

IH-Payloaderwerk im Herzen Deutschlands

In Heidelberg steht das größte deutsche Radladerwerk, die „Schmiede“ des Payloaders 560. Ein qualifizierter Stamm erfahrener Fachleute bürgt für eine hohe Fertigungsqualität der Maschinen, die hier das Werk verlassen.

Auf dem Werksgelände befindet sich die Kundendienstschule für die Schulung von Monteuren, die an IH-Baumaschinen ausgebildet und ständig auf den neuesten Stand gebracht werden.

Hier in Heidelberg ist auch der Sitz des IH-Ersatzteilzentralagers für ganz Europa. Es befinden sich

ständig rund 50.000 verschiedene Einzelpositionen an Ersatz- und Austauschteilen abrubereit auf Lager.



Das von IH entwickelte Austauschprogramm sorgt dafür, daß eine hohe Verfügbarkeit der Baumaschinen gesichert ist. Preiswerte, werksüberholte Aggregate mit voller Garantie stehen für einen schnellen Einbau zur Verfügung.

Dem Kunden wird auch ein Wartungsprogramm angeboten, bei dem u. a. durch IH-Öldiagnose Verschleiß beobachtet und ein vorbeugender Aggregataustausch empfohlen werden kann.



Alle Angaben und Abbildungen sind ohne Gewähr. Konstruktionsänderungen vorbehalten.



560



International

Ein Payloader 560 ist oft die einzig richtige Investition.

Ein 560 im Unternehmen bedeutet bares Geld. In seiner Belastbarkeit ist er ausgelegt für schwere Steinbrücheinsätze. Selbst ein Schwergewicht von 36 Tonnen, verfügt das Gerät in der Tat über schier brutale Kräfte, die andererseits so spielend leicht zu dirigieren sind, daß die Arbeit mit ihm ganz nebenher eine Menge Freude macht.

Der 560 arbeitet so flink und behende und bewältigt schwerste Brocken mit einer scheinbaren Mühelosigkeit und Eleganz, wie man es einer solch bulligen Maschine nicht zutrauen würde. Dabei paßt er im praktischen Einsatz in viele Rollen.

Nun ist der 560 wirklich nicht „irgendein“ Radlader.

Der 310 kW (421 PS) leistende Cummins-Diesel macht ihn zum leistungsstärksten, was diesbezüglich in Deutschland gebaut wird. Übrigens im größten deutschen Radladerwerk.

Seine Kipplastwerte sind wohl einmalig: 24,6 Tonnen befördert er in eingeknickter Stellung, ohne das Heck anzuheben. Das gleiche gilt für die Ausschüthöhe von 3,80 Meter. Ein einsamer Spitzenwert.

Was Umschlagleistung pro Zeiteinheit betrifft, ist der 560 in seiner Klasse bisher ungeschlagen. Diese schlichte Tatsache stellen wir auf Wunsch anläßlich einer Vorführung jederzeit erneut unter Beweis.

Ihr Fahrer wird den Komfort, den er in jeder Beziehung in seiner Kabine vorfindet, als sehr angenehm empfinden.

Und wir glauben, daß auch Sie sich der Überzeugungskraft dieser Maschine nicht ganz entziehen können, wenn Sie erst einmal einen Einsatz gesehen haben.



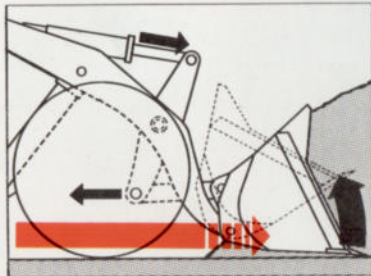
Schaufelinhalt	5,4 m ³
Motorleistung	310 kW (421 PS)
Kipplast (bei eingeknickter Maschine)	24.600 kg
Schüthöhe	3,80 m
Gewicht	37.000 kg



Seine Vorzüge beginnen bei Ladeeinrichtung und Schaufel

Bei einem Lader kommt es natürlich ganz besonders auf die Schaufel an. Und da ist der 560 bestens ausgestattet. Seine Schaufel kann man getrost in dauerndem Steinbrucheinsatz traktieren. Sie wird kaum Verschleiß zeigen, weil sie an strategischen Stellen massive Verstärkungen aufweist.

