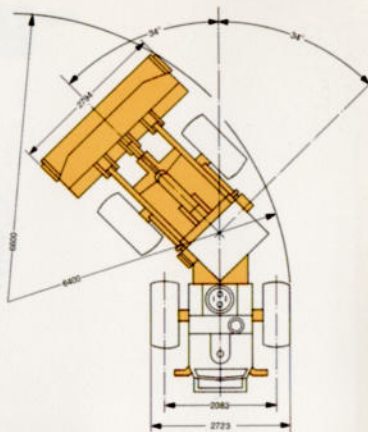
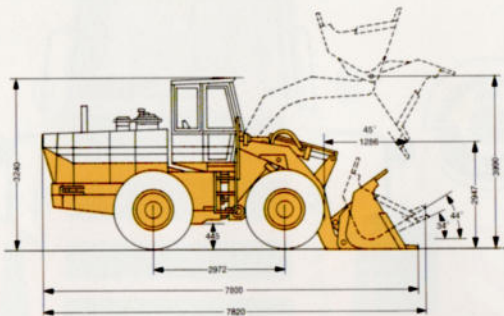


TECHNISCHE EINZELHEITEN

Maße in mm
Abmessungen mit 3,1 m³ Standardschaufel und
Bereifung 23,5—25 EM—16 PR



Standardschaufeln: 2,9—3,45 m³
Spezielschaufeln 2,75 m³ — 4,2 m³

Kipplast: 12.570 kg

Kipplast in voller Schwenkung 11.310 kg

Hubkraft bei max. Höhe 59.739 N

Motor: INTERNATIONAL
Modell DT - 466
Dauerleistung DIN 148,5 kW (202 PS)
Nennrehzahl 2.500 1/min.
Max. Drehmoment bei 1.600 1/min.
Bohrung/Hub 109,2 x 135,9 mm
Anzahl der Zylinder 6
Hubraum 7.636 cm³
Tankinhalt 303 l

Elektrische Anlage:
Batterien 2 x 12 V, 150 Ah
Lichtmaschine Delco-Remy 24 V, 65 A
Anlasser Delco-Remy 24 V, 7,55 kW

Drehmomentwandler:
Twin Disc Clutch International MS 235
Steigerungsverhältnis 2,58 : 1

Getriebe:
Soft-Shift-Getriebe
Fahrgeschwindigkeiten: (bei Nennrehzahl)
vorwärts: 0 — 5,9 km/h
rückwärts: 0 — 7,1 km/h
1. Gang: 0 — 11,9 km/h
2. Gang: 0 — 14,3 km/h
3. Gang: 0 — 33,0 km/h
0 — 39,5 km/h

Bremsen:
Betriebsbremse Druckluft/hydraulisch
Anordnung Allrad
Feststellbremse mechanisch
Anordnung am Zwischentrieb

Bereifung:
vorn/hinten 23,5 - 25 EM - 16 PR
Spezialreifen, Fels- und Gürtelreifen

Füllmengen:
Kraftstoff 303 l
Kühlwasser 53 l
Motoröl 18 l (mit Filter)
Getriebeöl 36 l
Hydrauliköl 128 l

Abmessungen:
Fahrzeugbreite 2731 mm
Schaufelbreite 2794 mm
Spurweite vorn/hinten 2083 mm
Achspendelwinkel 30°
Max. Schüttwinkel bei max. Schütthöhe 45°

Wanderadius:
Außenkante Landeschaufel 6604 mm
Außenkante Hinterrad 6240 mm

Hydraulikanlage:
Geschlossenes System mit Druckregulierung (1,75—2,1 bar) und Unterdruckausgleich
Hubzylinder: Zwei doppelt wirkende Zylinder mit Ø 152,4 mm und verchromter Kolbenstange, Ölpumpe: Betätigung über Nebenantrieb, Steuergerät: Zweischieber-Steuergerät mit Sicherheitsventil.
Zylinderförmiger Hydrauliktank; Durchlauf-Filterung (4 Filter)

Ladezeiten:
Schaufel - Heben 6,7 — 7,5 sec.
Schaufel - Senken 4,8 — 5,2 sec.
Schaufel - Zurückkippen 2,3 — 2,6 sec.
Schaufel - Auskippen 3,7 — 4,0 sec.

