

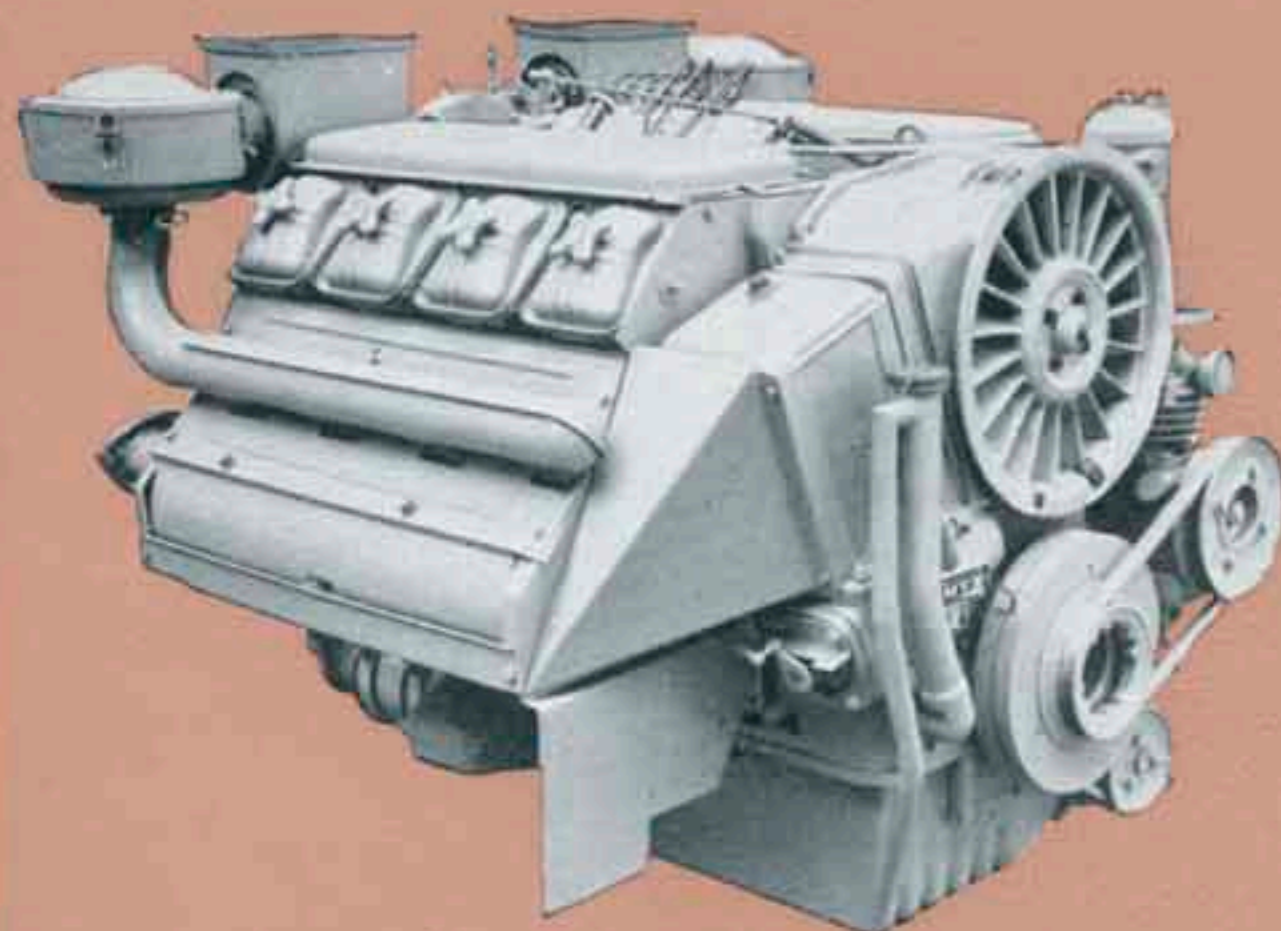
**A 7500
JUPITER**
+ **TILENLINE**
TYP



