



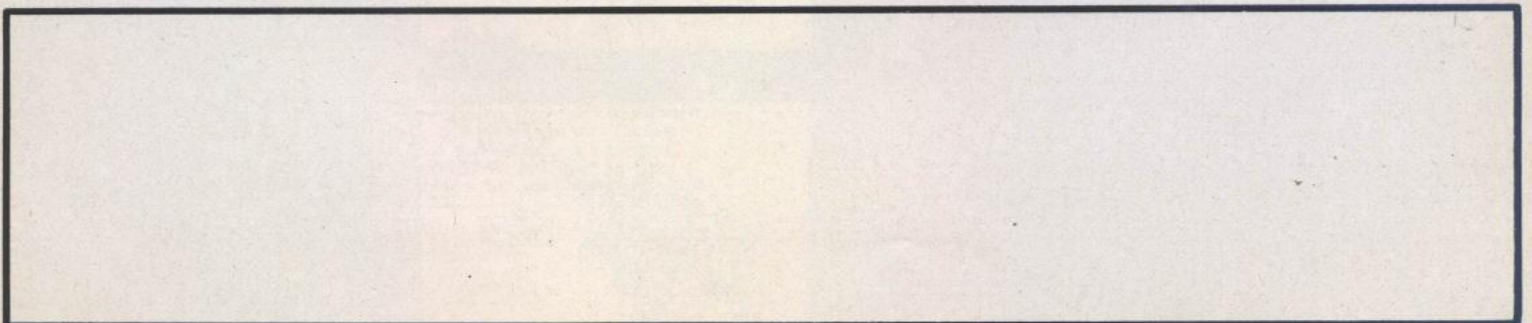
INTERNATIONAL



PAY LOADER

KNICKLENKUNG

SERIE E



**Wo hohe Reißkräfte
im schnellen
Arbeitsrhythmus
genutzt werden können . . .**

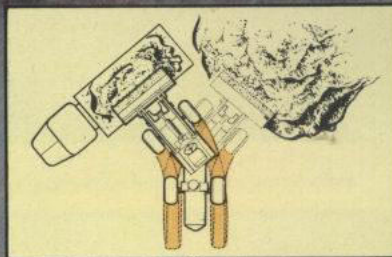
7 90

**SERIE E
KNICKLENKUNG**



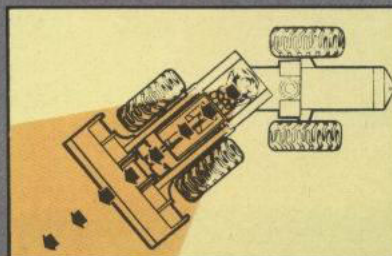
. . . wo Lastwagen in ununterbrochener Folge beladen oder Förderbänder fortwährend beschickt werden, arbeiten PAY LOADER mit Knicklenkung besonders wirtschaftlich. Schon bei Ausnutzung von nur 50% der maximalen Ladekapazität machen sie sich schnell bezahlt.

PAY LOADER mit Knicklenkung haben einen Schwenkbereich von 35° 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 35° nach jeder Seite ergibt einen kleinen Wenderadius. Die Fahrwege werden wesentlich verkürzt und die Arbeitsspiele beschleunigt. Auch im Stand kann die Schaufel geschwenkt werden.



