



Magirus Iveco Museum

Fahrzeugdatenblatt für: **Magirus O3500**

Magirus Omnibus mit luftgekühltem Dieselmotor!

Nach Ende des Krieges, 1946, kamen sie wieder, die ersten Magirus Omnibusse. Es waren Fahrgestelle der letzten Busreihe O3000 aus den Vorkriegs- und Kriegszeiten. Im Prinzip verlängerte LKW-Fahrgestelle mit dem Baukasten-Rahmen der Schell-Lastwagen S3000, und jetzt mit Busaufbau von Kässbohrer. Eingebaut war noch der wassergekühlte Deutz-Motor F4M513, es war der letzte Wassergekühlte der nach dem Krieg im Omnibusse und Lastwagen von Magirus-Deutz eingebaut wurde.

In seiner 2. Ausführung, 1948/1949, bekam der O3000 dann den im Krieg entwickelten Deutz-Motor F4L514, damit begann bei Magirus die Ära der luftgekühlten Dieselmotoren bei Omnibussen und Lastwagen.

Die nächste Entwicklungsstufe folgte wenige Monate später, das Gesamtgewicht wurde von 7.600 kg auf 8.200 kg angehoben, die Typenbezeichnung änderte sich in O3500. →



TECHNISCHE FAHRZEUGDATEN

MOTOR

Hersteller:	Deutz
Baumuster:	F4L514
Bauart:	stehender 4 Zyl.-V-Motor, luftgekühlt Wirbelkammer-Viertakt-Dieselmotor
Bohrung /Hub:	110 mm x 140 mm
Hubraum:	5.322 cm ³
Leistung:	82 PS bei 2.300 U/min*
Drehmoment:	29 mkg bei 1.200 U/min
Kraftstoffverbrauch:	14 l/100km

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antriebsformel:	4x2
Kupplung:	Einscheiben
Getriebe:	ZF FAKS40, 5 Gang, Gang 1:1
Hinterachse:	Magirus, einfach übersetzte Banjoachse Übersetzung 5.33:1
Geschwindigkeit:	72 km/h

* Vor, während und nach dem Krieg wurden die Leistungen oft als Höchst- und Dauerleistung angegeben. Ich gebe in meinen Büchern und Berichten vorrangig die Dauerleistung an, die Motoren waren noch nicht drehzahlfest.

In den offiziellen Magirus Unterlagen wurde die Leistung für den F4L514 von 1949 bis 1952 jährlich anders angegeben: 75, 82, 85 und 90 PS.

FAHRGESTELL

Fahrzeugart:	Lastwagen
Radstand:	5.200 mm
Spur vorne:	1.585 mm
Spur hinten:	1.600 mm
VA-Achslast:	2.600 kg
HA-Achslast:	5.600 kg
Sitzplätze:	1+44*
zul. Gesamtgewicht:	8.200 kg
zul. Anhängelast:	- kg
zul. Gesamtzuggewicht:	- kg
Reifen:	7.50-20 eHD
Räder:	7.00-20

WEITERE DATEN

Produktionszeit:	1949-1950
Produktionszahl:	-
Kaufpreis:	-

* im Berufs- und Linienverkehr

→ Die Luftkühlung war in der Nachkriegszeit den wassergekühlten Rivalen weit überlegen. Die wassergekühlte Fraktion musste damals aufgrund von fehlenden Frostschutzmitteln noch bei Frostgefahr und längerer Standzeit das Kühlwasser ablassen. Die Frostschutzmittel, die dann auf den Markt kamen, waren noch keine Langzeitprodukte, sie wurden im Winter eingefüllt und im Frühjahr wieder durch Wasser ersetzt. Beide Medien waren sehr aggressiv zu den Materialien des Kühlkreislaufs, und Undichtigkeiten waren keine Seltenheit. Bei Frost, besonders beim Ersten der Saison, zerbarsten Motorblöcke und flogen Froststopfen, weil vergessen wurde, Wasser abzulassen bzw. Frostschutzmittel einzufüllen. Der luftgekühlte Motor erreicht viel schneller seine Betriebstemperatur und verhinderte damit, dass aufgrund des hohen Schwefelanteils im Diesel schwefelhaltige Säuren an den zu kalten Zylinderwandungen kondensierten und das Schmieröl zersetzten. Die Schmierfähigkeit des Öls blieb daher länger erhalten, und der Verschleiß durch Korrosion an den Zylinderwänden war geringer.

Der Trend ging bei Magirus-Deutz eindeutig zum luftgekühlten Motor, der den wassergekühlten immer mehr verdrängte. Nicht nur bei den Omnibussen und Lastwagen sondern auch bei Schleppern und stationären Motoren. Im Geschäftsjahr 1953/54 lag der Produktionsanteil des wassergekühlten Motors in Ulm bei nur noch 2 %.