



Magirus Iveco Museum

Fahrzeugdatenblatt für: **Krupp Mustang S8M4**

Krupp schreibt 1955 in seinem Original-Prospekt zum Mustang:

Der Wert eines Nutzfahrzeuges zeigt sich in der erreichbaren Transportleistung und seiner Wirtschaftlichkeit.

Als neuer wesentlicher Faktor tritt das Sicherheitsmoment in den Vordergrund, denn gerade in Hinsicht auf den steigenden Verkehr eine hohe Bedeutung zukommt.

Diese drei wertvollen Eigenschaften sind in dem Krupp Achttonner Mustang, der im wahrsten Sinne des Wortes seinem Besitzer Nutzen bringt, harmonisch vereint. Überall dort, wo ein Betrieb rationell geführt und wo unter Berücksichtigung der verschärften Wettbewerbsbedingungen genau kalkuliert wird, ist der Mustang bevorzugt im Einsatz.

Der Mustang wurde so konstruiert, dass auch bei Vorliegen ungünstigster Betriebsverhältnisse die Fahrzeugaggregate nicht überbeansprucht werden.



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:	Sattelschlepper	
Radstand:	3.700 mm	4.150 mm
Spur vorne:	1.976 mm	1.976 mm
Spur hinten:	1.801 mm	1.801 mm
Fahrgestell-Gewicht:	ca. 5.250 kg	ca. 5.400 kg
Sattellast mit Nfhs:	10.000 kg	9.750 kg
Nutzlast:	- kg	- kg
zul. Gesamtgewicht:	15.500 kg	15.500 kg
zul. Sattellast:	- kg	- kg
zul. Gesamtzuggewicht:	35.500 kg	35.500 kg
Reifen:	12.00-20 eHD verstärkt	
Räder:	8.5-20	

WEITERE DATEN

Produktionszeit: 1954 - 1960
Produktionszahl: -
Kaufpreis 1955: ca. 36.550 DM

Fortsetzung aus dem Krupp Original-Prospekt:

Ob schwere Lasten, mit, oder ohne Anhänger, ob empfindliche Ladegüter befördert werden, immer werden die idealen Fahreigenschaften überraschen.

Die Untersetzungsverhältnisse sind auf die Charakteristik des gleichstromgespülten Zweitakt-Dieselmotors sorgfältig abgestimmt. In Verbindung hiermit und durch die Eigenart des Motors, bei dem im Gegensatz zum Viertakter auf jede Kurbelwellenumdrehung ein Arbeitstakt entfällt, sind die Fahrbedingungen äußerst günstig. Gerade die hohe Auslastung ergibt zusammen mit der hohen Durchschnittsgeschwindigkeit und der hohen Beschleunigung eine optimale Transportleistung.

Durch die „Kompressor-Bremse“ können Gefällstrecken mit einer um 2 Gänge höheren Geschwindigkeit als bisher befahren werden. Infolge der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit ist die Fahrzeiterparnis erheblich. Die Besitzer des Mustang loben den „kräftigen Atem“ des Motors, d. h. seine enorme Zugkraft in Steigungen, sowie den niedrigen Kraftstoffverbrauch. Hier wird die Überlegenheit des Zweitakters augenfällig und schlägt zu Buch.