Iveco im Verteilerverkehr

Die Magirus-Mittelklasse

von 7,5 t bis 13 t

Mit 4 luftgekühlten Motoren:
64 kW (87 PS) und 96 kW (130 PS) Saugmotor
96 kW (130 PS) und 118 kW (160 PS) Turbomotor

IVECO

Wirtschaftlichkeit in der Stadt und über Land: die Magirus-Mittelklasse von 7,5 bis 13 t.

Die Magirus-Mittelklasse hat jetzt noch mehr Varianten: in der Motorisierung, in der Anpassung an die Forderungen des Umweltschutzes, in der Vielzahl der Aufbau-Möglichkeiten für nahezu alle Einsatzbereiche. Außer Pritschenwagen, Sattelzugmaschinen und Kippern gibt es interessante, ganz neue Ausführungen, wie z. B. den Dreier-Brückenzug.

Zum Programm gehört zudem ein Nutzfahrzeugtyp von ganz neuer Qualität. Für eine Welt, die zunehmend umweltbewußt wird. Es ist der erste serienreife »leise« LKW. Der Flüster-Magirus: Im Einsatz bei der Bundespost. In der Erprobung auch in anderen Bereichen der Transportwirtschaft.

Diese Neuentwicklungen sind der Beweis für die Flexibilität eines Konstruktionskonzeptes, das zu den modernsten und erfolgreichsten in Europa zählt. Ein ausgezeichnetes Beispiel dafür, wie zuverlässig, wirtschaftlich und sicher LKW heute sein können, wenn sie auf ausgereifter Technik aufbauen.

Auf dieser Basis ist alles möglich.

Das stählerne Rückgrat trägt ganz entscheidend bei zur Sicherheit, Haltbarkeit und Lebensdauer Ihres Nutzfahrzeuges. Der Parallel-Rahmen mit höchsten Belastungs-und Beanspruchungs-Reserven eignet sich hervorragend für sämtliche An- und Aufbauten. Besonders für solche mit großer Hebelwirkung – wie Kipper, Steiger, Ladekräne, Ladebordwände und Absetzkipper.

Der Parallel-Rahmen mit ebenen, niet- und lochfreien Obergurten sowie serienmäßig angenieteten Konsolen zur Aufbau-Montage: die ideale, praxisgerechte Basis für alle erdenklichen und in dieser Klasse möglichen Aufbau-Varianten.

Drehstab-Stabilisator an der Hinterachse.

Wahlmöglichkeit zwischen mehreren Hinterachsübersetzungen.

Stahlscheibenräder mit Steilschulterfelgen und Mittenzentrierung ermöglichen schlauchlose Bereifung.

Der Rahmen-Stahl: An seine Qualität stellen wir die höchsten Anforderungen: als Feinkornstahl muß er mindestens eine Streckgrenze von 42 kp/mm² und eine Bruchdehnung von 21% aufweisen. Das heißt: Ein Stahlstab dieser Qualität mit einem Querschnitt von 1 mm², mit 42 kp auf Zug belastet, gewinnt nach Entlastung seine ursprüngliche Form und Länge zurück.

Die Rahmen-Anbauteile sind durch Kalt-Nietung mit den Längsträgern verbunden. Damit erreicht man auch bei hoher Dauerbelastung ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Langlebigkeit.

5- oder 6-Gang-Getriebe – je nach Motorleistung und Fahrzeug-Einsatz mit unterschiedlichen Übersetzungen und Nebenantrieben lieferbar.

Serienmäßig: die ALB-Steuerung an der Hinterachse für automatisch lastabhängiges Bremsen zur Dosierung der Bremskraft bei unterschiedlicher Belastung.

Das Kipp-Fahrerhaus: Dieser fortschrittliche, zeit- und geldsparende Wartungs-Vorteil ist – zumindest unterhalb von 10 t Gesamtgewicht – noch immer die ganz große Ausnahme: So schnell und mühelos wie bei einem Magirus kommen nur wenige an Motor und Getriebe heran. Und so bequem zugänglich für Wartung und Pflege liegen die Aggregate selten wie hier.

Frontgrill mit integriertem Spoiler und Vorderradkotflügel aus hochelastischem, stoß- und schlagfestem, verschleißfreiem Polyurethanschaum.

Wer gern fährt, fährt besser und sicherer.

Das ist genau der Komfort, der überzeugt: ein Komfort, der auf Sicherheit für Fahrer und Ladegut zugeschnitten ist.

Der erste Eindruck vom Innenraum: außergewöhnlich geräumige Platzverhältnisse, bequemer, ungehinderter Durchstieg, ein modernes Innenleben. Aufgeräumt, wohnlich, komfortabel, praxisbewährt. Und serienmäßig ohne Aufpreis komplett ausgestattet. Ergonomisch vorbildliche Gestaltung und Anordnung aller Pedale, Hebel, Schalter und Instrumente. Besonders leichtgängig und absolut stoßfrei: die Hydro-Lenkung

Der Fahrersitz: in Längsrichtung, Höhe und Lehnenneigung stufenlos einstellbar, gewichtsabhängig einstellbare Federung.

Sitzbank für zwei Beifahrer, anatomisch genauso sorgfältig ausgeformt. Serienmäßig: körpersympathische, schmutzabweisende und schwer entflammbare Stoff-Bezüge.

Scheiben-Wasch-Wisch-Anlage: 2 Wischerarme. Zentralmotor mit zwei Wisch-Geschwindigkeiten und Parkstellung. Elektrische Waschwasserpumpe, zwei Doppel-Düsen. Die Türen lassen sich um volle 90° öffnen und arretieren selbsttätig.

Der Einstieg: rutschsicher und selbstreinigend. Haltegriffe an beiden Armaturenbrett-Enden.

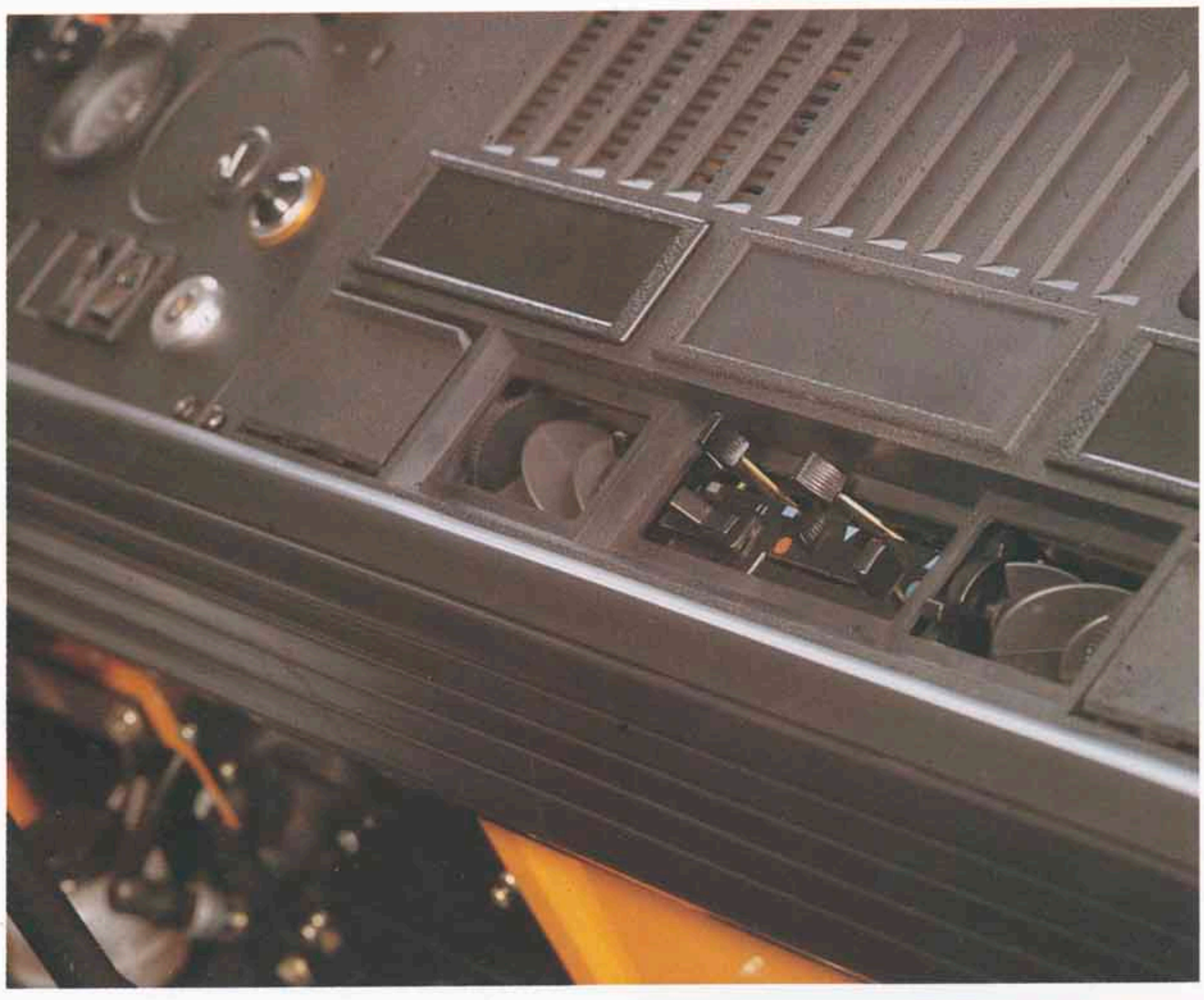
Gutes Klima, Übersicht, Rundumsicht.

Die Gestalter haben an alles gedacht:
Schnell wirksame Heizung und klare Scheiben durch vom Motoröl erwärmte Frischluft oder Umluft mit wahlweise zuschaltbarem zweistufigem Gebläse. Zugfreie und gleichmäßige Belüftung der Fensterflächen und des Innenraums durch eine über die volle Breite der Frontscheibe reichende Luftausströmleiste und zwei verstellbare Rosetten am Armaturenbrett. Zusätzliche Direktbelüftungsmöglichkeiten durch zwei Richt-Düsen und Dach-Klappe.

