



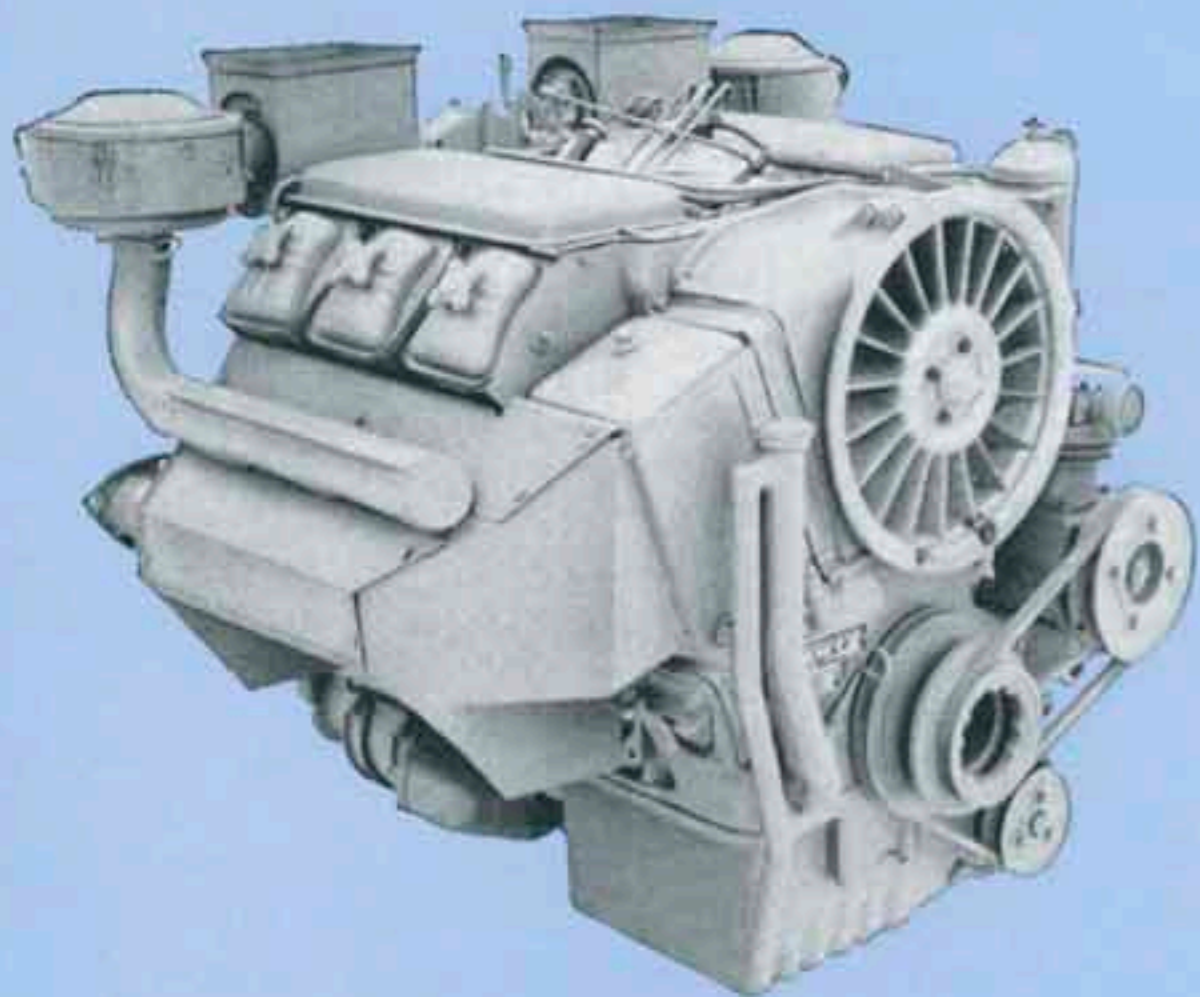
**TYP**  
**A 4500/112**  
**MERKUR**  
**MERCEDES**



