



Magirus Iveco Museum

Fahrzeugdatenblatt für: **Magirus S6500**

Magirus schreibt 1954 in seinem Original-Prospekt zum S6500:

Das Fahrgestell

Das Hauptaugenmerk richtet Magirus-Deutz beim Fahrgestellbau auf Wartungsfreiheit, Robustheit und auf eine im harten Fahrbetrieb notwendige hohe Elastizität des Rahmens. Die am Rahmenende befindliche Quertraverse welche die Anhängerkupplung aufnimmt, ist für starke Beanspruchung besonders ausgelegt. Zum Rangieren des Anhängers ist am vorderen Rahmenende gleichfalls eine Kupplung vorgesehen.

Alle Leitungen werden, soweit es nur möglich ist, in das Innere des Rahmen-U-Profils verlegt.

Der Kraftstofftank befindet sich, mit einer starken Aufhängenvorrichtung versehen, auf der rechten Seite des Rahmens. Die Druckluftbehälter liegen zwischen den beiden Chassislängsträgern.



TECHNISCHE FAHRZEUGDATEN

MOTOR

Hersteller:	Deutz
Baumuster:	F8L614
Bauart:	stehender 8 Zyl.-V-Motor, luftgekühlt Wirbelkammer-Viertakt-Dieselmotor
Bohrung /Hub:	110 mm x 140 mm
Hubraum:	10.644 cm ³
Leistung:	170 PS bei 2.300 U/min
Drehmoment:	62 mkg bei 1.200 U/min
Kraftstoffverbrauch:	21,5 l/100km

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antriebsformel:	4x2
Kupplung:	Einscheiben
Getriebe:	AK6-55, 6. Gang 0,71:1
Hinterachse:	Magirus, Kegelrad-Achsgetriebe mit Stirnrad-Nabenvorgelege, 8,88:1
Geschwindigkeit:	71 km/h

FAHRGESTELL

Fahrzeugart:	Lastwagen	
Radstand:	4.800 mm	5.400 mm
Spur vorne:	1.930 mm	1.930 mm
Spur hinten:	1.780 mm	1.780 mm
Fahrgestell-Gewicht:	4.600 kg	4.650 kg
Fahrgestell-Tragkraft:	8.500 kg	8.450 kg
Nutzlast m. Werkspritsche:	7.150 kg*	6.950 kg*
zul. Gesamtgewicht:	13.100 kg	13.100 kg
zul. Anhängelast:	24.000 kg	24.000 kg
zul. Gesamtzuggewicht:	37.100 kg	37.100 kg
Reifen:	11.00-20 eHD verstärkt	
Räder:	8.0-20	

WEITERE DATEN

Produktionszeit:	1951 bis 1955	
Produktionszahl:	-	
Kaufpreis 1954:	4.800 mm mit Pritsche u. Nfhs	35.945 DM

* mit Magirus Normalfahrerhaus

Bremsanlage, Lenkung, Vorder- und Hinterachsfederung:

Magirus-Deutz-Fahrzeuge der 7-t-Klasse sind mit Druckluft-Vierrad-Innenbackenbremsen ausgerüstet, die über großdimensionierte Bremsbeläge, vorne 1.520 cm² und hinten 2.000 cm² verfügen und eine mittlere Bremsverzögerung von 4,2 m/sec² bei sehr geringem Verschleiß erreichen. Das Druckluftbremsventil und das Bremsgestänge sind so aufeinander abgestimmt, dass Motorwagen und Anhänger bei leichtem Druck auf das Bremspedal weich und zügig abgebremst werden. Die feststellbare Handbremse wirkt rein mechanisch auf die Hinterräder. Auf Wunsch werden die Wagen mit Motorbremse ausgerüstet. Die halbelliptischen Vorder- und Hinterrad-Blattfedern, flach gesprengt, und aus hochwertigem Federstahl gefertigt, liegen über den Achsen außerhalb des Rahmens. Sie gleichen auch grobe Fahrbahnunebenheiten weitgehend aus. Die Vorderfedern und die Hinterfedern sind an ihrem hinteren Ende auf einem Wälzbock gelagert, wodurch bei zunehmender Last die wirksame Federlänge verkürzt und damit die Feder progressiv steifer wird. Die ZF-Lenkung ist in stabiler Lagerung am Rahmen befestigt. Die gut gewählte Übersetzung sowie das optimal ausgelegte Gestänge gewährleisten leichtes und stoßfreies lenken, das den Fahrer des Wagens auch auf großen Strecken nicht ermüdet.