

S 4500/6
MERCUR
+ SILENCER

TYP

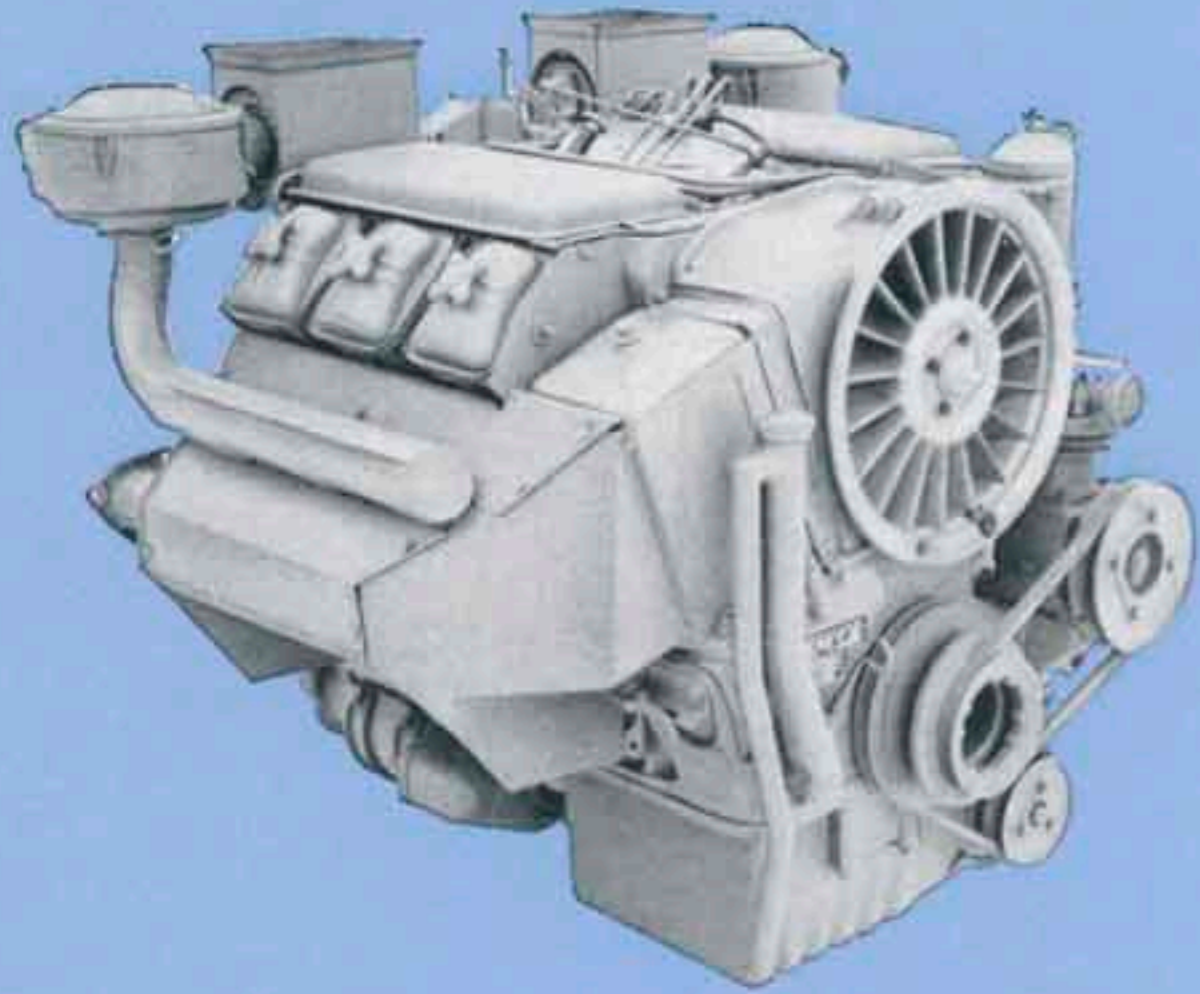


LASTKRAFTWAGEN

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



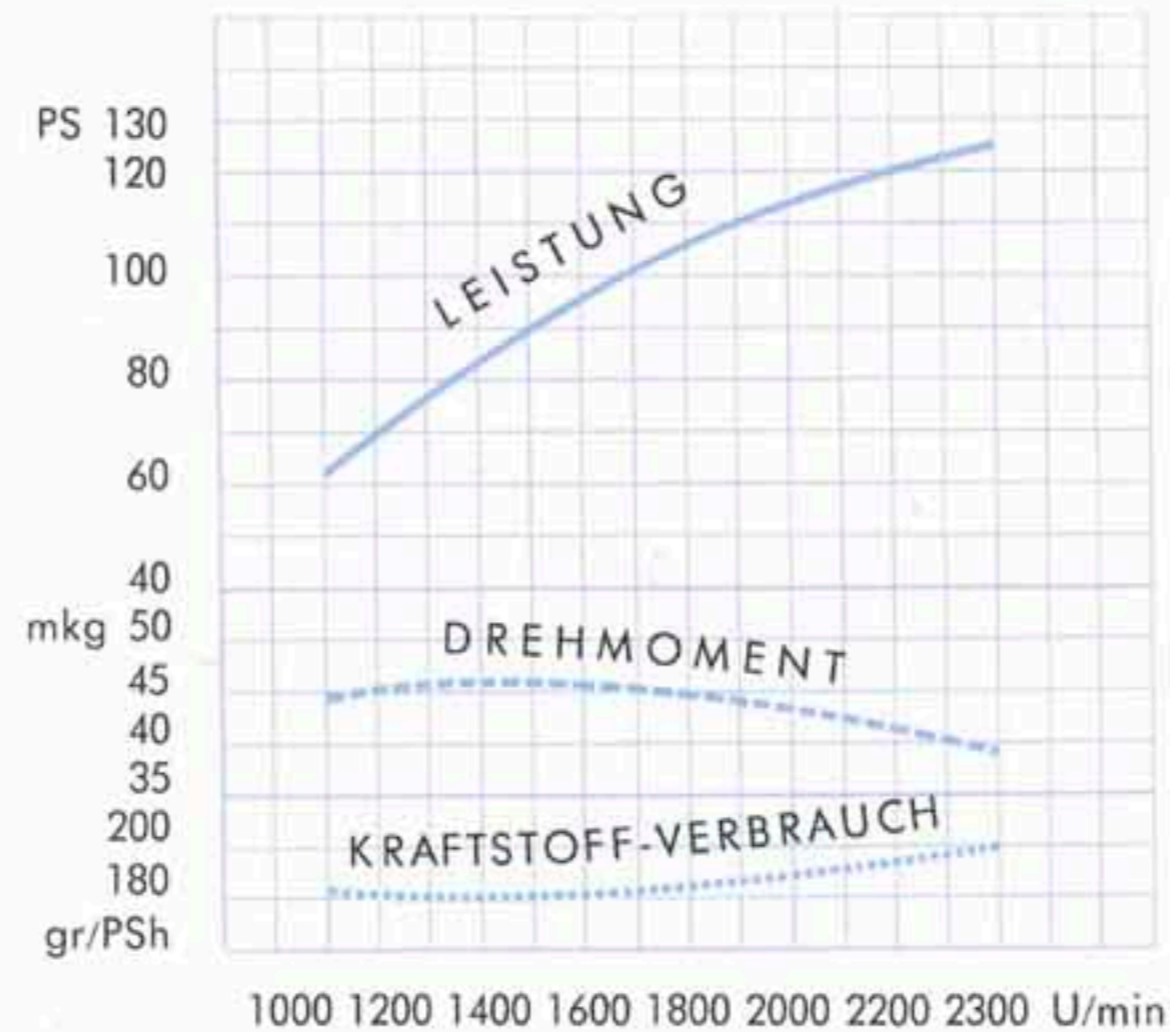


DER MOTOR

