

# Perfekt in der Ausrüstung - serienmäßig!

Das heißt für Sie:  
Unser Schlepper ist serienmäßig universell ausgerüstet.  
(Übliche teure Zusatz-ausrüstungen sind bei uns überflüssig)

## Bitte steigen Sie auf:

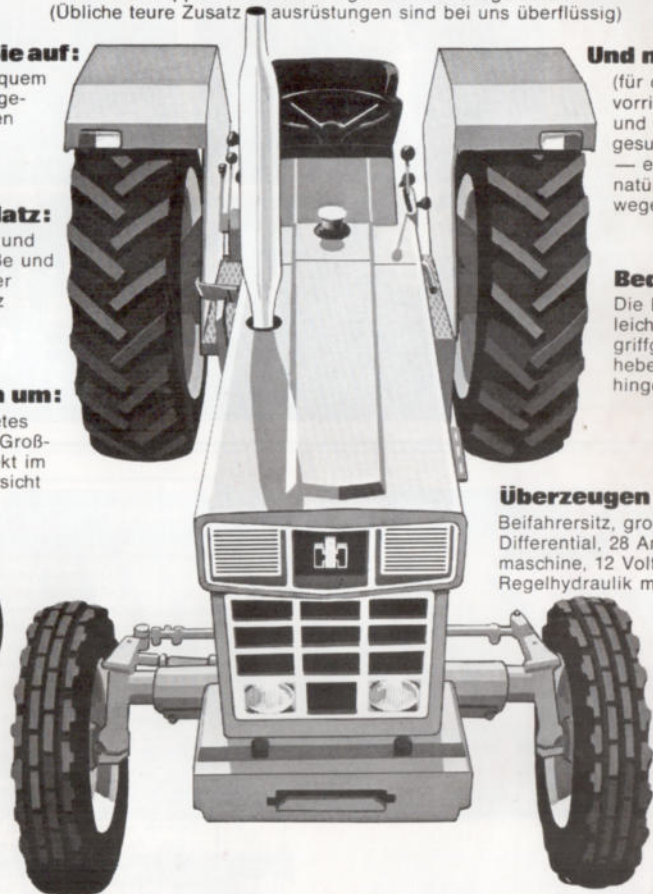
Merken Sie, wie bequem der Zugang zur aufgeräumten, geräumigen Plattform ist?

## Nehmen Sie Platz:

Ein gutgepolsterter und bequemer, auf Größe und Gewicht einstellbarer De Luxe Komfortsitz erwartet Sie.

## Sehen Sie sich um:

Ein elegant gestaltetes Armaturenbrett mit Großarmaturen liegt direkt im Blickfeld, gute Übersicht ist gewährleistet.



## Und nun starten Sie:

(für den Winter Kaltstartvorrichtung) und Sie hören den kerngesunden Lauf des Motors — ein Direkteinspritzer natürlich, der Sparsamkeit wegen.

## Bedienen Sie sich:

Die Lenkradschaltung, leichtgängige Lenkung, griffgerechte Bedienungshebel, alles ist da, wo es hingehört.

## Überzeugen Sie sich:

Beifahrersitz, großer Werkzeugkasten, Differential, 28 Amp. Drehstromlichtmaschine, 12 Volt-Anlage nach StVZO, Regelhydraulik mit Dreipunktaufhängung, Synchron-Getriebe, Überschlag-Schutzbügel. Alles gehört zur Normalausrüstung.

Ein Schlepper - perfekt in der Ausrüstung - serienmäßig

23 C

# MAGER & WEDEMEYER

IH - Generalvertretung

2800 Bremen - Hemelingen - Brüggeweg 54 - Tel. (0421) 45 861

# 75 Jahre



# Mager & Wedemeyer



# 75 Jahre

# im Dienste der Landtechnik



Am 22. März 1899 eröffneten die Kaufleute Karl Wilhelm Mager und August Louis Theodor Wedemeyer in der Langenstraße Nr. 50 in Bremen eine Eisenwarenhandlung. Die Eintragung der Firma als offene Handelsgesellschaft in das Handelsregister der Stadt Bremen war bereits am 1. Januar 1899 erfolgt.

Die Firma Mager & Wedemeyer war seinerzeit eine Eisenhandlung, die Fabriken, Schlossereien, Schmieden und Wagenbauer mit jeder Art von Werkzeug, Werkzeugmaschinen und Halbfertig-Erzeugnisse, belieferte. Die Anfangserfolge der jungen Firma waren so ermutigend, daß Mager & Wedemeyer schon nach 5 Jahren die Nachbargrundstücke in der Langenstraße dazuerwarb und vier Häuser zu einem einzigen Geschäftshaus miteinander verband. Damals war es unmöglich, sich hinter einer Marke zu verstecken. Der Händler stand für das, was er anbot, gerade. So entstand damals bei Mager & Wedemeyer ein Grundsatz, der bis heute Gültigkeit behalten hat: „Und wenn etwas noch so billig ist und wenn wir noch so viel davon verkaufen können – Qualität muß an erster Stelle stehen“.

1914 brach die Entwicklung jäh ab. Viele Mitarbeiter wurden Soldaten. Zum ersten Mal mußte das Geschäft mittags schließen. – Unvorstellbar bis dahin, wo man sogar noch Sonntags geöffnet hielt.

Im Oktober 1916 starb August Louis Theodor Wedemeyer. Von dieser Zeit an führte die Familie Mager das Geschäft allein weiter. Kurz nach dem Ersten Weltkrieg nahm Karl Wilhelm Mager seinen Sohn Gerhard als Teilhaber in die Firma auf.