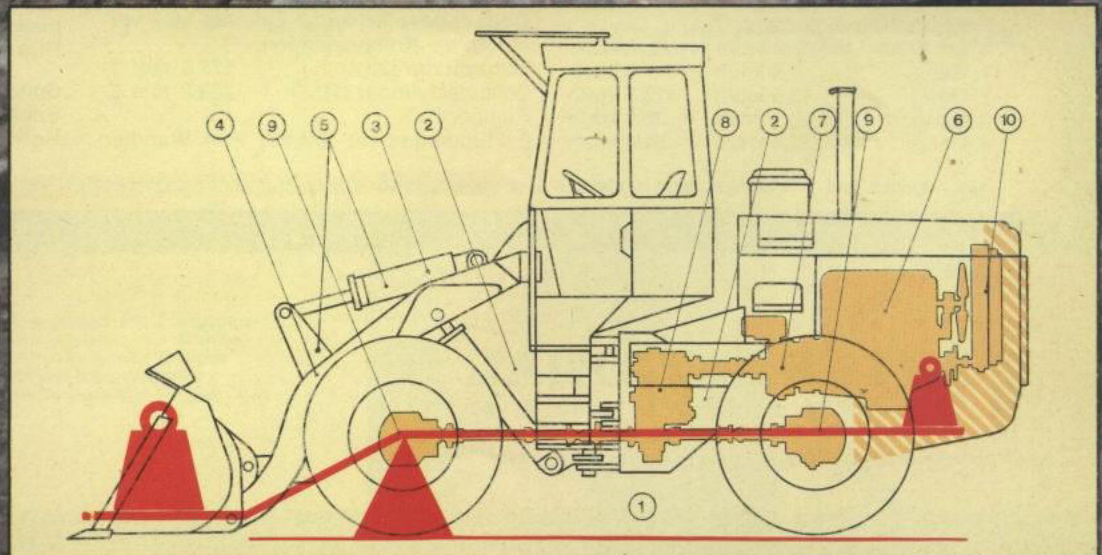
Hervorragende Übersicht

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.

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.

1





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.

Einzyylinder-Kipphydraulik

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

Fortschrittliche Ladeeinrichtung

Die zweckmäßige Auslegung der langen Hubarme und der Zylinder erzielt durch günstige Hebelwirkung eine große Schütthöhe und Schüttweite, ohne die Standfestigkeit der PAY LOADER zu beeinträchtigen. Die dickwandigen Kastenprofil-Auslegearme bestehen aus hochwertigem Stahl. Stahl höchster Güte — dabei leicht im Gewicht.



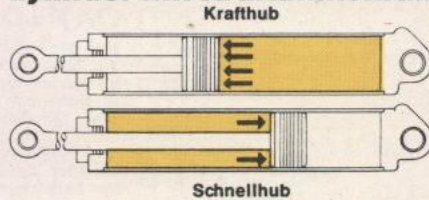
Wenig Gewicht in der Ladeeinrichtung erfordert auch wenig Kontergewicht — ein Grund für die ausgewogene Stabilität der PAY LOADER.

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

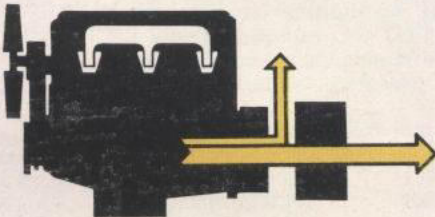


Durch die Umkehrung der Kraft Richtung mittels Umlenkhebels wird die Kraft dort eingesetzt, wo sie gebraucht wird. Beim Losbrechen wird die große Kolbenfläche des Hydraulikzylinders beaufschlagt (Krafthub). Beim Entladen wird die kleine Kolbenfläche beaufschlagt (Schnellhub).

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

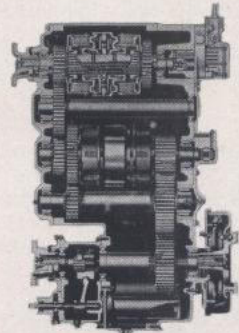


Auch im schwersten Einsatz gewährleistet die ausgewogene Kraftzuteilung beim PAY LOADER, daß dem Getriebe und der Hydraulikanlage immer genügend Leistung zugeführt wird. Durch die moderne Konstruktion des Drehmomentwandlers wird nur das zum Antrieb des PAY LOADER erforderliche Drehmoment auf Getriebe 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 Zahnradern, ermöglicht sekundenschnellen Gang- und Fahrt-

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



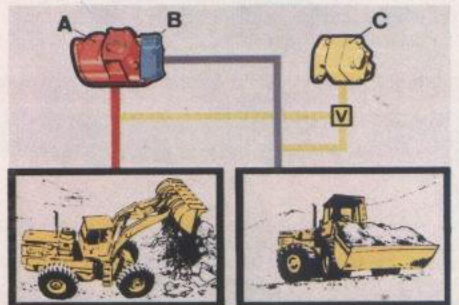
Planeten-Endantrieb

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 entfaltet, wo sie gebraucht wird.