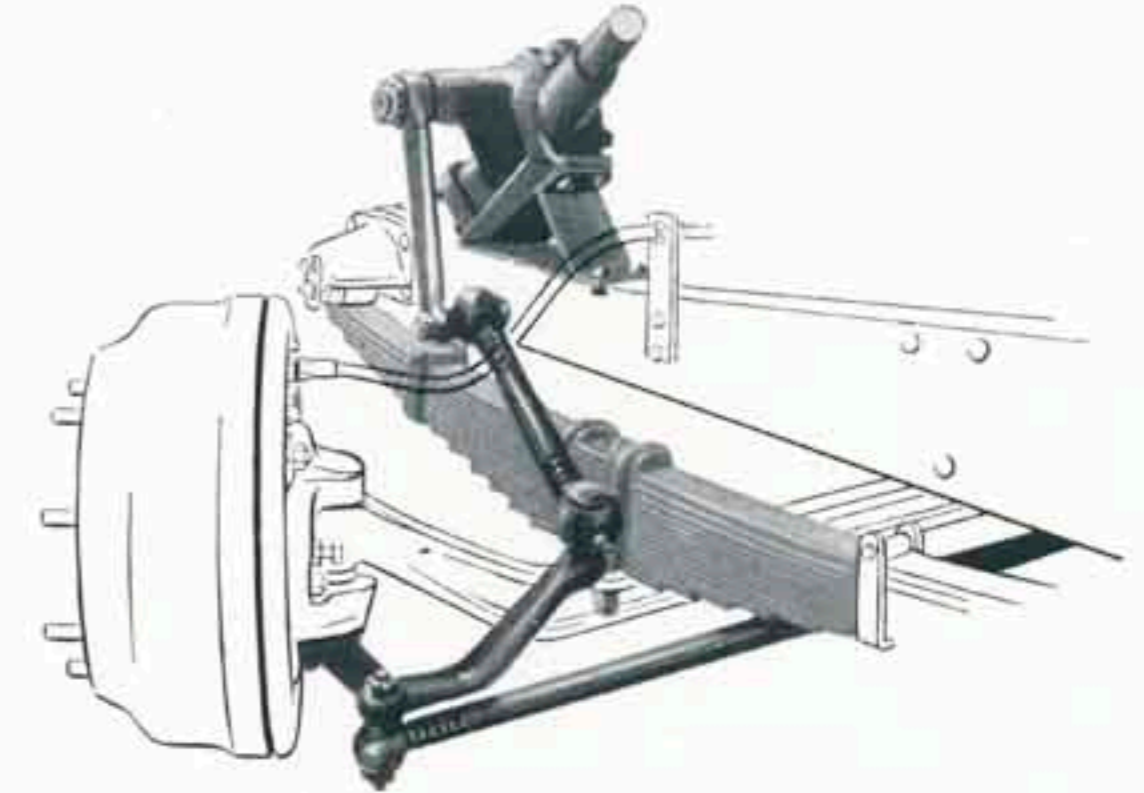
Außergewöhnlich elastisch ist der luftgekühlte Deutz-Dieselmotor durch sein maximales Drehmoment von 46 mkg bei 1200 U/min. Seine Robustheit, Unempfindlichkeit gegenüber Hitze, Kälte und seine wirtschaftliche Arbeitsweise machen ihn zum idealen Dieselmotor für das Nutzkraftfahrzeug.

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 Lastkraftwagens beitragen.

