



International PAY loader H-50B Hinterradlenkung



PAY LOADER *aus Heidelberg*



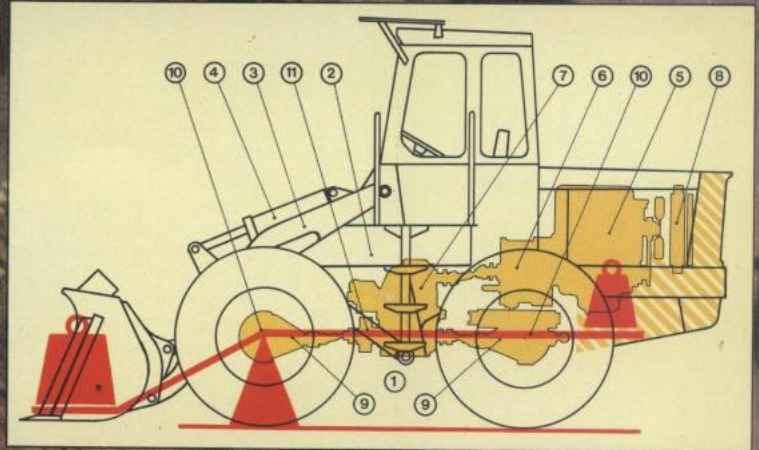
... entsprechen in ihrer technischen Konzeption und Materialgüte bis ins Detail dem in den USA entwickelten PAY LOADER, mit all den konstruktiven Vorzügen, die seine führende Stellung in der Welt begründen. — Full-Powershift-Getriebe, Drehmomentwandler, Planetenendantrieb und viele andere Konstruktionsmerkmale, die heute bei jedem modernen Radlader selbstverständlich sind, wurden zuerst beim PAY LOADER eingeführt. — Bereits 1920 entwickelte und baute die Frank G. Hough Co., heute Tochtergesellschaft der INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY, die ersten Ladeeinrichtungen für Rad- und Raupenschlepper. —



1939 wurden die ersten PAY LOADER produziert. Nach konsequenter Weiterentwicklung wurde schon 1950 der erste allradgetriebene Radlader der Welt mit Drehmomentwandler, Powershift-Getriebe, Planetenendantrieb, — der PAY LOADER HW mit 3 m³ Schaufelinhalt — gebaut. — Seit 1964 werden in Heidelberg PAY LOADER gefertigt. Durch rationelle Großserienfertigung, bedingt durch hohe Exportaufträge, entwickelte sich das Heidelberger IH-Werk mit seinen modernen Fertigungs- und Montageanlagen schnell zum Produktionszentrum im europäischen Raum. — Die Ausrüstung mit den neuen deutschen INTERNATIONAL Dieselmotoren war ein weiterer entscheidender Fortschritt, der die Rentabilität der PAY LOADER aus Heidelberg noch erhöht.

Ausgewogene Gewichtsverteilung

Radstand, Auslegung der Lademechanik und Verteilung der unumgänglichen Gewichte von Motor und Kraftübertragungsorganen sind so geschickt aufeinander abgestimmt, daß INTERNATIONAL PAY LOADER auf toten Ballast in Form von Kontergewichten usw. weitgehend verzichten können. Die Fahreigenschaften sind bei Last- und Leerfahrten auch auf holprigem Boden ausgeglichen gut. ①





Robuste Rahmenkonstruktion

Die Rahmen aller PAY LOADER sind besonders stabil in ihrer Konstruktion und Ausführung. Stahl mit hoher Streckgrenze, wird für die aus Kastenprofilen und Stahlplatten geschweißte Rahmenkonstruktion benutzt. Die Kombination von Profilstahl und Stahlblechen gewährleistet eine Festigkeit, die allen Windungen und Verbiegungen widersteht.

2

Fortschrittliche Ladeeinrichtung

Alle PAY LOADER haben Kastenprofil-Ladeschwingen aus hochwertigem Stahl, bei niedrigem Gewicht. Wenig Gewicht in der Ladeeinrichtung erfordert auch wenig Kontergewichte.