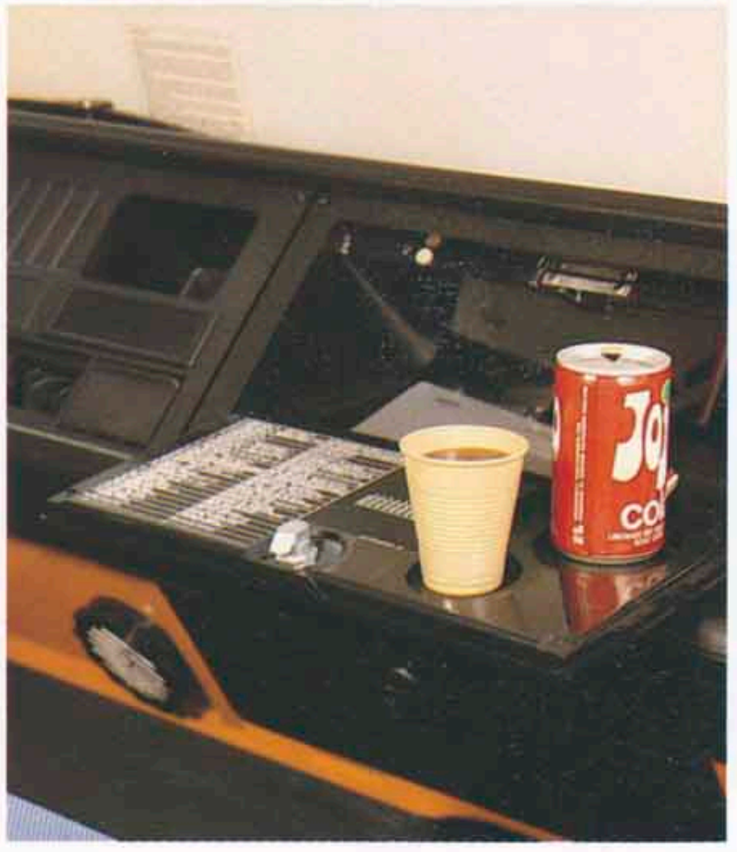
Große Verbundglas-Frontscheibe, von einer durchgehenden Luftausströmleiste immer beschlagfrei gehalten. Serienmäßig: Kurbel- und Ausstellfenster in beiden Türen. Je ein Seitenfenster hinter den Türen und zwei große Rückwandfenster erlauben bequemes Rangieren bei optimaler Rundumsicht. Großflächig und vibrationsfrei: zwei 2-Punktgelagerte Klapp-Rückspiegel.

Stoßnachgiebige Armaturenbrett-Verkleidung mit gepolsterter Kante. Bedienungsfreundlicher Kombinationshebel für Blinker, Abblend- und Fernlicht, Hupe und Lichthupe.

Geräumiges Handschuhfach mit Ausklapptisch und Trinkbecher-Mulde.



Was man nicht sieht und kaum hört: das »Dieselgeflüster« im schallgedämpften, hohlraumkonservierten Ganzstahl-Fahrerhaus. Ganz besonders ausgeprägt übrigens beim »Flüster-Magirus«.



4 Motoren: luftgekühlt und günstig im Verbrauch.

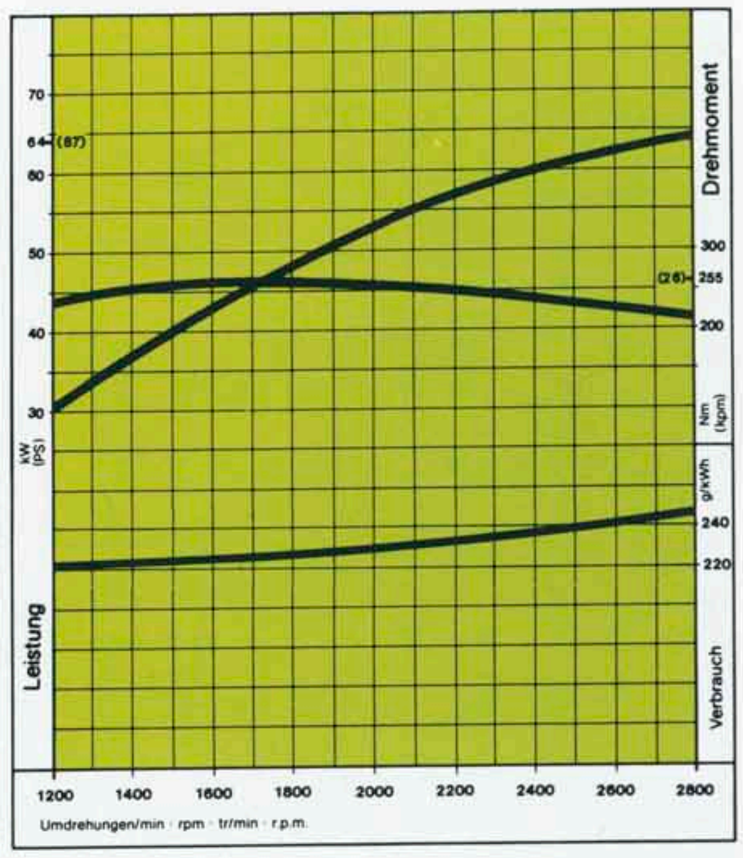
Die luftgekühlten Magirus-Dieselmotoren (2 Saugmotoren, 2 Turbos) sind elastisch und temperamentvoll: beim Anfahren, beim Beschleunigen, beim zügigen Überholen und am Berg.

Die Luftkühlung ist einer der entscheidenden Vorteile dieser leistungsstarken Motoren. Sie sind wesentlich leichter. Das bringt Nutzlastgewinn. Und die direkten und indirekten Betriebskosten liegen niedriger. Denn Luft kann weder kochen noch verdampfen noch einfrieren. Bei der Luftkühlung gibt es keine undichten oder gerissenen Schlauchleitungen, keine verkalkten Kühler, keinen Ausfall der Wasserpumpe. Es entfallen alle Stehzeiten, die durch Störungen des Kühlsystems verursacht werden.

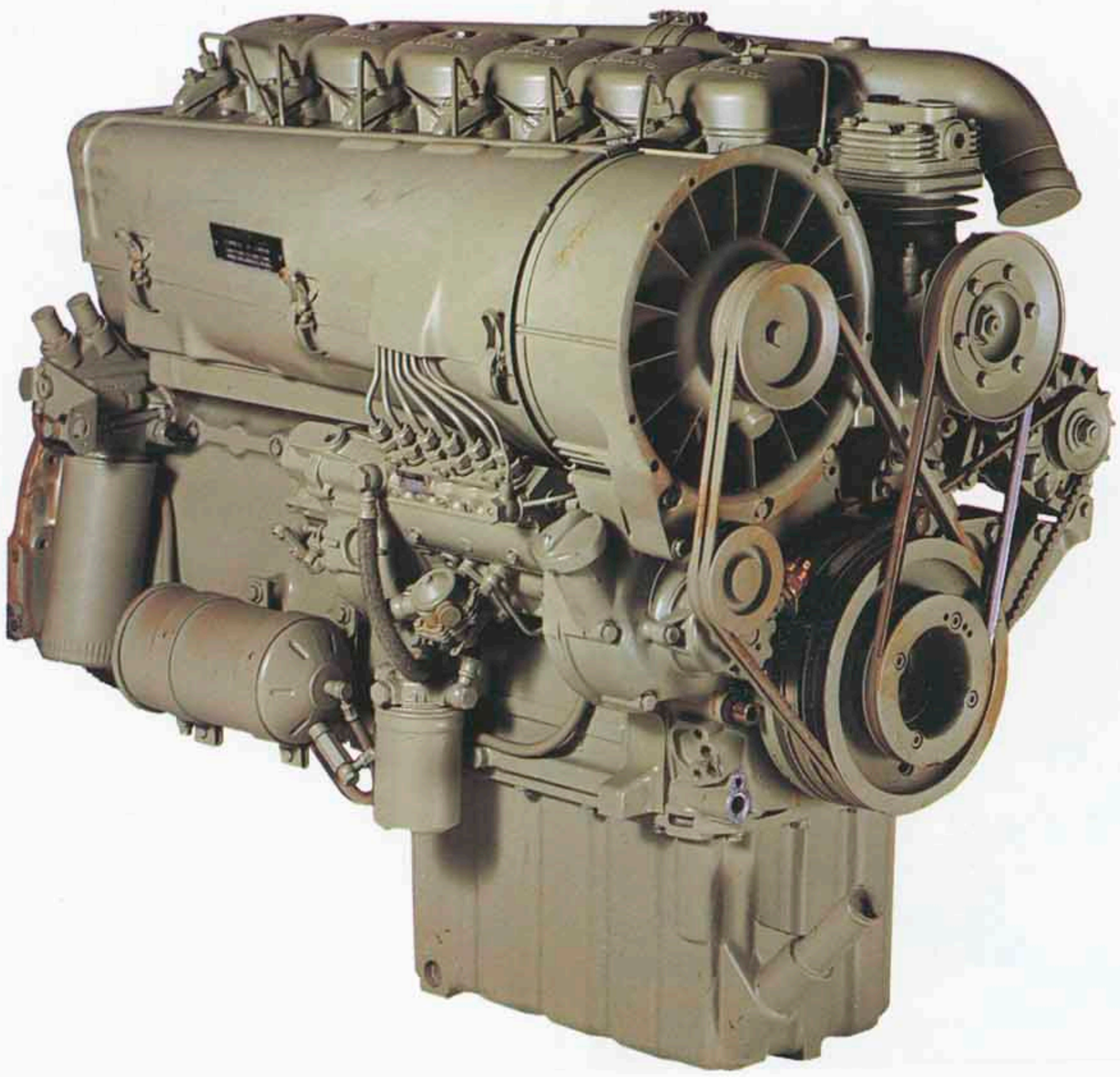
Nach dem Kaltstart sind die Luftgekühlten schnell voll belastbar, weil kein Kühlwassermantel angewärmt werden muß. Und außerdem: dank dem sorgfältig abgestimmten Gebläse sind die luftgekühlten Dieselmotoren im Magirus-LKW leiser als viele wassergekühlte.

Sie treffen also eine ausgesprochen wirtschaftliche Wahl mit einem luftgekühlten Motor. Ganz gleich, für welchen dieser 4 Luftgekühlten Sie sich entscheiden.