Separate Kühlung für Getriebe und Wandler

Die ständige Kühlung des Getriebe- und Wandleröls 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.

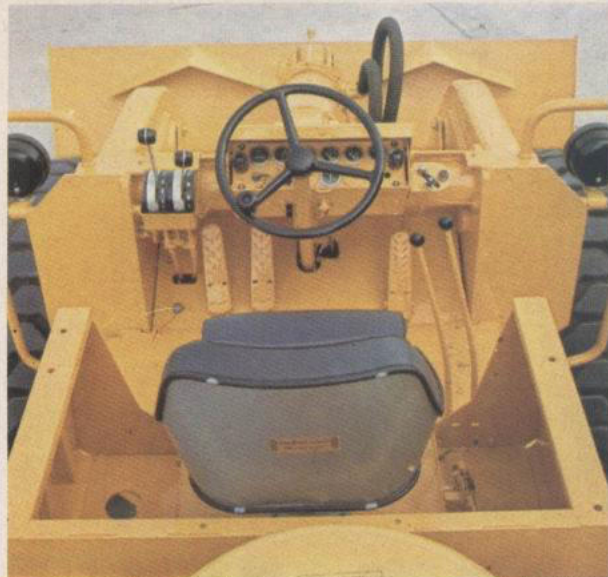
Additive Kraftzuteilung



Auch bei gedrosseltem Motor bleibt die Lenkung des H-90 E lebendig. Ein Zusatzventil leitet die Kraft dorthin wo sie gebraucht wird: Beim Manövrieren mit niedriger Motordrehzahl wird die Lenkhydraulik durch die Pumpe C unterstützt. Bei Ladearbeiten arbeitet diese Pumpe neben der Hauptpumpe für die Ladehydraulik.

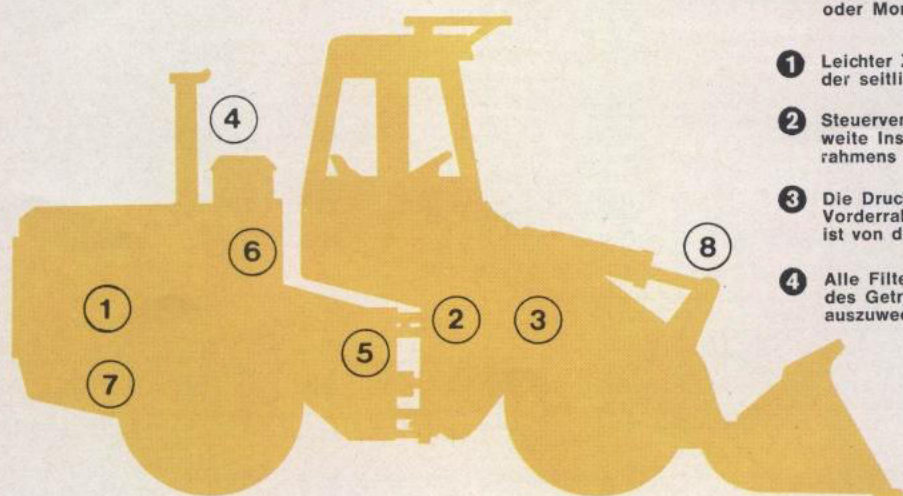
Das wird besonders Ihre Fahrer interessieren!

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.

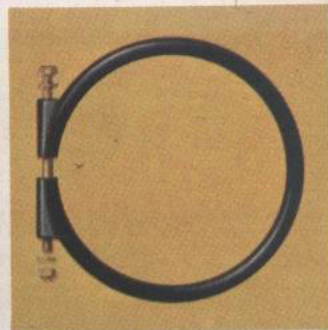
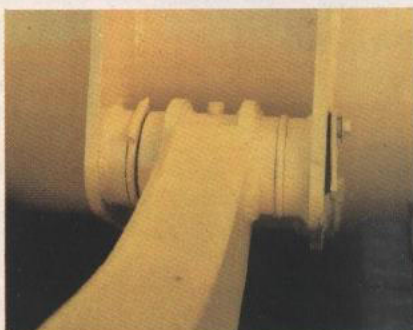


