trockenlamellenkupplung.

Getriebe: 3 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang. 3. Gang direkter Gang. Getriebe am Motor, glockenförmig angeflanscht.

Übersetzung: 5,33:1 regulär. 5,66 und 6,125:1; Spezialausführung auf Wunsch ohne Mehrpreis.

Achse: Vordere, umgekehrter Elliot-Typ, im Gesenk geschmiedete und gehärtete Stahlachse.

Hinterer Achse spiralverzahnte Zahnräder, Achsschaft an beiden Enden verstärkt, Kegelrad auf Doppelkugellager, Differential und Räder laufen in Rollenlagern.

Steuerung: Schnecken- und Zahnradübertragung auf Kugellagern. Rechts- und Linkssteuerung nach Wunsch. Zündpunktverstellung und Handgashebel an der Steuersäule angebracht, außerdem Fußgaspedal. Getriebebeschalt- und Bremshebel sind in der Mitte des Fahrgestells montiert.

Bremsen: Vierrad-Innenbackenbremse als Fußbremse, weich und sicher wirkend. Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

Federn: Halbelliptik, vorn 57×1067 mm, hinten 63×1321 mm. Hintere Hilfsfedern sind viertelelliptik 63×651 mm.

Räder: Stahlräder mit abnehmbarer SS-Felge.

Normale Ausrüstung: Schwere Lastwagen-Riesenluftbereifung 30×5 vorn, 32×6 hinten, vordere Kotflügel, elektr. Licht und Anlasseranlage mit Batterie, Luftreiniger, Geschwindigkeitsmesser, elektr. Signalhorn, Werkzeug, Motorluftpumpe, vernickelter Kühler.

Spezialausrüstung: Gegen Mehrpreis durchgehendes Trittbrett und hintere Kotflügel, Reservereifenhalter, Motorregulator, 125-Watt-generator, Stoßdämpfer.



6-Gang Spezial-Chassis

Tragfähigkeit
1500 kg



TECHNISCHE EINZELHEITEN:

Tragfähigkeit: 1500 kg.

Radstand: 3150 mm.

Rahmen: gepr. U-förmiger Stahlrahmen 4,76 mm stark, 152 mm tief, 51 mm breit, mit 5 Querverbindungen.

Motor: 4 Zylinder Einblock, abnehmbarer Zylinderkopf, 88,9 mm Bohrung, 114,3 mm Hub, Dreipunktaufhängung.

Motorlager: 3 Hauptlager, vorn 50,8×47,6 mm, mittleres und hinteres 50,8×63,5 mm, Pleuellager 50,8×38,1 mm.

Schmierung: Haupt- und Pleuellager sowie Nockenwellenlager Hochdruckschmierung durch Zahnradspritze. Fahrgestell und Federbuchsen usw. Hochdruckspritze.

Vergaser: Zenith (Vertikaltyp).

Zündung: Batteriezündung, Zündspule und Stromverteiler sind vorn am Motor bequem erreichbar angebracht (6-Voltanlage).

Kühlung: Thermosyphon-System mit Ventilator. Riemenantrieb.

Kupplung: Trocken-Einscheibenkupplung.

Getriebe: Getriebe am Motor glockenförmig angeflanscht, mit 3 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang. 3. Gang direkt.

Getriebe-Übersetzung: 1. Gang 3,4:1, 2. Gang 1,95:1, 3. Gang 1:1, rückwärts 4,45:1.

Kardan-Gelenke: Ganz aus Metall m. Hochdruckschmierung

Vorderachse: T-Form, im Gesenk geschmiedete u. gehärtete Stahllachse, Mittelstück gebogen. Achsschenkel Elliot-Typ.

Hinterachse: Spiral verzahntes Teller- und Kegelrad mit Doppelübersetzung. Hohe Übersetzung 5,285:1, niedrige Übersetzung 15,461:1. Temperguß, Banjo-Typ-Gehäuse, Chrom-Molybdenum-Stahllachse. Achslager sind gerade Rollentyplager. Differentiallager sind nachstellbare konische Rollenlager. Die Radlager sind gerade und konische Rollenlager.