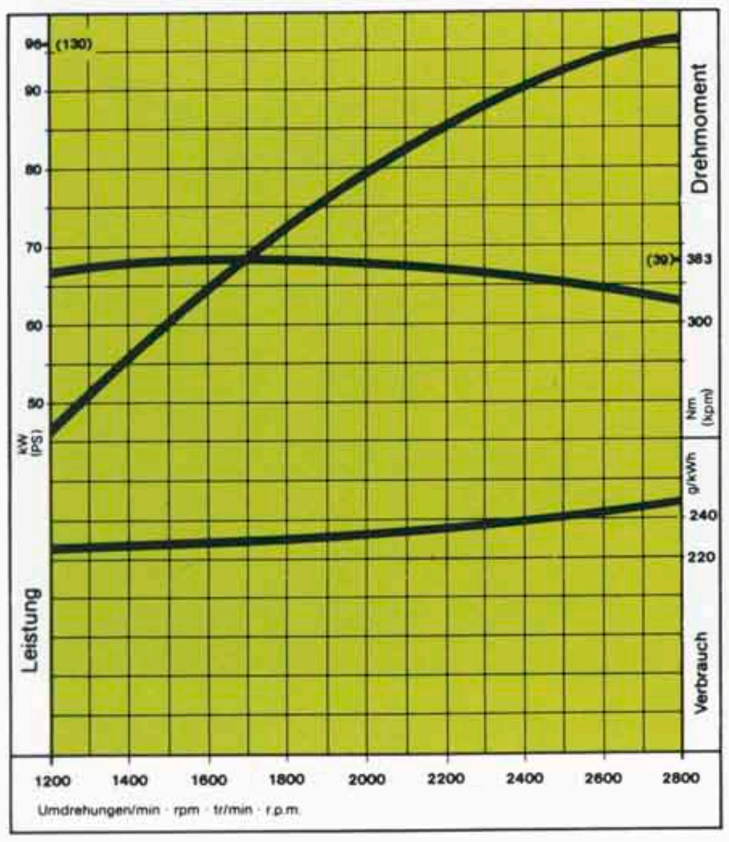
Der 87-PS-Saugmotor (64 kW):



Hersteller	Klöckner-Humbold-Deutz AG
Baumuster	F 4 L 913
Bauart	4-Zylinder-Reihe
Arbeitsverfahren	4-Takt-Diesel mit Direkteinspritzung
Bohrung x Hub	102 Ø x 125 mm
Hubraum	4.086
Leistung	64 kW, 87 PS, 2.800/min
max. Drehmoment	255 Nm (26 kpm) bei 1.600/min
Schmierung	Druckumlaufschmierung

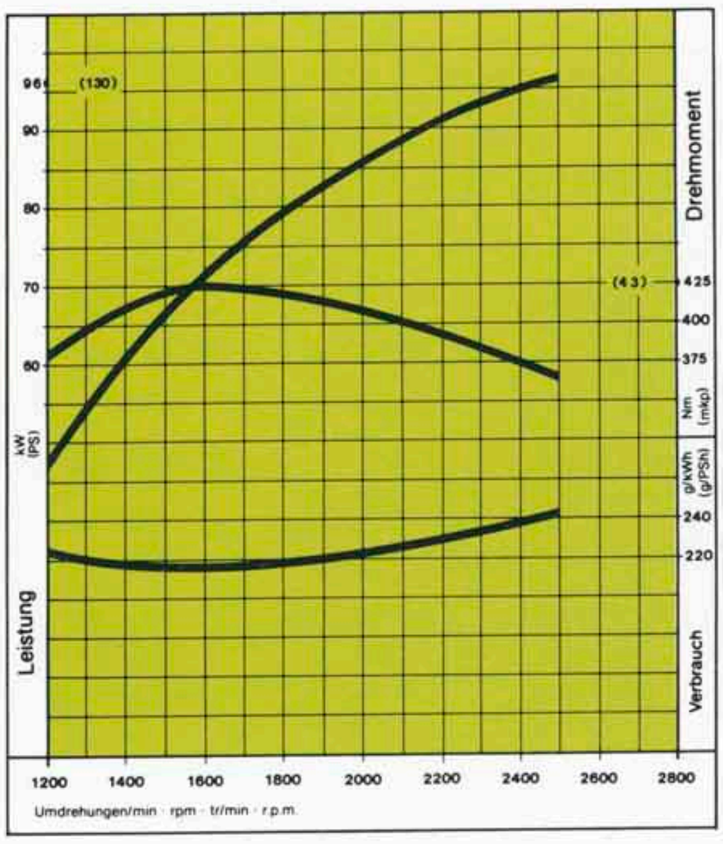


Der 130-PS-Saugmotor (96 kW):



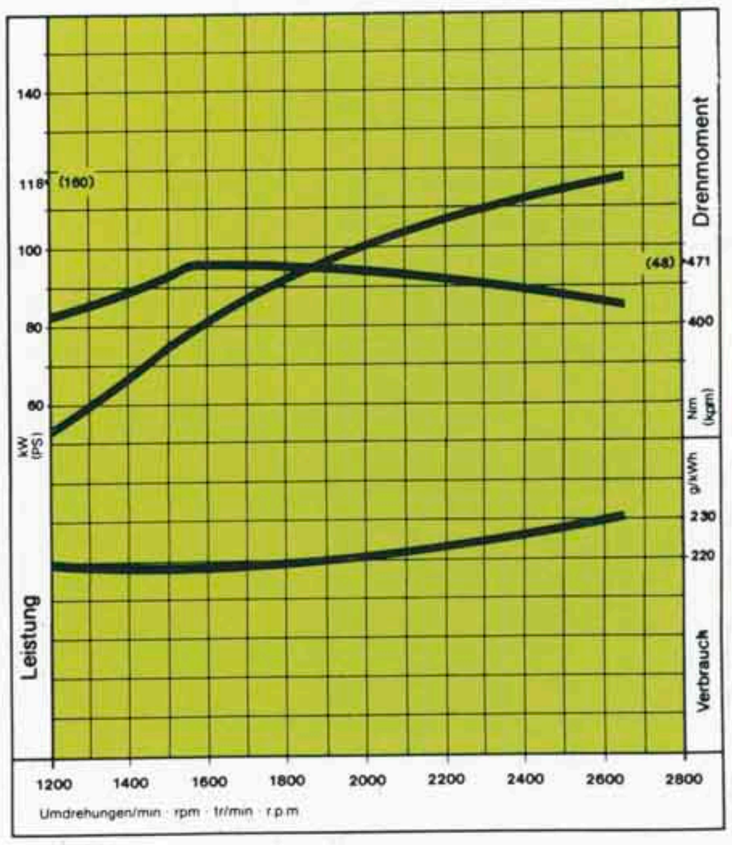
Hersteller	Klöckner-Humbold-Deutz AG
Baumuster	F 6 L 913
Bauart	6-Zylinder-Reihe
Arbeitsverfahren	4-Takt-Diesel mit Direkteinspritzung
Bohrung x Hub	102 Ø x 125 mm
Hubraum	6.128
Leistung	96 kW, 130 PS, 2.800/min
max. Drehmoment	383 Nm (39 kpm) bei 1.600/min
Schmierung	Druckumlaufschmierung

Der 130-PS-Turbomotor (96 kW):



Hersteller	Klöckner-Humbold-Deutz AG
Baumuster	BF 6 L 913 T
Bauart	6-Zylinder-Reihe
Arbeitsverfahren	4-Takt-Diesel mit Direkteinspritzung, Aufladung
Bohrung x Hub	102 Ø x 125 mm
Hubraum	6.128
Leistung	96 kW, 130 PS, 2.500/min
max. Drehmoment	425 Nm (43 kpm) bei 1.600/min
Schmierung	Druckumlaufschmierung

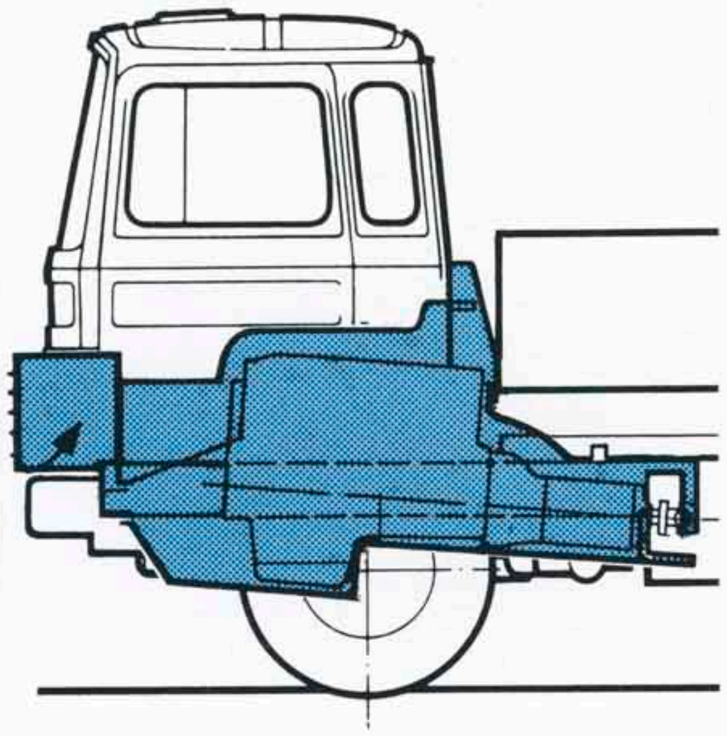
Der 160-PS-Turbomotor mit (118 kW):



Hersteller	Klöckner-Humbold-Deutz AG
Baumuster	BF 6 L 913
Bauart·	6-Zylinder-Reihe
Arbeitsverfahren	4-Takt-Diesel mit Direkteinspritzung, Aufladung
Bohrung x Hub	102 Ø x 125 mm
Hubraum	6.128
Leistung	118 kW, 160 PS, 2.650/min
max. Drehmoment	471 Nm (48 kpm) bei 1.600–1.800/min
Schmierung	Druckumlaufschmierung

Der 130-PS-Turbomotor (96 kW) mit Vollkapselung:

Den Turbomotor BF GL 913 T gibt es auch mit Vollkapselung. Er hat als »Flüster-Magirus« viel Beachtung in der Öffentlichkeit gefunden. Dieser erste serienreife »leise« LKW ist bei der Bundespost im Einsatz. In vielen anderen Bereichen der Transportwirtschaft wird er weiter getestet.