**MAGIRUS-DEUTZ ALLRAD KIPPER**  
MIT LUFTGEKÜHLTEM DEUTZ-DIESELMOTOR

**K L Ö C K N E R - H U M B O L D T - D E U T Z A G . W E R K U L M**

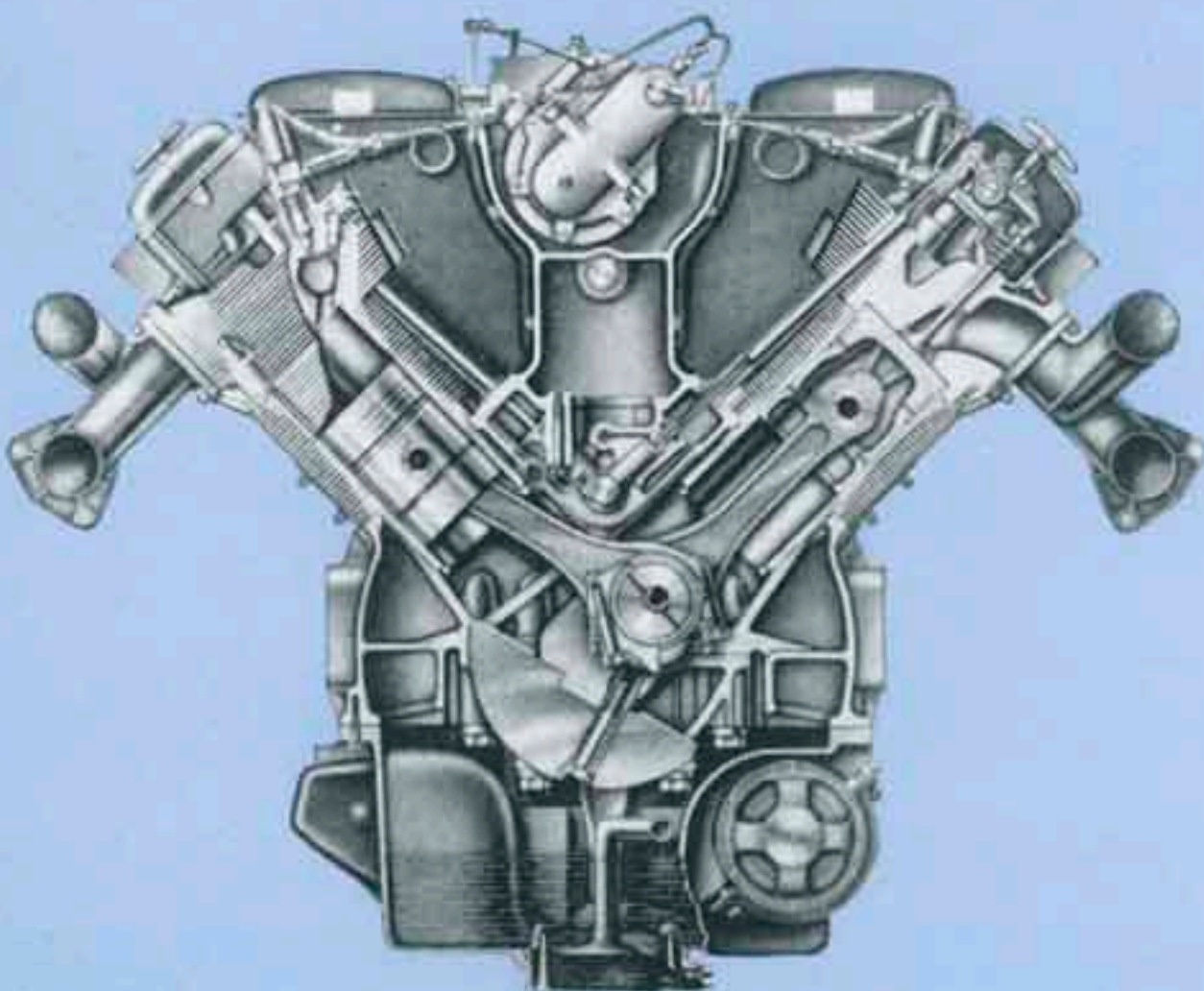




## DER MOTOR

Der luftgekühlte Deutz-Dieselmotor F 6 L 614 D hat ein max. Drehmoment von 38 mkg bei rund 1200 Umdrehungen pro Minute. Das ermöglicht eine besonders elastische Fahrweise. Seine Robustheit, Unempfindlichkeit gegenüber Hitze, Kälte und seine wirtschaftliche Arbeitsweise machen ihn zum idealen Dieselmotor für das Nutzkraftfahrzeug. Beim luftgekühlten Dieselmotor wird die im Zylinder auftretende Wärme über die angegossenen Kühlrippen unmittelbar durch die unter Druck vorbeistreichende Kühlluft abgeführt. Es entfallen damit alle Schwierigkeiten, die durch das Kühlmittel „Wasser“ bei Frost und Hitze auftreten.