Ein weiterer Vorteil: Die Ladeschwingen sind nicht starr miteinander verbunden. Die Verbindung durch das Kraftumkehrkreuz und die breiten Schaufelanlenkfüsse (durch seitliche Knotenbleche versteift) gibt der Konstruktion Flexibilität, die besonders bei einseitigen Belastungen wichtig ist. Die Schmierstellen der Ladeeinrichtung sind auf ein Minimum beschränkt. Die Gelenkstellen garantieren durch eine Spezialabdichtung eine 50 Stunden-Schmierung (1 mal wöchentlich).



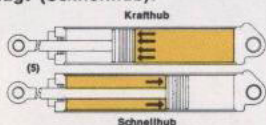
Die Verwendung von nur einem Kippzylinder bedeutet weniger Teile und damit geringeren Verschleiß und auch hier wieder wenig Wartung.

3

Einzyylinder-Kipphydraulik mit Kraftumkehrung

Durch die Umkehrung der Kraftrichtung mittels eines zweiarmigen Hebels wird die Kraft dort eingesetzt, wo sie gebraucht wird. Beim Losbrechen oder beim Laden wird die große Kolbenfläche des Hydraulikzylinders beaufschlagt (Krafthub). Beim Entladen wird die durch die Kolbenstange verkleinerte Fläche beaufschlagt (Schnellhub).

4

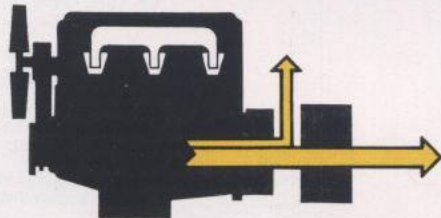


Hohe Kraftreserven für den schwersten Einsatz Moderne Dieselmotoren aus deutscher Fertigung

PAY LOADER aus Heidelberg sind mit den neuen deutschen IH-Dieselmotoren ausgestattet, moderne Direkteinspritzer, die sich besonders durch ihre hohe Wirtschaftlichkeit auszeichnen. Die wartungsfreie BOSCH-Verteilerpumpe mit automatischem Spritzversteller gewährleistet optimale Leistungsabgabe über den gesamten Drehzahlbereich. Die Kurbelwelle der 6-Zylinder-Motoren ist siebenfach gelagert.

5

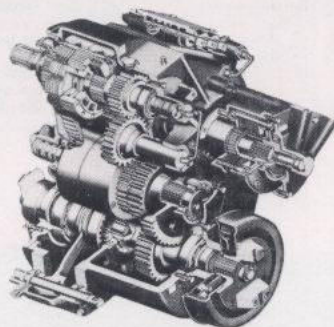
Ausgewogene Kraftzuteilung



Auch im schwersten Einsatz gewährleistet die ausgewogene Kraftzuteilung beim PAY LOADER, daß dem Getriebe und der Hydraulikanlage immer genügend Leistung zugeführt wird. Durch die moderne Konstruktion des Drehmomentwandlers wird nur das zum Antrieb des PAY LOADER erforderliche Drehmoment auf Getriebe und Antriebsachsen übertragen und entsprechend gesteigert.

6

Full-Powershift-Getriebe



Das speziell für den PAY LOADER entwickelte Full-Powershift-Getriebe besteht durch seine kompakte und robuste Konstruktion. Das Full-Powershift-Getriebe, mit ständig im Eingriff befindlichen Zahnradern, ermöglicht sekundenschnellen Gang- und Fahrtrichtungswechsel. Kein Kuppeln. Kein Zwischenschalten bei Arbeits- oder Transportfahrten. Gegenwellenbauart: einfache und leichte Wartung.

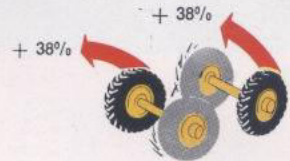
7

Separate Kühlung für Getriebe und Wandler

Die ständige Kühlung des Getriebe- und Wandleröls ist ein weiterer Vorteil der PAY LOADER. In einer separaten, vor dem Motor angebrachten Kühlanlage wird das Öl in dauerndem Durchlauf abgekühlt und eine störungsfreie Arbeit des Getriebes und des Wandlers gewährleistet.

