



S 4500/16
MERCEUR
TYP
SOLENOID

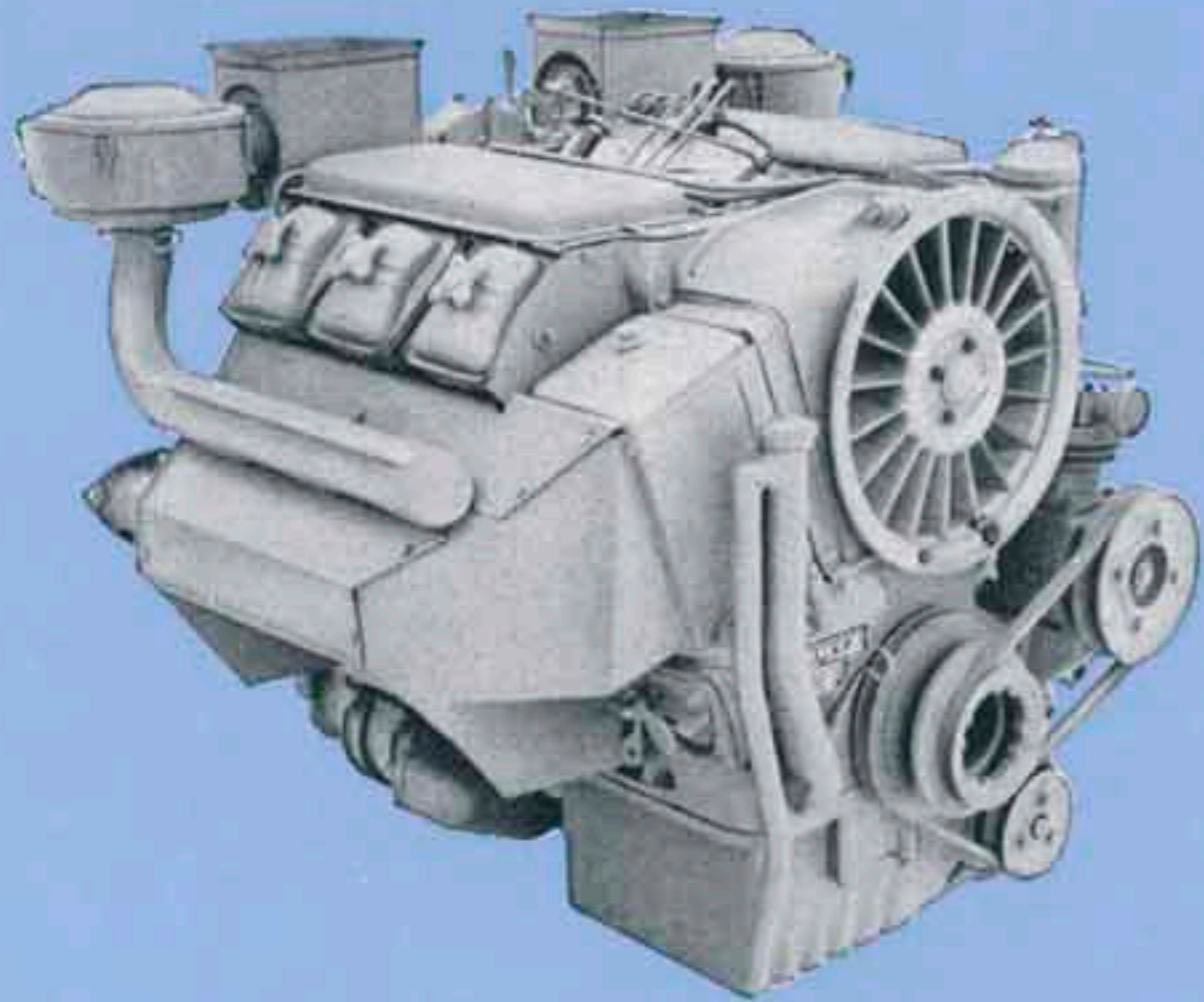


SATTELSCHLEPPER

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

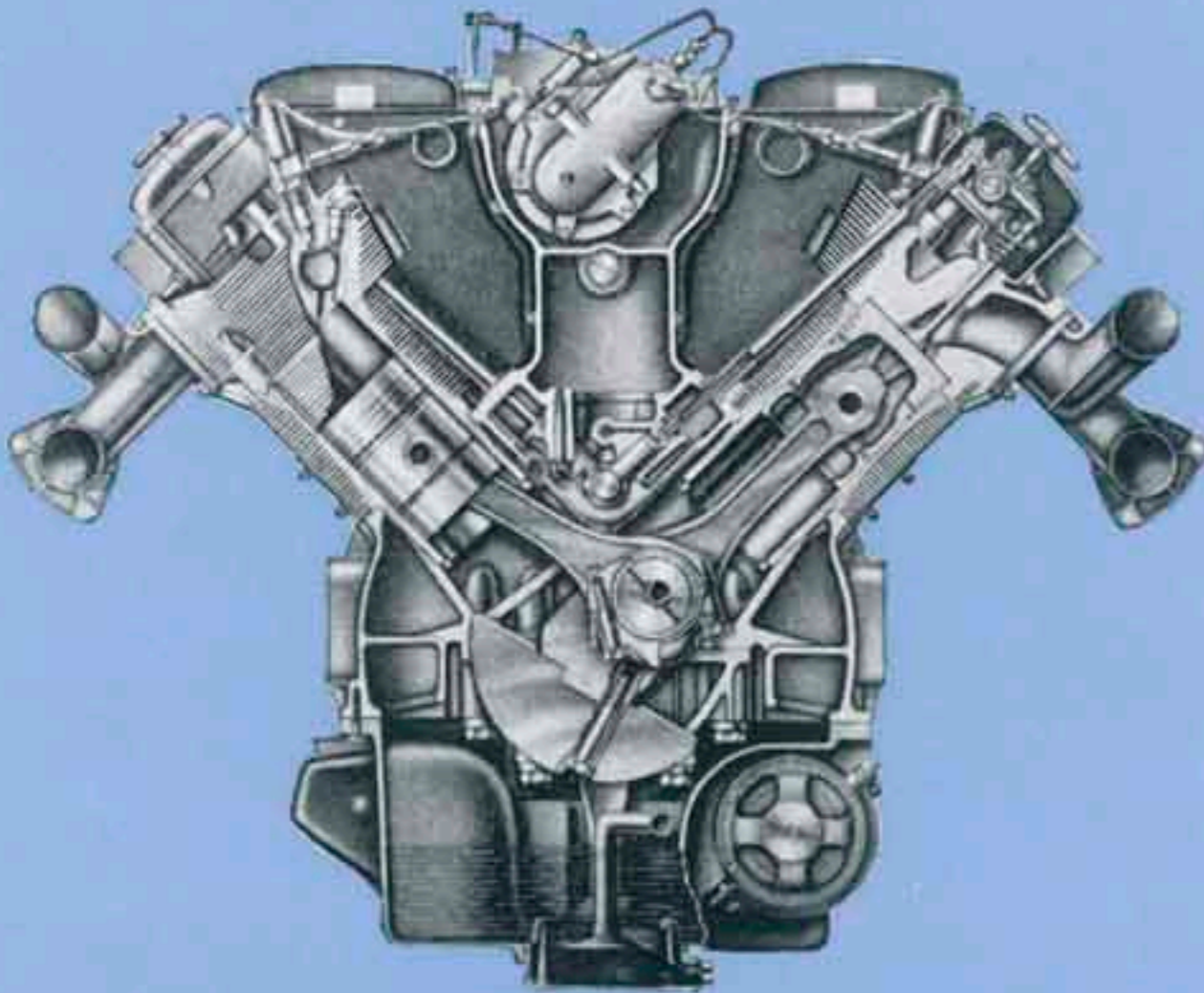




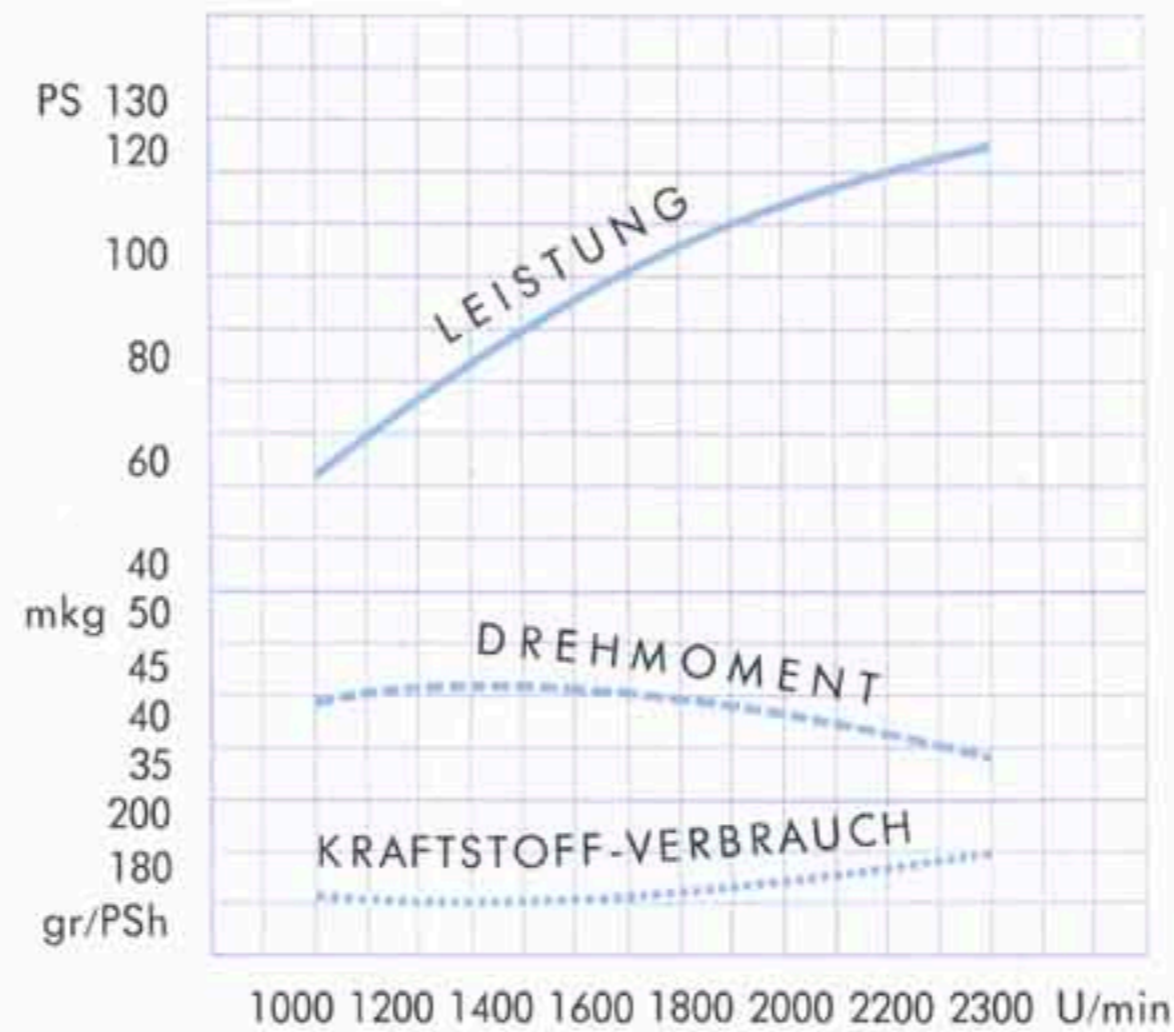