Doch das Wesentliche an ihr ist ihre Konstruktion. Sie hat einen langen, flachen Boden. Das Material fällt beim Einfahren ins Hautwerk bis hinten hinein, ohne daß es sich an der Schaufelrückwand abrollen muß. Das Kippgelenk der Schaufel befindet sich weit unten, um optimale Reißkraft und günstige Schütthöhe zu erzielen. Der Fahrer füllt die Schaufel lediglich durch Ankippen, wobei die Hubzylinder nicht in Tätigkeit zu treten brauchen. Auswechselbare Schaufelkufen aus Spezialstahl schützen den Schaufelboden vor übermäßigem Verschleiß. Spezialschaufeln sind erhältlich, auch mit Schaufelzähnen.

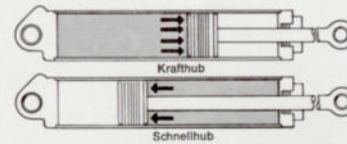


Hinter jeder Schaufel von Format steht eine erstklassige Ladeeinrichtung. Und ein ausgeklügelter Lade-Mechanismus.

Die Auslegerarme des 560 sind aus Kastenprofil. Innen hohl. Das heißt: geringes Gewicht bei extrem hoher Belastbarkeit. Um auch einseitiger Biegebeanspruchung gewachsen zu sein, falls die Schaufel mal ungleichmäßig beladen wird.

Ein anderer Vorzug ist die Z-Kinematik mit nur **einem** Schaufelkippzylinder. Damit die hydraulischen Kräfte fast verlustfrei und gewichtssparend an die Schaufel gebracht werden. Was man bei jeder Bauart behaupten kann.

Z-Kinematik bedeutet: hohe Ausbrechkraft beim Füllen, aber schnelles Ausschütten beim Entleeren der Schaufel.



Gezielte Zuteilung hydraulischer Kräfte

Kräfte, auf die Verlaß ist, Dank eines Systems, das Sie nie im Stich läßt.

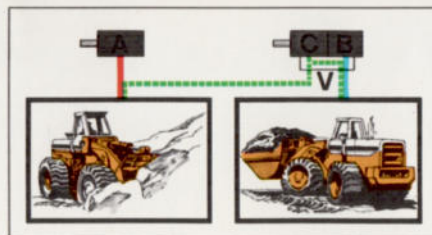
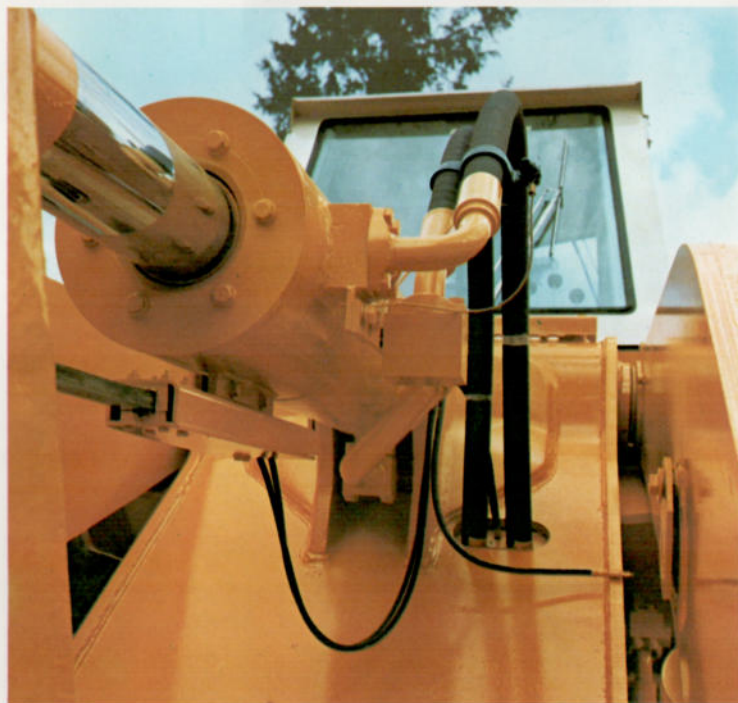
Immer genügend Losbrech- und Hubkraft, wenn es darauf ankommt. Immer eine quicklebendige Lenkung unabhängig von der Motordrehzahl. Flottes Manövrieren, spontane Schaufelbewegungen.

Dies wird ermöglicht durch das System der Zusatzmengenversorgung. Womit je nach Bedarf durch Zuschaltung zusätzlicher Ölmengen die Lade- oder die Lenkhydraulik unterstützt wird.