8

Differentiale mit Drehmomentverlagerung



Bei Durchrutschen der Räder auf isem oder schlüpfrigem Boden wird automatisch noch ein ausreichendes Drehmoment auf die Räder mit der besseren Bodenhaftung übertragen. (Bis zu 38% des normalen Antriebsmomentes auf der jeweiligen Achse!) Die Reifen werden geschont und die Geländegängigkeit verbessert.

9

Planeten-Endantrieb

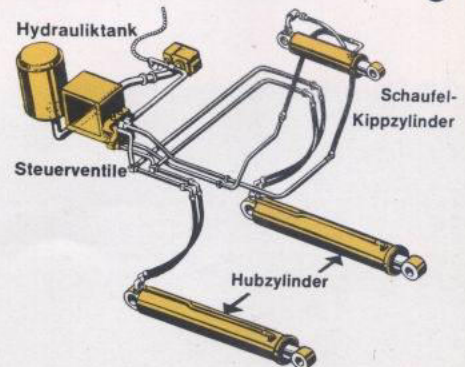
Die Enduntersetzungen des Kraftantriebes sind als Planetengetriebe in den Radnaben angeordnet. Die Drehmomentbeanspruchung der Radachsen wird dadurch wesentlich verringert, die Lebensdauer aller Teile der Kraftübertragung verlängert und die Antriebskraft erst dort entfaltet, wo sie gebraucht wird.

10

Geschlossenes Hydrauliksystem

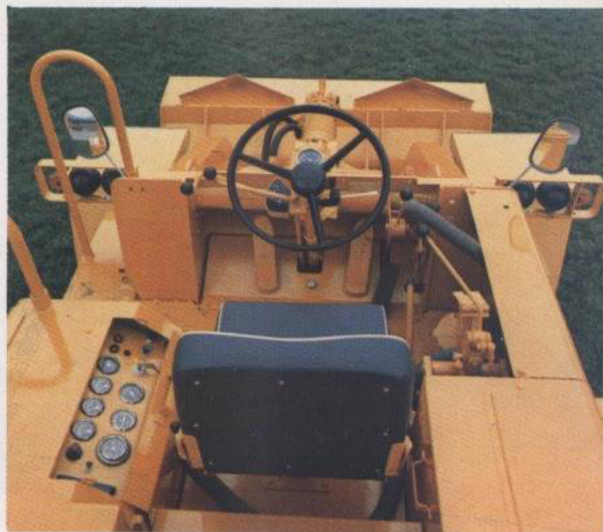
Die Hydraulikpumpen (Ladeeinrichtung und Wandlervordruck) werden unmittelbar vom Motor angetrieben. Unabhängig von der Belastung der Antriebsachsen bzw. der Fahrgeschwindigkeit ist immer genug Druck im Hydrauliksystem vorhanden.