LEISTUNGSKURVEN



VORDER- UND HINTERACHSE

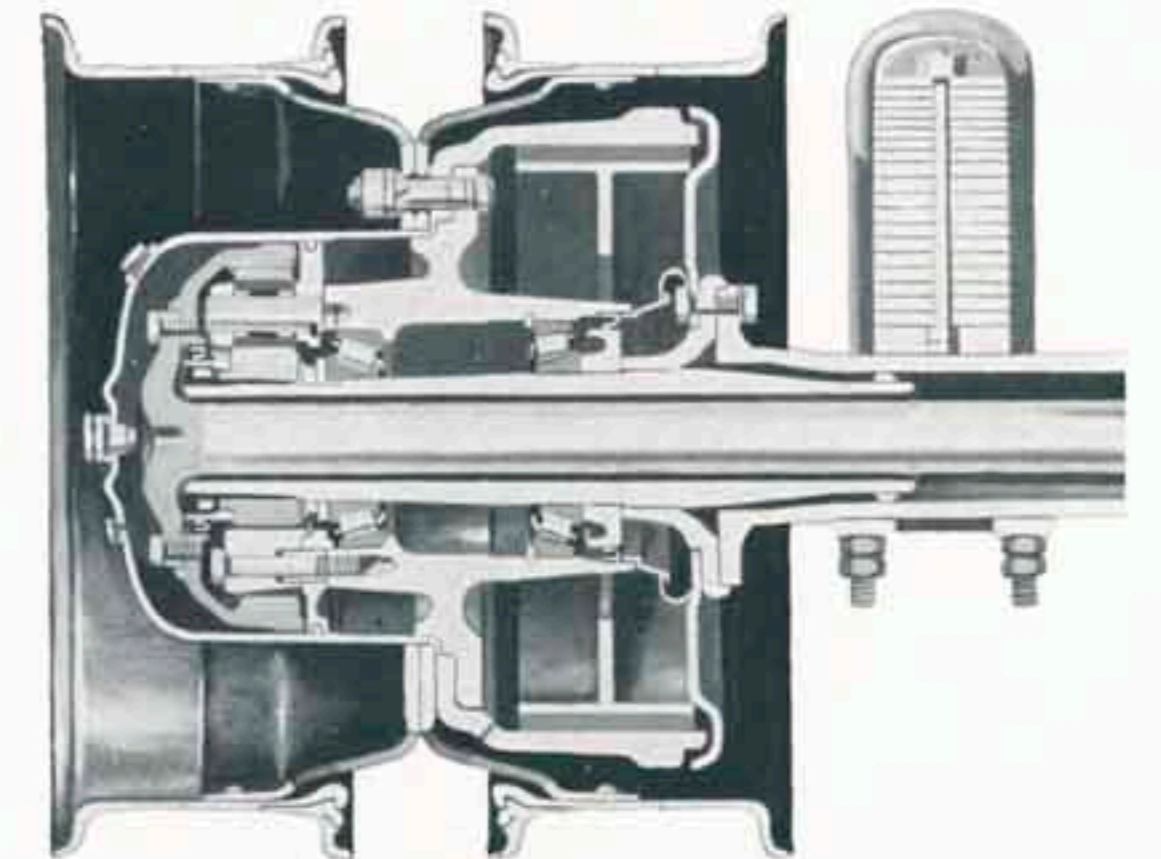


Lenkung und Federung der Vorderachse

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

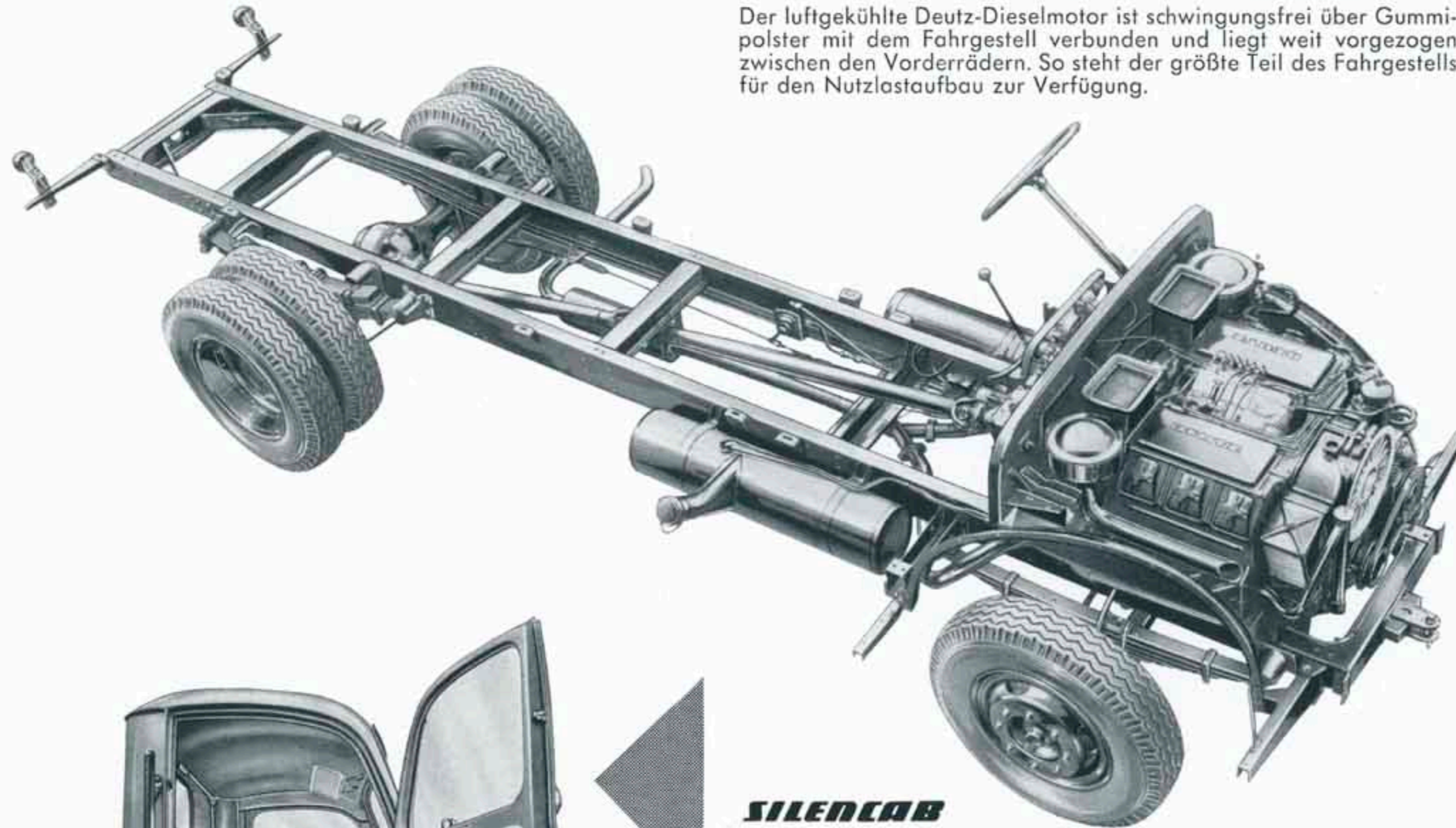
Schnitt durch die Hinterachse

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-Lastkraftwagens, besteht aus zwei kräftigen, U-förmig profilierten Stahllängsträgern. Ausgezeichnete Straßenlage und gute 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