Der Aufbau und vor allem die Wartung und Instandsetzung des Motors ist durch die luftgekühlten Einzelzylinder wesentlich vereinfacht. Für Zylinder und Zylinderkopf und Steuerungsteile der verschiedenen luftgekühlten Deutz-Motortypen finden immer wieder die gleichen Bauelemente Verwendung.

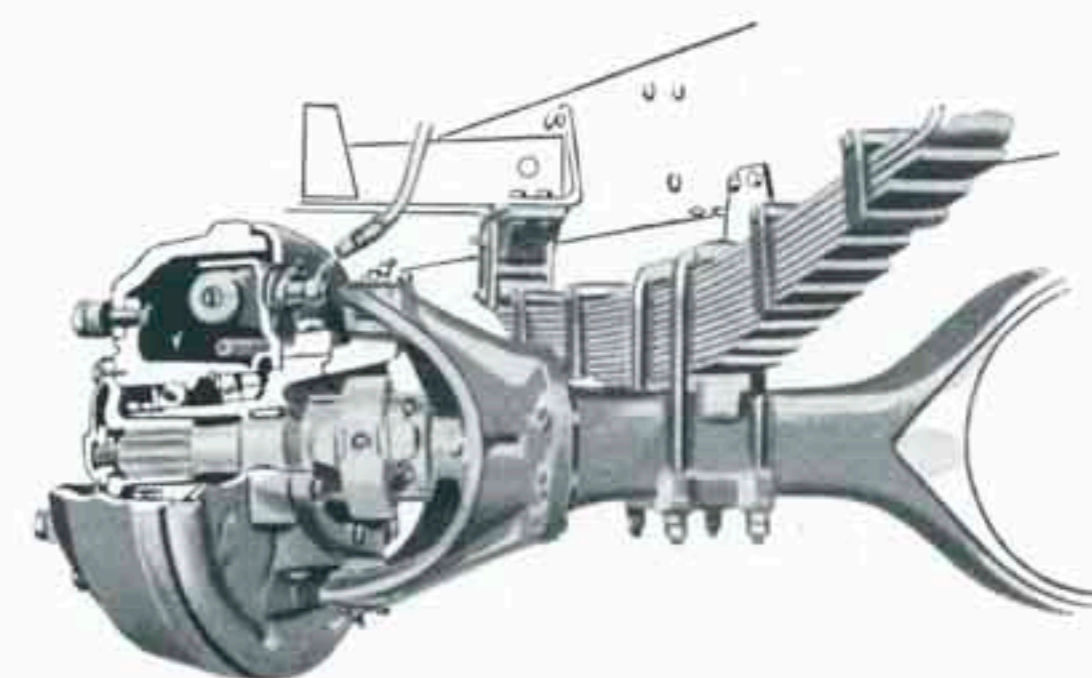


## VERTEILERGETRIEBE

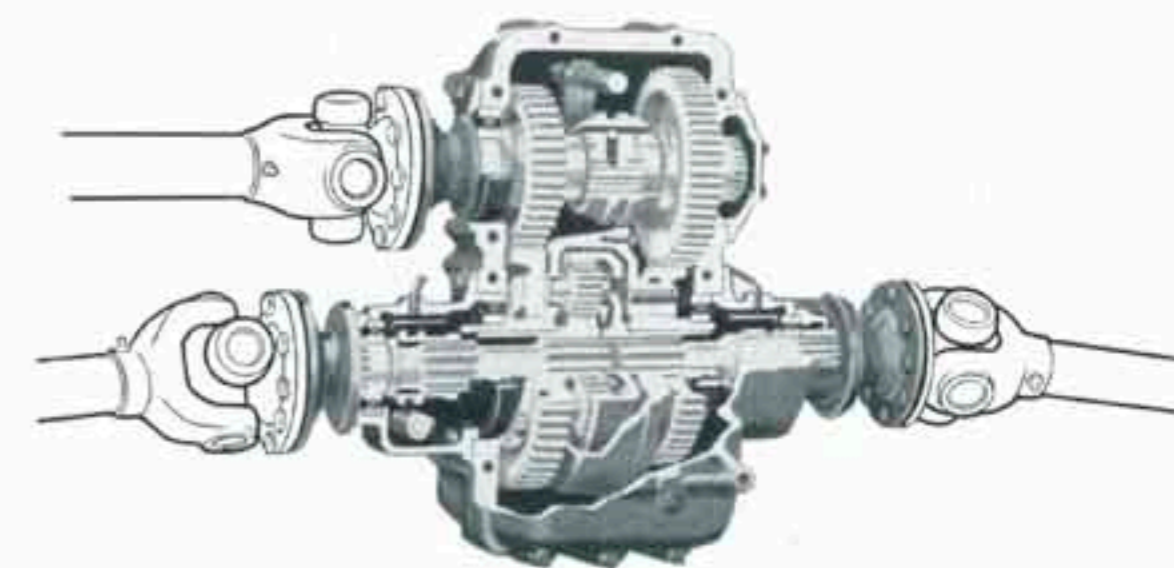
Durch das Verteilergetriebe wird dauernd die Motorleistung im Verhältnis der Achsdrücke auf die Vorder- und Hinterachse übertragen. Durch die dauernd angetriebene Vorderachse wird die Fahrsicherheit bei ungünstigen Bodenverhältnissen – schmieriger und glatter Straße – wesentlich erhöht und dem Fahrer eine Schaltbetätigung erspart. Durch das eingebaute sperrbare Ausgleichgetriebe werden Differenzbewegungen der beiden Achsen zueinander bei unterschiedlichen Bodenverhältnissen und Kurvenfahrt ausgeglichen. Eine leicht schaltbare zweite Übersetzungsstufe kann in schwierigem Gelände zugeschaltet werden, wodurch sich die Zahl der Getriebegänge verdoppelt.

## VORDERACHSE

*Schnitt durch die Vorderachse*