Die technische Entwicklung schritt damals sehr schnell voran. Allerdings machte die Wirtschaftskrise Ende der 20er und Anfang der 30er Jahre große Teile der Aufbauarbeit zunichte. Die Umsätze waren 1933 um zwei Drittel gesunken. Nach dem Tode von Wilhelm Mager im November 1927 begann sein Sohn Gerhard die Firma neu zu organisieren und ihr zusätzliche Betätigungsfelder zu erschließen. Mittlerweile sind Erntemaschinen, Schlepper und Erdbewegungsgeräte zu einem wichtigen Geschäftszweig des Unternehmens geworden.

Im Jahre 1939 beschäftigte Mager & Wedemeyer 87 Mitarbeiter. Die Fläche der Geschäfts- und

Lagerräume hatte sich auf 6 300 qm erhöht. Der Zweite Weltkrieg traf das Unternehmen vernichtend. Das Geschäft wurde völlig zerstört. Der älteste Sohn Gerhard Magers fiel 1940 als Soldat, sein Vater starb 1941. Wenige Tage vor Kriegsende starb infolge Kriegseinwirkung in Bremen Frau Thea Mager, die nach dem Tode ihres Mannes die Firma weitergeführt hatte.

Das war die Situation, die Kurt Mager antrat, als er 1945 aus Kriegsgefangenschaft zurückkehrte. Die Höhe des Schadens war unermesslich. Unterlagen darüber wurden in den letzten Kriegstagen vernichtet.

Der Wiederaufbau der Firma Mager & Wedemeyer vollzog sich nach neuen, modernen Gesichtspunkten. Das Unternehmen wurde in Fachabteilungen gegliedert. Aus den Verkäufern wurden Berater. Jede Abteilung betreibt heute ihre eigene Außendienst-Organisation mit erfahrenen Reisenden, Ingenieuren und geschulten Monteuren.

Der Kundenkreis wuchs. Auf dem Maschinensektor übernahm Mager & Wedemeyer die Vertretung bedeutender Fabriken. Das Tempo der Entwicklung und die Verbindung zur International Harvester Company führten zu einer Geschäftsausweitung, die nicht vorauszu sehen war. Neue Lagerflächen mußten geschaffen werden. 1963 konnte ein rund 35000 qm großes Gelände mit Bahnanschluß in Bremen-Hemelingen erworben werden. Während der Bauarbeiten für das neue Handelshaus erwarb Kurt Mager nochmals rund 20000 qm als Reserve. Hinter dem repräsentativen Verwaltungsgebäude von fast 100 Meter Länge schlossen sich überdachte und zum Teil klimatisierte Lagerhallen von rund 16000 qm an. Heute ist die Firma Mager & Wedemeyer ein „Haus der Technik“ mit mehr als 70000 Artikeln. Ihre Verkaufsgebiete sind die Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der Auslandsexport geht nach Europa, Afrika, Asien und Südamerika. Kooperationen bestehen mit „EUMACOP“ Europäische Maschinen Cooperation eGmbH., Bremen; ITEC GmbH & Co. KG., Düsseldorf; MERKUR-Normteile KG., München.

In den nächsten Monaten wird die Fa. Mager & Wedemeyer ihren 15000sten IH-Schlepper verkaufen.



So fing der Verkauf an



Kontor um 1900



Das Lager »Auf dem Dreieck«



Großveranstaltung in der Stadthalle Bremen



Das Stammhaus in Bremen / Langenstr. 50



Mit Spezialkränen in den 2. Stock



Der 10 000 ste Schlepper für die Aktion Sorgenkind



Herr K. Mager nimmt im IH - Werk Neuss den 13 500 sten Schlepper entgegen

# Seit 1965 in neuen Betriebsräumen



20000 Quadratmeter überdachte Nutzfläche  
1600 laufende Meter Regale für Eisenwaren,  
1200 laufende Meter Regale für Ersatzteile  
Schrauben, Normteile

Eine vollautomatische Bahn für Wareneingang  
und Lager, die für den reibungslosen  
Warenfluß sorgt.

Mehrere Schwenkkräne für schwere Güter.

Von 38 Mitarbeitern nach dem Kriege stieg die  
Zahl inzwischen auf fast 400 im Jahre 1969.  
Allein 40 Fachreisende besuchen laufend  
unsere Kunden.



# Wir garantieren Ihnen einen vorbildlichen Service



Ein moderner Fuhrpark mit 50 Fahrzeugen  
garantiert einen schnellen und zuverlässigen  
Service.

Mager & Wedemeyer zählt zu den größten  
Händlern der weltweiten Verkaufsorganisation  
der International Harvester und verfügt somit  
über eine Kapazität, die allen technischen Pro-  
blemen der Landwirtschaft gerecht wird.  
Mit über 400 ausgebildeten Fachkräften und  
ca. 40 Fachreisenden hat Mager & Wedemeyer  
einen Mitarbeiterstamm, der allen anfallenden  
Problemen auf dem Land- und Baumaschinen-  
sektor gerecht wird.





# Die neue Schlepper- generation



## Parade der „Perfecten“

Kein militärisches Ereignis oder der Höhepunkt einer Vereinsveranstaltung, sondern die Einführung der neuen INTERNATIONAL 4-Zylinder Ackerschlepper 554, 644, 744 und 844, welche bei der ersten Vorstellung in ihrer Geburtsstadt Neuss bereits beträchtliches Aufsehen erregten.

INTERNATIONAL HARVESTER ist für die Modellkonstanz seiner Ackerschlepper bekannt. Daher kann man mit Fug und Recht erwarten, daß wesentliche Neuerungen bei einem angekündigten Modellwechsel jeweils verwirklicht werden und letzterer sich nicht auf den Austausch einiger für die Funktion des Schleppers unwesentlicher Stücke Blechs beschränkt.