Weitere Hilfen sind der automatische Hubabschalter und Schaufelrücksteller, die jeweils einen verstellbaren Anschlag haben. Bei jedem Arbeitsspiel schaltet sich der Auslegerhub bei der vorher eingestellten Ausschüthöhe ab. Der Schaufelrücksteller bringt dann die Schaufel automatisch wieder in die vorher eingestellte Ladestellung.



Die Ladehydraulik steht unter leichtem Überdruck von 2 bar, was das Eindringen von Staub und Schmutz verhindert. Vom zylindrischen Hydrauliköltank, der oberhalb der Hydraulikpumpen montiert ist, fließt das Öl in natürlichem Gefälle zu den Pumpen.



Und so funktioniert die Zusatzmengenversorgung: Ein Zuteilventil leitet die Kraft dorthin, wo sie gebraucht wird. Die Zuschaltpumpe „C“ fördert über das Verteilventil „V“ Zusatzmengen je nach Motor- und Pumpendrehzahl in den Kreislauf der Ladeschaufelhydraulik „A“ oder der Lenkhydraulik „B“.





Das Super-Kraftwerk

Mit der Übernahme des neuen Cummins-Motor KT-1150-C als Antriebsaggregat des 560 beträgt die Leistung des Laders jetzt 310 kW (421 PS).

Dieser Motor gehört zur K-Familie, einer komplett neu entwickelten Reihe von Cummins-Dieselmotoren, in denen die ganze Erfahrung des Herstellers im Bau schwerer Dieselmotoren steckt. Bei der Konstruktion wurde den Forderungen nach Leistung, Lebensdauer, Wirtschaftlichkeit, Abstimmung und kompakten Abmessungen besonders Rechnung getragen.

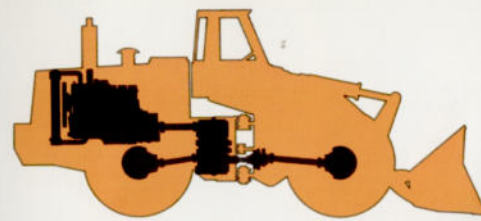
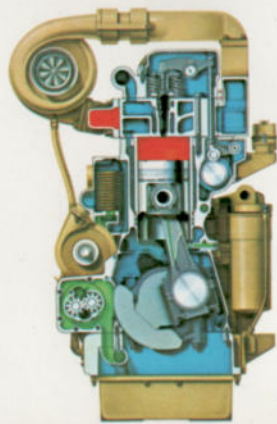
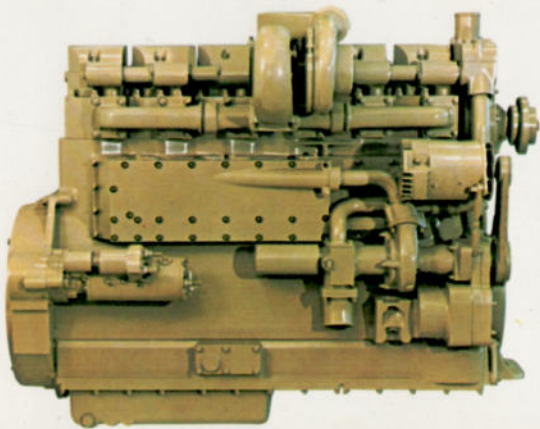
Es sind quadratisch ausgelegte Viertaktmotoren mit dem bewährten Cummins PT®-Kraftstoffsystem, bekannt für problemlose Einstellung und Wartung. Die jeweils 2

Ventile für Einlaß und Auslaß sind hängend angeordnet.

Der Einsatz bis zu einer Höhe von 3600 m über NN ist ohne Leistungsabfall möglich.

Die Konstruktionsmerkmale insgesamt bewirken hohe Leistungsausbeute bei sparsamem Kraftstoffverbrauch. Zufuhr und Verwirbelung der Ladeluft wurden verbessert. Durch Vergrößerung der Nockenwelle

konnte die Einspritzphase verkürzt werden. Ein veränderter Ansaugkrümmer und natürlich der Turbolader wirken sich ebenfalls günstig auf den Verbrauch aus.



Der Payloader verfügt über eine optimale Gewichtsverteilung. Die Ladeausleger sind Kastenprofilkonstruktionen, die bei hoher Stabilität das Gewicht niedrig halten.

