

Technische Einzelheiten

Schaufelinhalt:	2 m ³	
Spezialschaufeln:	1,5—3,5 m ³	
Kipplast:	9440 kp	
Kipplast in geknickter Stellung:	8500 kp	
Kipplast mit 240 kg		
Kontergewicht:	9904 kp	
in geknickter Stellung:	8914 kp	
Maximale Hubkraft:	8350 kp	
Motor:		
Fabrikat	INTERNATIONAL	
Modell	DT-358	
Dauerleistung DIN	136 PS	
Nenn Drehzahl	2500 U/min	
Max. Drehmoment	45,0 mkp	
bei	1600 U/min	
Bohrung/Hub	98,4 × 128,5 mm	
Anzahl der Zylinder	6	
Hubraum	5867 cm ³	
Tankinhalt	200 l	
Elektrische Anlage:		
Batterien	4 × 6 V, 144 Ah	
Lichtmaschine	BOSCH 12 V, 240 W	
Anlasser	BOSCH 12 V, 4 PS	
Drehmomentwandler:		
Twin-Disc 6—1307—3		
Steigerungsverhältnis:	3,22 : 1	
Getriebe:		
HOUGH Full-Powershift-Getriebe		
Fahrgeschwindigkeiten:		
vorwärts	rückwärts	
1. Gang	0—6,4 km/h	0—7,7 km/h
2. Gang	0—14,2 km/h	0—17,0 km/h
3. Gang	0—39,0 km/h	0—46,8 km/h
Bremsen:		
Betriebsbremsen	Druckluft/hydraulisch	
Anordnung	Allrad	
Feststellbremse	mechanisch	
Anordnung Antriebswelle, Vorderachse		

Bereifung:	vorn/hinten	20,5—25 - 16 PR
Spezialreifen:	Fels- und Gürtelreifen	
Füllmengen:		
Kraftstoff	200 l	
Kühlwasser	38 l	
Motoröl	15 l	
Getriebeöl	17 l	
Hydrauliköl	79,5 l	
Wenderadius:		
Außenkante Ladeschaufel	6235 mm	
Außenkante Hinterrad	5770 mm	
Abmessungen:		
Fahrzeugbreite	2500 mm	
Schaufelbreite	2616 mm	
Spurweite, vorn/hinten	1980 mm	
Achspendelwinkel	30°	
Max. Schütthöhe bei max. Schütthöhe	45°	
Max. Schütthöhe		
bei 2135 mm Schütthöhe	58°	
Hydraulikanlage:		
Geschlossenes System mit Druckregulierung		
(1,75—2,1 kg/cm ²) und Unterdruckausgleich		
Hubzylinder: zwei doppeltwirkende Zylinder		
mit 139,7 mm Ø und verchromten Kolbenstangen.		
Schaufelzylinder: ein doppeltwirkender Zylinder		
mit 177,8 mm Ø und verchromter Kolbenstange.		
Ölpumpe: Betätigung über Nebenantrieb.		
Steuergerät: Zweischleber-Steuergerät mit Sicherheitsventil.		
Zylinderförmiger Hydrauliktank; Duchlauffilterung (drei Filter).		