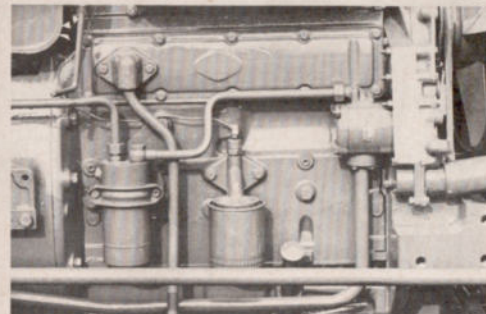
### Dieselmotoren

Die neuen INTERNATIONAL Schlepper 554, 644, 744 und 844 sind mit den bewährten INTERNATIONAL 4-Zylinder Direkteinspritzer-Dieselmotoren aus dem Werk Neuss versehen:

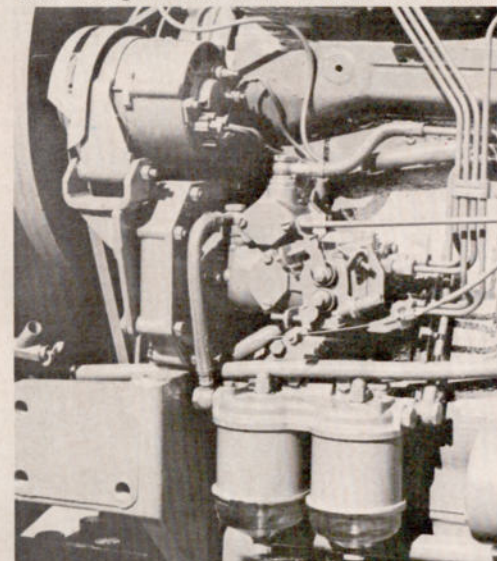
Schleppermodell	Motor-typ	Bohrung/Hub, mm	Zylinderinhalt, cm <sup>3</sup>	Dauerleistung, PS (DIN 70020)	Höchstleistung, PS
554	D-206	98,4/111,1	3382	54	60
644	D-206	98,4/111,1	3382	60	66
744	D-239	98,4/128,5	3911	67	74
844	D-246	100,0/128,5	4034	75	82

Diese Motoren zeichnen sich als Direkteinspritzer durch einen niedrigen Kraftstoffverbrauch, durch geringen Motorölverbrauch dank einer sorgfältig abgestimmten Ringbestückung der Kolben und einen sehr schwingungsarmen und elastischen Lauf durch die 5-fach gelagerte Kurbelwelle und den Schwingungsdämpfer (sog. Balancer) aus, dessen zwei mit gekoppelter Kurbelwellendrehzahl gegenläufig rotierende Gewichte einen Massenausgleich für die sich hin- und herbewegenden Kolben und Pleuel bewirken.

Die robusten INTERNATIONAL Motoren sind für Drehzahlen von 3.000 U/min. ausgelegt, sind jedoch auf 2.180 bzw. 2.300 U/min. gedrosselt, haben daher eine lange Lebensdauer und sind in punkto Wartung äußerst genügsam. Motoröl- und Kraftstoff-Wegwerffilter machen mühsames Filterreinigen überflüssig. Die 250-Stunden Motorölwechsel ersparen teures Mineralöl. Das Trockenluftfilter, das jetzt serienmäßig in alle Modelle dieser Baureihe eingebaut wird, bedarf einer nur geringen Wartung. Ein elektrischer Filterüberwacher zeigt dem Landwirt am Armaturenbrett an, wann das Filter gewartet werden muß. Die völlig ge-



schlossene Bosch Verteilereinspritzpumpe schmiert sich selbst durch den durchströmenden Kraftstoff und erscheint nicht als Punkt auf der Wartungstabelle. Serienmäßig wird eine 14 V, 28 A Drehstrom-Lichtma-



schine eingebaut, die schon bei Leerlaufdrehzahl große Strommengen abgibt. So bleibt die Batterie stets aufgeladen – ein Vorteil bei mehrfachen Kaltstarts im Winter, wo die Batterie leicht überstrapaziert wird. Die Dieselmotoren aus Neuss haben Bosch Vollausrüstung – 4 PS Anlasser, Drehstromgenerator, Regler, Einspritzsystem – die dank des engmaschigen Bosch-Kundendienstnetzes in der Bundesrepublik leicht geprüft, gewartet und nach langer Betriebszeit instandgesetzt werden kann.

### Getriebe

Folgende Getriebeausführungen mit Höchstgeschwindigkeiten von ca. 30 km/h bei Motornendrehzahl finden an den neuen Schleppern 554, 644, 744 und 844 Verwendung:

- Das IH Synchron 8+4 Getriebe mit vollsynchronisiertem 4-Gang Schaltgetriebe, mit Gruppengetriebe (Acker-, Straßen- und Rückwärtsfahrtbereich), Differentialsperre sowie Planetenrad-Endantrieben. Dieses Getriebe hat 8 wohlabgestufte Vorwärts- und 4 Rückwärtsgänge, die schneller sind als die Vorwärtsgänge im Ackerbereich.
- Das neue IH Synchron 16+8 Getriebe wurde aus dem IH 8+4 Getriebe entwickelt und hat eine mechanisch zu- und abschaltbare Zwischenuntersetzung hinter dem Schaltgetriebe. Die durch das Schaltgetriebe reduzierte Motordreh-



zahl wird bei ausgerückter Zwischenuntersetzung unverändert dem Gruppengetriebe zugeleitet, in eingerücktem Zustand hingegen weiter reduziert. So werden die jeweils 4 Geschwindigkeitsstufen im Acker-, Straßen- und Rückwärtsfahrtbereich verdoppelt, so daß 16 Vorwärts- und 8 Rückwärtsgänge zur Verfügung stehen.