DER MOTOR

Außergewöhnlich elastisch ist der luftgekühlte Deutz-Dieselmotor durch sein maximales Drehmoment von 46 mkg bei 1200 U/min. Seine Robustheit, Unempfindlichkeit gegenüber Hitze, Kälte und seine wirtschaftliche Arbeitsweise machen ihn zum idealen Dieselmotor für das Nutzkraftfahrzeug.

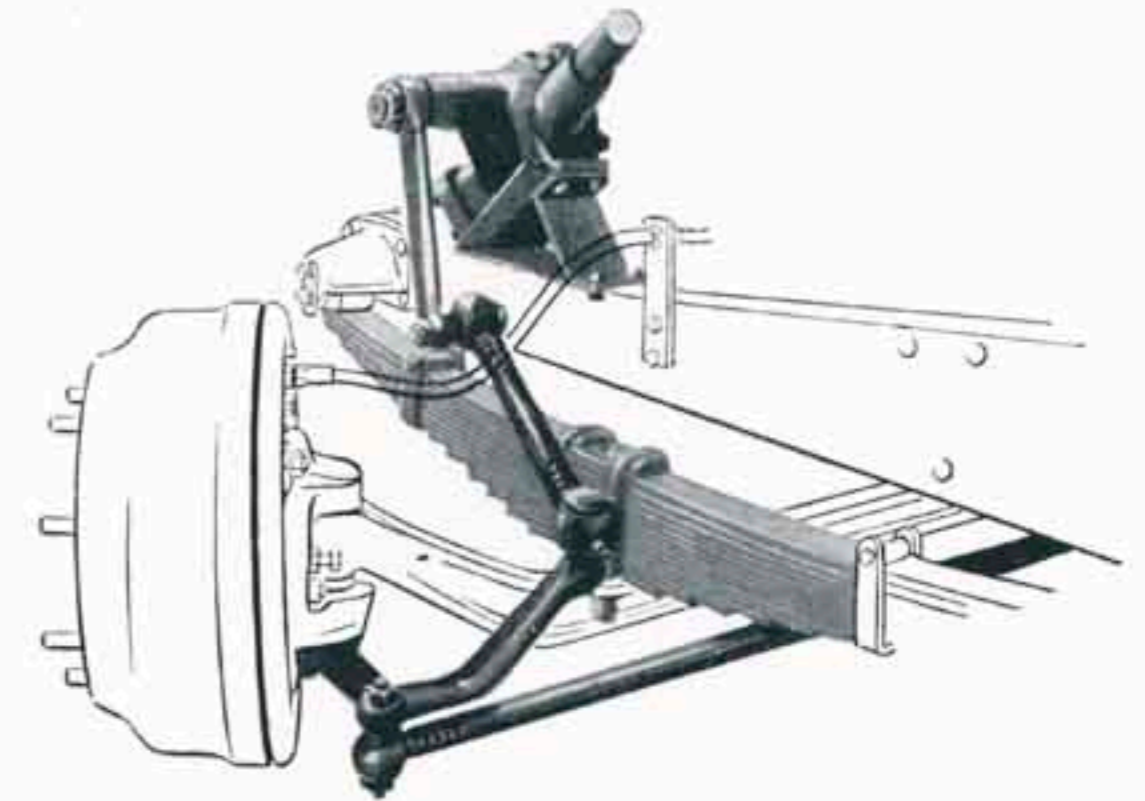
Der Kühlungseffekt beim luftgekühlten Dieselmotor wird dadurch erzielt, daß die abzuführende Wärme direkt von der vorbeiströmenden Kühlluft übernommen wird. So kann auf den störungsanfälligen Wasserkühler und den Kühlwasserkreislauf verzichtet werden. Schwierigkeiten, die bei dem Kühlmittel Wasser bei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



