



Testbericht

## MAGIRUS 100 D 7 FL

aus „lastauto-omnibus“

Heft 11, November 1966





# MAGIRUS 100 D 7 FL

Sparsamer Direkteinspritzer-Dieselmotor

100 PS, 7,5 t Ges.-Gewicht, 3,9 t Nutzlast

## Magirus 100 D 7 FL in Stichworten

Wendiger und schneller Nahverkehrs-Lkw der 7,5-t-Klasse mit sparsamem 100-PS-Direkteinspritzer-Dieselmotor, Luftkühlung und kultiviertem Laufverhalten. Durch den Übergang von der Vorkammermaschine auf direkte Kraftstoffeinspritzung bei unverändertem Hubvolumen 11prozentige Leistungssteigerung und zugleich 10 bis 15% weniger Kraftstoffverbrauch. Enorme Elastizität des Triebwerks beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen heraus. Stabiler Verlauf des Drehmoments im unteren bis mittleren Drehzahlbereich, hohe Durchzugskraft in der Ebene und am Berg. Motor für schaltarmes Fahren.

Fahrwerk mit langen, weichen Blattfedern und Stoßdämpfern vorn, gute Fahr- und Federungseigenschaften, sowohl in vollbeladenem Zustand wie bei Leerfahrt. – Angenehmes Lenkverhalten, guter Kompromiß zwischen Leichtgängigkeit und spurtreuem Lauf. Modernes Fahrerhaus mit guter Sicht nach allen Seiten – auch nach hinten – durch die beiden stabil befestigten Außenspiegel. Platz für zwei bis drei weitere Personen auf der Beifahrerbank. – Zugänglichkeit zum Motor von der Bugseite her und durch eine Abdeckung im Fahrerhausinneren.

Für einen luftgekühlten Direkteinspritzer arbeitet der Deutz-Reihensechszylinder unerwartet weich, geschmeidig und leise.

Gesamturteil: Wirtschaftlicher und rentabler Nahverkehrs-Lkw, Spitzenreiter in seiner Klasse.

Ein gutes Jahr ist der neue kleine Magirus-Frontlenker auf dem Markt, die Veröffentlichung eines ausführlichen Testberichts in unserer Zeitschrift liegt dagegen noch kein volles Jahr zurück. Warum also eine abermalige Betrachtung des Fahrzeugs nach so kurzer Zeit?

Verschiedene Gründe bewogen uns, den fortschrittlich konzipierten 7,5-Tonner aus Ulm mit dem modernen Fahrerhaus erneut zu examinieren:

- Der Erfolg des Fahrzeugs auf dem Markt,
- die Erweiterung des Typenprogramms um weitere Varianten und Baumuster sowie schließlich
- die Einführung eines leistungsfähigeren Deutz-Dieselmotors mit direkter Kraftstoffeinspritzung und einem deutlich niedrigeren Kraftstoffverbrauch.

Darüber hinaus erlebten wir mit der Wiederholung unserer Testfahrten auf dem gleichen Rundkurs und unter ähnlich ungünstiger Herbstwitterung wie im vergangenen Jahr eine klare Bestätigung des Urteils, das wir bereits nach der ersten Bekanntschaft über den Magirus 90 D 7 FL gefällt hatten: Das Fahrzeug ist rentabel und wirtschaftlich in Anschaffung und Unterhaltung, bescheiden in Wartung und Pflege, angenehm und einfach zu fahren und konstruktiv durch die Verwendung bewährter Aggregate und Maschinenelemente frei von Risiken und Schwächen – kurzum, ein beweglicher und schneller Nahverkehrslastwagen für alle Arten von Gütertransporten, eine vertrauenerweckende Entwicklung. Ganz geschaffen zum Geldverdienen! An dieser Aussage halten wir in vollem Umfang fest; gerechterweise muß man sogar sagen, daß der 100-PS-Lkw durch die

Umstellung auf einen Direkteinspritzer-Dieselmotor in seiner Klasse eine Spitzenstellung eingenommen hat. Dieser Erfolg kommt aber nicht von ungefähr. Die Auslieferung von 1200 Fahrzeugen in etwa 14 Monaten spricht für einen funktionsfähigen Verkaufsapparat und für die Qualitäten des Lastwagens – theoretisch wie praktisch. Die Fahrzeughalter sind mit dem kleinen Magirus zufrieden.

Unten: Ein Blick in das Fahrerhaus veranschaulicht die Sitzposition im Magirus 100 D 7/8 FL. Die Sicht nach draußen ist allseits gut, Hebel, Schalter und Pedale sind günstig angelegt, und auf dem Einzelsitz hat der Fahrer guten seitlichen Halt. Etwas zu flach in den Raum hinein steht jedoch das Lenkrad – auf die Dauer ist die Armhaltung ermüdend.