Geschwindigkeiten (km/h) der INTERNATIONAL 744 und 844 Ackerschlepper  
Hinterradbereifung 16,9/14-34 – 2300 U/min.

Gang	Acker	Straße	Rückwärts
1.	1,9 (1,6)	6,6 ( 5,4)	3,8 ( 3,1)
2.	3,3 (2,7)	11,4 ( 9,4)	6,6 ( 5,4)
3.	5,5 (4,5)	19,2 (15,7)	11,1 ( 9,1)
4.	8,6 (7,0)	29,7 (24,3)	17,2 (14,0)

Die Werte in Klammern ( ) zeigen die Geschwindigkeiten bei eingerückter Zwischenuntersetzung, die zwischen denen bei abgeschalteter Zwischenuntersetzung liegen. Dieses neue Getriebe hat 12 enggestufte Gänge im Arbeitsbereich bis 11,4 km/h, dazu 4 Transportgeschwindigkeiten ab 15,7 bis 29,7 km/h und läßt keine Wünsche seitens des Landwirts mehr offen.

c) Das IH Agromatic-S Synchron 12+4 Wendegetriebe hat zwischen Schalt- und Gruppengetriebe zwei hydraulisch betätigte Lamellenkupplungen und damit 4 zusätzliche Gänge im Wandlerbereich. So kann man bequem mit dem „kleinen Finger“ von der Acker- bzw. Straßen- in die Wandlergruppe und umgekehrt oder bei eingeschalteter Rückwärtsgruppe von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt und umgekehrt schalten. Dieser Reversiereffekt ist besonders beim Frontladerbetrieb geschätzt.

Die fußhebelbetätigte Differenzialsperre muß unbedingt erwählt werden, die sich ohne Betätigen der Motorkupplung und daher ohne Unterbrechen des Kraftflusses zu der Hinterachse ein- und ausrücken läßt.

Die neuen INTERNATIONAL 554, 644, 744 und 844 Schlepper sind auf Wunsch in Allradausrüstung mit der robusten ZF Achse APL 1551 lieferbar. Der Allradantrieb läßt sich über eine Lamellenkupplung unter Last ein- und abschalten. Mit anderen Worten: der Schlepper braucht zum Einrücken des Allradantriebs nicht angehalten werden und bleibt in schwierigem Gelände nicht stecken.



Die neue „Perfekte“ Schlepperreihe von INTERNATIONAL HARVESTER ist serienmäßig mit einer Zweifachkupplung versehen, deren erstes Element als handhebelbetätigte Zapfwellenkupplung zum Ein- und Ausschalten des Zapfwellenantriebs unter Last ausgebildet ist. Diese völlig unabhängige Motor-Zapfwelle hat den Vorteil, daß sie bei ausgerückter Motorkupplung weiterläuft. Es ist je ein Zapfwellenendstück für Zapfwelldrehzahlen der 540 U/min. (Grundausrüstung) und der 1000 U/min. Norm (Sonderausrüstung) verfügbar. Zum nachträglichen Einbau der 1000er Zapfwelle braucht lediglich die Gehäuseabschlußplatte ausgetauscht zu werden: ein Eingriff ins Getriebe ist hierzu nicht erforderlich.

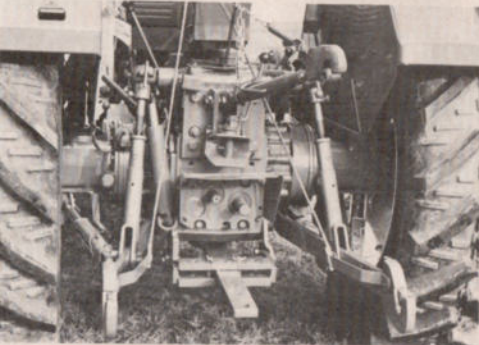
Die 11" Mitnehmerscheibe der Motorkupplung ist bei den beiden „Perfekten“ höherer Leistung (744/844) mit Kerametall-(Sintermetall-)Belägen versehen, die höhere Drehmomente als konventionelle, organische Beläge übertragen können und eine ungleich längere Lebensdauer haben.

#### Exact Regelhydraulik

Die neuen Schlepper haben eine EXACT Regelhydraulik mit Unterlenkersteuerung, die bei angekoppelten schweren Pflügen oder Grubbern ungleich präziser abregelt als eine Regelhydraulik mit Oberlenkersteuerung. Die Abregelung erfolgt im Druck- und Zugbereich über einen am hinteren Ende des Getriebegehäuses angeordneten Biegestab, an dessen Enden die unteren Lenker angelenkt sind. Der bei der Arbeit auf die unteren Lenker übertragene Arbeitswiderstand bewirkt ein Durchbiegen des Stabs um Bruchteile von Millimetern, wobei diese Verformung über ein Gestänge mit großer Übersetzung und eine federbelastete Koppel auf den Steuerventilschieber übertragen wird. Die Regelwege sind bei der Unterlenkersteuerung gering. Daher muß das Steuerventil äußerst „feinfühlig“ sein. Es spricht bereits bei einem Steuerschieberweg von 1,2 mm an, was einer Durchbiegung des Stabs von ca. 0,09 mm entspricht.