LEISTUNGSKURVEN



VORDER- UND HINTERACHSE

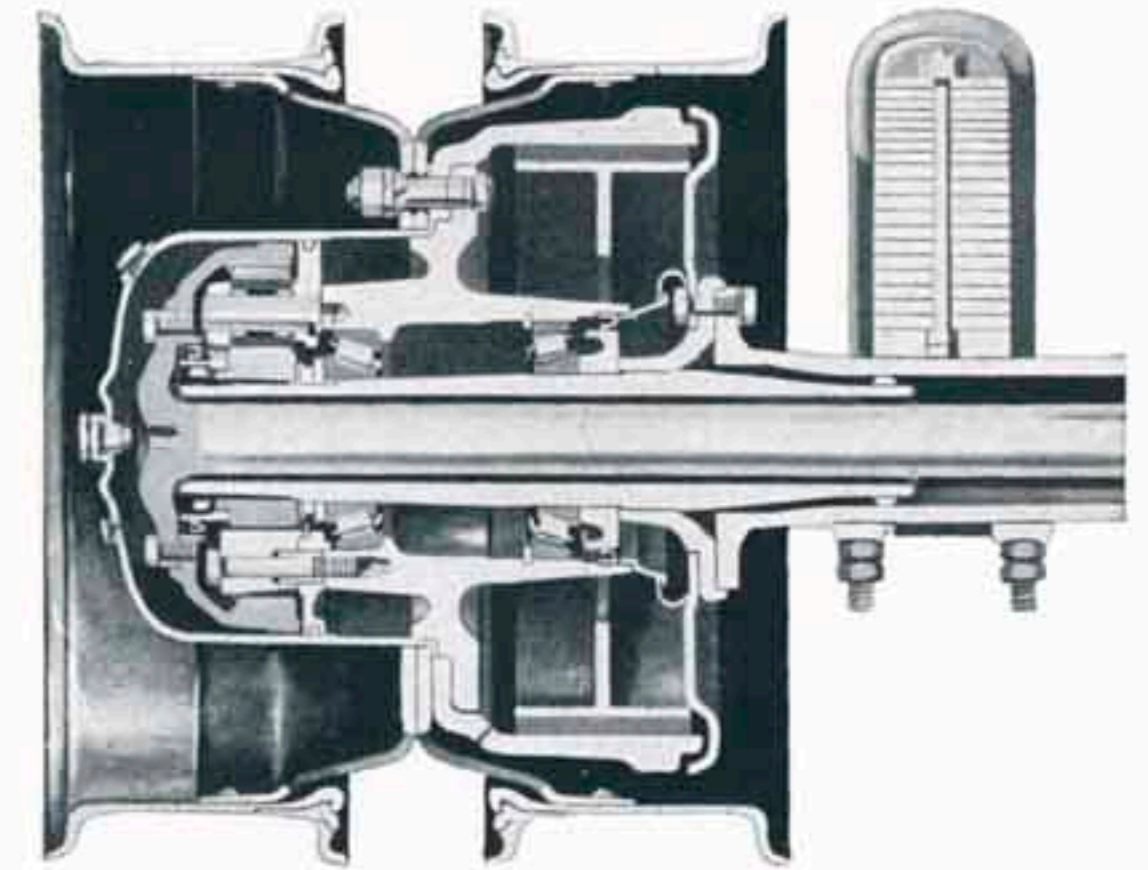


Lenkung und Federung der Vorderachse

Die günstige Anordnung von Vorderachse und Lenkstange ermöglicht einen großen Radeinschlag, der wesentlich zu der bekannten Wendigkeit des Fahrzeuges beiträgt.