Steuerung: Schnecken- und Zahnradtyp.

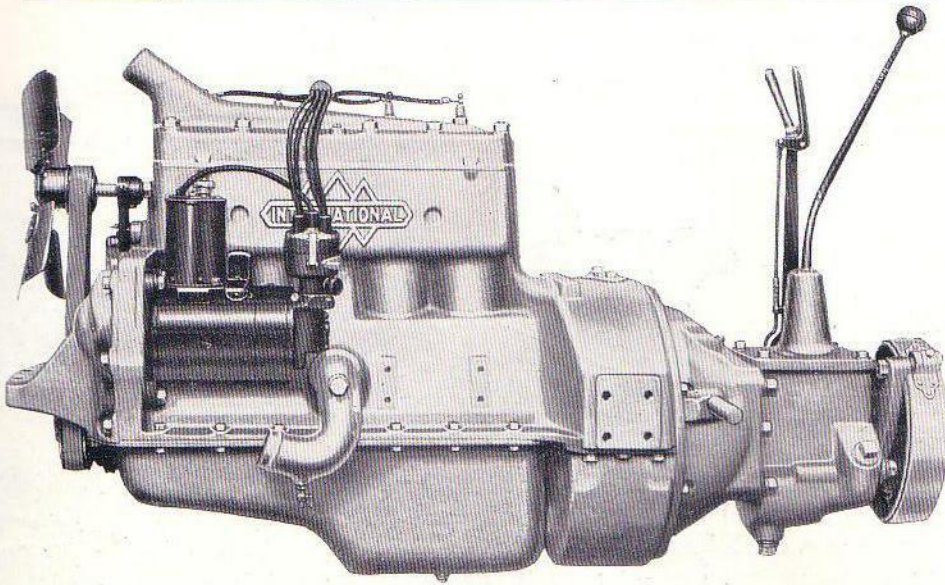
Federn: Hochwertiger Federstahl, vorn halbelliptik 51×1026 mm m. 8 Blättern, hinten halbelliptik 64×1170 mm mit 12 Blättern.

Bremsen: Innenbacken-Vierradbremse, weich und sicher wirkend.

Räder: Speichenräder mit 30×5 Riesenluftreifen vorn und 32×6 hinten. Vernickelter Kühler, Linkssteuerung. Zündpunktverstellung und Handgashebel an der Steuersäule angebracht, außerdem Fußgaspedal. Getriebebeschalt-, Doppelübersetzungs- und Handbremshebel sind in der Mitte des Fahrgestells montiert.

Reguläre Ausrüstung: Vordere Kotflügel, Trittbretter, elektr. Licht, Anlasser u. Signalanlage sowie Batterie, Motorluftpumpe, außerdem Geschwindigkeitsmesser u. Werkzeug

Spezial-Ausrüstung: Gegen Mehrpreis: Motorregulator und Wasserpumpe.