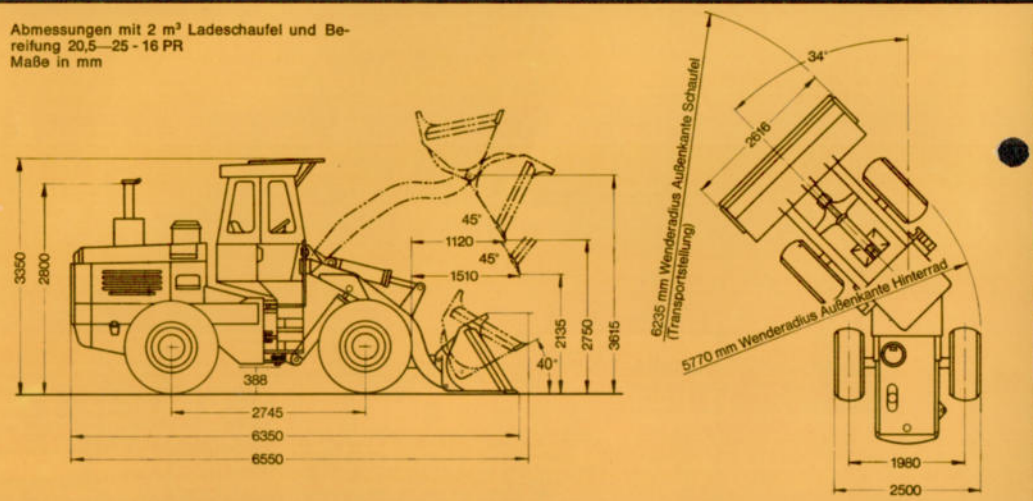
Ladezeiten:		
Schaufel — Heben	6,2 sec	
Schaufel — Senken	3,0 sec	
Schaufel — Zurückkippen	2,2 sec	
Schaufel — Auskippen	2,8 sec	
Einsatzgewicht:	11 300 kg	
Serienmäßige Ausrüstung:		
Zughaken, Lichtmaschine, Startanlage, Batterien, Hupe, Spannungsregler, zweistufiger Trockenluftfilter, 2 Arbeits- und 4 Fahrscheinwerfer, Patronenfilter für Motoröl, Kaltwetterstarthilfe, Seitenverkleidung für Motorhaube, schnell abnehmbare Verkleidungsbleche für Wartungsstellen, Aufstiegleiter links und rechts, zwei hydraulische Lenkzylinder, Getriebeabschaltung durch doppeltes Bremspedal, getrennter Kühler für Getriebe- und Wandleröl, mechanische Feststellbremse, Allrad-Druckluft Hydraulikbremsen, Auspuffbremse, verstellbarer Fahrersitz, Zweischleber-Steuergerät, automatischer Hubunterbrecher, Handgashebel, Schaufelzähne, Differential mit Drehmomentverlagerung, Radabdeckung, Fahrerkabine, Scheibenwischer, Heizung und Entfroster, Sicherheitstechnische Ausrüstung gem. Fachausschuß "Tiefbau".		
Armaturen:		
Amperemeter, Kontrollampe für Lenkungsöl-Druck der Reservepumpe, Anzeiger für Kühlwassertemperatur, Betriebsstunden, Hydrauliköl-Druck, Kupplungsanpreßdruck, Kraftstoff, Druckluft und Wandleröltemperatur, Tachometer, Warnblinkanlage.		
Sonderausrüstung:		
Dreischleber-Steuergerät, Spezialbereifung, Spezialschaufeln, Ersatzrad, Reifenfüllschlauch.		



International PAY loader H-65C Knicklenkung



Abmessungen mit 2 m³ Ladeschaufel und Bereifung 20,5—25 - 16 PR
Maße in mm



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

GENERALVERTRETUNG
Hügel ERICH HÜGEL & CO
41 DUISBURG · KULTURSTRASSE 21-23
SAMMELRUF 77 09 01 · TELEX 08 55643
NIEDERLASSUNG 48 BIELEFELD · SCHILDESCHER STRASSE 84 · RUF 86975

International

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY MBH. NEUSS AM RHEIN UND HEIDELBERG

GER-45 B

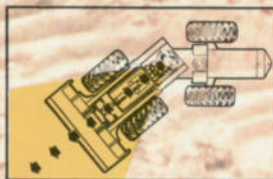
**Überall
wo schnelles Laden
ausschlaggebend
ist...**

77 65 SERIE C
KNICKKLENKUNG



... wo Lastwagen in ununterbrochener Folge beladen oder Förderbänder fortwährend beschickt werden, arbeiten PAY LOADER mit Knicklenkung besonders wirtschaftlich. Schon bei Ausnutzung von nur 50% der maximalen Ladekapazität machen sie sich schnell bezahlt.

PAY LOADER mit Knicklenkung haben einen Schwenkbereich von 34° nach links und rechts; Vorder- und Hinterwagen sind durch ein Drehgelenk verbunden, um das der Vorderwagen beim Einschlagen schwenkt. Der durch diese Bauart bedingte größere Radstand erhöht die Stabilität und gewährleistet weiches, stoßfreies Fahren. Hinterachspendelung hält die Bodenhaftung aller Räder und den Antrieb stabil. PAY LOADER mit Knicklenkung zeichnen sich durch gute Manövrierfähigkeit aus, der Wenderadius ist geringer als die Gesamtlänge des Fahrzeuges. Wendigkeit bei ausgewogener Stabilität verkürzt die Fahrwege und beschleunigt die Arbeitsspiele.