Die Kraft kommt wirtschaftlich auf die Straße

Der gesamte Antriebsteil setzt die Motorleistung optimal in Transportleistung um.
Kraft kommt wirtschaftlich auf die Straße.

Getriebe
Das Synchrona-Fünfgang-Getriebe nimmt das hohe Motordrehmoment ohne Schwierigkeit ab. Die 5 Gänge gestatten die exakte Nutzung dieser Zugkraft in allen Fahrsituationen. Es garantiert hervorragende Spurteigenschaften und wirtschaftliches Fahren. (Beim 80-16 A ist 6-Gang-Getriebe serienmäßig eingebaut.)

Kupplung
Die Einscheiben-Trockenkupplung mit selbsttätiger Nachstellung wird hydraulisch betätigt.

Antriebsachse
Die Hinterachse in Banjoform ist über Spiralkegelräder einfach übersetzt.

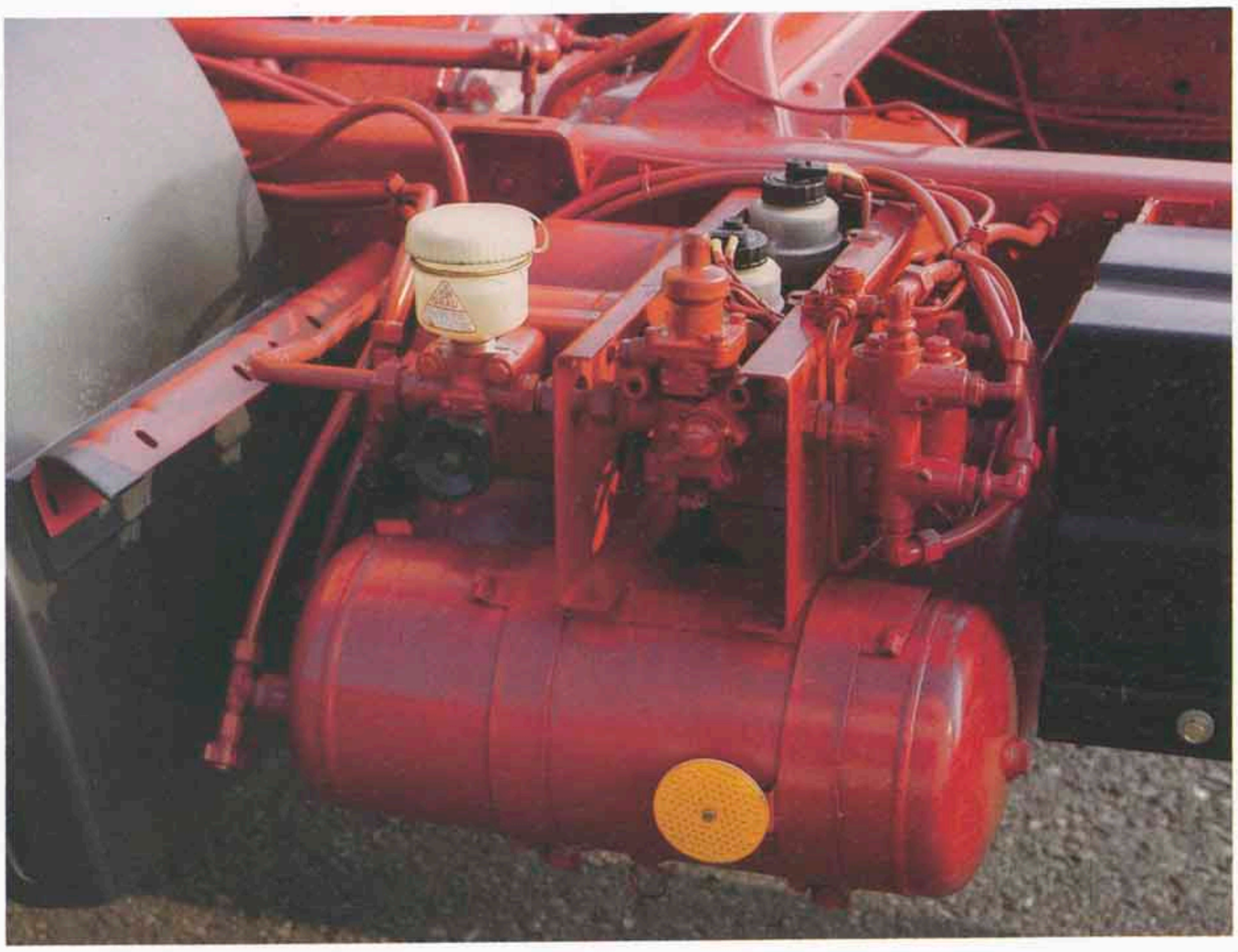
Lenkung
Die Gemmer-Lenkung spricht sicher, schnell, weich und progressiv an. Fahrzeuge ab 11 to GG haben serienmäßig Hydrolenkung.

Fahrgestell
Der Leiterrahmen besteht aus durchgehend einteiligen U-förmigen parallelen Längsträgern mit eingenieteten Quertraversen, angenieteten Konsolen zur Aufbaubefestigung und am Rahmenende montiertem Unterfahrschutz. Die Montage von Aufbauten aller Art ist problemlos möglich. Zusammen mit der Federung, den Stoßdämpfern und Stabilisatoren ergibt sich ein Fahrwerk, das auf das gesamte Antriebssystem ideal abgestimmt ist. Das Ergebnis sind ausgezeichnete Fahreigenschaften unter allen Einsatzbedingungen.
Das Fahrgestell ist für eine Dreier-Brückenzug-Kombination geeignet.
Bei Umbau der Hinterachse auf Luftfederung ist ein 300 cm^3 Luftpresser erforderlich.

Die Kraft wird sicher gebremst

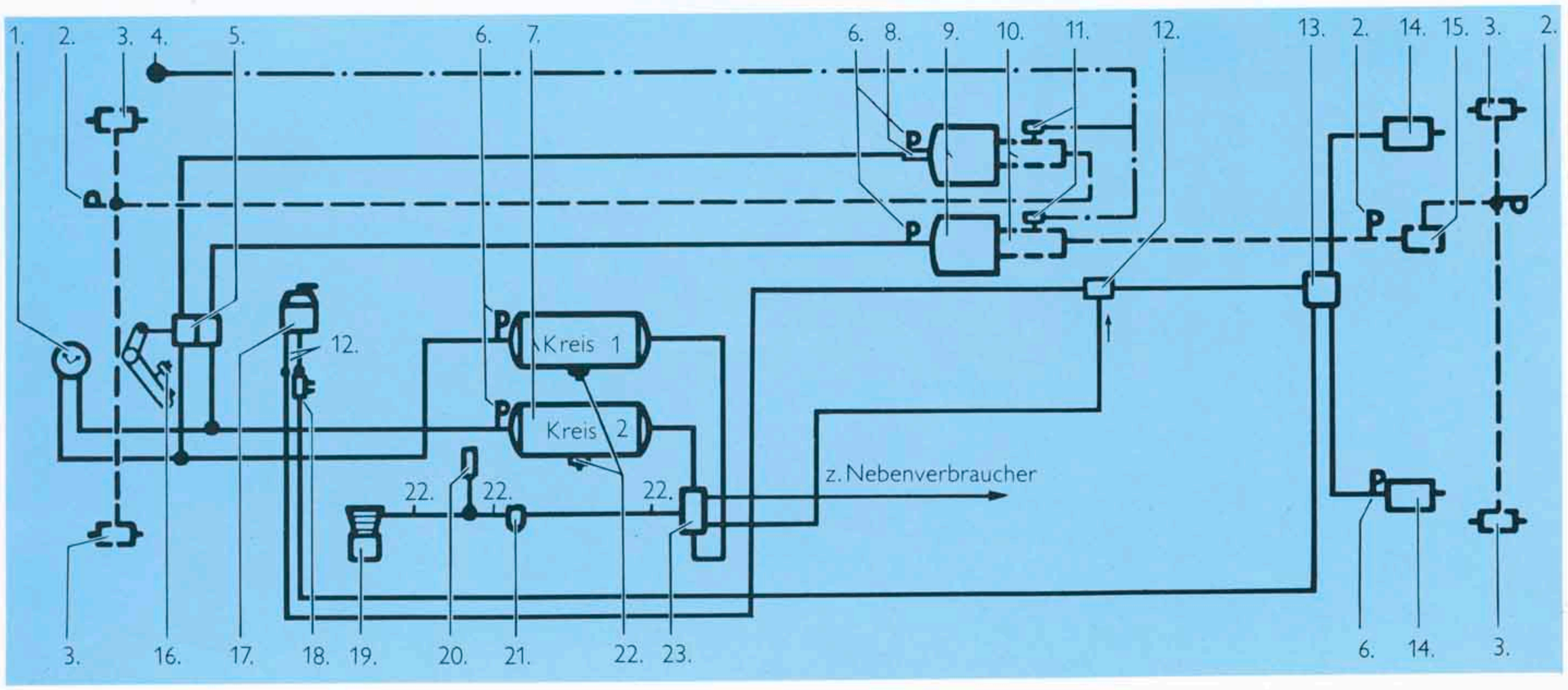
Auf über 1 Million Test-Kilometern wurde auch das Bremssystem der Magirus-Mittelklasse gründlich erprobt. Es hat sich ausgezeichnet bewährt.
Die gesamte Bremsanlage ist auf Leistung, Rentabilität und lange Lebensdauer im Verteilerverkehr zugeschnitten.

Sicher bremsen
Die Fahrzeuge haben während der Erprobung bewiesen, daß sie höchsten Anforderungen an die Sicherheit gerecht werden: bei Stotter- und Vollbremsungen ebenso wie bei der Notbremsung. Die Ergebnisse des Testes haben die Auslegung des Bremssystems entscheidend mitbestimmt.
Betriebs-Bremse: Vorder- und Hinterradbremse.
Öldruck-Bremse mit Druckluftunterstützung.
Betätigung über Zweikreis-Motorwagen-Bremsventil auf zwei Druckluft-Bremszylinder, hydraulische Kraftübertragung zu den Radbremszylindern mit autom. lastabhängiger Bremskraftregelung der Hinterradbremse.
Durch Entlüftung der Federspeicherbremszylinder wirkt die Federkraft auf die Bremsbacken der Hinterräder.