Praktische Erfahrungen haben gezeigt, daß sich die offenen, nadelgelagerten Doppelgelenke ausgezeichnet bewähren. Sie sind in sich wasser- und staubdicht abgeschlossen und ermöglichen gegenüber der geschlossenen Bauart einen größeren Einschlagwinkel und damit einen kleineren Wendekreis, der im Gelände entscheidend sein kann.



*Schnitt durch das Verteilergetriebe*

## DAS FAHRGESTELL

Stabil und doch elastisch ist der aus einteiligen, U-förmig gepreßten Stahllängsträgern und eingenieteten Quertraversen festgefügte Rahmen des Allradwagens. Diese Konstruktion hat sich in härtestem Einsatz bestens bewährt.

Gute Straßenlage und Kurvenstabilität werden durch die außerhalb des Rahmens liegenden Federaufhängungen erreicht. Der luftgekühlte Deutz-Dieselmotor ist schwingungsfrei über Gummipolster mit dem Fahrgestell verbunden und liegt weit vorgezogen zwischen den Vorderrädern. So steht der größte Teil des Fahrgestells für den Nutzlastaufbau zur Verfügung.



## **SILENCAB** FAHRERHAUS

Das Magirus-Deutz-Fahrerhaus ist durch eine besondere Rundum-Ausstattung mit schalldämmendem und schallschluckendem Isoliermaterial voll schalldampft. Diese Schalldämpfung bietet dem stark beanspruchten Lkw.-Fahrer einen beachtlichen Komfort und erhält dadurch seine Leistungsfähigkeit im modernen Verkehr zur Erhöhung der Fahrsicherheit.