ALLRAD - KIPPER
MIT LUFTGEKÜHITEM DEUTZ-DIESELMOTOR

KLÖCKNER - HUMBOLDT - DEUTZ AG · WERK ULM



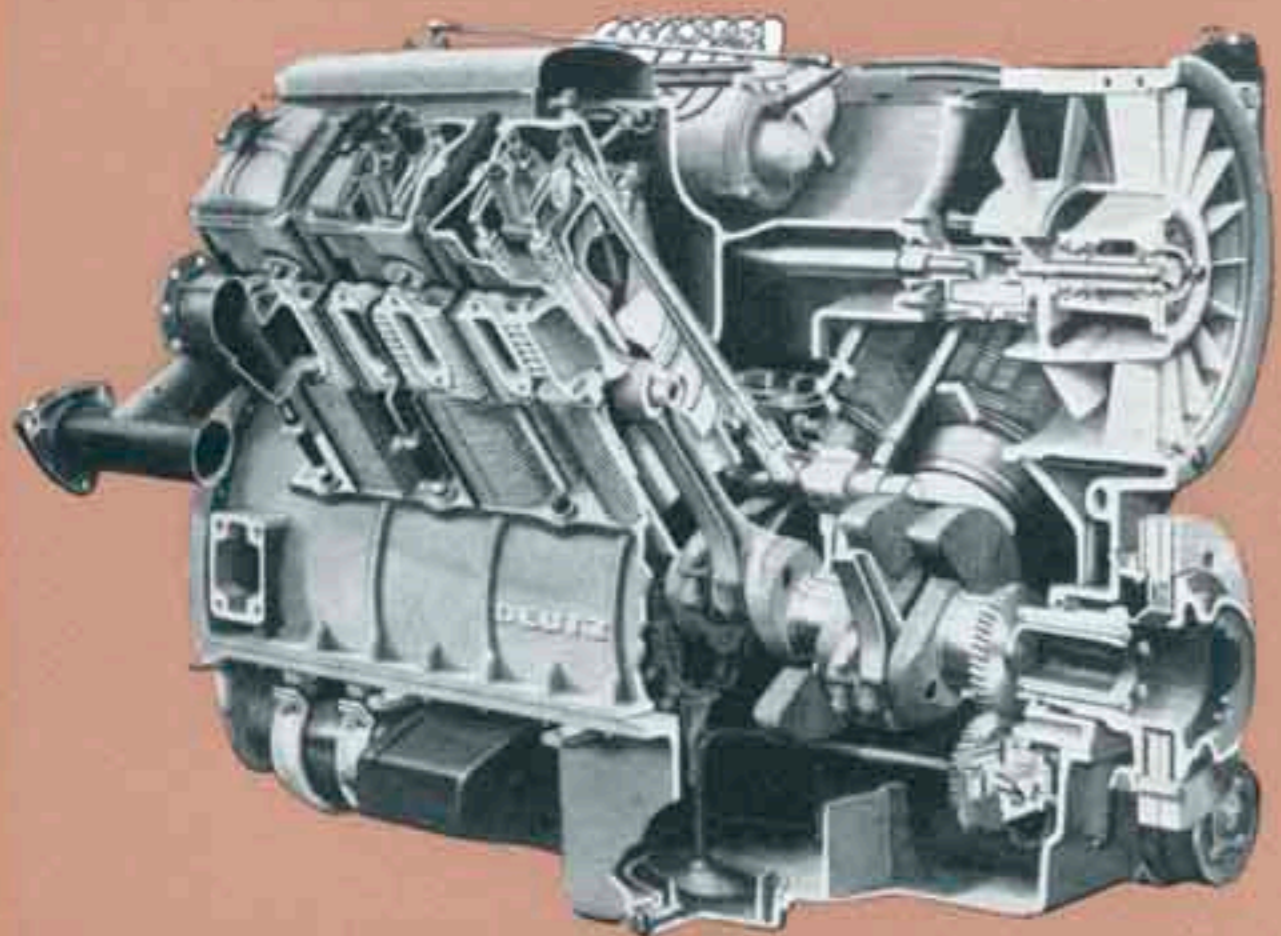
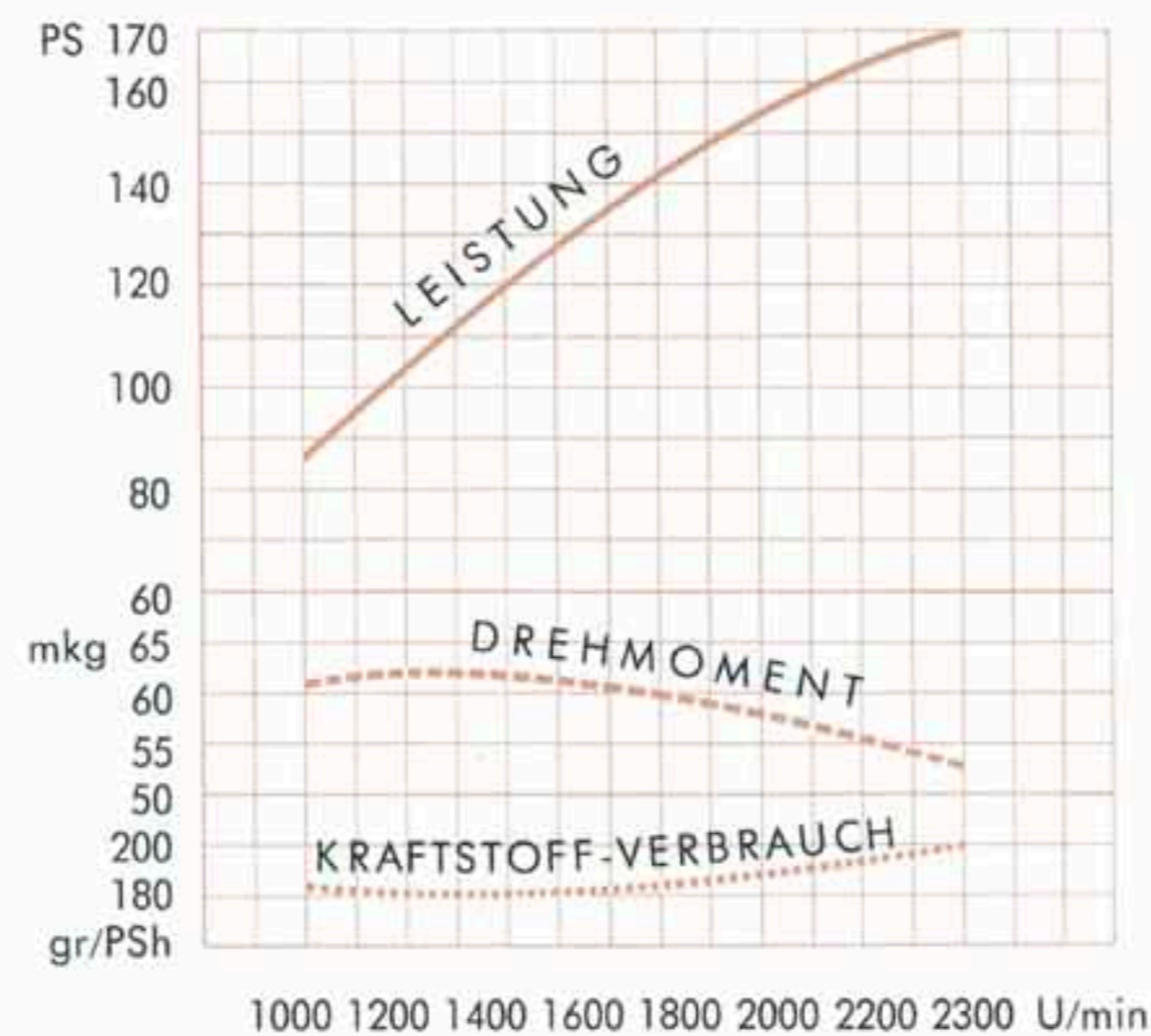