Hier das Bremsschema der Fahrzeugtypen 11/13 to:

1. Doppelmanometer mit Druckschalter
2. Prüfanschluß, hydraulisch
3. Radzylinder, hydraulisch
4. Warnleuchte
5. Zweikreis-Motorwagen-Bremsventil
6. Prüfanschluß
7. Luftbehälter 15 l
8. Belüftungsdrossel
9. Einkreis-Bremszylinder
10. Hauptzylinder, hydraulisch
11. Vorratsbehälter mit Kontrollschalter
12. Rückschlagventil
13. Relaisventil
14. Federspeicherzylinder
15. Bremskraftregler, hydraulisch
16. Bremslichtschalter, mechanisch
17. Handbremsventil
18. Druckschalter (Federsp.-Kontrolleuchte)
19. Luftpresser
20. Frostschutzpumpe (auf Wunsch)
21. Druckregler
22. Handbetät. Entwässerungsventil
23. Vierkreisschutzventil



IVECO

KLÖCKNER
IVECO

IVECO

psst... ich bin der Leise
von Magirus

DANZAS

Coca-Cola

SEAFOOD

SPERRHOLZ
CARL GÖTZ ULM/DO.
FURNIERE
IVECO
MAGIRUS
NU H 864

Robuste Kipper

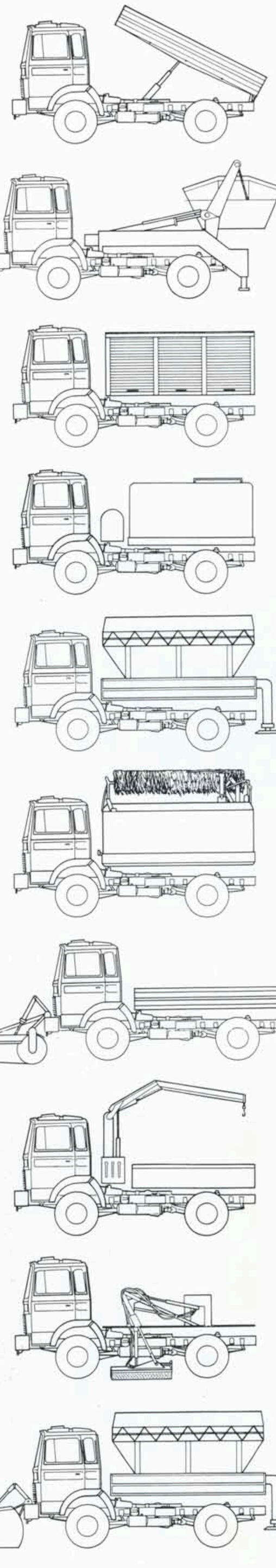
Zuverlässigkeit auf dem Bau. Wendigkeit, die der Einsatz auf City-Baustellen verlangt. Und die Kraft aus bewährten, wirtschaftlichen, luftgekühlten Dieselmotoren.
Das stählerne Rückgrat dieser 3-Seiten-Kipper ist der Parallelrahmen aus Feinkornstahl für höchste Belastungen. Er ist mit seinen hohen Beanspruchungs-Reserven auch auf den harten Kippereinsatz zugeschnitten. Der Kipper geht durch dick und dünn: gute Bodenfreiheit, optimale Lastverteilung, günstiger Schwerpunkt, Differentialsperre.

Der Allrad-Muli

Neu für den Geländeeinsatz und Straßendienst: der Muli.
Da kann der Boden schon ziemlich tief sein, die Steigung ziemlich steil, die Wetterlage ziemlich ernst.
Hier ein paar Details:
130 PS-Dieselmotor, luftgekühlt. Fünfgang-Synchrongetriebe von ZF, mit 5 Gängen für die Straße und 5 fürs Gelände (über Verteilergetriebe). Geländeachsen mit sperrbarem Planetenantrieb. Ausgleichsgetriebe, das während der Fahrt pneumatisch schaltbar ist.
90 % Steigfähigkeit im 1. Gang.
44 cm Bauchfreiheit.

Den Muli können Sie als 3-Seiten-Kipper und als Fahrgestell für Sonderaufbauten haben.
Der Radstand: 2.850 mm.
Die Vielseitigkeit des Mulis ist kaum zu übertreffen.

Hier 10 Beispiele:



Der Dreier-Brückenzug

Fahrzeuge der Magirus-Mittelklasse eignen sich für den Dreier-Brückenzug. Er kann mit Führerschein III gefahren werden.
Dies sind die drei Komponenten:

- einem LKW-Fahrgestell (zulässiges Gesamtgewicht maximal 7.490 kg),
- einem Einachs-Anhänger (zulässiges Gesamtgewicht maximal 10.000 kg),
- einem Tragrahmen.

Das LKW-Fahrgestell ist mit einem Hilfsrahmen, einer Sattel- und einer Anhängerkupplung ausgerüstet. Der Tragrahmen ist für die Aufnahme von Wechselbehältern ausgelegt.

Es können auch andere Aufbauten transportiert werden, die dann mit dem Tragrahmen fest verbunden sind. Die Nutzlast einschließlich Tragrahmen kann bis 12 t betragen.

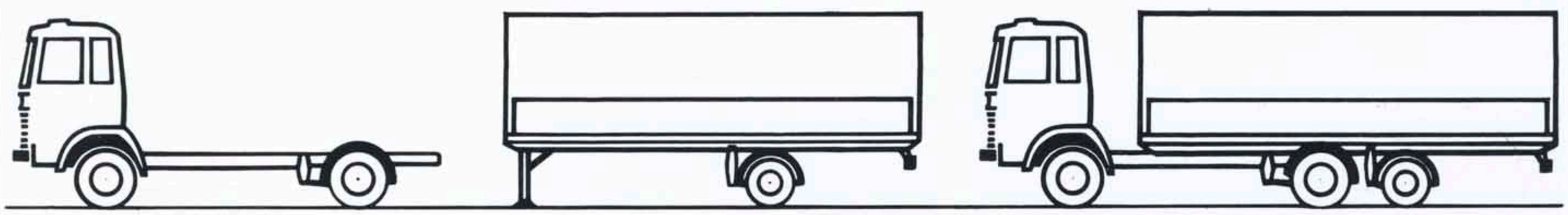
Bei Leerfahrten ist der Anhänger mit seiner Zugdeichsel an den LKW gekoppelt.

Ihre Vorteile:

- Günstiger Anschaffungspreis im Verhältnis zu einem Solo-LKW mit vergleichbarer Nutzlast.
- Steuer- und Versicherungsersparnisse.
- Hohe Nutzlast und großes Ladevolumen.
- Hoher Nutzungswert, weil Einachs-Anhänger und Tragrahmen nach einer entsprechenden LKW-Laufleistung auch mit dem nächsten eingesetzt werden können.

Eine Spezialversion ist der 80-16 A.
Ein Fahrzeug mit 7.490 kg zul. Gesamtgewicht und einer Leistung von 160 PS, speziell für den Brückenzug ausgelegt.

Selbstverständlich auch als „Jumbo" mit voluminösen Gütern und niedrigem spezifischen Gewicht.



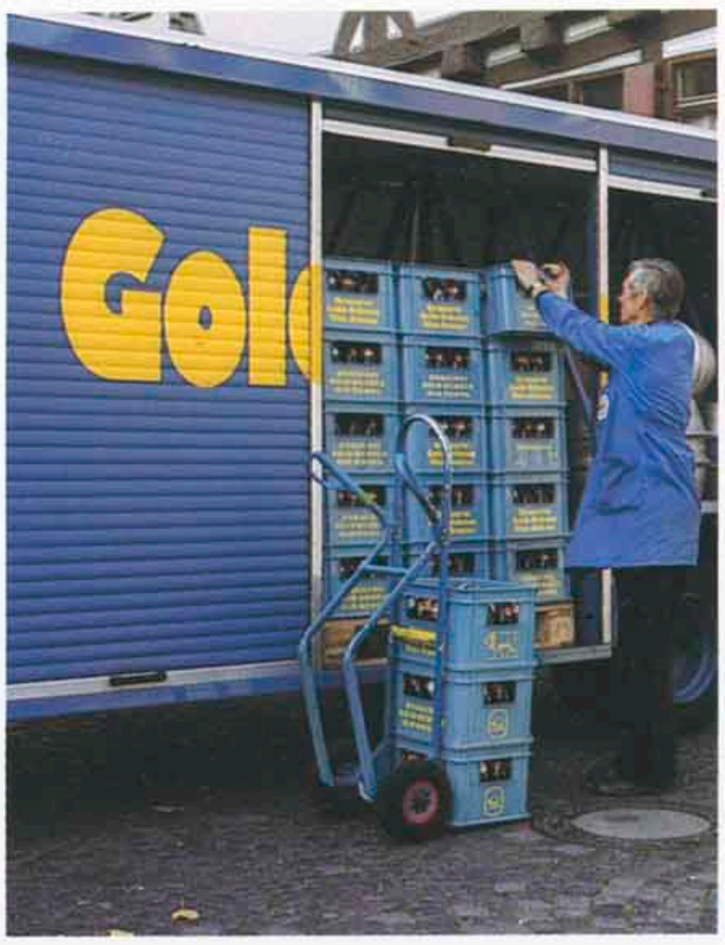
Speziell für Getränke

Der gesamte Nutzlastbereich dieser Spezialfahrzeuge besteht aus einem selbsttragenden Gerippe mit dem als Leiterrahmen ausgebildeten, serienmäßigen Fahrgestell-Vorderteil. Auch sämtliche Antriebs- und Kraftübertragungs-Aggregate entsprechen der Normalversion, nur der Auspuff ist mit Rücksicht auf Umwelt und Fahrpersonal nach oben gezogen.

Die Fahrzeuge sind mit sechs, acht oder zehn Gefachen lieferbar. Sie können wählen zwischen 1.020 mm für die Standard-Palette und 1.300 mm für die Euro- bzw. Brauerei-Palette. Neben der offenen Normal-Ausführung ist auch eine Dach-Version lieferbar:

Ein stabiles, rundum anschlagunempfindliches Alu-Dach, dessen Ausführung eine Gefach-Stehhöhe von 1.950 mm hat. Es bietet die Möglichkeit, die Fahrzeug-Seiten anstatt mit Planen auch mit Rollo zu schließen.