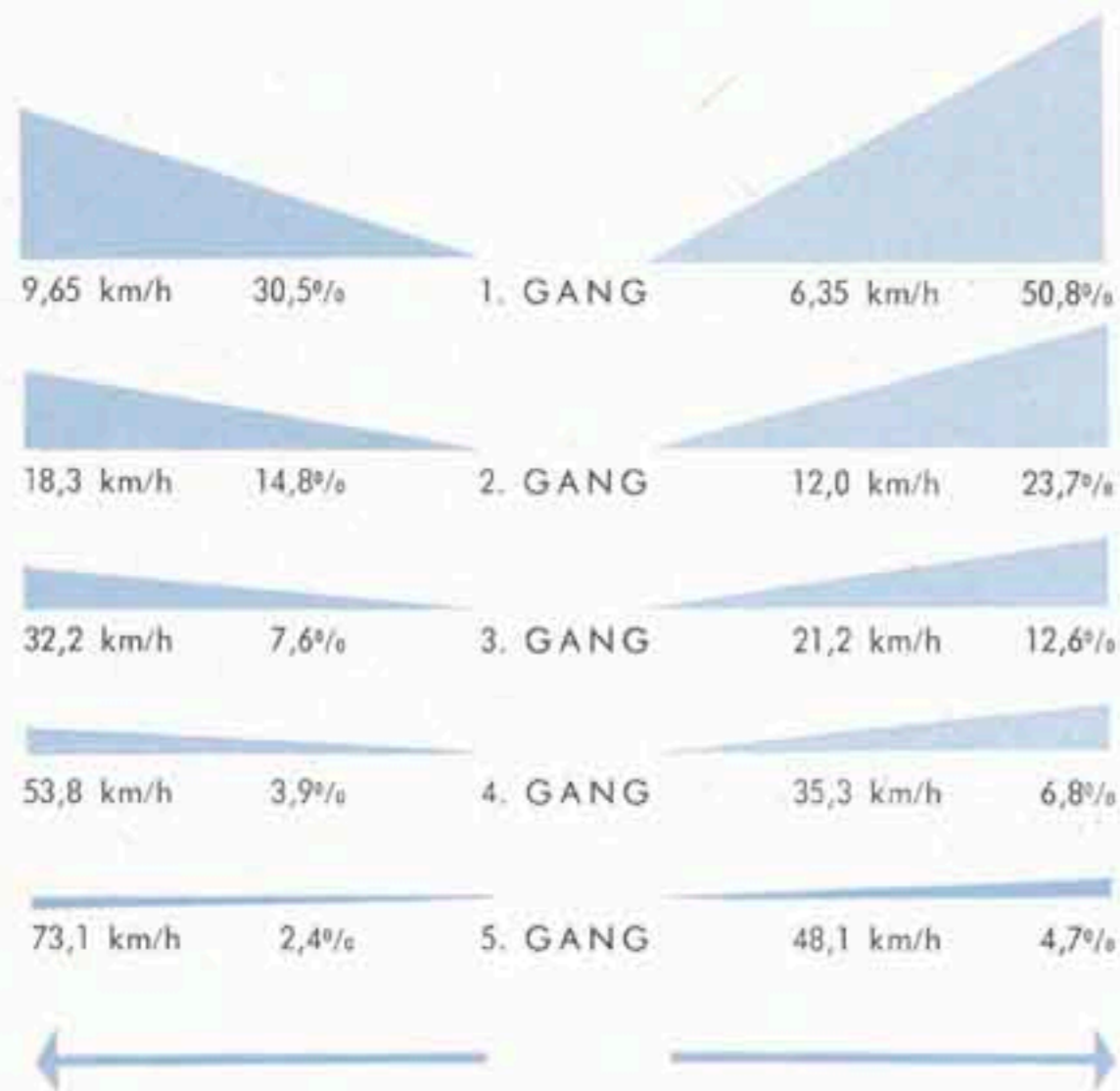
Das Fahrerhaus ist serienmäßig mit einer sehr bequemen dreisitzigen Bank ausgestattet. Die Heizung dient gleichzeitig zur Entfrostdung der großen abgewinkelten Frontscheiben.