DER MOTOR

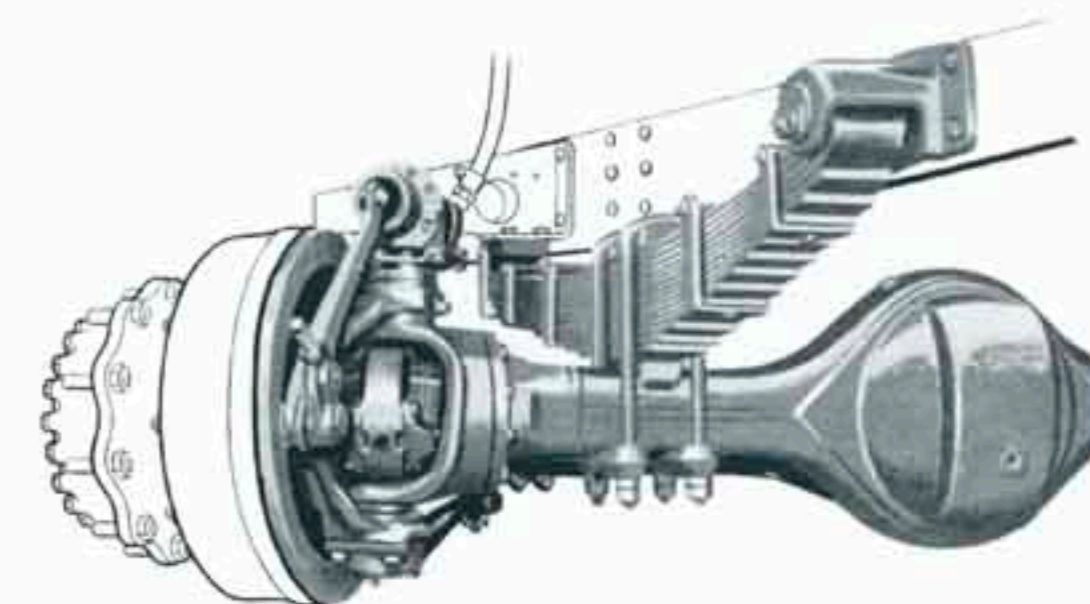
Außergewöhnlich elastisch ist der luftgekühlte Deutz-Dieselmotor durch sein maximales Drehmoment von 62 mkg bei 1200 U/min. Seine Robustheit, Unempfindlichkeit gegenüber Hitze, Kälte und seine wirtschaftliche Arbeitsweise machen ihn zum idealen Dieselmotor für das Nutzkraftfahrzeug.

Der Kühlungseffekt beim luftgekühlten Dieselmotor wird dadurch erzielt, daß die abzuführende Wärme direkt von der vorbeiströmenden Kühlluft übernommen wird. So kann auf den störungsanfälligen Wasserkühler und den Kühlwasserkreislauf verzichtet werden. Schwierigkeiten, die bei dem Kühlmittel Wasser bei Frost und Hitze auftreten, sind beim luftgekühlten Motor ausgeschlossen. Einfache Wartung, Betriebssicherheit und geringe Reparaturkosten sind besondere Vorteile, die zur Wirtschaftlichkeit des Lastkraftwagens beitragen.