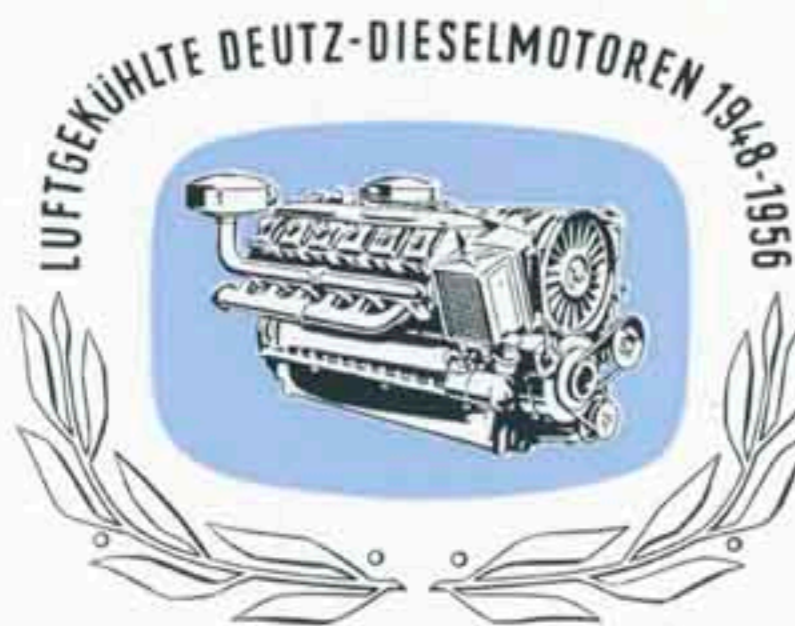
Das vollschalldämpfte Magirus-Deutz Fahrerhaus ist durch eine besondere Rundum-Ausstattung mit schalldämmendem und schallschluckendem Isoliermaterial ausgerüstet. Es konnte der eindringende Außenlärm dadurch bis zu 10 Phon gesenkt werden. Unsere Schalldämpfung bietet dem stark beanspruchten LKW-Fahrer 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.