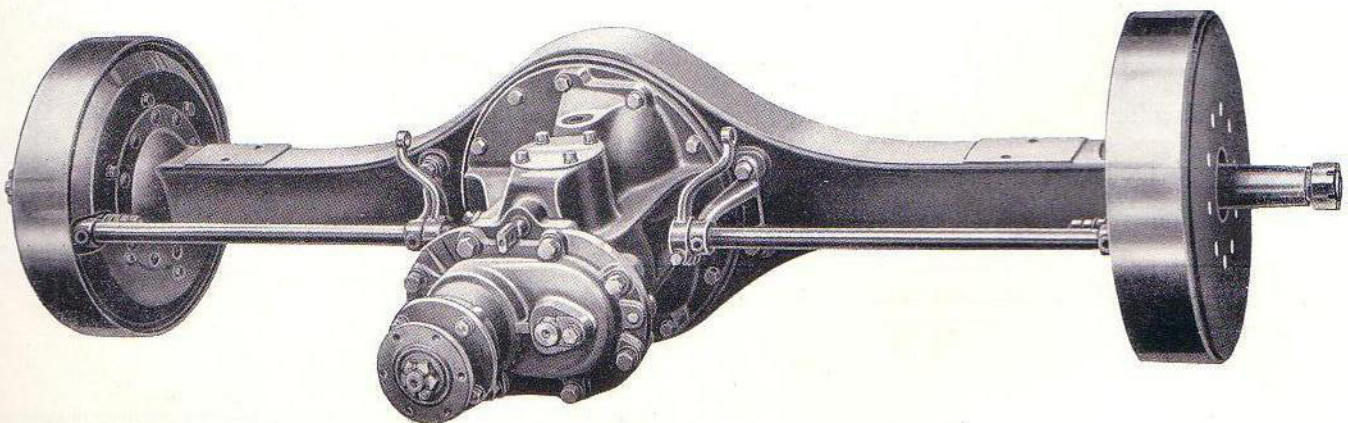
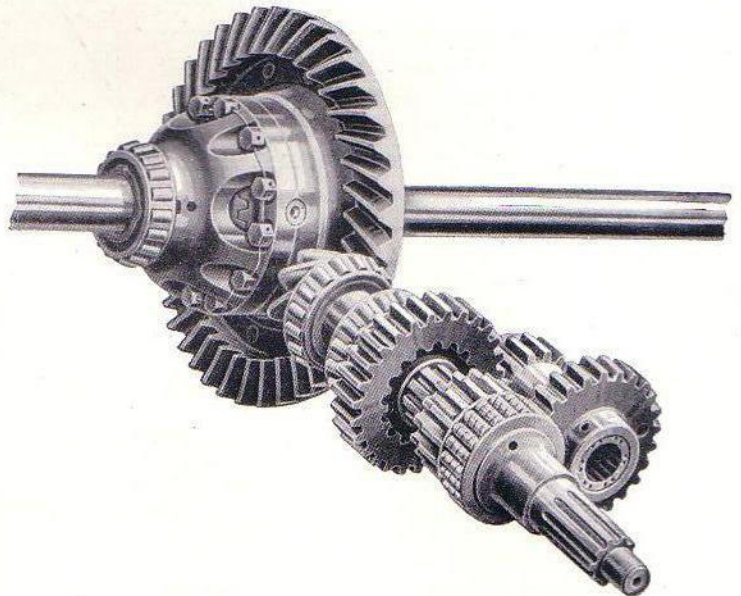
Diese Abbildung zeigt die linke Seite des International..6-Gang-Spezial“-Motors. Der Motor ist massiv, zuverlässig und von sehr hoher Leistung. Elastische Trockenkupplung, starkes Getriebe, gut und sicher arbeitende Handbremse. Die vorstehend aufgeführten Teile haben im Laufe der Zeit ihre besondere Widerstandsfähigkeit unter langen und harten Arbeitsverhältnissen erwiesen.

6 GESCHWINDIGKEITEN:

Diese Abbildung zeigt die Zahnräder in der niedrigen Übersetzung. In dieser Position ist der Antrieb durch Gegenwellenräder auf die Spurzähne des verschiebbaren Rades übertragen.

Im großen Gang ist der Antrieb direkt. Das verschiebbare Rad wird nach vorn bewegt, wo sein innerer Zahnkranz über den äußeren niedrigen Zahnkranz des Hauptantriebrades geschoben wird. In dieser Position laufen die Gegenwellenräder leer. Zahlreiche Rollenlager sind beim Bau dieser Achse benutzt, um einen ruhigen Gang u. hohe Lebensdauer zu erreichen.

„6-Gang-Spezial“-Hinterachse komplett. Das Banjo-Typ-Gehäuse ist aus Temperguß und besitzt große Stabilität und Tragfähigkeit. Die Achsensäfte sind aus Chrom-Molybdän-Stahl. Besonders große Bremsflächen sind vorgesehen. Die kräftige Ausführung und die damit verbundene Betriebssicherheit kann leicht aus dieser Abbildung ersehen werden.



Großdimensionierter Kühler mit Preßstahlmantel und 4-flügeligem Ventilator.

Gute, helle Scheinwerfer für Stadt und Land.