11



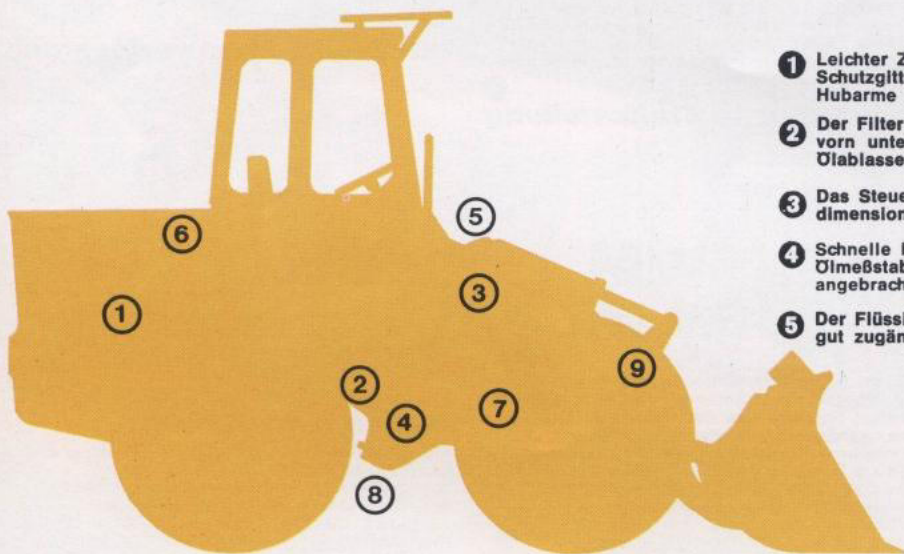
Das wird Ihre Fahrer interessieren

Leichte Bedienung bringt mehr Leistung und mehr Gewinn an jedem Auftrag. PAY LOADER sind leicht und sicher zu fahren. Alle Bedienungshebel sind in kurzer Reichweite angebracht. Mit einem Blick erfährt der Fahrer das übersichtliche Armaturenbrett zur Kontrolle aller Funktionen. Der Sitz des Fahrers ist komfortabel und gibt guten Körperhalt. Auch auf schweren Böden ist der PAY LOADER durch die hydraulische Lenkhilfe leicht zu beherrschen. Die Hydraulik des Laders gehorcht dem Fahrer auf Hebelkommando zentimetergenau. Das Full-Powershift-Getriebe ermöglicht dem Fahrer mit einem Hebel sekundenschnellen Gang- und Fahrtrichtungswechsel, ohne zu kuppeln.



Gute Zugänglichkeit der Aggregate: Leichte Wartung

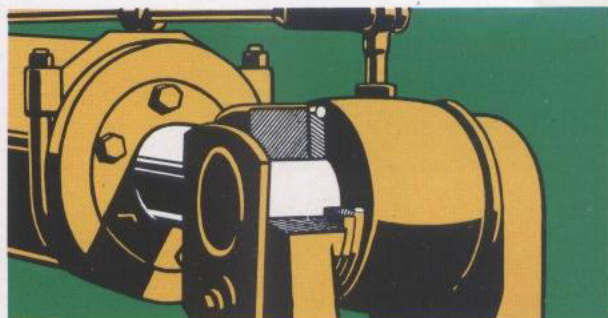
Maschinen, die leicht zu warten sind, werden besser gepflegt. Die Wartung eines PAY LOADER ist denkbar einfach. Die wenigen Wartungsstellen sind ohne Klettern und Montieren leicht zu erreichen. Ist an einem PAY LOADER einmal der Austausch eines Teiles erforderlich, dann bietet der Ein- und Ausbau eines Aggregates keine Schwierigkeiten. Einfache Wartung und leichte Zugänglichkeit zu den Aggregaten sparen Zeit, und Zeit ist Geld — Ihr Geld.



- 1 Leichter Zugang zum Motor nach Entfernen der seitlichen Schutzgitter. Die Wartungsarbeiten werden nicht durch Hubarme oder Hubzylinder behindert.
- 2 Der Filter für das Drehmomentwandler- und Getriebeöl ist vorn unter dem Hauptrahmen angebracht. Filterwechsel und Ölablassen erfolgen nach Lösen einer Schraube.
- 3 Das Steuergerät der Ladehydraulik ist durch eine großdimensionierte Wartungsöffnung leicht zu erreichen.
- 4 Schnelle Kontrolle des Ölstandes im Getriebe mit einem Ölmeßstab und bequemes Nachfüllen mit dem seitlich angebrachten Einfüllstutzen.
- 5 Der Flüssigkeitsstand im Hauptbremszylinder kann durch eine gut zugängliche Öffnung leicht überprüft werden.
- 6 Der Trockenluft-Filter kann leicht vom Fahrersitz gewartet werden.
- 7 Der Druckluftbehälter (für Modelle mit Luftbremse) ist unter dem Vorderrahmen angebracht. Der Kondenswasser-Ablabahn ist leicht von der Seite zu erreichen.
- 8 Alle Schmiernippel der Hubarme und der Schaufel sind vom Boden oder Fahrersitz zugänglich. Die Schmierstellen sind auf ein Minimum beschränkt.