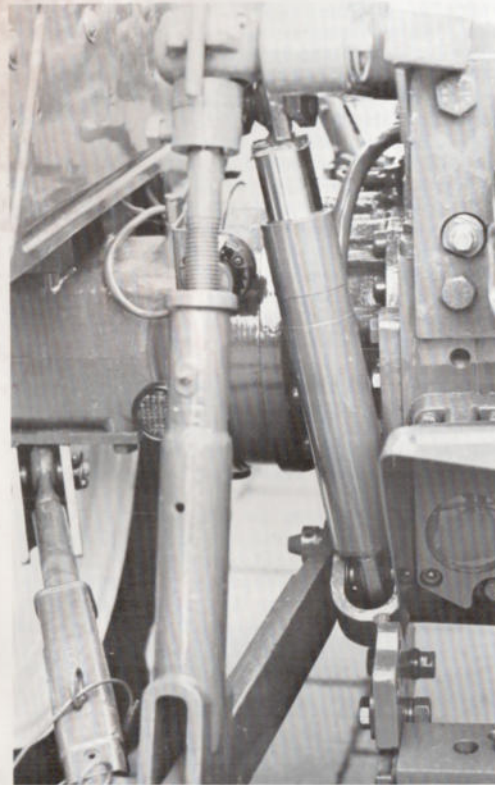
Die Lagesteuerung, d.h. das Anheben und Absenken über dem Boden arbeitender Geräte, erfolgt über einen auf der Hubarmwelle angeordneten Exzenter, der ein sicheres Abregeln bei minimalem Steuerschieberweg gewährleistet.

Die unteren Lenker müssen bei der Pflugarbeit frei beweglich sein und sind daher mit Teleskopseitenstreben versehen, die im Gegensatz zu den sonst verwendeten Spannkettens sekundenschnell gelöst oder festgestellt werden können. Weiter sind Schnellkuppler an den Lenkerenden als Sonderausrüstung lieferbar,



die das Anschließen und Abkuppeln dreipunktangelter Geräte ohne Verlassen des Fahrersitzes ermöglichen und den Schlepperfahrer entlasten. Die rechte Hubstange des Dreipunktgestänges der Kat. II ist über eine leichtgängige Spindel längenverstellbar. Die Ackerschleife läßt sich vertikal zum Anhängen gezogener, meist zapfwellengetriebener Geräte arretieren.

Die Hubkraft des Krafthebers wurde durch günstige Anlenkung der Hubstangen an den unteren Lenker und durch Vergrößern des Hubs des Kraftheberkolbens auf 2.900 kp, gemessen bei waagerechten, unteren Lenkern, erhöht. Wer eine höhere Hubkraft benötigt, für den steht als Sonderausrüstung ein Zusatzhubzylinder zur Verfügung, der die Hubkraft um weitere 850 kp auf 3.750 kp steigert.



Moderne Landmaschinen haben im zunehmenden Maße hydraulisch betätigte Bauelemente, die von der Kraftheberhydraulik mit Drucköl versorgt und über Zusatz-Steuergeräte für einfach- oder doppeltwirkende Kraftzylinder betätigt werden, von denen bis zu 4 an das Kraftheber-Steuergerät angeblockt werden können. Für die neue INTERNATIONAL Schlepperreihe sind Abreißkupplungen zum Anschluß der Hydraulikschläuche vorgesehen. Vergißt man einmal das Abziehen der Anschlußkupplung bei abgekoppeltem Gerät, so bedeutet dies keine Katastrophe, da sich erstere automatisch löst, sobald der Schlepper anfährt und die Schlauchleitung unter Spannung steht.

#### Fahrgestell

Was dem Beschauer an den neuen INTERNATIONAL 554, 644, 744 und 844 Ackerschleppern auffällt, ist das ansprechende, funktionsgerechte Styling. So haben wir den wuchtigen, vorstehenden Kühlerrahmen aus Grauguß, die nach vorn hochklappbare Motorhaube, die weißen Seitenstreifen und Trapezbleche, den schlanken, die Sicht nicht behindernden Vertikalschalldämpfer, die Rechteckscheinwerfer im Kühlergrill, die das Gelände vor dem Schlepper gut ausleuchten und bei Anbau eines Frontladers nicht erst versetzt werden brauchen.

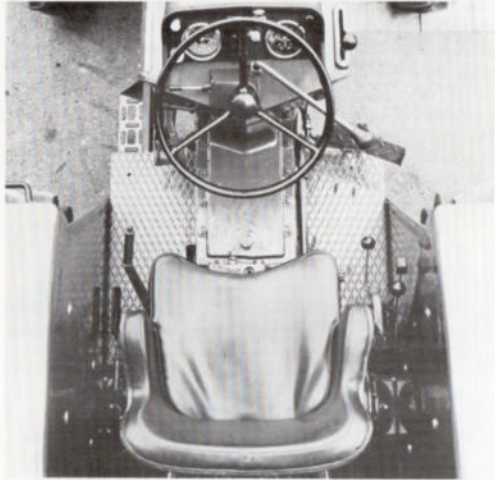
Und nun zum Fahrerstand. Eine bequeme, gleitsichere Trittstufe lädt geradezu zum Besteigen des Schleppers ein. Durch die Anordnung des Spritzwandblechs in einem Winkel wird der Einstieg – der Raum zwischen



Kotflügelrand und Außenkante Spritzwandblech – verbreitert, durch die Einbuchtung im Sitzkissen des Fahrersitzes zusätzlicher Freigang zwischen Lenkrad und Sitzkante gewonnen. So werden auch wohlbeleibte Männer entspannt und in ungezwungener Haltung den Fahrerstand ihres neuen INTERNATIONAL Schleppers als einen bequemen, vom ergonomischen Standpunkt aus optimalen, gut ausgestatteten Arbeitsplatz zu schätzen wissen.

Die Getriebebeschaltelhebel suchen Sie vergeblich im Durchgang des Fahrerstands: der Schaltgetriebehebel ist unter dem Lenkrad, der Gruppengetriebe- und beim 16+8 Getriebe, der Zwischenuntersetzungshe-

bel sind an der linken Seite des Getriebegehäuses neben dem Fahrersitz. Der Hebel der Zapfwellenkupplung sowie der Wandlerhebel (Schalthebel des Steuergeräts der beiden Lamellenkupplungen des 12+4 Getriebes) sind links und rechts in die Blechverkleidung um den Kraftstoffbehälter einbezogen.