Kräftiger, elastischer 4-Zylinder-Lastwagen-Motor mit Dreipunktaufhängung im Chassisrahmen. Pumpenhochdruckschmierung. Pumpe tief im Ölgehäuse montiert. Zenith-Vergaser.

Vorderachse T-förmig, im Gesenk geschmiedete und gehärtete Stahlachse. Vorderräder auf konischen Rollenlagern nachstellbar montiert.

Schwerer Kotflügel, aus einem Stück gepreßt. Metalltrittbretter und Spritzbleche am Chassisrahmen fest angebracht.

Leichte und schnelle Abschmierung der Federbolzen mittels sicherwirkender Hochdruckfettspritze

Die Sechsgeschwindigkeits-Achse ist eine neue und besondere Konstruktion, sehr praktisch im Gebrauch und gründlich erprobt. Die Differentialräder sind spiralverzahnt. An der Hinterachse ist ein Übergetriebe mit einer Unterübersetzung montiert, womit eine größtmögliche Kraft in der niedrigen Übersetzung erreicht wird und Geschwindigkeit genug mit der hohen Übersetzung vorhanden ist. Durch diese Konstruktion hat der Wagen seinen Namen „6-Gang-Spezial“. Alle Zahnräder sind aus Nickelstahl und der stark überdimensionierte Achsschaft von Chrom-Molybdän-Stahl. Die Banjo-Typ-Achse ist aus Temperguß, stark und widerstandsfähig.

Speichenräder mit 30×5 Riesenluftpneumatik vorn, 32×6 hinten.

FÜR SCHNELLE, ZUVERLÄSSIGE, BI

NG SPEZIAL-CHASSIS

Leichte Steuerung ist wichtig vom Standpunkt der Sicherheit und Bequemlichkeit. Die Schnecken-Zahnrad-Typ-Steuerung dieses „6-Gang-Spezial“ ist kräftig und in der Handhabung besonders leicht. Die Steuerung bietet volle Gewähr für Sicherheit im Fahren bei allen Wegeverhältnissen.

Benzintank vorn hinter dem Spritzbrett. Die Getriebeschalthebel sind in der Mitte des Fahrgestells montiert. Am Spritzbrett ist ein komplettes Armaturenbrett mit Instrumenten angebracht. Starterschalter ist bequem erreichbar, es ist darauf geachtet, daß derselbe nicht durch Unvorsichtigkeit eingeschaltet werden kann. Kupplung und Bremspedal sind verstellbar.

Getriebe und Kupplung sind glockenförmig am Motor angeflanscht und zu einem Block vereinigt. Das Getriebe hat drei Vorwärts- und einen Rückwärtsgang. Mit der Übersetzung an der Hinterachse ergeben sich sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge. Viel Kraft und Geschwindigkeit in allen Möglichkeiten.

Extrastark gepreßter Stahl-U-Rahmen, 152 mm hoch, mit 5 Querverbindungen. Der Rahmen widersteht in seiner Konstruktion allen Verwindungen, auch bei schlechtesten Wegeverhältnissen.

Die Kardanwelle ist stark überdimensioniert. Die Kardangelenksstücke sind ganz aus Metall mit Ölhochdruckschmierung.

Die Innenbackenbremsen sind so gebaut, daß sie bei Benutzung die Fläche automatisch gleichmäßig angreifen. Die Trommeln sind breit und groß.

Alle Querverbindungen sind reichlich U-förmig und mit dem Rahmen gut vernietet.