50 Stunden Schmierung

9 Die Schmierstellen der Ladeeinrichtung sind mit Dichtringen versehen, die das eingedrückte Schmierfett in den Schmierstellen festhalten und Staub und Schmutz am Eindringen hindern. Diese Schmierstellen brauchen jetzt nur noch je 50 Betriebsstunden, bei normalem Einsatz des Gerätes, also wöchentlich, abgeschmiert zu werden.



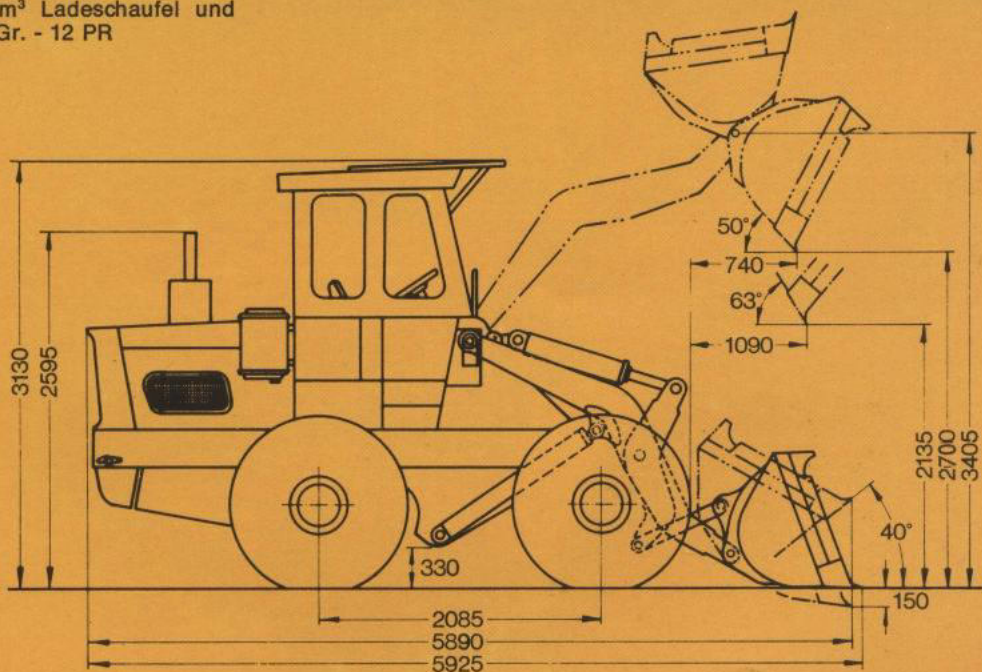
Technische Einzelheiten

Schaufelinhalt:	1,2 m ³	
Spezialschaufeln:	1,4 und 1,6 m ³	
Kipplast:	4900 kp	
Maximale Hubkraft:	6600 kp	
Motor:		
Fabrikat	INTERNATIONAL	
Modell	D-310	
Dauerleistung DIN 6270	87 PS	
Nenn Drehzahl	2200 U/min	
Max. Drehmoment	30,7 mkp	
bei	1600 U/min	
Anzahl der Zylinder	6	
Bohrung	98,4 mm	
Hub	111,1 mm	
Hubraum	5073 cm ³	
Elektrische Anlage:		
Batterien	2 × 12 V, 160 Ah	
Lichtmaschine	BOSCH 12 V, 160 W	
Anlasser	BOSCH 12 V, 4 PS	
Drehmomentwandler :		
Einstufen-Einphasenwandler		
Steigerungsverhältnis	2,57 : 1	
Getriebe:		
HOUGH Full-Powershift		
Fahrgeschwindigkeiten km/h		
vorwärts	rückwärts	
1. Gang	0—6,3 km/h	0—7,4 km/h
2. Gang	0—13,6 km/h	0—16,2 km/h
3. Gang	0—37,6 km/h	0—44,7 km/h
Bremsen:		
Betriebsbremsen	Druckluft/hydraulisch	
Anordnung	Allrad	
Feststellbremse	mechanisch	
Anordnung	Getriebe	
Lenkung:		
Hinterradlenkung mit hydr. Lenkhilfe.		
Pendelwinkel der Lenkachse	20°	

