



Magirus Iveco Museum

Fahrzeugdatenblatt für: **Krupp Tiger L8Tg5**

Nach dem Titan kommt der Tiger:

Ende 1955 brachte Krupp den Tiger, als Nachfolger des heute legendären Titan auf den Markt. Der Titan mit seinen 210 PS starken 6-Zylinder-Motor, der aus zwei 3-Zylinder-Motoren erstanden ist, konnte nicht überzeugen.

Der Tiger als Nachfolger erhielt aus diesem Grund einen unkomplizierteren Fünfzylinder-Reihendieselmotor aus einem Guss.

Die Leistung war mit 185 PS etwas geringer, doch die Alltagstauglichkeit wurde verbessert. Gegenüber der bestehenden Motorenbaureihe hatte der 5-Zylinder abnehmbare Zylinderköpfe. Die Form der Motorhaube ist ähnlich mit der zweiten Mustang-Generation. Weiterhin war das Fahrerhaus in Holz-Stahl-Bauweise und für den Fernverkehr gab es auf Wunsch eine Schwalbennest-Schlafkabine.



TECHNISCHE FAHRZEUGDATEN

MOTOR

Hersteller: Krupp
Baumuster: D573
Bauart: stehender 5 Zyl.-Reihenmotor, wassergekühlt
Zweitakt-Dieselmotor mit Gleichstromspülung

Bohrung /Hub: 115mm x 140mm
Hubraum: 7.270 cm³
Leistung: 185 PS bei 1.500 U/min
Drehmoment: 80 mkg bei 1.200 U/min
Kraftstoffverbrauch: - l/100km

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antriebsformel: 4x2
Kupplung: Zweischeiben
Getriebe: ZF AK6-75, 6. Gang -
Hinterachse: -
Geschwindigkeit: 60 – 66,3 km/h

FAHRGESTELL

Fahrzeugart: Lastwagen
Radstand: 5.650 mm
Spur vorne: 1.976 mm
Spur hinten: 1.812 mm
Fahrgestell-Gewicht: 5.750 kg
Fahrgestell-Tragkraft: 10.250 kg
Nutzlast: 8.400 kg
zul. Gesamtgewicht: 16.000 kg
zul. Anhängelast: 24.000 kg
zul. Gesamtzuggewicht: 40.000 kg
Reifen: 12.00-20 eHD verstärkt
Räder: Trilex Speichenräder 8,5-20

WEITERE DATEN

Produktionszeit: 1955 bis 1958
Produktionszahl: -
Kaufpreis: -

Verkehrssicherheit durch den **Krupp-Motor-Kompressor** (Krupp Werbung von 1954)

Die Bremsleistung des Motor-Kompressors liegt noch über der Trieb-(Motor-)Leistung.

Durch stufenweise Regelung der Kompressorbremse kann die Bremswirkung dem jeweiligen Gefälle angepasst werden.

Der Motor-Kompressor übernimmt die Hauptbremsarbeit, wodurch die Reibungs-(Fuß-)Bremse entlastet ist.

Im Gefahrenmoment steht die Fußbremse immer 100%ig als „Notbremse“ zur Verfügung steht.

Das „weiche“ Einsetzen der Kompressorbremse und das Mitbremsen des Anhängers verringert die Gefahr des Schleuderns.

Es wird weniger Schaltarbeit geleistet, so dass der Fahrer seine ganze Aufmerksamkeit den Vorgängen auf der Straße widmen kann.