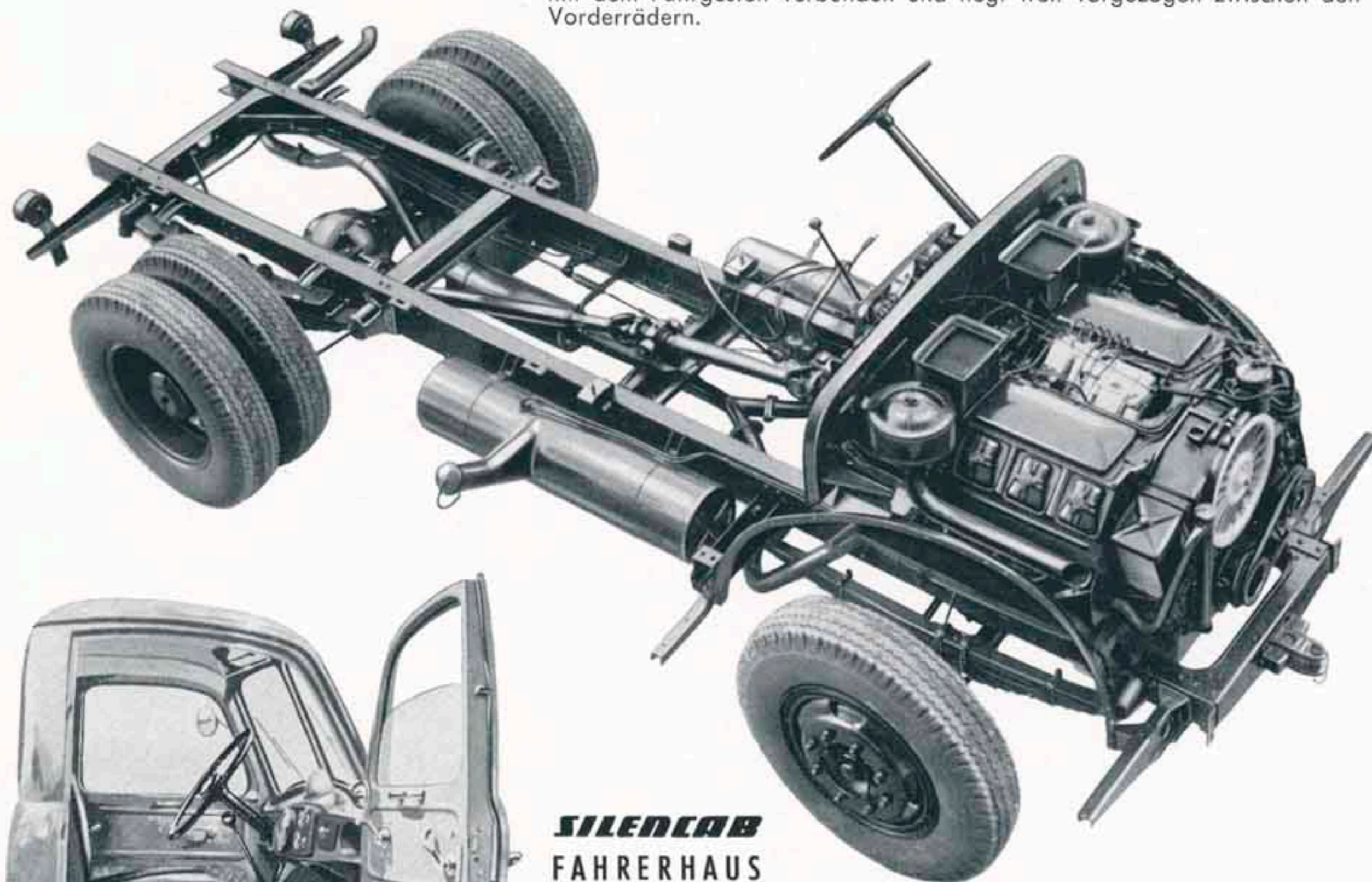
Schnitt durch die Hinterachse

Der als Planetengetriebe gestaltete Radantrieb der Hinterachse erhöht in Verbindung mit dem Motor die Zugkraft des Wagens wesentlich, verleiht ihm bessere Beschleunigung und erhöhtes Steigvermögen.