Von den Bodenträgern bis zur Dachhöhe hochgezogene Trennwände sowie in Längsrichtung verlaufende Vierkantrohre geben dem Aufbau die erforderliche Festigkeit und verhindern sicher ein seitliches Verrutschen oder Kippen der Ladung.



Unmöglich ist (fast) gar nichts.

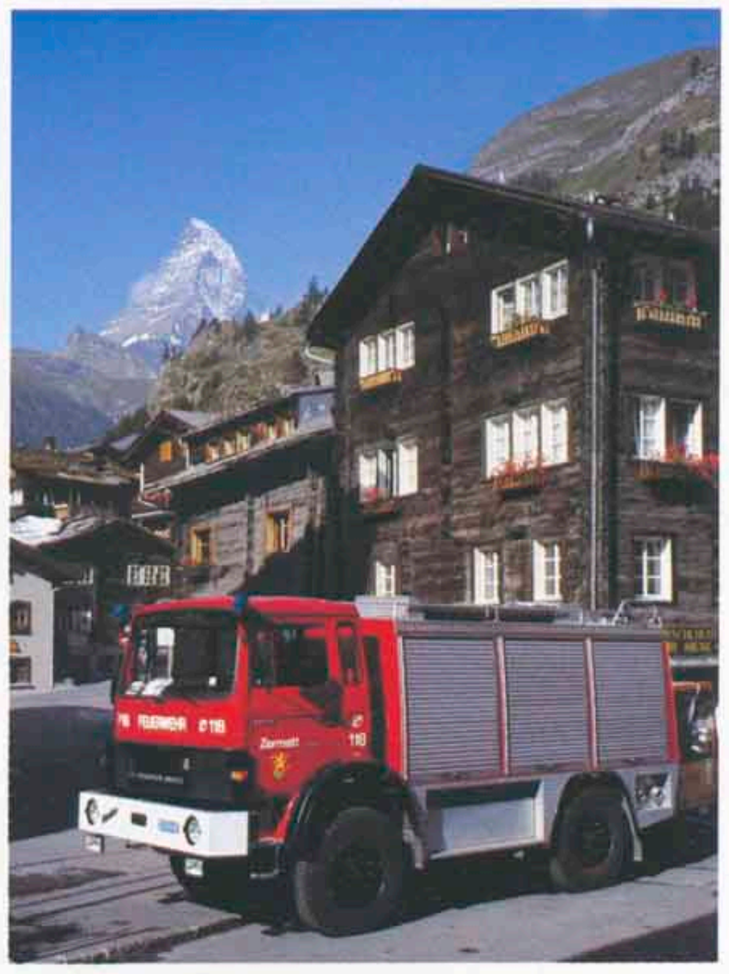
Sie finden mit Sicherheit Ihren LKW:
Ob für den wirtschaftlichen City- und Verteilerverkehr, ob für den Baustellen-Zubringer-Einsatz, ob für kommunale Sonderaufgaben – mit einem Magirus entscheiden Sie sich in jedem Fall für eins der modernsten und vielseitigsten Mittelklasse-Konzepte im europäischen Nutzfahrzeugmarkt. Für die konkurrenzlosen Vorteile der Luftkühlung. Für schwäbische Gewissenhaftigkeit in Konstruktion und Produktion. Für Komfort in einem komplett ausgestatteten Kipp-Fahrerhaus, für zeit- und geldsparende Wartungsvorteile, für mehr Rentabilität und für mehr Nutzlast – und für den unschlagbar aufbaufreundlichen Parallel-Rahmen mit nietfreien Ober- und Untergurten, in überragender Stahlqualität und mit großen Sicherheits- und Beanspruchungsreserven. Auf diesen Magirus-Rahmen paßt jeder Aufbau jedes Aufbau-Herstellers.

An wenigen Beispielen zeigen wir Ihnen die Variabilität und Einsatz-Vielfalt dieser LKW-Baureihe, deren Markt-Erfolge für sich selber sprechen.

Privatgrundstück
der Stadt Essen
Befahren
auf eigene Gefahr
KUK
IVECO
MAGIRUS
E 2827
E
KS 466

ULMER
Schnelltransport
Turbo
IVECO
UL-L 85

nonnenmacher
mehl
7910 Neu-Ulm
Finninger Strasse 45
Beschläge · Maschinen · Werkzeuge · Bauelemente · Gastransfer
IVECO
MAGIRUS
NU-E 185



LSG
Lufthansa Service GmbH
89 216

Die entscheidenden Kilometer-Millionen.

Die Erprobung der Magirus-Mittelklasse begann in den Labors und auf den Prüfständen der IVECO. Sie wurde fortgesetzt im Windkanal von Orbassano. Und auf den Teststrecken in Markbronn, La Mandria, Nardò und Trappes bei Paris.

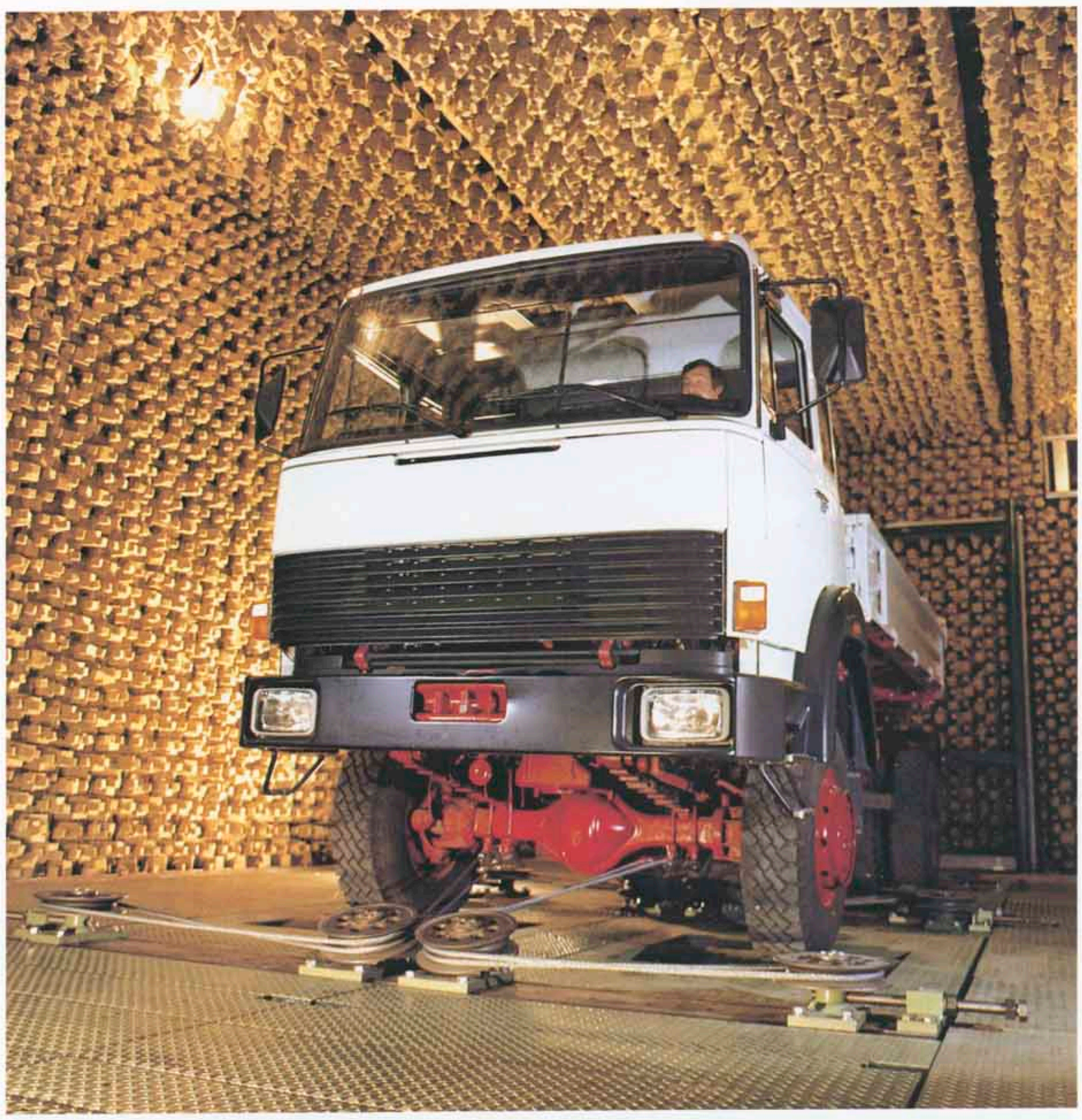
Die Tests und Erprobungen umfassen
- Verschleißfestigkeits- und Haltbarkeitskontrollen bei allen Einzelteilen und Werkstoffen der Antriebstechnik.
- Kontrollen der Widerstandsfähigkeit gegenüber chemischen Stoffen und Temperaturschwankungen.
- Prüfversuche, bei denen die Funktionstüchtigkeit der Motoren unter härtesten Bedingungen, d.h. bei höchsten mechanischen, thermischen und chemischen Beanspruchungen, getestet wird.

Die Daten dieser Tests wurden den Befunden aus Probefahrten auf Versuchsstrecken und auf der Straße gegenübergestellt.

Tests auf Versuchspisten und auf der Straße

Die Prototypen wurden in härtesten Dauertests unter allen erdenklichen Straßenverhältnissen erprobt. Sie wurden außerdem »Phasen-beschleunigter Beanspruchung« ausgesetzt. Auf diesen Strecken wurden alle möglichen Situationen und Bedingungen simuliert, die für den Betrieb eines Fahrzeugs typisch sind: Steigungen, Gefälle und ebene Strecken, trockene und nasse Straßen, Kurven und Serpentinen, normale und ungewöhnliche Straßenbeläge. Einige tausend Kilometer Fahrt auf diesen Strecken in ca. 2 Wochen entsprechen der Beanspruchung während der gesamten Lebensdauer.

Insgesamt umfaßten die Tests der IVECO-Fahrzeuge ein paar Millionen Kilometer.



Tests auch während der laufenden Produktion

Jedes Fahrzeug wird einer Reihe von Abnahmeprüfungen unterzogen. Hierzu gehören: Materialabnahmeprüfung, automatische und manuelle Kontrollen der Antriebsteile (Motor, Getriebe, Antriebsachse, Lenkung). In den Motorversuchsräumen der verschiedenen Fertigungswerke werden komplette Motoren einer systematischen Prüfung unterzogen, bei der alle möglichen Einzelkontrollen vorgesehen sind.