Schnelleres Laden durch kurze Fahrwege

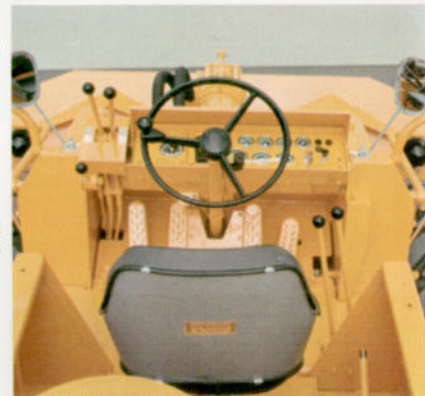
Der große Schwenkbereich bis zu 34° nach jeder Seite ergibt einen kleinen Wenderadius. Die Fahrwege werden wesentlich verkürzt und die Arbeitsspiele beschleunigt. Auch im Stand kann die Schaufel geschwenkt werden.

Hervorragende Übersicht

Beim PAY LOADER mit Knicklenkung sitzt der Fahrer auf dem Vorderwagen, schwenkt mit der Schaufel und hat den Arbeitsbereich direkt vor sich. Der hohe Fahrerstand gibt ihm freie Rundschau ohne Behinderung durch die Ladeausleger.

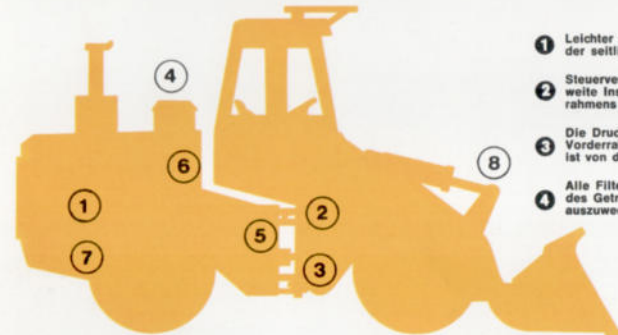
Das wird besonders Ihre Fahrer interessieren!

Der Fahrer der PAY LOADER sitzt auf dem Vorderrahmen der Maschine und dreht mit der Schaufel. So hat er das Arbeitsfeld immer vor sich. Dies bewirkt eine ausgezeichnete Rundumsicht und Sicherheit. Der Sitz des Fahrers ist komfortabel und gibt guten Körperhalt. Alle Bedienungshebel liegen gut im Griff und sind bequem zu erreichen. Selbst auf schwersten Böden sind PAY LOADER leicht zu lenken. Die Hebel der Ladehydraulik liegen rechts neben dem Fahrersitz. Die Hydraulik der Lademechanik spricht sofort an und arbeitet zentimetergenau. Die Armaturen sind übersichtlich angeordnet. Unter dem Lenkrad die bewährten Doppelbremspedale: Eins brems mit ausgeschaltetem Getriebe, das andere mit eingeschaltetem Kraftschluß. Sekundenschnell kann durch das Full-Powershift-Getriebe Gang- und Fahrtrichtung gewechselt werden. Das Getriebe wird mit zwei Hebeln geschaltet. Eine Zwischenschaltung von Arbeits- auf Transportgang ist durch die gute Abstufung der Geschwindigkeitsbereiche nicht erforderlich.



Kein Problem: PAY LOADER-Wartung

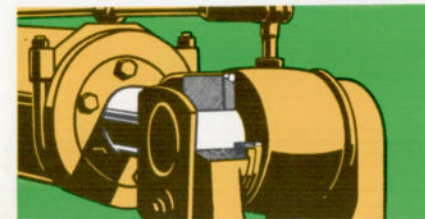
Bei der Entwicklung der PAY LOADER wurde größter Wert auf besonders leichte Wartung gelegt. Maschinen, die leicht zu warten sind, werden besser gepflegt. Beim PAY LOADER erreicht man die wenigen Wartungsstellen ohne Klettern oder Montieren.