AUFBAUTEN



200 000

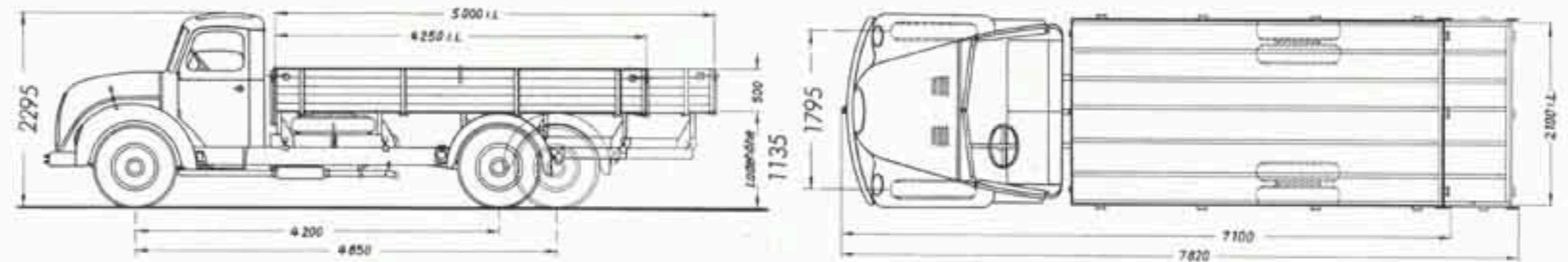


KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · WERK ULM

TECHNISCHE DATEN DES MAGIRUS-DEUTZ LASTKRAFTWAGENS *TYP S 4500/6 · MERCUR* 5,15 - 5,25 to NUTZLAST

Motortyp	F 6 L 614	Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder
Zylinderzahl	6, V-Form	Radstand	4200 / 4850 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.	Kleinstgeschwindigkeit	4,3 km/h
Verbrennungsverfahren	Wirbelkammer, 4-Takt	Steigfähigkeit im 1. Gang	47,5 / 46,4%
Kühlung	Luft	Größte Fahrzeuglänge	7100 / 7820 mm
Ölkühlung	angebauter Ölkühler	Größte Fahrzeugbreite	2250 mm
Getriebe	ZF AK 5-33	Größte Fahrzeughöhe, unbelastet	2295 mm
Hinterachse	Banjoform mit Radnabenantrieb	Ladehöhe, unbelastet	1135 mm
Federn	Halbelliptik-Federn	Pritschengröße i. L.	4250 / 2100 / 500 mm
Lenkung	ZF-Gemmer-Lenkung	Fahrgestellgewicht	3150 / 3200 kg
Wendekreis	ca. 17 / 19 m	Fahrgestell-Tragfähigkeit	6150 / 6300 kg
Schmierung	Fettschmierung	Zulässiges Gesamtgewicht	9300 / 9500 kg
Fußbremse	Innenbacken-Vier-Rad- Olddruckbremse mit Druckluftzusatzbremse	Kraftstoff-Normverbrauch	ca. 18 l pro 100 km
		Ölverbrauch	ca. 0,4 l pro 100 km
		Gesamtzuggewicht (Zugwagen plus Anhänger)	21300 / 21500

*) 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