Einsatzgewicht: 16.000 kg

Serienmäßige Ausrüstung:
Zughaken, Lichtmaschine, Startanlage, Batterien, Hupe, zweistufiges Trockenluftfilter, 2 Arbeits- und 2 Fahrscheinwerfer, Patronenfilter für Motoröl, klappbare Motorhaube — dadurch sind alle Motorwartungsstellen zugänglich, Aufstiegsleiter links und rechts, zwei hydraulische Lenkzylinder, Getriebeabschaltung durch doppeltes Bremspedal, Wärmetauscher für Getriebe- und Wandleröl, mechanische Feststellbremse, Allrad-Druckluft-Hydraulikbremsen, verstellbarer Fahrersitz, Zweischieber-Steuergerät, automatischer Hubunterbrecher, Handgashebel, Schaufelzähne, Differentiale mit Drehmomentverlagerung, Bremsentfroster, Scheibenwaschanlage, Fahrerkabine, Scheibenwischer, Heizung und Entfroster, Radabdeckungen, Sicherheitstechnische Ausrüstung gemäß „Fachausschuß Tiefbau“, Notlenkung, Geschwindigkeitsmesser, Schneidkantenschutz, Schaufelrücksteiler.

Armaturen:
Voltmeter, Kontrollampe für Hauptlenkung, Notlenkung, Feststellbremse, Motoröldruck, Anzeiger für Wandleröltemperatur, Motorölkühlwassertemperatur, Bremsdruck, Kraftstoffvorrat, Betriebsstunden, Tachometer, Warnblinkanlage.

Sonderausrüstung:
Spezielschaufeln, Spezialbereifung, Ersatzrad, Reifenfüllschlauch, Kaltweatherstarthilfe, Dreischieber-Steuergerät, Drehzahlmesser, Hoch-Hubausleger, Hydrauliköldruck- und Kupplungsanpreßdruckmanometer.

International 540

MADE IN HEIDELBERG

SERIE A



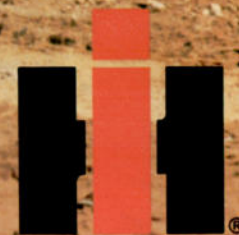
Alle Angaben und Abbildungen sind unverbindlich. Konstruktionsänderungen vorbehalten.



INTERNATIONAL HARVESTER

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY M. B. H.
NEUSS AM RHEIN UND HEIDELBERG

GER 73-E



Dies ist der neue PAYloader 540 A. Gesamturteil: Klasse.

Dauerleistung (DIN)	149 kW (202 PS)
Schaufeln	2,75—4,2 m ³
Schütthöhe	2947 mm
Kipplast	12.570 kg
Einsatzgewicht	16 t

Bei der Entwicklung des 540 A wurden besonders die Belange von Sand- und Kiesgrubenbesitzer berücksichtigt, in deren Betrieb Lkw's in schneller Folge

zu beladen und abzufertigen sind. Dieses Gerät erreicht hohe Tageskubikmeterleistungen und macht sich schon nach kurzer Zeit bezahlt. Durch die leistungsmäßige Auslegung für den überwiegenden Einsatz in der Sand- und Kiesindustrie

kann dieser PAYloader in punkto Wirtschaftlichkeit wohl kaum überboten werden. Er ist ein Spezialgerät, auf das viele gewartet haben. Ausgelegt für einen langjährigen Dauereinsatz — damit der „Kies“ auch stimmt.



Tag für Tag mit dem Gesicht zur Wand. Hier ist der PAYloader unschlagbar.