Wartung mit ein paar Handgriffen.

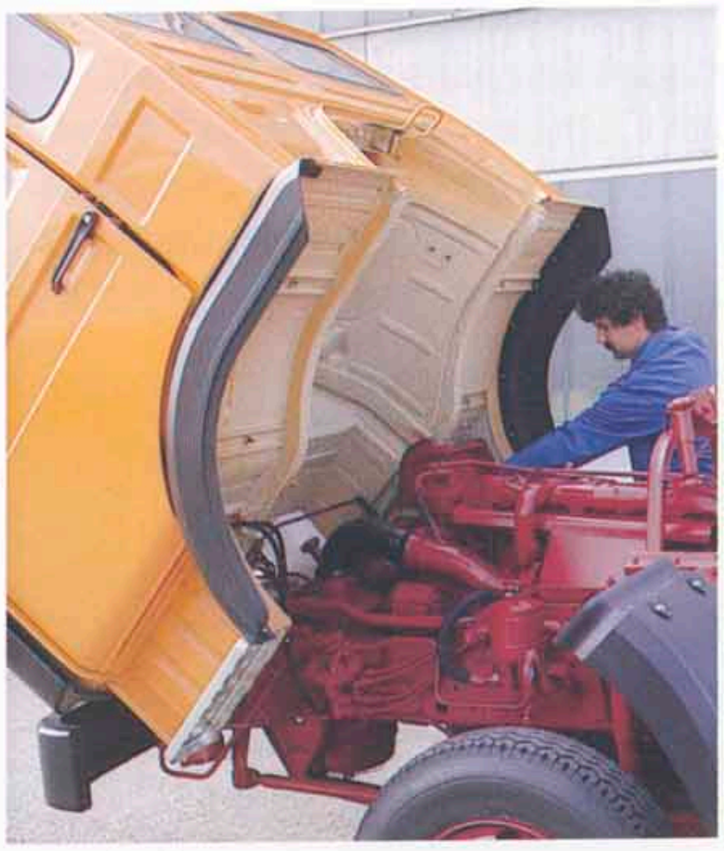
Die von Korrosion und Kollision am meisten gefährdeten Nutzfahrzeug-Karosserieteile verursachen bei einem Magirus nie mehr Ärger oder Reparaturkosten: Frontgrill, Vorderradkotflügel und Unterfahrschutzecken bestehen aus Polyurethanschaum und geben bei Berührung mit einem Hindernis nach, um anschließend sofort die ursprüngliche Form wieder anzunehmen. Dabei liegen die Scheinwerfer mit Leuchtweite-Regulierung – gut geschützt – in tiefen Mulden. In den Frontgrill integrierte Spoiler leiten den Fahrtwind mit erhöhter Strömungsgeschwindigkeit an den Türen entlang: Seitenscheiben und Rückspiegel bleiben somit nahezu verschmutzungsfrei und müssen nur noch sehr selten gereinigt werden. Das Grill-Mittelteil kann zur täglichen Ölstandskontrolle und zum Nachfüllen der Scheibenwaschanlage hochgeklappt werden.

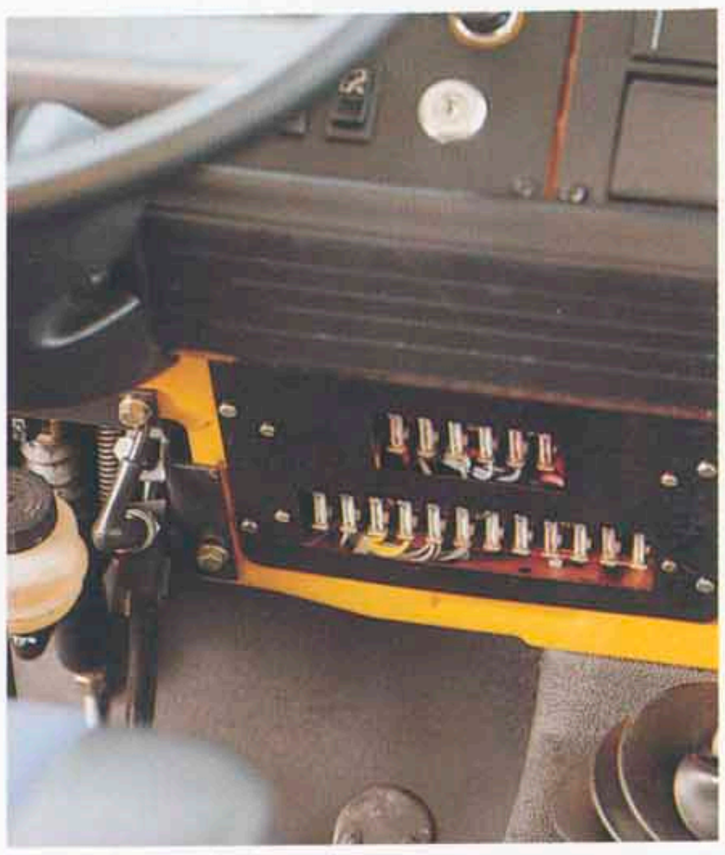
Zwei Handgriffe – und in Sekunden ist das Fahrerhaus um 52° nach vorn gekippt. Die »Muskelarbeit« dabei übernehmen vorgespannte Drehstäbe. Beim Absenken des Fahrerhauses sorgt das Eigengewicht der Kabine wieder für die zum nächsten Kippvorgang erforderliche Drehstab-Spannung.

Sichtprüfung ohne Zeitaufwand beim Einsteigen: Das Kontrollgerät für die Luftfilter-Verschmutzung und der Ausgleichsbehälter der Kupplungs-Hydraulik liegen dabei im direkten Blickfeld des Fahrers. Unmittelbar daneben: die beiden Sicherungs-Boxen – von außen im Stehen oder von innen im Sitzen gleich gut erreichbar.

Das erweiterte Magirus-Deutz-Wartungssystem schreibt Inspektionen nur noch alle 15.000 Kilometer vor. Viele wartungsfreie und wartungsarme Teile beschränken den erforderlichen Service-Umfang auf ein Minimum und sorgen so für kurze Standzeiten und geringe Pflegekosten. Ein paar Beispiele:

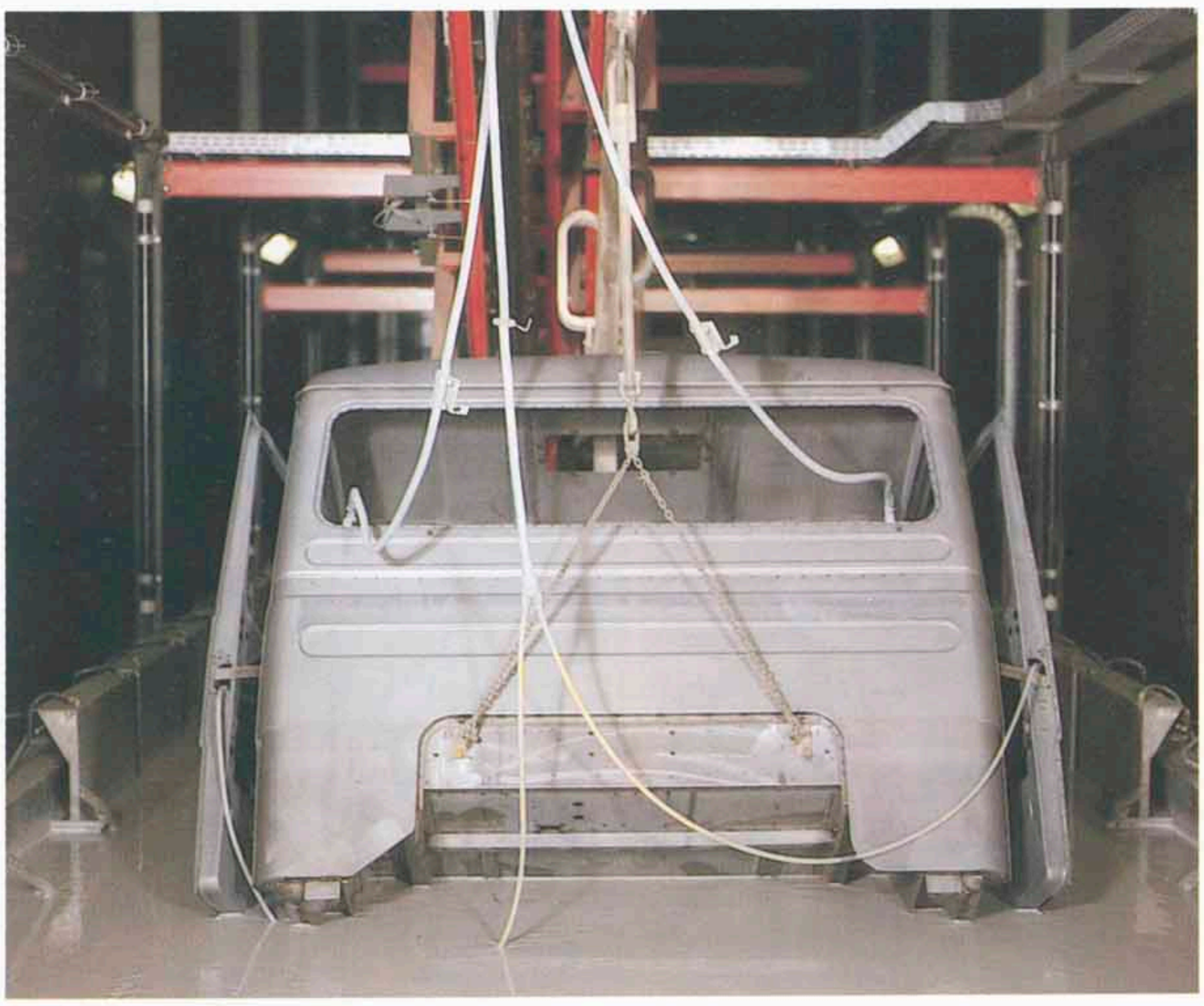
Wartungsfrei: Die Luftkühlung
Wartungsfrei: Die Schub- und Spurstangen
Wartungsfrei: Alle flexiblen Karosserieteile aus Integral-Schaum
Wartungsarm: Die abschmierbaren Feder-Lagerungen
Wartungsarm und bequem zu kontrollieren: Die Lenk-Hydraulik.