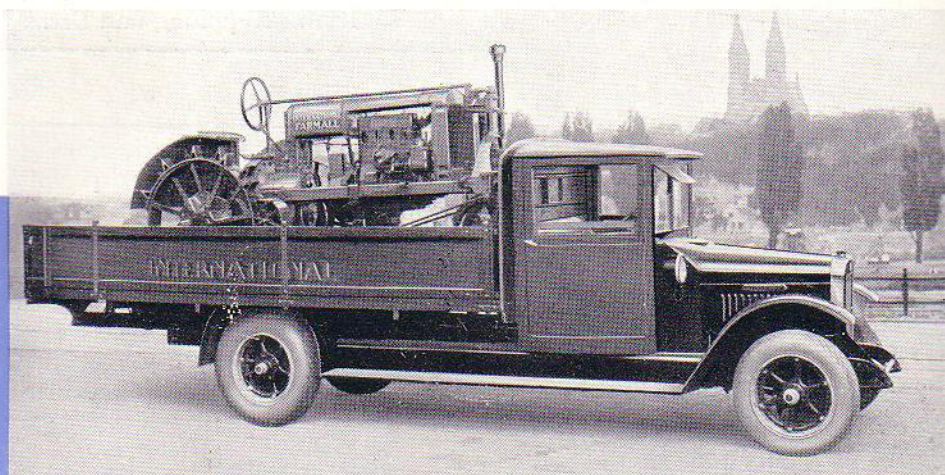
Die Hinterbeleuchtung mit Nummernschildhalter ist am Rahmen geschützt angebracht.

Elastische Federn, jedes Blatt von Alloy-Stahl. Besonders sichere Verbindung der Federn mit der Achse. Mit der International-Federkonstruktion federt das Chassis immer gut, ob beladen oder unbeladen.



Vier- und Sechs-Zylinder-Schnellastwagen mit Vierradbremse

Modell
SL 34 und SL 36
(Tiefrahmen-Modell)
Tragfähigkeit
2000 kg



TECHNISCHE EINZELHEITEN:

Tragfähigkeit: 2000 kg.

Radstand: 4064 mm.

Rahmen: Gepr. Stahlrahmen, U-Form, 156 mm hoch, 6,4 mm stark, mit 9 Querverbindungen; Rahmen ist über der hinteren Achse gebogen.

Motor: Mod. SL 34: 4 Zylinder, 95 mm Bohrung, 127 mm Hub. Mod. SL 36: 6 Zylinder, 82,5 mm Bohrung, 114 mm Hub. Beide Motoren sind Einblock-Konstruktion. Abnehm. Zylinderkopf, mit Dreipunkt-Aufhängung, Banjo-Typ.

Motorlager: 4-Zylinder-Motor: 5 mal gelagerte Kurbelwelle; 6-Zylinder-Motor: 4 mal gelagerte Kurbelwelle.

Schmierung: Hochdruckschmierung durch Zahnradpumpe. Fahrgestell und Federbolzen usw. Hochdruckspritze.

Zündung: Batteriezündung. Zündspule und Stromverteiler sind am Motor bequem erreichbar angebracht. Boschmagnet kann auf Wunsch gegen Extraberechnung geliefert werden.

Kühlung: 4-Zylinder-Motor: Thermosyphon-System; 6-Zylinder-Motor: Wasserpumpen-Umlaufkühlung.

Kupplung: Trocken-Lamellenkupplung.

Getriebe: 3 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang. 3. Gang direkter Gang. Getriebe am Motor glockenförmig angeflanscht.

Achse: Vordere Achse umgekehrter Elliot-Typ, im Gesenk geschmiedete und gehärtete Stahlachse. Hintere Achse spiralverzahnte Zahnräder,

Achsschäfte an den Enden verstärkt, Kegelrad auf Doppelkugellager, Differential und Räder laufen in Rollenlagern.

Übersetzung: 5,66 : 1 regulär, 6,125 und 6,625 : 1; Spezialausführung auf Wunsch ohne Mehrpreis.

Steuerung: Schnecken und Zahnradübertragung auf Kugellager. Linkssteuerung. Zündpunktverstellung und Handgashebel an der Steuersäule angebracht, außerdem Fußgaspedal. Getriebe- und Bremshebel sind in der Mitte des Fahrgestells montiert.

Bremsen: Vierrad - Innenbackenbremse, weich und sicher wirkend. Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

Federn: Halbelliptik vorn 57×1067 mm, hinten 76×1321 mm. Hintere Hilfsfedern sind viertelelliptik 76×648 mm.

Räder: Stahlräder mit abnehmbarer SS-Felge.