LEISTUNGSKURVEN



VORDERACHSE UND VERTEILERGETRIEBE

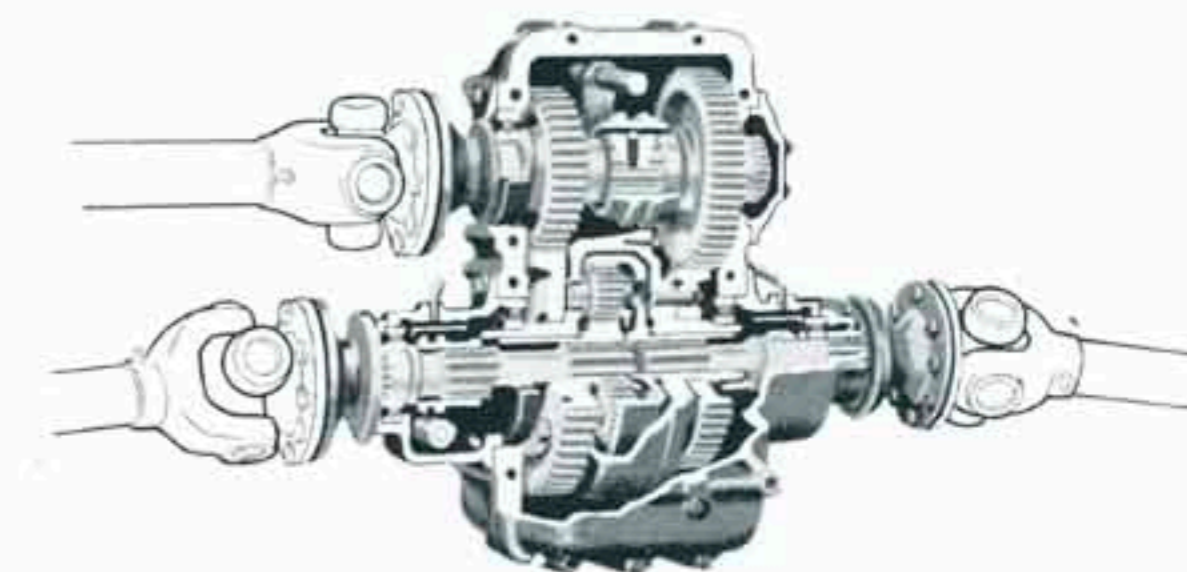


Ansicht der Vorderachse

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

Um dem Fahrer die Schaltarbeit so weit wie möglich zu erleichtern, wurde das Verteilergetriebe so gestaltet, daß die Vorderachse ständig mitangetrieben wird. Das sperrbare Ausgleichsgetriebe ermöglicht ein getrenntes Abrollen der Vorder- und Hinterräder bei unterschiedlichen Bodenverhältnissen. In jedem Gang kann das Ein- und Ausrücken der Ausgleichssperre vorgenommen werden.