- 1 Leichter Zugang zu beiden Seiten des Motors nach Entfernen der seitlichen Schutzgitter.
- 2 Steuerventile, Hauptbremszylinder, Lenkgetriebe sind durch weite Inspektions-Öffnungen an beiden Seiten des Vorderrahmens leicht zu erreichen.
- 3 Die Druckluftbehälter für das Bremssystem sind sicher im Vorderrahmen angeordnet. Der Kondenswasser-Ablauf ist von der Seite gut zugänglich.
- 4 Alle Filter der Hydraulikanlage, des Drehmomentwandlers, des Getriebes und des Motors sind bequem und schnell auszuwechseln.
- 5 Im Bereich der Drehgelenke, zwischen Vorder- und Hinterwagen, ist ausreichend Platz für Wartungsarbeiten.
- 6 Die Batterien sind an beiden Seiten vom Fahrerstand leicht erreichbar angeordnet.
- 7 Der Kraftstofftank liegt geschützt unter dem Hinterrahmen und kann vom Fahrer aus dem Stand bequem gefüllt werden.

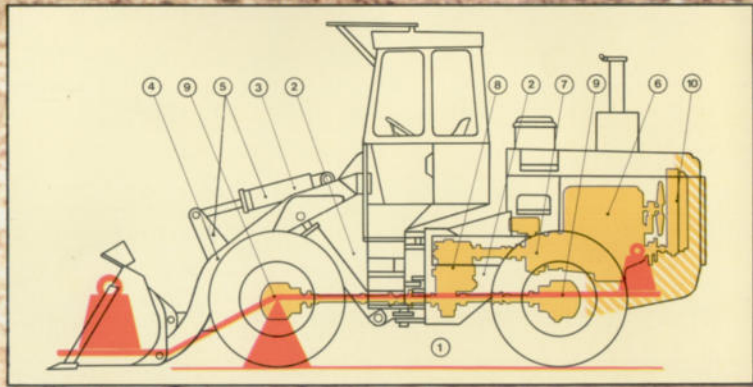
50 Stunden-Schmierung

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



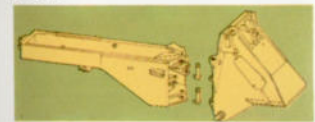
Nur was in der Schaufel transportiert wird, bringt Gewinn!

Radstand, Auslegung der Lademechanik und die Anordnung von Motor und Kraftübertragungsaggregaten sind so geschickt aufeinander abgestimmt, daß auf toten, kraftzehrenden Ballast wie Kontergewichte weitgehend verzichtet werden kann. Durch die Kastenprofilkonstruktion der Ladeausleger aus hochwertigem Stahl wird das Gewicht der Ladeeinrichtung relativ niedrig gehalten ohne die Stabilität zu beeinträchtigen. Das erforderliche Gegengewicht bilden Motor, Drehmomentwandler sowie Kraftstoff- und Hydrauliktank im hinteren Teil des Hauptrahmens.



Verwindungssteifer Rahmen

Die beiden Rahmenhälften sind besonders stabil in Konstruktion und Ausführung. Hochwertiger Stahl wird für die aus Kastenprofilen und Stahlplatten geschweißte Rahmenkonstruktion benutzt. So wird eine Stabilität erreicht, die allen Verwindungen und Verbiegungen, die bei Lenkbewegungen auf unebenem Boden auftreten, widersteht. Die trianguläre Form der vorderen Rahmenhälfte — eine geschweißte Stahlplattenkonstruktion — bietet neben der außergewöhnlichen Stabilität für den Fahrer unübertroffene Sichtverhältnisse. Durch die getrennte Anordnung von Getriebe und Wandler konnte der Motor zur besseren Gewichtsverteilung weit nach hinten verlagert werden.



Die Gelenkbolzen werden in kugelförmigen, selbststeilenden Lagern geführt. Diese Lagerung gewährleistet eine maximale Kontaktfläche.

Einzyylinder-Kipphydraulik

Der Schaufelzylinder ist so angebracht, daß überlaufendes Material bei angehobener Schaufel die Kolbenstange nicht beschädigen kann. Einzyylinder-Kipphydraulik bedeutet weniger Verschleiß- und Wartungskosten.