DAS FAHRGESTELL

Der Rahmen, das starke Rückgrat des Magirus-Deutz-Sattelschleppers, besteht aus zwei kräftigen, U-förmig profilierten Stahllängsträgern. Ausgezeichnete 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.



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.

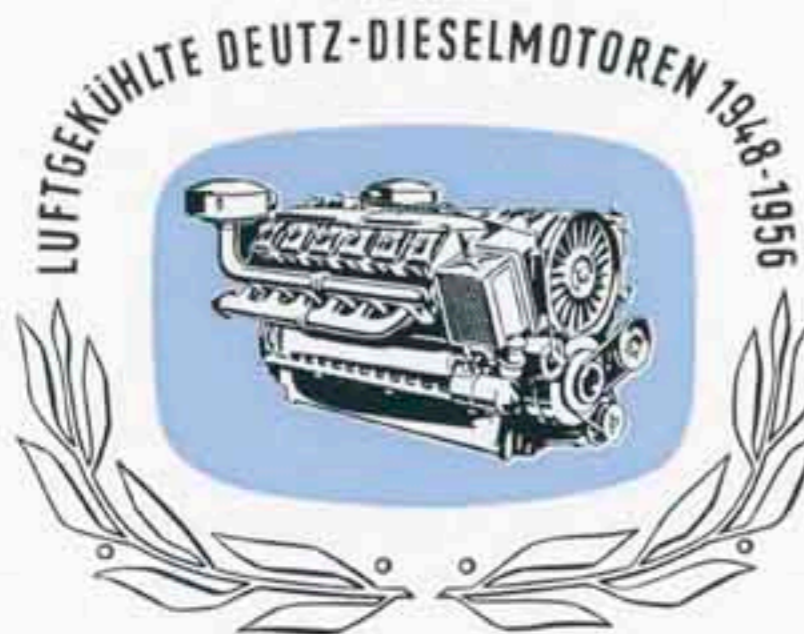
An der üblichen, serienmäßigen Ausstattung wäre die für den Fahrer sehr bequeme Sitzbank zu erwähnen, die 3 Personen ausreichenden Platz gibt. Die Heizung dient gleichzeitig zur Entfrostdung der großen Frontscheiben.