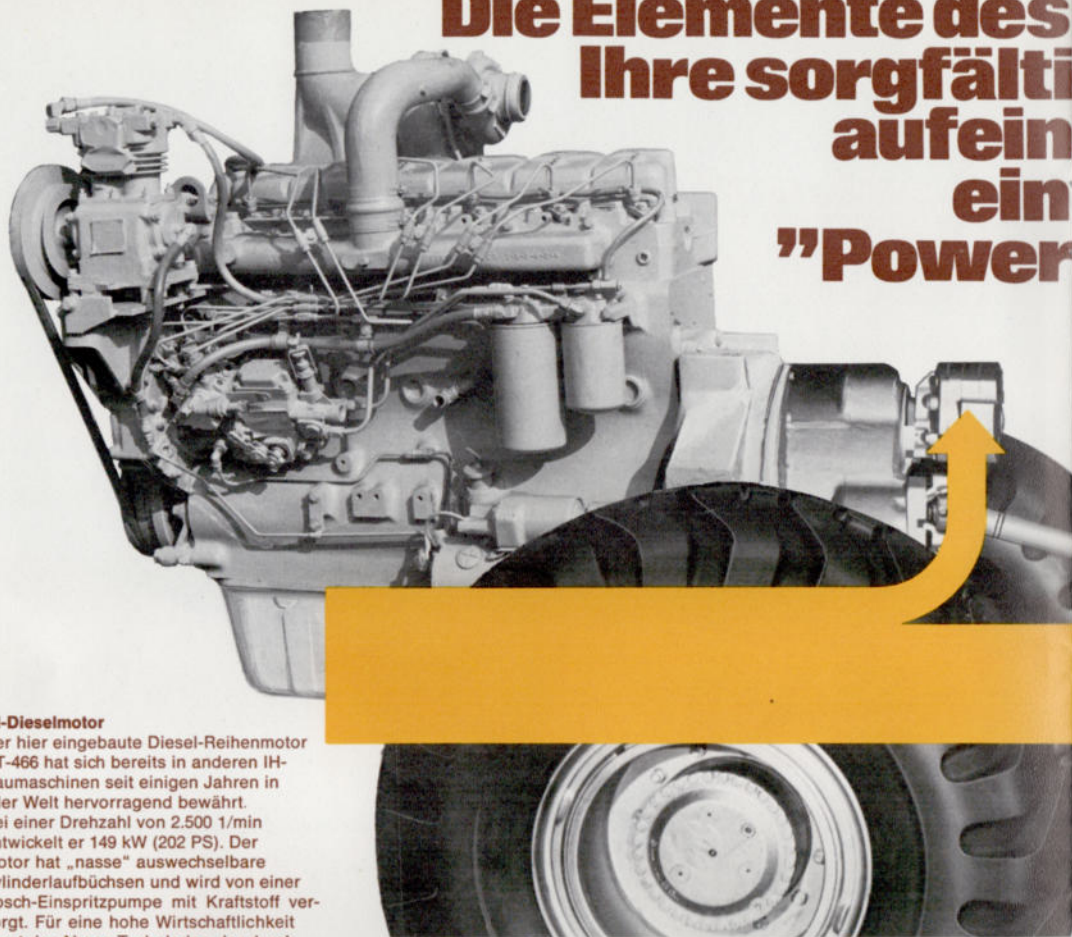


Über 200 Pferdestärken schieben die Schaufel mühelos in das Haufwerk ein. Beinahe gleichzeitig tritt der Kippzylinder in Aktion, der mit Hilfe der Z-Ladekinematik hohe Ausbrechkräfte freisetzt. Fast spielend füllt sich beim Zurückkippen die Schaufel. In fließendem Bewegungsablauf gelangt das Ladegut zur Ausschüt-

tung, was durch den Schnellhub des Zylinders besonders zügig erfolgt. Durch automatische Hubabschaltung und Schaufelrückstellung wird übergangslos der nächste Zyklus eingeleitet.



Die Elemente des Kraftflusses. Ihre sorgfältige Abstimmung aufeinander sorgt für ein perfektes "Power-play".



IH-Dieselmotor

Der hier eingebaute Diesel-Reihenmotor DT-466 hat sich bereits in anderen IH-Baumaschinen seit einigen Jahren in aller Welt hervorragend bewährt. Bei einer Drehzahl von 2.500 1/min entwickelt er 149 kW (202 PS). Der Motor hat „nasse“ auswechselbare Zylinderlaufbüchsen und wird von einer Bosch-Einspritzpumpe mit Kraftstoff versorgt. Für eine hohe Wirtschaftlichkeit sorgt der Abgas-Turbolader, der durch Verdichtung der Ansaugluft die Motorleistung beträchtlich erhöht (Abb.). Durch die Verzweigung der Motorleistung wird das zum Antrieb des Getriebes erforderliche Drehmoment vom Wandler übertragen und gesteigert. Die Hydraulikpumpen für Ladeeinrichtung, Lenkung und Wandervordruck werden direkt angetrieben.