## STEIGLEISTUNGEN

STRASSE

GELÄNDE

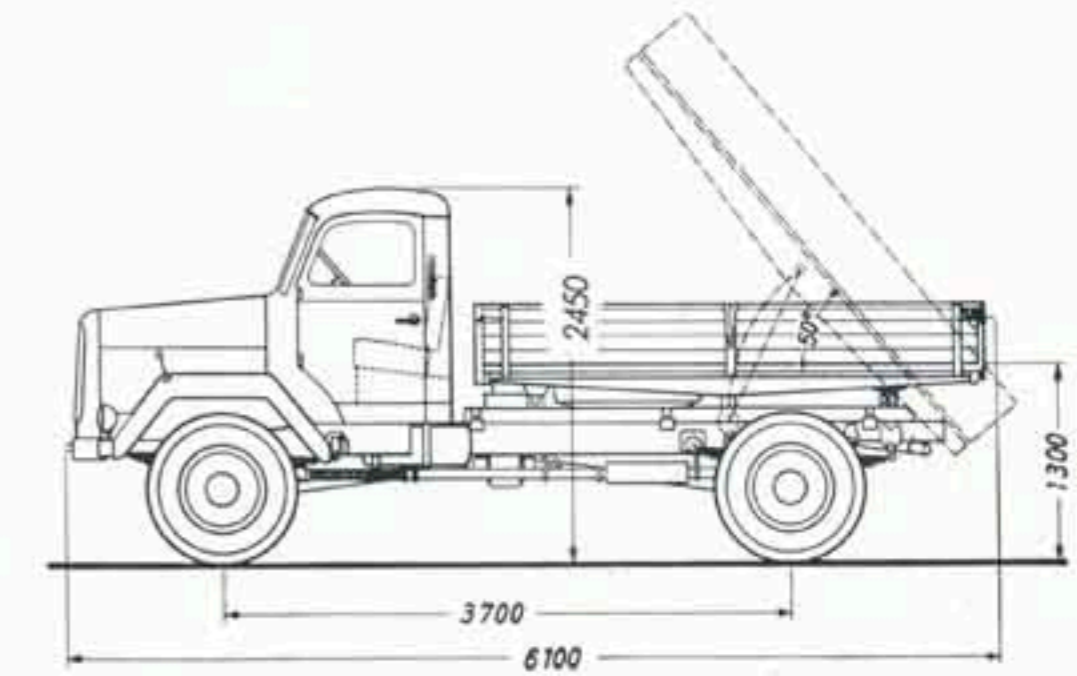
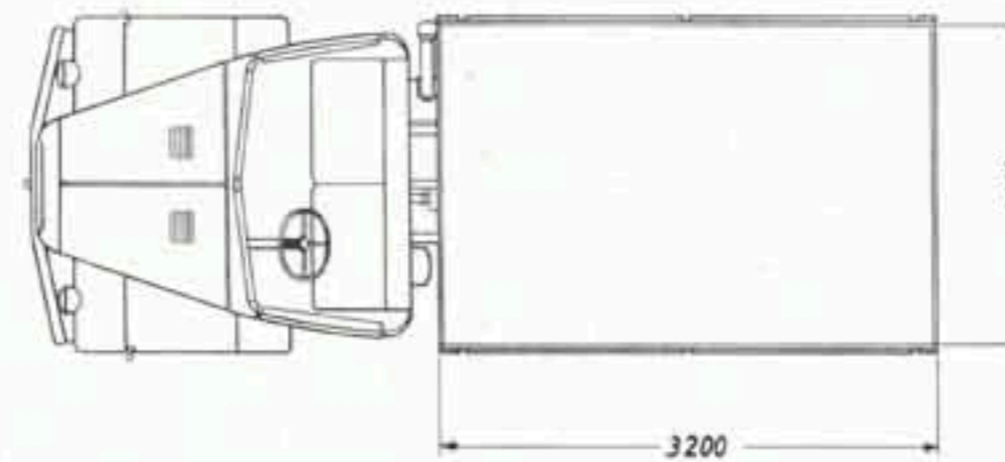


KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · WERK ULM

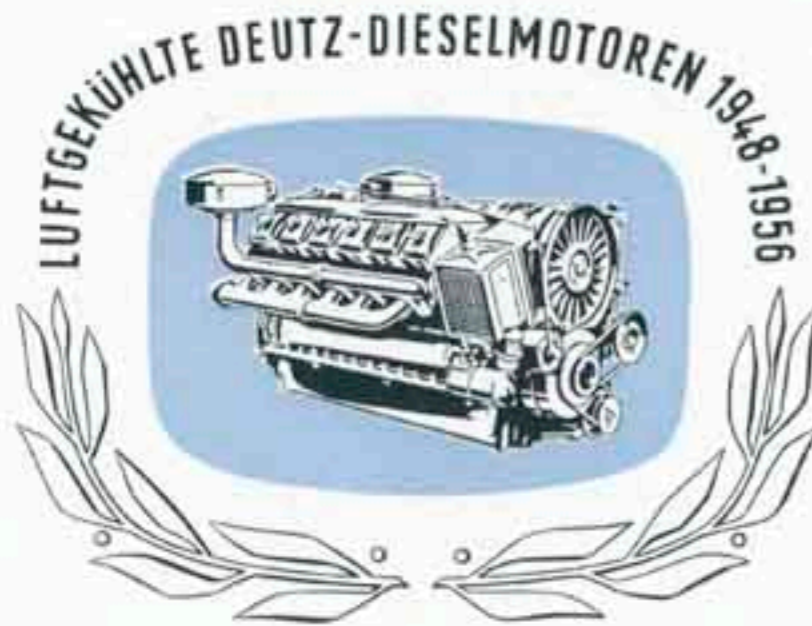
## TECHNISCHE DATEN DES MAGIRUS-DEUTZ KIPPERS *TVLP A 4500/112-MERCUR*

Motor typ	F 6 L 614 D	Radstand	3700 mm
Zylinderzahl	6, V-Form	Spurweite	vorne und hinten 1805/1615 mm
Bohrung	110 mm	Räder	Stahlscheibenräder
Hub	140 mm	Bereifung	8.25-20eHD, Gelände, „verstärkt“ vorne einfach, hinten doppelt
Zylinderinhalt	7983 cm <sup>3</sup>	Höchstgeschwindigkeit	ca. 73,1 km/h
Leistung *)	112 PS bei 2300 U/min.	Kleinste Fahrgeschwindigkeit	3,3 km/h bei Motor-Drehzahl 1200 U/min.
Max. Drehmoment	37 mkg bei 1200 U/min.	Steigfähigkeit im 1. Gang	ca. 50,8%
Verbrennungsverfahren	Wirbelkammer, 4-Takt	Größte Fahrzeugbreite	2340 mm
Kühlung	Luft	Größte Fahrzeughöhe, unbelastet	2450 mm
Ölkühlung	angebauter Ölkühler	Größte Fahrzeuglänge	6100 mm
Getriebe	ZF AK 5-33 mit Nebenantrieb für Ölpumpe	Pritschenlänge	3200 mm
Gruppengetriebe	Straßen- und Geländegang, handbetätigte Differentialsperre zwischen Vorder- u. Hinterachse	Fahrgestellgewicht betriebsfertig, einschl. Öl u. Kraftstoff	3550 kg
Antriebsachse	Banjoform	Fahrgestell-Tragfähigkeit	5950 kg
Federn	Halbelliptik-Federn	Zul. Gesamtgewicht, belastet	9500 kg
Lenkung	ZF-Gemmer-Lenkung	Zulässiger Vorderachsdruk	3200 kg
Wendekreis	ca. 15,5 m	Zulässiger Hinterachsdruk	6400 kg
Schmierung	Fettschmierung	Kraftstoff-Normverbrauch	ca. 19,5 l pro 100 km
Fußbremse	Innenbacken-Vier-Rad-Öldruckbremse mit Druckluftzusatzbremse	Ölverbrauch	ca. 0,4 l pro 100 km
Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder		

\*) Diese Leistung ist die Netto-Nutzleistung, die zum Antrieb des Fahrzeuges an der Kupplung voll zur Verfügung steht. Der Kraftbedarf der für den Betrieb des Motors notwendigen Hilfsaggregate ist bereits abgezogen.



200 000



Laut VDA Revers technische Angaben entsprechend DIN 70020 und DIN 70030  
Änderungen in Ausstattung und Konstruktion vorbehalten