AUFBAUTEN



180 000

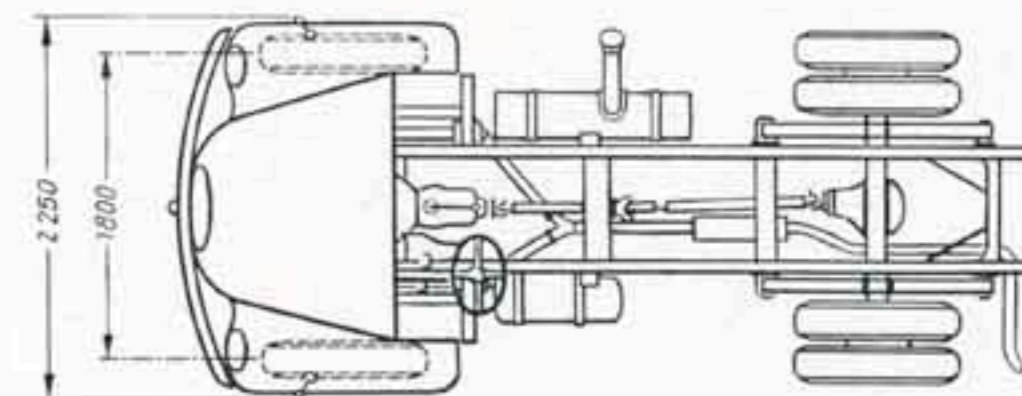
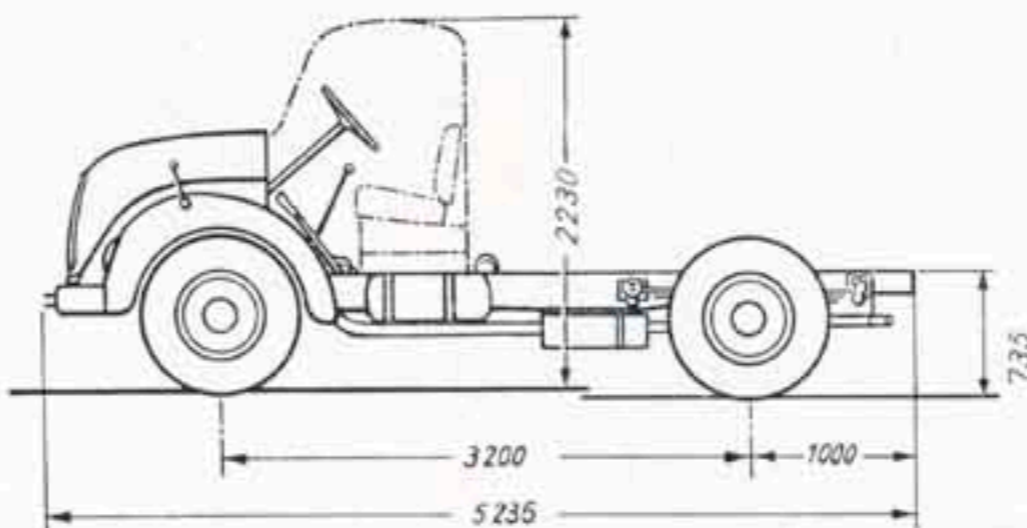


KLOCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · WERK ULM

TECHNISCHE DATEN DES MAGIRUS-DEUTZ SATTELSCHLEPPERS *TVP* S 4500/6 *MERCUR

Motortyp	F 6 L 614	Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder
Zylinderzahl	6, V-Form	Radstand	3200 mm
Bohrung	110 mm	Spurweite	vorne und hinten 1795/1615 mm
Hub	140 mm	Räder	Stahlscheibenräder
Zylinderinhalt	7983 cm ³	Bereifung	8.25-20 eHD, verstärkt vorne einfach, hinten doppelt
Leistung *)	125 PS bei 2300 U/min.	Höchstgeschwindigkeit	72 km/h
Max. Drehmoment	46 mkg bei 1200 U/min.	Steigfähigkeit im 1. Gang einschl. Auflieger, beladen	18,2%
Verbrennungsverfahren	Wirbelkammer, 4-Takt	Größte Fahrzeuglänge	5235 mm
Kühlung	Luft	Größte Fahrzeugbreite	2250 mm
Ölkühlung	angebauter Ölkühler	Größte Fahrzeughöhe, unbelastet	2295 mm
Getriebe	ZF AK 5-33	Fahrgestellgewicht betriebs- fertig, einschl. Öl- u. Kraftstoff ohne Fahrerhaus	3050 kg
Hinterachse	Banjoform mit Radnabenantrieb	Satteldruck einschließlich Aufliegerplatte, mit Hilfsrahmen	5950 kg
Federn	Halbelliptik-Federn	Zulässiges Gesamtgewicht	9500 kg
Lenkung	ZF-Gemmer-Lenkung	Zulässiger Vorderachsdruk	3100 kg
Wendekreis	ca. 14 m	Zulässiger Hinterachsdruk	6400 kg
Schmierung	Fettschmierung	Zulässiges Gesamtzuggewicht	21300 kg
Fußbremse	Innenbacken-Vier-Rad- Öldruckbremse mit Druckluftzusatzbremse	Kraftstoff-Normverbrauch für kompl. Zug	ca. 27 l pro 100 km
		Ölverbrauch	ca. 0,4 Liter pro 100 km

*) 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