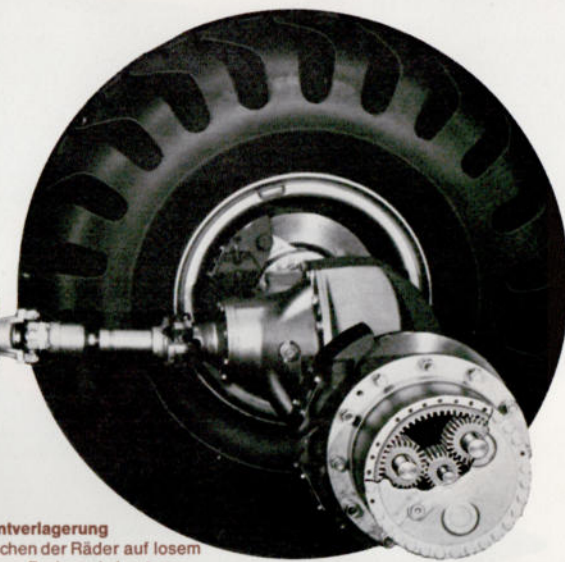
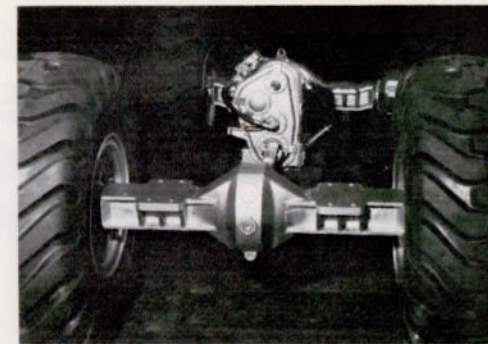
Scheibenbremsen

Der PAYloader 540 ist mit Scheibenbremsen an allen vier Rädern ausgerüstet, wobei die vorderen Bremsscheiben größer ausgelegt sind als die hinteren. Der Sicherheit dienen zwei Bremskreise. Die Beläge sind problemlos auszuwechseln.

Softshift-Getriebe

Das Full-Power-Softshift-Getriebe ist in Gegenwellenbauart ausgelegt und daher besonders unkompliziert und robust. Es arbeitet mit einem Minimum beweglicher Teile, was viele der bei anderen Bauarten möglichen Störungsquellen ausschließt. Das Softshiftgetriebe mit ständig im Eingriff befindlichen Zahnradern ermöglicht sekundenschnellen Gang- und Fahrtrichtungswechsel. „Softshift“ heißt weich schalten, und wie butterweich sich bei diesem Getriebe auch beim Richtungswechsel die Gänge

wechseln lassen, das wird selbst verwöhnte Fahrer begeistern — ohne Betätigung der Bremsen, ohne Reduzierung der Motordrehzahl, ohne Geräusche, Rucken, oder Schüttverluste. Das Geheimnis liegt in einem neu entwickelten Getriebesteuergerät mit Druckaufbauelementen. Die Antriebskräfte werden vor Stößen und Spitzenbelastungen bewahrt, so daß auch hier eine lange Lebensdauer die Folge ist. Der Verschleiß an Reifen und Bremsbelägen wird niedrig gehalten, weil beim Richtungswechsel die Bremse nicht mehr betätigt zu werden braucht.



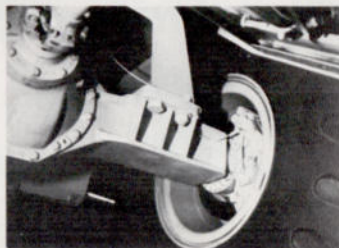
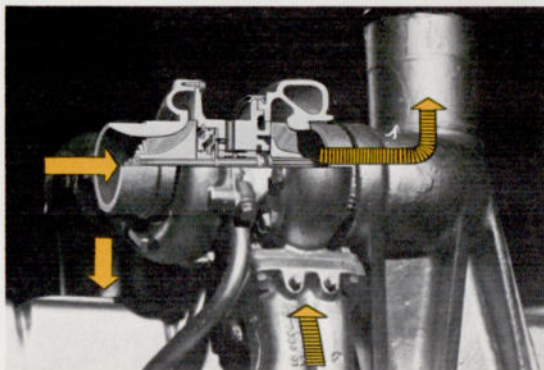
Differentiale mit Drehmomentverlagerung

Beim 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. Diese Drehmomentverlagerung erfordert keinen komplizierten Mechanismus.

Planeten-Endantrieb

Die Hauptuntersetzung erfolgt in den Planetenrad-Endantrieben, die sich in den Radnaben befinden. Die Antriebskraft wird also erst dort entfaltet, wo sie gebraucht wird: unmittelbar an den Antriebsrädern. Getriebe, Differentiale und Achswellen sind somit mit geringeren Drehmomenten belastet.

→ Frischluft
→ Abgase



Antischlupf-Differential

Herkömmliches Differential



Der 540 bei der Arbeit: Volle Schaufeln, flinkes Kurven, kein Verschütten.