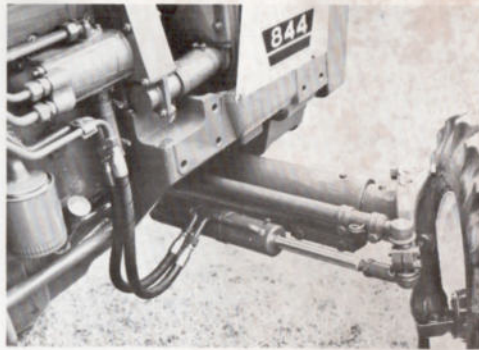
Der gutgepolsterte de Luxe Schlepperfahrersitz mit verstellbarer Sitzlehne gehört zur Grundausrüstung. Wer sich mehr Komfort gönnen will, für den steht der Super Luxe Komfortsitz mit hochgezogener Lehne und gepolsterten Armlehnen als Sonderausrüstung zur Verfügung. Beide Sitze sind längs- und höhenverstellbar; die Sitzfedern lassen sich je nach Gewicht des Fahrers vorspannen. Eine optimale Schwingungsdämpfung wird so erreicht.

Weiter fällt auf, daß die Plattformbleche bis an den oberen Rand des Getriebegehäuses reichen und kein Hindernis für Fuß oder Bein darstellen.

Das steiler gestellte Armaturenbrett ist blendfrei. Das Tractormeter, das Motor- und Zapfwelldrehzahlen sowie Fahrgeschwindigkeiten anzeigt, sowie das Kombiinstrument lassen sich leicht ablesen. Der kombinierte Hupen-, Licht- und Blinkerschalter ist griffgünstig unter dem Lenkrad angeordnet.

Die „Perfecten“ sind in der Grundausrüstung mit einer 18", nicht ausziehbaren Pendelachse mit einer Spurweite von 1,55 m ausgerüstet, eine 18" Verstellachse mit Spurweiten von 1,45/1,55/1,65 und 1,75 m ist gegen Aufpreis erhältlich. Beide Achsen wurden als robuste, hochbelastbare Ovalprofilachsen nach dem Vorbild der Eiform konstruiert, die bekanntlich die höchste Belastungsfähigkeit aufweist. Die beiden Achsen und die Allradachse werden an den gleichen, verstärkten Vorderachsträger montiert.

Ein Lenkgetriebe mit größerer Untersetzung erleichtert das Lenken der neuen Schlepper im Gelände und auf dem Acker. Eine Direktlenkung mit ungeteilter Spurstange und weniger Drehpunkten (daher auch weniger Schmiernippeln) bewirkt den Lenkeinschlag der Vorderräder. Die hydrostatische ZF Servostat-Lenkung mit Dosier- und Notlenkpumpe gehört zur Grundausrüstung der Allradschlepper 554A bis 844A sowie des 844 Standardschleppers, ist Sonderausrüstung für die 554, 644 und 744 Standardschlepper.



Schlepper höherer Leistung, die schwere Geräte und Pflüge an der Dreipunktaufhängung haben oder Anhänger hoher Nutzlast ziehen, benötigen entsprechend dimensionierte Bremsen. So haben die neuen 554 und 644 Schlepper selbstverstärkende, mech. betätigte 8" Doppelscheibenbremsen, die völlig gekapselt und daher schmutzgeschützt sind. Durch optimale Belagabstimmung wird eine hohe Bremsverzögerung erzielt. Die beiden INTERNATIONAL Schlepper höherer Leistung 744 und 844 haben „nasse“, hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremsen, die bei relativ geringem Kraftaufwand am Pedal gute Bremsverzögerungswerte ergeben. Da die Bremsen im Getriebeöl laufen, daher als „nasse“ Bremsen bezeichnet, werden Bremscheiben und Beläge gekühlt. Ein Fading (Nachlassen der Bremsverzögerung bei mehrfachen Vollbremsungen) wird so vermieden.

Die beiden Fußbremshebel sind jeweils gekoppelt und dienen im entkoppelten Zustand als Lenkbremsen. – Die mechanische 2. Betriebs- und Feststellbremse wirkt auf eine Bremstrommel am Differenzialgehäuse und ist daher völlig unabhängig von der Betriebsbremse.

Die Gewichtsverteilung der „Perfecten“ ist in der Grundausrüstung hervorragend, so daß Ballastgewichte bei normalen Einsatzbedingungen nicht erforderlich sind. Der neue, schwerere Vorderachsträger, der neue Kühlerahmen aus Grauguß und die Batterie, die jetzt ihren Platz vor der Vorderachse hat, ergeben ein Gewichtsplus von 150 kg. Die Schleppermodelle 744 und 844 haben serienmäßig ein 180 kg schweres Frontgewicht mit eingegossenem Zugmaul, in das als Sonderausrüstung lieferbare Koffergewichte eingehängt und mit einer Stange gesichert werden, wobei ein Befestigungsrahmen nicht erforderlich ist. Die drei mittleren Gewichte sind als Gußstück ausgebildet und haben ein angegossenes Zugmaul. Ein Satz Koffergewichte mit Zugmaulgewicht bringt 350 kg auf die Waage. Die Größe des Ballastgewichts kann auf die Art des Einsatzes und die Schwere des an die Dreipunktaufhängung angekoppelten Geräts abgestimmt werden. Das unnütze, kraftstoffzehrende Mitführen nicht benötigter Zusatzgewichte entfällt also.