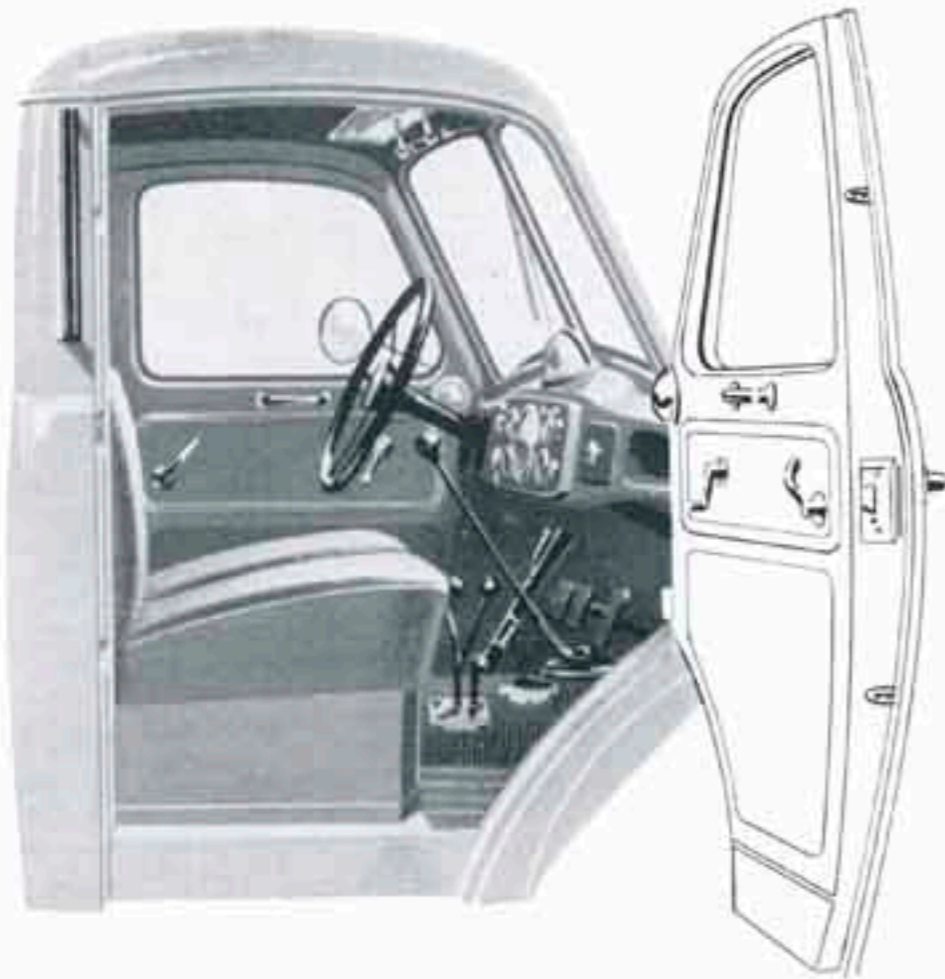