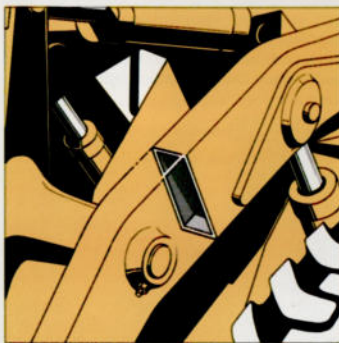


Abgestimmt auf Standard-LKWs

In der Regel lädt der „540“ nur volle Schaufeln. Denn egal, welcher Standard-Tonnenklasse der zu beschickende LKW angehört, die Klassenstufen entsprechen etwa dem Schaufelinhalt. Dank der günstigen Ausrüstung des PAYloaders mit Schaufeln um die 3 Kubikmeter. Das ist wirtschaftlich. Die weichen Übergänge zwischen Rückwärts- und Vorwärtsfahrt, bewirkt durch das Softshift-Getriebe, vermeiden Schüttverluste weitgehend.

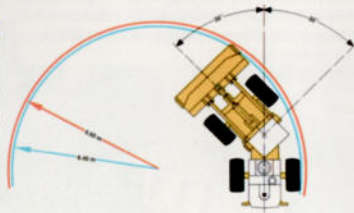
Ausgewogene Gewichtsverteilung

Der Motor und die Kraftflüßelemente sind weit nach hinten verlagert, um im Zusammenwirken mit dem günstigen Radstand und der Auslegung der Ladekinetik eine hervorragende Gewichtsverteilung – besonders bei der gefüllten Schaufel – zu erzielen. Die Auslegerarme sind aus robustem Kastenprofil angefertigt, um im Ladebereich Gewicht zu sparen.



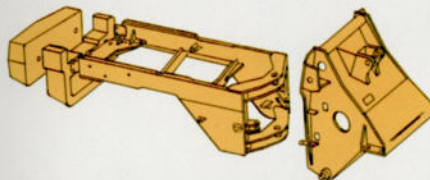
Kurze Arbeitswege durch Knicklenkung

Der große Schwenkbereich zu jeder Seite ermöglicht es, daß die Räder beim Laden ein weit gespreiztes „Lade-V“ beschreiben. Die Fahrwege werden somit kurz gehalten, was flotte Arbeitsspiele ermöglicht. Auch im Stand kann die Knicklenkung betätigt werden.