Bereifung:	
Standard	14,00—24 Tr. Gr. - 12 PR
wahlweise	14,00—24 Tr. Gr. - 16 PR mit Fels-Profil 16,00—24 Tr. Gr. - 12 PR 17,5—25 EM - 12 PR
Füllmengen:	
Kraftstoff	208 l
Kühlwasser	23 l
Motoröl	11,5 l
Getriebeöl	15 l
Hydrauliköl	57 l
Wenderadius:	
Außenkante Kühlergrill	6320 mm
Abmessungen:	
Spurweite	1905 mm
Fahrzeugbreite	2265 mm
Schaufelbreite	2440 mm
Hydraulikanlage:	
Geschlossenes System mit Druckregulierung und Unterdruckausgleich. Doppelt beaufschlagte Hydraulikzylinder mit verchromten Kolbenstangen.	
Hubzylinder:	2; 115 mm ϕ
Kippzylinder:	1; 125 mm ϕ
Lenkzylinder:	2
Pumpe: Tandem-Flügelpumpe über Nebenantrieb; Förderleistung für Ladehydraulik 132 l/min; Förderleistung für Lenkhilfehydraulik 62 l/min.	
Steuergerät: Zweischieber-Steuergerät mit Sicherheitsventil.	
Hydraulikölbehälter: zylinderförmig mit Saugsieb, zwei Mikrofiltern im Hauptstrom, Ölmeßstab und abnehmbarem Deckel mit vollem Gefäßdurchmesser.	

Einsatzgewicht:	7860 kp
mit Standardschaufel	
Serienmäßige Ausstattung:	
Verstellbarer Fahrersitz; Arbeits- und Fahr-scheinwerfer; 12-Volt Elektroanlage; Hupe; Spannungsregler; Blinkleuchten und Warnblinkanlage (StVZO); Unterlegteil und Schaufelhöhenanzeiger; Rückblickspegel; Kaltstart-hilfe; Allrad-Druckluft/Hydraulikbremsen; me-chanische Getriebe-Feststellbremse; Trocken-luftfilter; Patronenfilter für Motor-Getriebe/Wandler- und Hydrauliköl; doppeltes Brems-pedal, links mit Getriebeabschaltung; abschalt-barer Hinterradantrieb; zwei doppelt beauf-schlagte Lenkhilfezylinder; getrennter Kühler für Getriebe/Wandleröl; schnell abnehmbare Verkleidungsbleche für Wartungsstellen; Sei-tenbleche für die Motorhaube; Sicherheits-Auf-stiegsleiter; Schaufelzähne; Schalldämpfer; eingebauter Werkzeugkasten; Differentiale mit Drehmomentverlagerung; Fahrerkabine; Hei-zung; Sicherheitstechnische Ausrüstung gem. Fachausschuß „Tiefbau“.	
Armaturen:	
Fernthermometer für Kühlwassertempe-; Kontrolleuchte für Motoröl, Fernthermometer für Wandleröltemperatur; Manometer für Kupplungsanpreßdruck; Kraftstoffanzeiger; Schalter für Rückscheinwerfer; Ladekontrollampe; An-lasserschalter; Licht-, Zünd- und Warnblink-schalter; Manometer für Bremsdruckluft; Ma-nometer für Hydrauliköl; Betriebsstundenzäh-ler; Tachometer.	
Sonderausrüstung:	
Spezialschaufeln; Dreischieber-Steuergerät; Spezialreifen; Radabdeckung; Reifenfüll-schlauch; Reserverad; 4-in-1-Schaufel.	

Abmessungen mit 1,2 m³ Ladeschaufel und Bereifung 14.00—24 Tr. Gr. - 12 PR Maße in mm



Alle Angaben und Abbildungen sind annähernd und unverbindlich. Konstruktionsänderungen vorbehalten.

International

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY MBH. NEUSS AM RHEIN UND HEIDELBERG

GER-44 B