Langzeitschutz für Ihre Investitionen.

Wirksamer Korrosionsschutz und sorgfältige Lackierung gehören zu den Qualitätsmerkmalen, auf die wir größten Wert legen. Das Ziel ist maximale Unempfindlichkeit gegenüber äußeren Einflüssen.



Der Lackierungsprozeß besteht aus der gewissenhaften Durchführung folgender Einzeltätigkeiten:

- Vorbehandlung der Karosseriebleche vor der automatischen Montage mit Zinklack an allen Verbindungsteilen.
- Entfettung und Manganzink-Phosphatierung durch automatische Sprühverfahren und anschließende Tauchbäder.
- Kataphorese.
- Erster automatischer Auftrag eines Grundlacks außen und innen.
- Vinyl-Dröhnschutz (Rostschutz und Abriebsschutz, der unterhalb der Karosserie, auf den Seitenwänden und an den inneren Dachaufbauten aufgetragen wird).
- Zweiter automatischer Auftrag eines Decklacks außen und innen.
- Schutz durch wachshaltige Antikorrosionsmittel für Karosserien.
- Gewissenhafte Überprüfung in jeder Phase des Lackierungsprozesses.

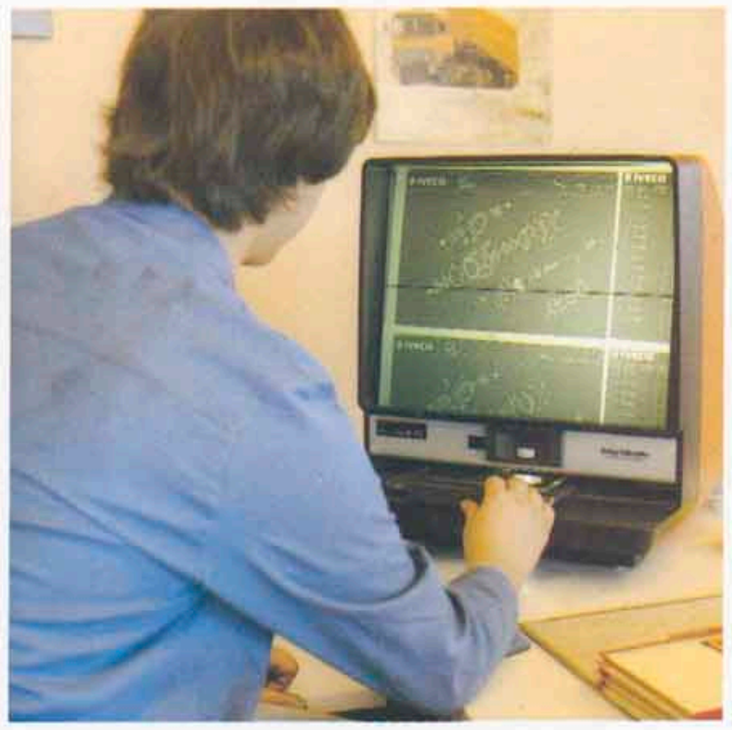
Das Ergebnis: Ihr Fahrzeug bleibt viele Jahre lang wie neu.

Spezielle Rostschutzbehandlung für Hohlräume

Die vollautomatische Behandlung erfolgt durch Einführung manuell betätigter Spritzpistolen mit zeitgeregelten Düsen in die vorhandenen Öffnungen. Dadurch wird in den Hohlräumen eine wachshaltige Schutzschicht aufgetragen.

LKW sind zum Fahren da.

Nutzfahrzeuge sollen arbeiten und Geld verdienen – und keine Minute länger als unumgänglich nötig in der Werkstatt stehen.
Bereits bei der Fahrzeug-Planung arbeiten unsere Kundendienst-Spezialisten mit den Konstrukteuren eng zusammen. Laufend fließen ihre Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Kundendienst-Praxis in die technische Weiterentwicklung unserer Fahrzeuge ein.
So wurde es möglich, ein erweitertes Wartungssystem für Magirus-Fahrzeuge einzuführen: Je nach Fahrzeug-Einsatz sind jetzt die Wartungs- und Abschmierarbeiten neu geordnet und auf Intervalle bis zu 15.000 Kilometern ausgedehnt. Doch nicht genug damit: die bequeme Zugänglichkeit zu allen wichtigen Aggregaten und die Verwendung vieler wartungsfreier oder wartungsarmer Materialien und Bauteile reduzieren Wartungszeiten und damit Werkstattkosten auf ein Minimum.
Im In- und Ausland legt der IVECO-Richtzeiten-Katalog die Anzahl der jeweils erforderlichen Arbeitswerte (10 AW = die Leistung einer Arbeitsstunde) verbindlich und überschaubar fest.



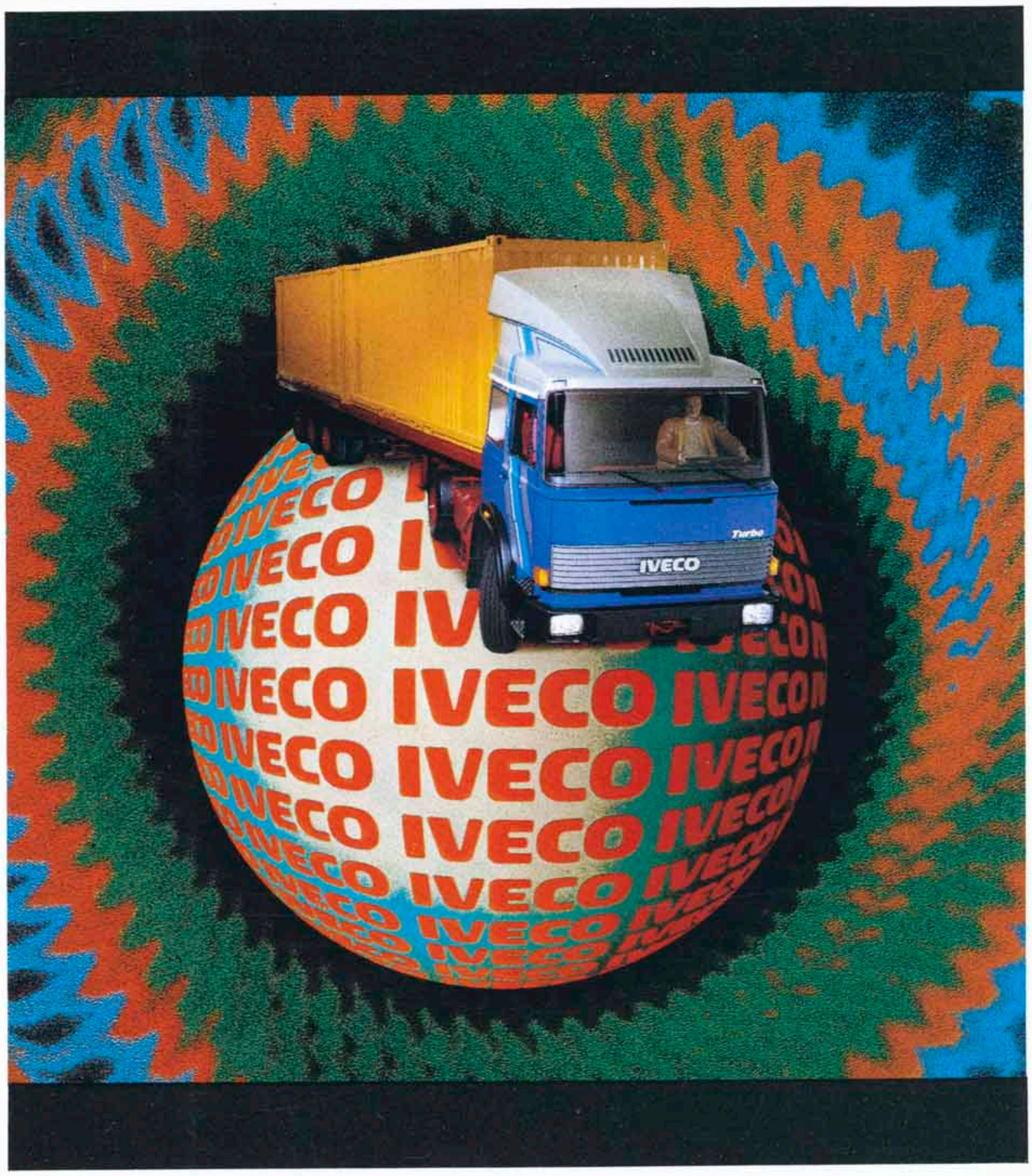
Wir machen Ihnen gern ein attraktives Angebot.

Attraktiv für ganz unterschiedliche Einsatzbereiche sind die 127 Grundvarianten, die wir serienmäßig liefern. Dazu die Varianten mit Sonderaufbauten.

Attraktiv sind darüber hinaus unsere Finanzierungs- und Leasing-Modelle. Und die Service- oder Wartungs- und Reparaturkosten-Verträge.

Und schließlich gehört unser Kundendienst zu den attraktiven Leistungen, die heute nicht selbstverständlich sind.

Sprechen Sie deshalb mit uns. Wir lassen den Detail-Informationen in diesem Prospekt gern unsere persönliche Beratung folgen.



Iveco ist der zweitgrößte Nutzfahrzeughersteller in Europa. Mit mehr als 600 Service-Stationen in Deutschland und rund 3.400 in Europa.

IVECO

Eine europäische Weltmarke im Transport.

Forschung und technische Fortentwicklung der Iveco führen zu ständigen Verbesserungen der Produktqualität. Daher behält sich die Iveco das Recht vor, ohne Vorankündigung an ihren Modellen alle erforderlichen Modifizierungen und Verbesserungen vorzunehmen.

Die in diesem Prospekt mitgeteilten Daten stellen daher nur Anhaltswerte dar und sind nicht verbindlich.

Interessenten werden gebeten, sich wegen ausführlicher und gezielter Informationen an die nächstgelegene regionale Niederlassung oder an den zuständigen Vertragshändler zu wenden.

P23 – 1/83

Iveco-Deutschland
Magirus-Deutz AG, Schillerstr. 2
7900 Ulm/Donau

Printed in Fed. Rep. of Germany

Ihr Iveco-Partner