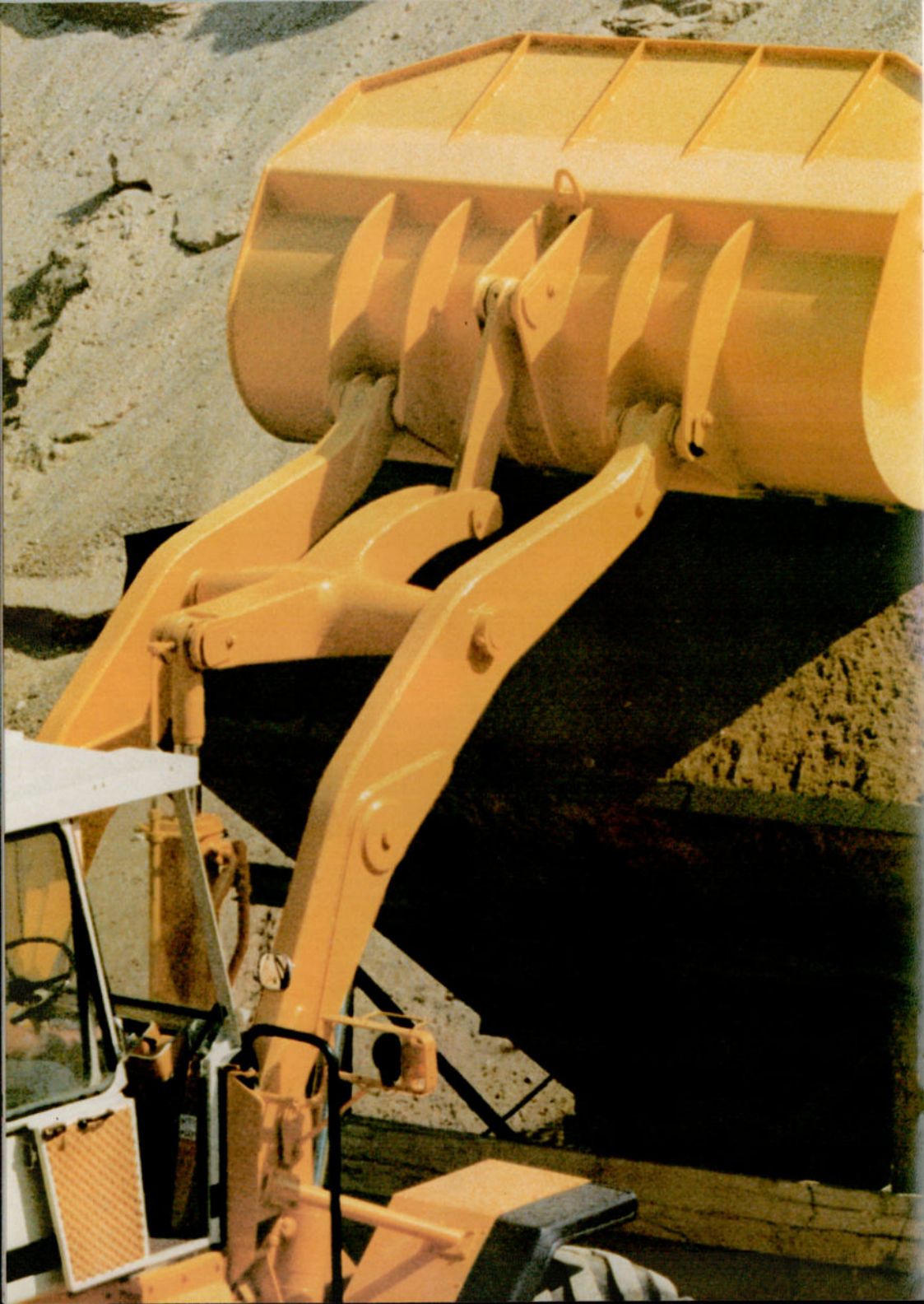


Verwindungssteifer Rahmen

Bei der Konstruktion des Rahmens wurde besonderes Gewicht auf Robustheit und Stabilität der beiden Rahmenhälften gelegt. Die Dreiecksform der vorderen Rahmenhälfte bietet neben der außergewöhnlichen Stabilität unübertroffene Sichtverhältnisse für den Fahrer. Der Rahmen ist so ausgelegt, daß er allen Verwindungs- und Verbiegungskräften, die z. B. bei Lenkbewegungen während der Fahrt auf unebenem Boden auftreten, widersteht.



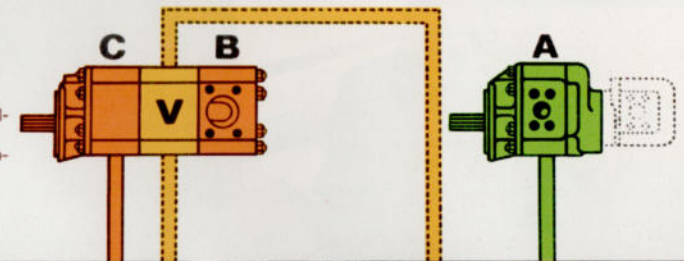
Gezielte Kraftzuteilung für Lade- und Lenkhydraulik. Hydrostatische Lenkung.



Selbst bei niedrigen Drehzahlen steht immer eine ausreichende Menge Öl zum schnellen Ansprechen der Lenkhydraulik zur Verfügung; das Verteilerventil „V“ leitet Öl der Zuschaltpumpe dorthin, wo es im Moment benötigt wird — in die Ladeschaufel- oder Lenkhydraulik. Bei niedrigen oder mittleren Motordrehzahlen wird der PAYloader entweder gewendet oder er bewegt sich in Langsamfahrt auf ebenem Gelände bzw. auf Straßen oder Wegen. Damit die Lenkung schnell anspricht, sind zusätzliche Ölmenge erforderlich, die die Zuschaltpumpe „B“ über das Verteilerventil „V“ in die Lenkhydraulik leitet. Bei hohen Drehzahlen schürft oder lädt das Gerät. Hier werden zusätzliche Ölmenge der Zuschaltpumpe „B“ zum schnellen Ansprechen der Ladeschaufelhydraulik und damit zum zügigen, wirtschaftlichen Arbeiten benötigt. Die hydrostatische Lenkung wird von der Lenkpumpe mit ausreichenden Fördermengen versorgt. Der Schaufelstellungsanzeiger auf dem



Kippzylinder zeigt dem Fahrer die Stellung der Ladeschaufel an. Ein druckluftgesteuerter Schaufelrücksteller mit verstellbarer Nockenscheibe bringt die Schaufel automatisch in die vorher eingestellte Ladestellung und schaltet den Steuerschieber des Kippzylinders bei Erreichen dieser Position automatisch auf Neutralstellung.

