



Magirus Iveco Museum

Fahrzeugdatenblatt für: **Krupp Mustang L8MF4**

Krupp schreibt 1955 in seinem Original-Prospekt zum Zweitakt-Dieselmotor:

Der Motor bietet, geringe Betriebs- und Unterhaltungskosten bei hoher Sicherheit für Fahrer und Fahrzeug!

Der Krupp-Dieselmotor berücksichtigt die neusten Erkenntnisse im Fahrzeugmotorenbau und ist deshalb als gleichstromgespülter Zweitakter mit Auslassventilen konstruiert.

Er hat keinen zerklüfteten Brennraum, benötigt also keine Glühkerzen und springt auch bei tiefen Außentemperaturen leicht und sicher an. Die ungewöhnlich hohe Literleistung von ca. 25 PS/l und das hohe Drehmoment sprechen für sich, sie sind ein Maßstab für die gute Zugkraft im bergigen Gelände und für das gute Anzugs- und Beschleunigungsvermögen.

Seine idealen motorischen Eigenschaften, die durch das Zweitaktssystem bedingt sind, sowie die Abstimmung auf den praktischen Fahrbetrieb ergeben auch im vorwiegend gefahrenen →



TECHNISCHE FAHRZEUGDATEN

MOTOR

Hersteller: Krupp
Baumuster: D459
Bauart: stehender 4 Zyl.-Reihenmotor, wassergekühlt
Zweitakt-Dieselmotor mit Gleichstromspülung

Bohrung /Hub: 115mm x 140mm
Hubraum: 5.816 cm³
Leistung: 150 PS bei 1.850 U/min
Drehmoment: 68 mkg bei 1.200 U/min
Kraftstoffverbrauch: 19,3 l/100km

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antriebsformel: 4x2
Kupplung: Einscheiben
Getriebe: AK6-55, 6. Gang 0,71:1
Hinterachse: Krupp, Kegelrad-Achsgetriebe mit
Stirnradvorgelege, 8:1
Geschwindigkeit: 66 km/h

FAHRGESTELL

Fahrzeugart: Lastwagen
Radstand: 4.600 mm
Spur vorne: 1.976 mm
Spur hinten: 1.801 mm
Fahrgestell-Gewicht: 5.300 kg
Fahrgestell-Tragkraft: 10.300 kg
Nutzlast mit Ffhs: 8.250 kg
zul. Gesamtgewicht: 15.600 kg
zul. Anhängelast: 24.000 kg
zul. Gesamtzuggewicht: 39.400 kg
Reifen: 12.00-20 eHD verstärkt
Räder: 8.5-20

WEITERE DATEN

Produktionszeit: 1956 - 1959
Produktionszahl: -
Kaufpreis: -

Fortsetzung aus dem Krupp Original-Prospekt:

→ Teillastbereich einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und eine große Wirtschaftlichkeit.

Durch entsprechende Abstimmung von Drehzahl und Hub konnte die mittlere Kolbengeschwindigkeit und damit die Verschleißquote sehr niedrig gehalten werden. Die Leistungsreserve bewirkt, dass der Motor nicht „ausgepumpt“ ist, so dass hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht werden. Die Spitzenleistung liegt noch über der eingestellten Dauerleistung.

Der Motor kann über ein einfaches Betätigungsorgan im Fahrerhaus auf Bremsbetrieb (Kompressor-Bremse) umgeschaltet werden, so dass eine 3. von der Reibungsbremse unabhängige Bremse vorhanden ist, welche die Verkehrssicherheit auf ein Höchstmaß steigert.

Ein wesentlicher Vorteil liegt in der Anwendung des Baukastenprinzips – die Triebwerksteile aller Typen sind untereinander austauschbar.

Beim Einsatz von Fahrzeugen unterschiedlicher Tonnageklassen bedeutet dies eine wesentliche Verbilligung der Unterhaltungskosten.

Der Krupp-Zweitakt-Dieselmotor erfüllt somit eine der Hauptforderungen der Kraftverkehrswirtschaft.