Die neuen Schlepper haben einen großen Radstand: 2,23 m bei den Standardschleppern 554, 644 und 744, 2,39 m beim 844; die entsprechenden Werte für die Allradschlepper sind mit 2,19 m (554A, 644A, 744A) und 2,35 m (844A) spezifiziert. So wirkt sich eine Gewichtserhöhung am vorderen Schlepperende wegen des längeren Hebelarms bei Belastung des entgegen-

gesetzten Endes mehr aus als bei einem Schlepper kürzeren Radstands: der Landwirt kann schwere Geräte an die neuen „Perfecten“ Schlepper anschließen, ohne dabei die gute Bodenhaftung der Vorderräder zu vermindern.

Die einzelnen Schleppermodelle bringen folgende Leergewichte in Normalausrüstung auf die Waage:

	554	644	744	844
Standardschlepper kg	2870	2880	3080	3180
Allradschlepper, kg	3190	3210	3400	3500

Durch größeres Leergewicht und längeren Radstand der Schlepper ist die Achslastverteilung (Vorder-/Hinterachse) günstig, z.B. am 844 Allradschlepper 47,5 : 52,5%.

Die Hinterachsgehäuse haben eine rechteckige Form, auf der sich der verstärkte Unterbau des Überschlageschutzbügels besser abstützt. Die Konturen der Hinterradkotflügel sind entsprechend geändert, das Kotflügelblech ist verkürzt, so daß sie wichtig wirken. Der Oberbau des im Bereich der Bundesrepublik bei Neuzulassungen gesetzl. vorgeschriebenen Überschlageschutzbügels läßt drei Variationsmöglichkeiten zu: einen Rohrahmen als Dachkronen zum Aufbau eines Fahrerverdecks mit Panoramasscheibe, einen Dachrahmen aus Profilblechen mit einer Kunststoff-Dachabdeckung sowie auf Wunsch eine Fahrerkabine, die an diese Ausführung des Überschlageschutzbü-

gels so ammontiert werden kann, daß je nach Außentemperatur Türen, Seitenscheiben und Heckscheibe fortgelassen werden können.

Das hintere Ende des Schleppers ist unterhalb der Heckscheibe durch eine Plastikfolie abgedichtet. Eine Kabinenheizung ist als Sonderausrüstung erhältlich. Nun wird sich mancher Leser fragen, warum die Schlepper dieser neuen Baureihe die „Perfecten“ genannt werden.

Es ist das Prinzip der Ingenieure der INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY, die Technik von übermorgen schon heute zu erarbeiten und zu erproben. Daraus folgt, daß INTERNATIONAL Ackerschlepper und Landmaschinen mit dem allgemeinen technischen Stand von morgen bereits heute den deutschen und europäischen, ja den Landwirten der ganzen Welt zur Verfügung gestellt werden. So fühlt sich der Hersteller berechtigt, von den „Perfecten“ zu sprechen, die eine ganze lange Weile „perfect“ sein werden, ehe sie eines Tages durch weiter verbesserte INTERNATIONAL Erzeugnisse abgelöst werden. Da solche technischen Verbesserungen zumeist hinter Blechverkleidungen bzw. mehr oder minder dicken Gehäusewänden verborgen sind, bedürfen sie einer umfangreicheren Erläuterung, was der Zweck dieses Aufsatzes war.

Die neuen „Perfecten“ von INTERNATIONAL werden gewiß ihren Weg machen. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß sie noch erfolgreicher sein werden als die in großen Stückzahlen bis jetzt vom Band gelaufene Baureihe.

# 4 neue International

554 · 60/54 PS 644 · 66/60 PS 744 · 74/67 PS 844 · 82/75 PS

Überlegene technische Konzeption. Klare und saubere Linienführung. IH-Motoren mit Direkteinspritzung. IH-Getriebe, synchronisiert, leicht schaltbar. Sie geben sinnvoll gebändigte Kraft weiter, wo sie gebraucht wird, genau dosiert. Auch das Gewicht stimmt und die Gewichtsverteilung, das muß so sein bei perfekten Schleppern wegen der Schwerpunktlage. Daher auch der außergewöhnliche Radstand. Das bedeutet Bodenhaftung, Durchzugsvermögen und Sicherheit. Entsprechend ist der Arbeitskomfort — bequem, handlich, zweckmäßig. Bei diesen Schleppern stimmt alles, Abstimmung und Maße, Form und Konzeption, innen und außen, **rundherum perfekt.**





# Neuss am Rhein Schlepper- und Motorenwerk

Das Neusser Werk der INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY gehört mit einer flächenmäßigen Ausdehnung von 18 ha und ca. 4.000 Mitarbeitern zu den größten Schlepperwerken Europas.

Für ein Unternehmen seiner Größe ist dieses Werk mit einem außergewöhnlichen Maß an Selbständigkeit ausgerüstet. So umfassen die Produktionsanlagen eine weitgehend automatische Gießerei, eine Schmiede, elektronisch gesteuerte Transferstraßen, sowie Montagebänder. Nur so ist es möglich, daß fast alle Schlepper- und Motorteile in eigener Fertigung erstellt werden. Die Gießerei gilt mit sieben Schmelzöfen und einer vollautomatischen Aufbereitungsanlage als eine der modernsten ihrer Art. Um gleichbleibende hohe Qualität der Gußstücke zu gewährleisten, werden alle Schmelzprozesse in der Gießerei laufend durch ein Labor überwacht. Auf vollautomatischen Transferstraßen werden Gußstücke und Schmiederohlinge zu fertigen Kurbelwellen, Zylinderköpfen und anderen Motorteilen bearbeitet. Am Ende jeder Transferstraße durchlaufen die Fertigteile

verschiedene Härte- und Reinigungs- bader und erreichen im bereits einbaufähigen Zustand die Montagehalle.