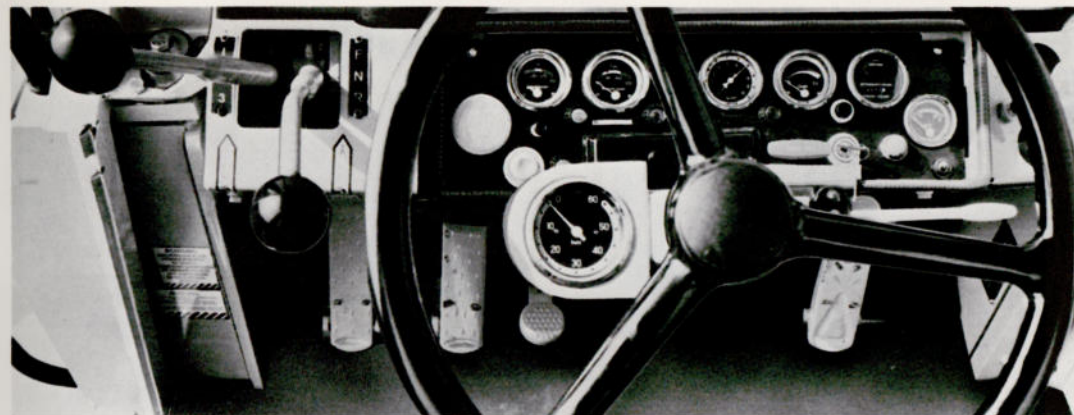


Fahrerkomfort- beim PAYloader 540 kein leeres Wort.

Von der Kabine aus hat der Fahrer beste Sichtverhältnisse. Er sitzt auf dem vorderen Teil der Maschine und genießt dabei

den Vorteil, stets mit der Schaufel zu schwenken und somit seinen Arbeitsbereich immer direkt vor sich zu sehen. Sein Platz befindet sich über dem Drehgelenk. Der Sessel ist luftgefedert und verstellbar. Die schalenförmige Ausbildung und bequeme Polsterung tragen

dazu bei, den Mann am Steuer für viele Stunden lang frisch und ausgeruht zu halten. Durch die sorgfältige Schallisolationierung der Fahrerkabine sind Geräuschbelastungen weitgehend ausgeschaltet.



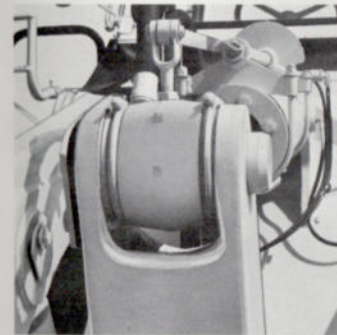
Bedienelemente gut im Griff

Links vom Lenkrad befinden sich die Schalthebel für Gang- und Fahrtrichtungswechsel. Das Softshift-Getriebe reagiert weich und ruckfrei. Durch eine leichte Bewegung des Handgelenks läßt die Maschine sich vor- und rückwärts dirigieren. In der rechten Hand des Fahrers liegen die Bedienelemente für Schaufel und Ausleger. Die Hydraulik arbeitet spontan und zentimetergenau. Links unter dem Lenkrad sind die bewährten Doppelbremspedale angebracht. Eins bremsst mit ausgeschaltetem Getriebe,

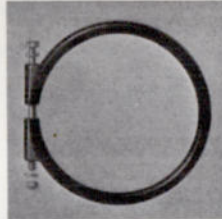
wobei die gesamte Motorleistung für den Ladevorgang zur Verfügung steht, das andere mit eingeschaltetem Kraftschluß, was exaktes Rangieren usw. ermöglicht. Der Fahrerstand selbst ist unverbaut.



PAYloader-Wartung-kein Problem.



9. Die Schmierstellen der Ladeeinrichtung sind mit Dichringen versehen, die das eingedrückte Schmierfett in den Schmierstellen festhalten und Staub und Schmutz am Eindringen hindern.