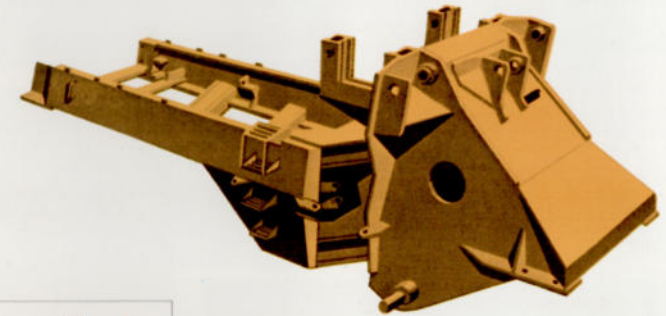
Im Hinterteil des Hauptrahmens sind Motor und Drehmomentwandler sowie Kraftstoff- und Hydrauliktank als Gegengewicht zur Nutzlast angeordnet. Dies sorgt in Verbindung mit dem Radstand für eine perfekte Ausgewogenheit.

Der Rahmen ist ebenfalls in Kastenprofil ausgeführt. Die Dreieckstform der vorderen Rahmenhälfte bietet neben der außerge-

wöhnlichen Stabilität überragende Sichtverhältnisse für den Fahrer. Der Rahmen ist so ausgelegt, daß er allen Verwindungs- und Verbiegungskräften, die z. B. bei Lenk-

bewegungen während der Fahrt auf unebenem Boden auftreten, widersteht. Die beiden Rahmenhälften sind durch zwei in Pendel-

lagern gelagerte Drehbolzen miteinander verbunden, die sowohl vertikale als auch horizontale Belastungen sicher aufnehmen.



Ein Vorzugsplatz

Von hier aus hat man den 560 völlig in der Hand.

Vorn auf dem Vorderwagen, wo die Sicht am besten ist und kein Ladege­stänge stört.

Man fühlt sich wie der Käpt'n auf der Brücke. Rundherum Glas. Getöntes Glas, damit die Sonne nicht zu lästig wird. Die Isolierung gegen Hitze oder Kälte ist ohnehin gut. Ebenso die Geräuschdämmung. Auf Wunsch wird eine Klimaanlage eingebaut. Man fühlt

sich entspannt und gelöst. Und wach.

Lenkrad und Sessel werden der Körpergröße entsprechend eingestellt. Um genügend Beinfreiheit zu haben. Wohltuend zur Kenntnis nimmt man in diesem Fahrerhaus den Touch echten Komforts. Und der bedeutet hier Effizienz.



Sämtliche Bedienungshebel sind hydraulisch vorge­steuert, d. h. angenehm leicht zu bedienen. Außer­dem liegen sie perfekt zur Hand. Armaturen und Kontrollleuchten sind opti­mal plaziert.

Hier oben stimmt alles. Und wenns „zur Sache“ geht, braucht der Fahrer nicht zu schwitzen. Er ist am Ende eines Arbeitstages vielleicht rechtschaffen müde.

Aber bestimmt nicht zerschlagen.



Die Wartung ist schnell erledigt.

Sämtliche Wartungsstellen sind beim 560 leicht zugänglich. Egal ob Filter, Keilriemen, Batterien, Drehbolzen, Hubzylinder oder Bremsbeläge. Fahrer und Wartungspersonal haben es so am liebsten. Wenn sie ohne Verrenkungen an Schmiernippel oder Ölpeilstäbe gelangen können. Übrigens die beste Gewähr dafür, daß Wartungsarbeiten auch regelmäßig durch-

geführt werden. Genau nach Plan. Diese Art von Servicefreundlichkeit ist beim 560 eingebaut.

Zum Beispiel die Ladeeinrichtung: Der 560 hat nur 14 Drehpunkte. Nicht dutzende. Alle mit geteilten Rundschnurringen abgedichtet und nur alle 50 Stunden abzuschmieren.

Oder nehmen wir den Hydrauliköltank. Er ist zylindrisch. Es gibt keine Ecken, in denen sich Verunreinigungen ablagern könnten. Außerdem hält das 5-Mikron-Filterssystem des 560 auch die allerwinzigsten Partikelchen fest.

Muß man einmal an die Bremsen heran, so ist es nicht nötig, das Rad

abzunehmen oder die Planetenendantriebe auseinanderzubauen. Die Bremsen lassen sich komplett von der Radinnenseite warten.

Auch das Getriebe ist völlig problemlos aus- und einzubauen. Kein Abnehmen der Kabine und ein umständliches Herausheben des gesamten Antriebselementenblocks. Beim 560 wird das Getriebe nach unten ausgebaut. Einzelf. Und schnell.

Selbst wenn der 560 einmal stehenbleiben sollte - es dauert mit Sicherheit nicht lange, bis er wieder flott ist.