- 1 Leichter Zugang zu beiden Seiten des Motors nach Entfernen der seitlichen Schutzgitter.
- 2 Steuerventile, Hauptbremszylinder, Lenkgetriebe sind durch weite Inspektions-Öffnungen an beiden Seiten des Vorderrahmens leicht zu erreichen.
- 3 Die Druckluftbehälter für das Bremssystem sind sicher im Vorderrahmen angeordnet. Der Kondenswasser-Abfaßhahn 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 Hinterrahmen, 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

8

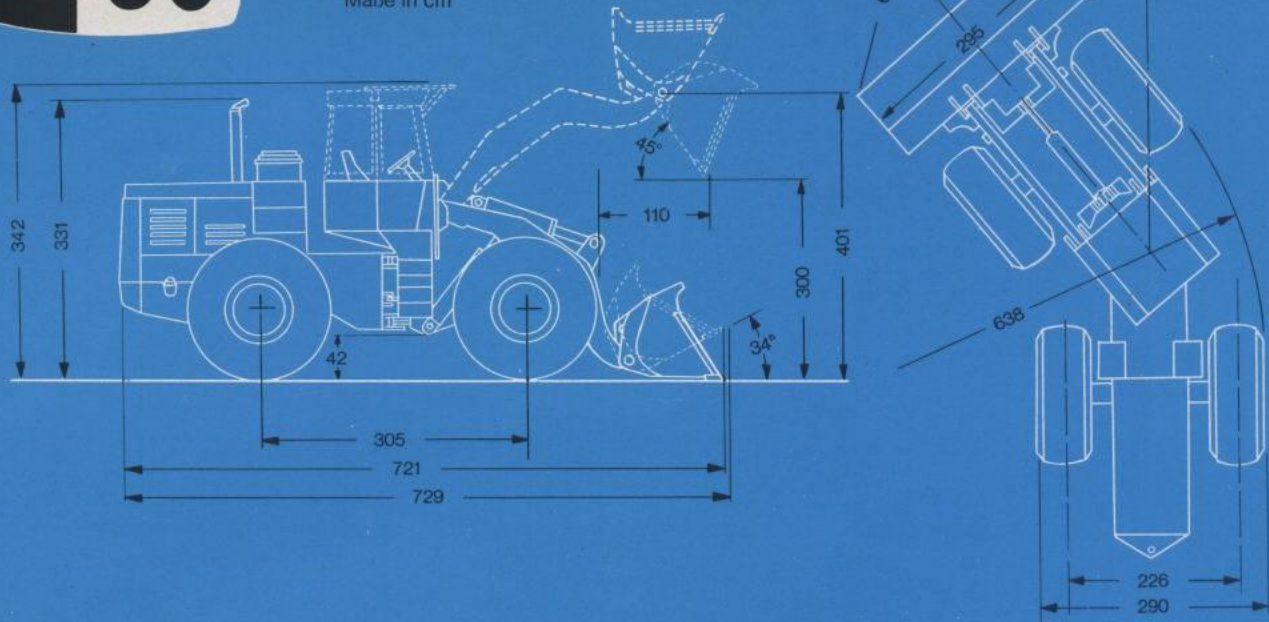
Die Schmierstellen der Ladeeinrichtung sind mit Dichtungen versehen, die das eingedrückte Schmierfett in den Schmierstellen festhalten und Staub und Schmutz am Eindringen hindern. Diese Schmierstellen brauchen jetzt nur nach je 50 Betriebsstunden, bei normalem Einsatz des Gerätes also wöchentlich, abgeschmiert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





Abmessungen mit Standardschaufel
und 23,5 x 25 - 16 PR Bereifung

Maße in cm



Schaufelinhalt-Standard	3,1 m ³
Spezialschaufeln	2,7—5,4 m ³
Kipplast:	12 000 kp
Kipplast in voller Schwenkung	10 750 kp
Hubkraft, SAE bei 15°	
Hubarmanlenkpunkthöhe =	17 000 kp

Motor:

Fabrikat	INTERNATIONAL
Modell	DVT-573
Dauerleistung *	233 PS
Nenn Drehzahl	2500 U/min
max. Drehmoment bei	80 mkp
	2000 U/min
Bohrung/Hub	114,3 x 114,3 mm
Anzahl der Zylinder	8
Hubraum	9390 cm ³
Tankinhalt	378,5 l
elektr. Anlage	24 V

* gemessen an der Schwungscheibe bei Nenn-drehzahl; Motor mit Ventilator, Wasserpumpe, Luftfilter und Lichtmaschine ausgerüstet, wie sie in diesem PAY LOADER verwendet werden.