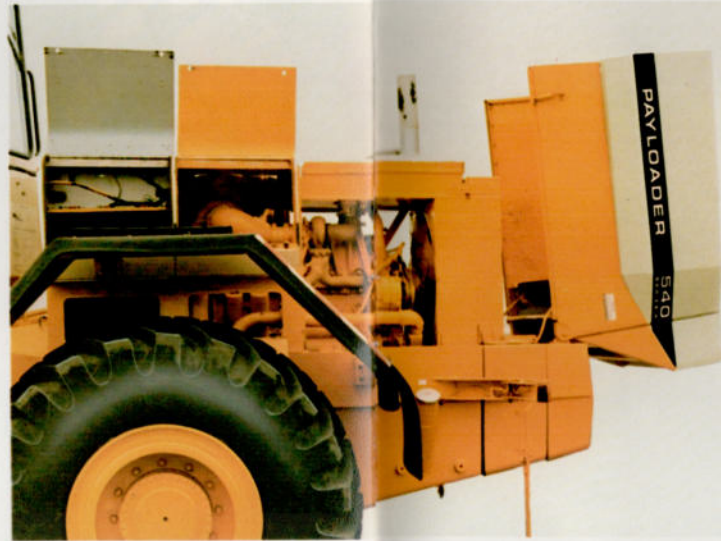
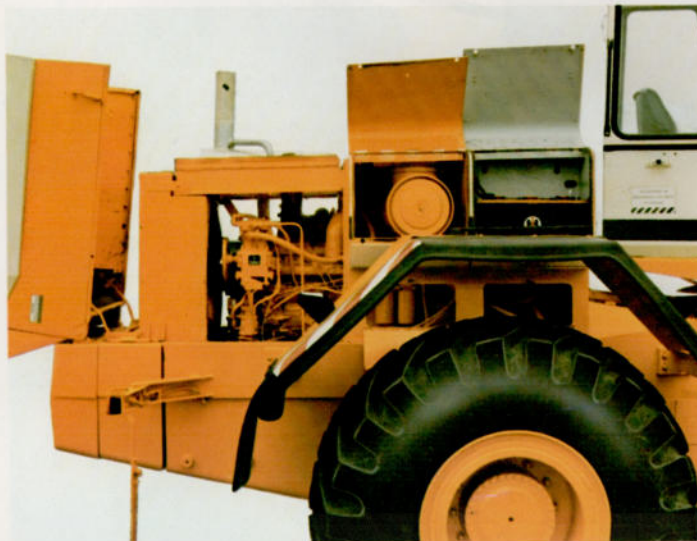
Diese Schmierstellen brauchen nur nach je 50 Betriebsstunden, bei normalem Einsatz des Gerätes also wöchentlich, abgeschmiert zu werden.

5. Bremsen einschließlich Beläge können gewartet werden, ohne daß die Räder oder Planetensätze demontiert werden müssen.
6. Im Bereich der Drehgelenke, zwischen Vorder- und Hinterrahmen, ist ausreichend Platz für Wartungsarbeiten.
7. Die Batterien sind an beiden Seiten des Hinterrahmens leicht erreichbar angeordnet.
8. Der Kraftstofftank liegt geschützt unter dem Hinterrahmen und kann vom Fahrer aus dem Stand bequem gefüllt werden.



Bei der Entwicklung der PAYloader wurde größter Wert auf besonders leichte Wartung gelegt. Maschinen, die leicht zu warten sind, werden besser gepflegt.

1. Leichter Zugang zum Motor durch hochklappbare Motorhaube.
2. Steuerventile, Hauptbremszylinder und Lenkgetriebe sind durch weite Inspektionsöffnungen an beiden Seiten des Vorderrahmens leicht zu erreichen.
3. Die Druckluftbehälter für das Bremsystem sind sicher im Vorderrahmen angeordnet. Der Kondenswasser-Ablaßhahn ist von der Seite gut zugänglich.
4. Alle Filter der Hydraulikanlage, des Drehmomentwandler, des Getriebes und des Motors sind bequem und schnell auszuwechseln.



Für einen vorbildlichen Kundendienst sorgen IH-Vertriebshändler mit werksgeschulten, erfahrenen Monteuren. In Heidelberg verfügen wir über eines der modernsten Ersatzteil-Zentrallager Europas, in dem ständig rund 50.000 verschiedene

Einzelpositionen an Ersatz- und Austausch-teilen abrufbereit lagern. Mit Hilfe elektronischer Datenverarbeitung werden der Bestand gesteuert und eingehende Aufträge unverzüglich ausgeführt. Unser Austauschprogramm garantiert eine hohe Verfügbarkeit der Maschine.



Links und unten: Ersatzteil-Zentrallager Heidelberg
Oben: Computerraum