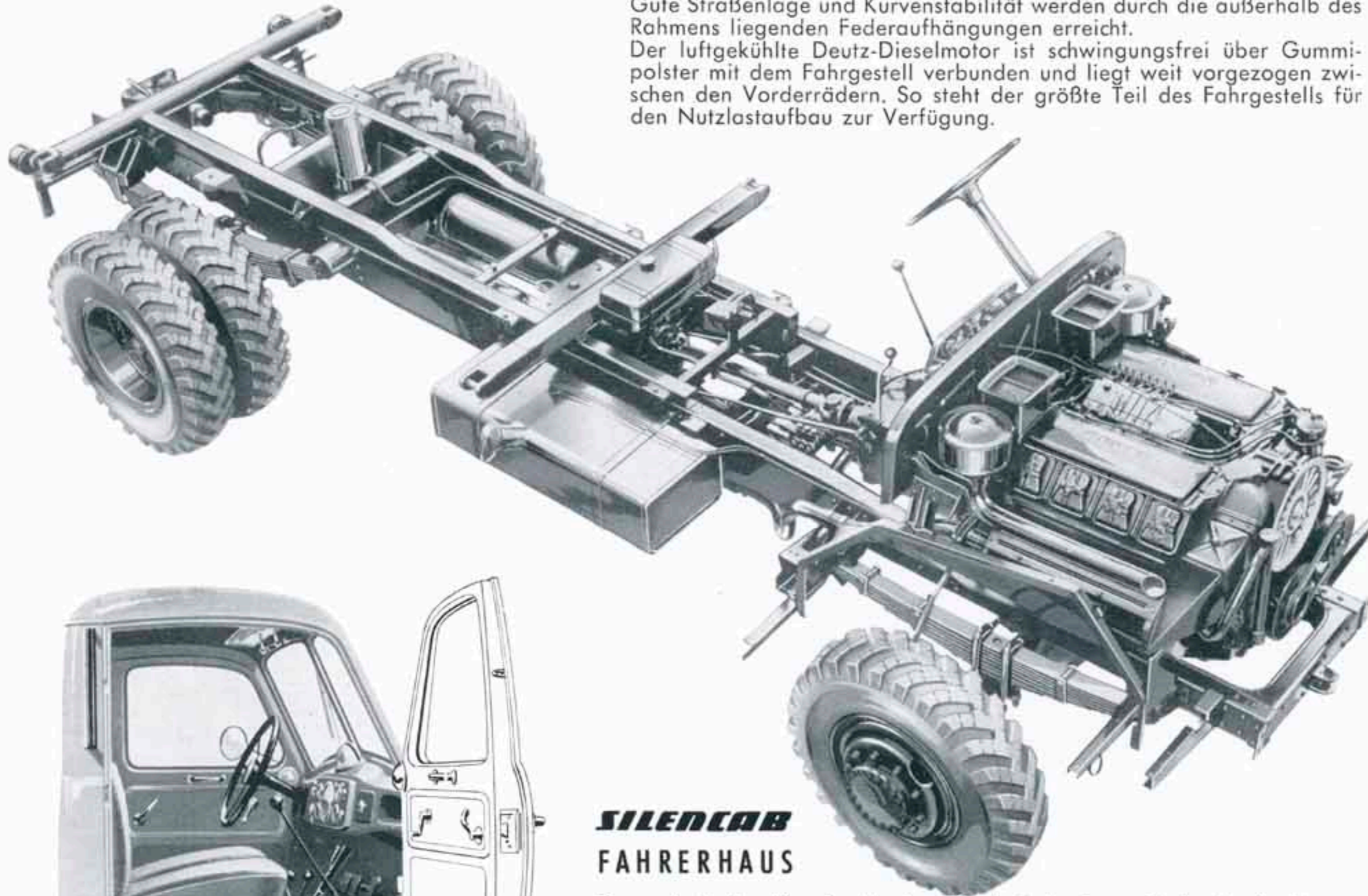