Drehmomentwandler:

Einstufen-Einphasenwandler	
Drehmomentsteigerung	2,75 : 1

Getriebe:

HOUGH Full-Powershift-Getriebe		
Fahrgeschwindigkeiten:		
	vorwärts	rückwärts
1. Gang	7,4 km/h	7,4 km/h
2. Gang	13,5 km/h	13,5 km/h
3. Gang	28,1 km/h	28,1 km/h
4. Gang	51,4 km/h	51,4 km/h

Bremsen:

2-Kreis-Allrad-Betriebsbremse
Druckluft-hydr. Getriebe-Feststellbremse
mechanisch

Bereifung:

vorn / hinten	23,5—25 16 PR
Spurweite vorn/hinten	2260 mm

Wenderadius:

Außenkante Ladeschaufel	6900 mm
Außenkante Hinterrad	6380 mm

Pendel-, Schütt- und Schwenkwinkel:

Hinterachs-pendelwinkel	585 mm oder 30°
max. Schützwinkel bei max. Schütthöhe	45°
Kippwinkel in Transportstellung	40°
Knickgelenkschwenkwinkel nach links und rechts	35°

Hydraulikanlage:

Geschlossenes System mit Druckregulierung (2 kp/cm²) und Unterdruckausgleich; Ölpumpe über Nebenantrieb; Zweischieber-Steuergerät mit Sicherheitsventil; zylinderförmige Ölbehälter mit vier Feinfiltern für Durchlauf-filtration, Saugsieb, abnehmbarer Deckel mit vollem Gefäßdurchmesser und Ölmeßstab.
Doppeltbeaufschlagte Zylinder mit verchromten Kolbenstangen.
Hubzylinder (2): 177,8 mm Ø
Schaufelzylinder (1): 203,2 mm Ø
Pumpen:
3 Flügelpumpen, Antrieb vom Wandler

Ladehydraulik: Durchlaufmenge bei 2500 U/min u. 70 kg/cm² 397,4 l/min
Lenkhydraulik: Durchlaufmenge bei 2500 U/min u. 70 kg/cm² 166,5 l/min
Überdruckventil eingestellt auf: 140 kg/cm²

Einsatzgewicht:

16 800 kp

Serienmäßige Ausrüstung:

Verstellb. Fahrersitz, Arbeits- u. Fahr-scheinwerfer, 24-Volt-Lichtmaschine (Drehstrom), Batterien und Startanlage, Lufthorn, Spannungsregler, zweistufiger Trockenluftfilter, Patronenfilter f. Motor-, Getriebe-, Wandler- und Hydrauliköl, schnell abnehmbare Verkleidungsbleche für Wartungsstellen, Aufstiegleiter, Getriebeabschaltung durch linkes Brems-pedal, doppelte hydr. Lenkzylinder, Öl-Luftkühler für Getriebe- und Wandleröl, Preßluftanschluß f. Reifenfüllung, Seiten-bleche für Motorhaube, Zugmaul mit Bolzen, selbstnachst. Bremsen, autom. Hubunterbrecher; Differentiale mit Dreh-momentverlagerung.
Instrumente: Voltmeter, Anzeiger für Mo-toröl-druck, Kühlwassertemperatur, Kraft-stoff, Wandleröltemperatur, Betriebs-stunden-zähler, Druckluftmesser, War-tungs-anzeiger für Trockenluftfilter, auto-matische Schaufeleinstellung, Schaufel-zähne, Kaltwetterstarthilfe, Drehzahl-messer, Fahrerkabine, Scheibenwischer, Heizung, Entfroster.

Sonderausrüstung:

Spezialschaufeln, Spezialbereifung, Reifenfüllschlauch, Reserveräder.

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



INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY M.B.H., NEUSS AM RHEIN