Fortschrittliche Ladeeinrichtung

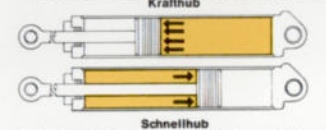
Die zweckmäßige Auslegung der langen Hubarme und der Zylinder erzielt durch günstige Hebelwirkung eine große Schütthöhe und Schütthöhe, ohne die Standfestigkeit der PAY LOADER zu beeinträchtigen. Die dicken Kastenprofil-Auslegerarme bestehen aus hochwertigem Stahl, Stahl höchster Güte — dabei leicht im Gewicht. Wenig Gewicht in der Ladeeinrichtung erfordert auch wenig Kontergewicht — ein Grund für die ausgewogene Stabilität der PAY LOADER.

Differentiale mit Drehmomentverlagerung



Bei Durchrutschen der Räder auf losem 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.

Doppeltwirkende Hydraulikzylinder mit Kraftumkehrung

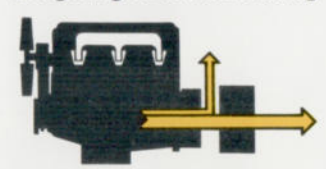


Durch die Umkehrung der Kraftrichtung mittels Umlenkhebels wird die Kraft dort eingesetzt, wo sie gebraucht wird. Beim Losbrechen wird die große Kolbenfläche des Hydraulikzylinders beaufschlagt (Krafthub). Beim Entladen wird die kleine Kolbenfläche beaufschlagt (Schnellhub).

Hohe Kraftreserven für schwerste Einsätze

In jedem PAY LOADER finden Sie als Antriebsaggregat nur moderne Dieselmotoren, die in jeder Hinsicht den Anforderungen im harten Ladeinsatz entsprechen und sich durch lange Lebensdauer und hohe Wirtschaftlichkeit auszeichnen. Durch Direkteinspritzung wird eine optimale Verwirbelung des Kraftstoffes und sehr günstige Literleistungen erzielt.

Ausgewogene Kraftzuteilung

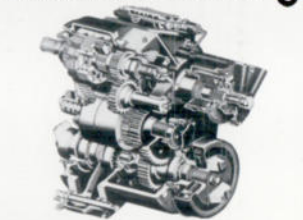


Auch im schwersten Einsatz gewährleistet die ausgewogene Kraftzuteilung beim PAY LOADER, daß dem Getriebe und der Hydraulikanlage immer genügend Leistung zugeführt wird. Durch die moderne Konstruktion des Drehmomentwandlers wird nur das zum Antrieb des PAY LOADER erforderliche Drehmoment auf Getriebe und Antriebsachsen übertragen und entsprechend gesteigert. Die Hydraulikpumpen (Ladeeinrichtung und Wandlervordruck) werden unmittelbar vom Motor angetrieben.

Full-Powershift-Getriebe

Die speziell für den PAY LOADER von der Fa. Hough entwickelten Full-Powershift-Getriebe bestehen durch ihre kompakte und robuste Konstruktion. Durch die unkomplizierte Konstruktion sind viele Schadensmöglichkeiten ausgeschlossen. Das Full-Powershift-Getriebe, mit ständig im Eingriff befindlichen Zahnrädern, ermöglicht sekundenschnellen Gang- und Fahr-

richtungswechsel. Durch gute Abstufung der Geschwindigkeitsbereiche ist eine Zwischenschaltung von Arbeits- und Transportgang nicht erforderlich. Die Gegenwellenbauart ermöglicht einfache und leichte Wartung.



Planeten Endantrieb

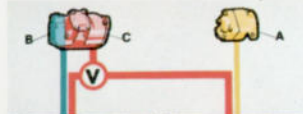
Die Enduntersetzung des Kraftantriebs sind als Planetengetriebe in den Radnaben angeordnet. Die Drehmomentbeanspruchung der Radachsen wird dadurch wesentlich verringert, die Lebensdauer aller Teile der Kraftübertragung verlängert und die Antriebskraft erst dort entleitet, wo sie gebraucht wird.

Separate Kühlung für Getriebe und Wandler.

Die ständige Kühlung des Getriebe- und Wandlers ist ein weiterer Vorteil des 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.

Additive Kraftzuteilung

Auch bei gedrosseltem Motor bleibt die Lenkung des H-65 C lebendig. Ein Zuteilventil leitet die Kraft dorthin wo sie gebraucht wird:



Beim Manövrieren mit niedriger Motordrehzahl wird die Lenkhydraulik durch die Pumpe C unterstützt. Bei Ladesarbeiten arbeitet diese Pumpe neben der Pumpe B für die Ladehydraulik.