DAS FAHRGESTELL

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 vollschalldämpfte Magirus-Deutz Fahrerhaus ist durch eine besondere Rundum-Ausstattung mit schalldämmendem und schallschluckendem Isoliermaterial ausgerüstet. Es konnte der eindringende Außenlärm dadurch bis zu 10 Phon gesenkt werden. Unsere Schalldämpfung bietet dem stark beanspruchten LKW-Fahrer einen beachtlichen Komfort und dient damit seinem körperlichen Wohlbefinden und seiner Leistungsfähigkeit im modernen Verkehr.

An der üblichen, serienmäßigen Ausstattung wäre die für den Fahrer sehr bequeme Sitzbank zu erwähnen, die 3 Personen ausreichenden Platz gibt. Die Heizung dient gleichzeitig zur Entfrosthung der großen Frontscheiben.



STEIGLEISTUNGEN

STRASSE



1. Gang 51,2%



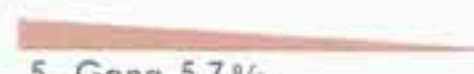
2. Gang 27,1%



3. Gang 15,9%



4. Gang 9,5%



5. Gang 5,7%



6. Gang 3,4%

GELÄNDE



77,3%



37,9%



22,2%



13,4%



8,3%



5,2%

AUFBAUTEN



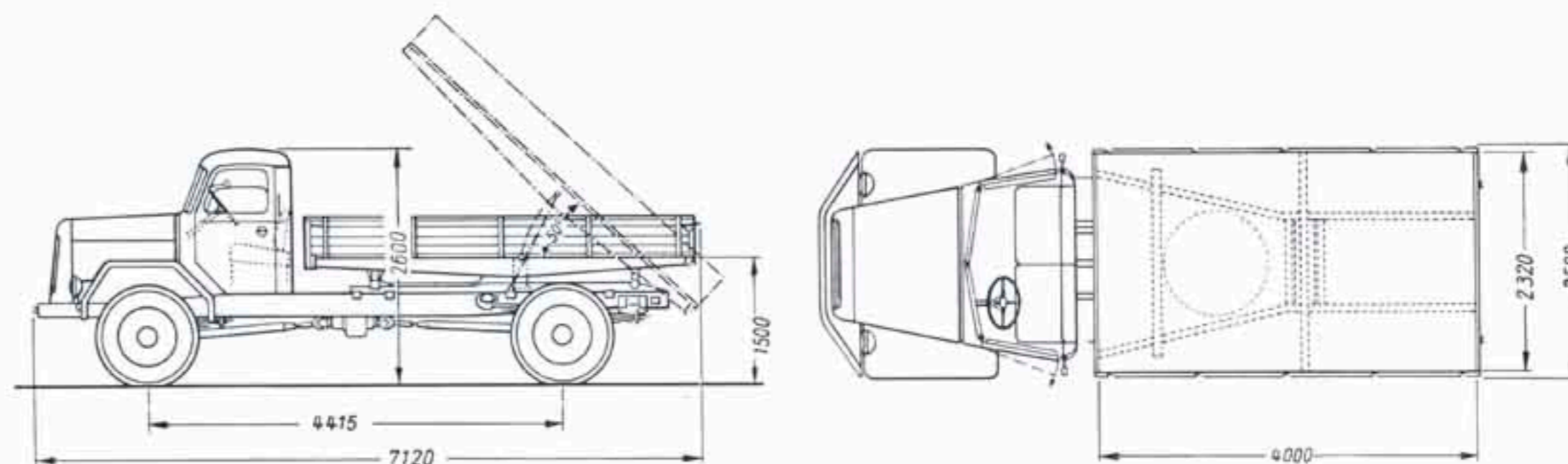
KLOCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · WERK ULM

TECHNISCHE DATEN DES MAGIRUS-DEUTZ-ALLRAD-KIPPERS *TYP A 3500 JUPITER*

Motortyp	F 8 L 614
Zylinderzahl	8, V-Form
Bohrung	110 mm
Hub	140 mm
Zylinderinhalt	10644 cm ³
Leistung *)	170 PS bei 2300 U/min.
Max. Drehmoment	62 mkg bei 1200 U/min.
Verbrennungsverfahren	Wirbelkammer, 4-Takt
Kühlung	Luft
Ölkühlung	angebauter Ölkühler
Getriebe	ZF AK 6-55 mit Kipperpumpe
Verteilergetriebe	Straßengang und Geländegang, handbetätigte Differentialsperre
Vorder- und Hinterachse	Vorgelege-Achse mit Differential
Federn	Halbelliptik-Federn
Lenkung	ZF-Gemmer-Lenkung
Wendekreis	ca. 18 m
Schmierung	Fettschmierung
Fußbremse	Innenbacken-Vier-Rad-Druckluftbremse

Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder
Radstand	4415 mm
Spurweite	vorne und hinten 1926 / 1780 mm
Räder	Stahlscheibenräder
Bereifung	11.00-20 Gelände verstärkt vorne einfach, hinten doppelt
Höchstgeschwindigkeit	62,8 km/h auf der Straße 46,7 km/h im Gelände
Kleinstgeschwindigkeit	2,6 km/h
Steigfähigkeit im 1. Gang auf festem Grund	77,3%
Größte Fahrzeuglänge	7120 mm
Größte Fahrzeugbreite	2500 mm
Größte Fahrzeughöhe, unbelastet	2550 mm
Ladehöhe, unbelastet	1430 mm
Pritschengröße i. L.	4000 / 2320 / 400 mm
Fahrgestellgewicht	5150 kg
Fahrgestell-Tragfähigkeit	9450 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	14600 kg
Kraftstoff-Normverbrauch	23,5 l / 100 km
Ölverbrauch	0,45 l / 100 km
Gesamtlastzuggewicht (Zugwagen plus Anhänger)	38500 kg auf der Straße

*) 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.



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