Hier erfolgt die Montage an zwei Bändern mit einer maximalen Kapazität von 300 Motoren pro Tag. Nach Probelauf der Motoren werden diese entweder für den Versand oder für den Schlepperbau freigegeben. Von diesen Schleppern werden bis zu 90 Stück pro Tag auf einem Montageband fertiggestellt.

Die Neusser Schlepper werden nicht nur auf dem deutschen Markt verkauft, sondern zusätzlich in 40 verschiedene Länder exportiert.

Die große Anzahl verkaufter Schlepper, heute bereits über 5 Millionen und ihre weite Verbreitung haben erheblich dazu beigetragen, daß sich das Werk in Neuss zum bedeutendsten Produktionsbetrieb außerhalb der USA entwickeln konnte. Allein in den letzten Jahren wurden über 100 Millionen investiert. Nur so ist es gewährleistet, auch in Zukunft den anstehenden Maschinenbedürfnissen unserer Landwirte in aller Welt gewachsen zu sein.

Bild 1: Seit seiner Gründung im Jahre 1908 hat sich das Werk in Neuss zum größten Schlepperhersteller Deutschlands hochgearbeitet.

Bild 2: Alle paar Minuten verläßt ein komplett montierter IH-Dieselmotor die Fertigungsstraße.

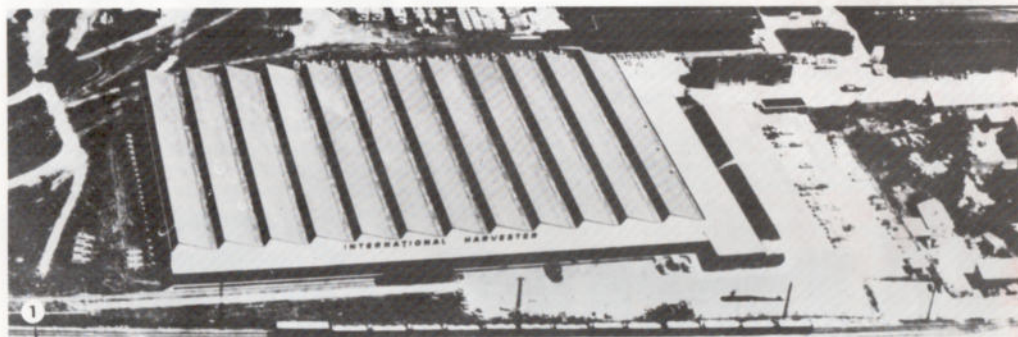
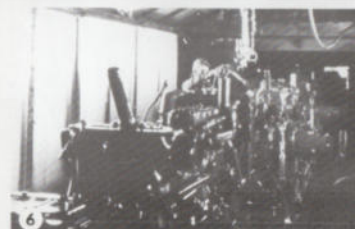
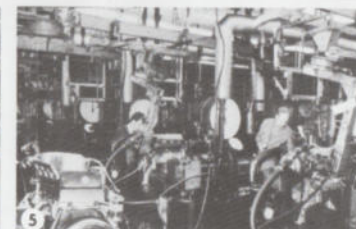
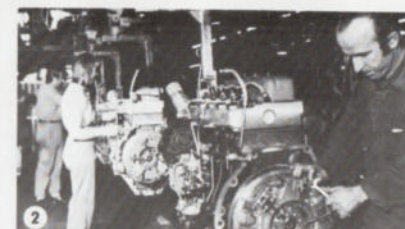
Bild 3: Dieses Foto zeigt eine der zahlreichen Kaltstahlpressen. Hier werden u. a. Radschüsseln und Teile für die Vorderachsfertigung hergestellt.

Bild 4: Auf dieser Fertigungsstraße werden die Schlepper komplett montiert und zum Lackieren vorbereitet.

Bild 5: Fertige Motoren werden auf dem Motorprüfstand auf Herz und Nieren getestet.

Bild 6: In der Spritzkabine werden die montierten Schlepper elektrostatisch gespritzt und die Farbe wird zur besonderen Haltbarkeit zusätzlich eingebrannt.

Bild 7: Der fertigmontierte, fahrbereite Schlepper kommt auf den Prüfstand. Hier werden sämtliche Funktionen noch einmal gründlich getestet.



# Zentral Ersatzteil- lager in Heidelberg

Als größtes Unternehmen auf landwirtschaftlichem Gebiet legt die INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY Wert auf schnelle und zuverlässige Versorgung aller INTERNATIONAL-Händler mit Original-Ersatzteilen. Im hochmodernen Zentral-Ersatzteillager in Heidelberg lagern auf einer Fläche von über 13.500 qm ständig ca. 100.000 Ersatzteile, die einen Wert von 65 Millionen DM darstellen.

Modernste Hilfsmittel wie Datenverarbeitung ermöglichen eine reibungslose, schnelle Bearbeitung und Abfertigung der Versandaufträge. Die günstige Lage an der Hauptstrecke Ludwigshafen-Karlsruhe mit direktem Gleisanschluss versetzt das EZL in die Lage, selbst schwerste Teile mit der Bahn verfrachten zu können.

Das moderne Ersatzteillager in Heidelberg wird stets erweitert und auf den neuesten Stand der Technik ausgerichtet. Auch für ältere Schleppertypen, die schon seit Jahren nicht mehr gebaut werden, haben wir noch ein großes Lager an Reserveteilen.

Bild 1: Das moderne Zentralersatzteillager in Heidelberg aus der Vogelperspektive

Bild 2: Blick in eine der hochmodernen Lagerhallen

Bild 3: Hier werden die Ersatzteile verpackt und in Lastwagen verladen