Normale Ausrüstung: Schwere Riesenluftbereifung 32×6 vorn, 34×7 hinten, vord. Kotflügel, elektr. Licht und Anlasseranlage mit Batterie, Luftreiniger, Geschwindigkeitsmesser, elektr. Signalhorn und Werkzeug, Motorluftpumpe, vernickelter Kühler.

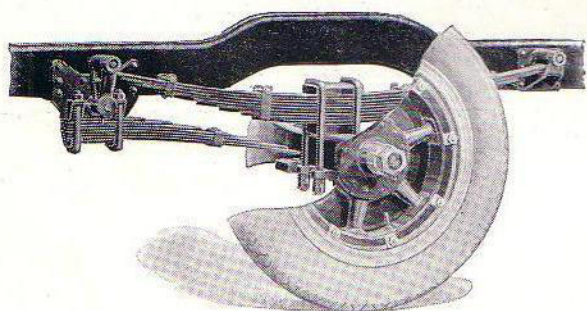
Spezialausrüstung: Hintere Kotflügel, Motorregulator, 125 Watt-Generator, Stoßdämpfer, 20 Gallonen-Benzintank am hinteren Ende des Rahmens angebracht mit Unterdruckförderer, elektrische Benzinmeßuhr, größere Reifen 33×5 , 32×6 vorn, sowie 33×5 Zwillingsreifen hinten.

INTERNATIONAL



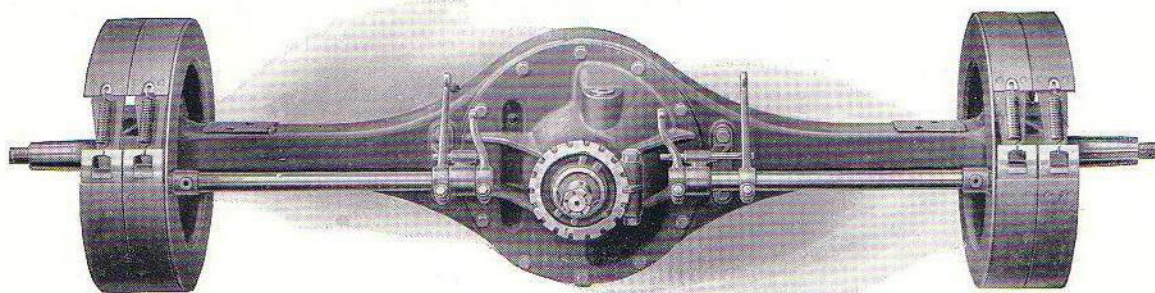
SL-TIEFRAHMENCHASSIS

besonders für Omnibusaufbauten für etwa zwanzig Personen konstruiert. Auf Wunsch Hinterachse mit Zwillingsrädern.



INTERNATIONAL-SPEZIAL-FEDERUNG

Lange Halbelliptik-Feder mit der Viertelelliptik-Hilfsfeder. Bei Leerfahrt und niedriger Belastung federt die lange Halbelliptikfeder. Die Hilfsfeder setzt bei entsprechender Mehrbelastung automatisch ein. Mit dieser Konstruktion wird eine wirksame Abfederung der Fahrgestelle auch bei Leerfahrten erreicht, das Fahrgestell geschont, die Lebensdauer beträchtlich erhöht.



HINTERACHSE, STARK UND KRÄFTIG GEHALTEN

Die Hand- und Fußbremsen sind reichlich dimensioniert als Innenbackenbremsen konstruiert. Fußbremse ist als Vierradbremse ausgebildet, weich und sicher wirkend. Die Gesamtbremsbreite jeder Hinterradseite beträgt 11,5 cm. Die stabile Ausführung der Hinterachse und die damit verbundene Betriebssicherheit kann leicht aus der Abbildung ersehen werden.



Oberes Bild

Omnibus mit SL 36 Tiefrahmen-Chassis in Japan. „International“-Omnibusse SL 36 sind infolge ihrer Dauerhaftigkeit und hervorragenden Fahreigenschaften über die ganze Welt verbreitet.

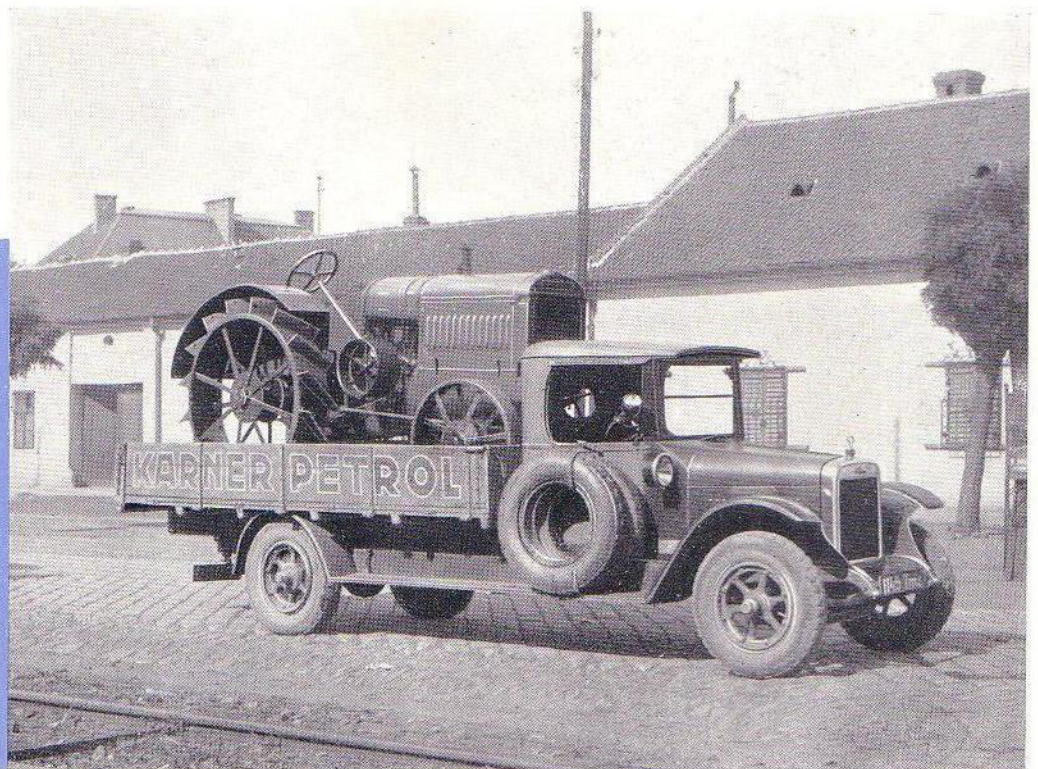
Unteres Bild

zeigt eine neu eingetroffene Lieferung von „International“-Schnellastwagen und -Omnibus-Chassis in Sibbenbürgen.

INTERNATIONAL



Die schlechten, teilweise grundlosen Wege- und Terrainverhältnisse in den nordamerikanischen Oelgebieten stellen hohe Anforderungen an Lastwagen. — Auch hier werden „International“-Lastwagen ihrer Zähigkeit wegen bevorzugt. Dieses Bild zeigt einen Transport von Eisenröhren zu den Bohrfeldern. Das schwierige Gelände erfordert zum Vorwärtskommen Ketten über den Triebrädern.



2 to SL36 Tiefrahmen-Chassis mit Pritschenaufbau transportiert eine schwere IHC-Zugmaschine zu einem entfernt wohnenden Kunden in Rumänien.

„International“-Schnelllastwagen verschied. Typen sind in Bukarest angekommen u. zur Abnahme bereit. Auch dort erfreuen sich „International“-Lastwagen eines guten Rufes.



Der 2 to „International“-Schnelllastwagen zeigt hier seine Verwendung im Mühlenbetriebe. Seine große und lange Ladefläche ist für diese Zwecke besonders günstig.



International Harvester Company, Chicago

Haupt-Verkaufsstellen für Deutschland:
Berlin, Breslau, Hamburg, Königsberg i. Pr.,
München, Neuß a. Rh.:

International Harvester Company m.b.H.