*Bauer & Kusterer*  
FÜHRER

BAUER & KUSTERER

DEUTZ

M-WZ 131

*Bauer & Kusterer*  
SPEDITION  
MÜNCHEN · WITZLINGSTRASSE 11





## Fahrbericht MAGIRUS 100 D 7 FL

Soll der Wagen im Lastzugbetrieb eingesetzt werden, so reicht freilich der Pkw-Führerschein nicht mehr aus. Vom Werk wird der Magirus 100 D 7 FL für einen 9,2-t-Hänger und insgesamt 16 650 kg Gesamtzuggewicht zugelassen. Das entspricht einem Lastverteilungsverhältnis von Zugwagen zu Anhänger wie 1:1,24. Das Leistungsgewicht des Solowagens liegt bei 13,5 PS/t Gesamtgewicht, das des vollbeladenen Zugs bei genau 6 PS/t. Damit entspricht der Lastzug den Anforderungen des Gesetzgebers voll und ganz. Dem Einzelfahrzeug verhelfen die hohe motorische Zugkraft und das Durchzugsvermögen der elastischen 100-PS-Maschine zugleich zu jenen Leistungs- und Beschleunigungseigenschaften, die man sich heutzutage auf unseren stark überbesetzten Großstadt- und Fernstraßen im Sinne zügiger Verkehrsabwicklung auch von Nutzfahrzeugen wünscht. Anzugstark und kraftvoll im Antritt, braucht sich ein MAGIRUS 100 D 7 FL selbst vor Ampelstarts nicht zu fürchten. Flüssig schwimmt er im übrigen Verkehrsstrom mit und vermag stets den Anschluß zu halten.

Waren es beim Erscheinen des MAGIRUS 90 D 7 FL lediglich zwei Pritschenwagen unterschiedlichen Radstands, die dem Interessenten zur Auswahl angeboten wurden, so hat man die Modellskala in der Zwischenzeit erheblich erweitert. Neben den Varianten mit 7,45 t zulässigen Gesamtgewicht gibt es zwei Chassis mit 3150 mm und 3750 mm Radstand für Pritschen- und Sonderaufbauten, die für 8,2 t Gesamtgewicht vorgesehen sind. Ganz neu hinzugekommen sind kürzlich zwei Frontlenker-Kipper, die es bei 7450 kg respektive 8200 kg Gesamtgewicht auf 3300 kg bzw. 4050 kg Transportleistung bringen.

Mit diesen sechs Grundtypen begnügt man sich in Ulm aber noch nicht. In Kürze zu erwarten sind des weiteren ein Pritschenwagen mit extralangem Radstand von etwa 4,2 m für Möbelaufbauten und ähnliche Zwecke sowie eine Sattelzugmaschine. Damit wäre dann der Angebotskatalog des Typs MAGIRUS 100 D 7/8 FL komplett.

Nicht nur interessant, sondern sogar sehr attraktiv ist der neue kleine Frontlenker von Magirus nach wie vor im Preis. Vergleicht man ihn mit dem einzigen wirklich ernst zu nehmenden Wettbewerber des heimischen Angebots, dem Mercedes LP 810, so schneidet er günstig

### Typen und Verbesserungen

Als Typ MAGIRUS 90 D 7 FL geboren, wurde mit dem Übergang von der vieljährig bewährten Vorkammer-Reihenmaschine, Bauart Deutz, zum wirtschaftlicheren Direkteinspritzer ein neuer Name fällig. Der Motor entwickelt jetzt 100 PS statt 90 PS, daher die Typenbezeichnung MAGIRUS 100 D 7 FL. Im übrigen hielt man an der Grundkonzeption fest und wertete die Baureihe durch zahlreiche Detailverbesserungen, eine reichhaltigere Serienausstattung sowie durch die Vervollständigung der Modellskala um neue Varianten und Ausführungen auf.

Als Solowagen unterliegt der MAGIRUS 100 D 7 FL mit 7,45 t zulässigem Gesamtgewicht weder dem Fahrverbot für Schwerlastwagen an Sonn- und Feier-

Auch bei schneller Kurvenfahrt bleibt die Neigung des Aufbaus in Grenzen. Das überrascht um so mehr, wenn man einen Blick auf das Fahrwerk wirft und feststellt, daß Magirus beim Typ 100 D 7/8 FL angenehmen Fahrkomfort und ausgeglichene Fahreigenschaften mit verhältnismäßig einfachen Mitteln erzielt hat. Zu weichen langen Blattfedern an beiden Achsen kommen lediglich vorn Stoßdämpfer. —

tagen noch der Verkehrsbeschränkung an vielen Steigungen und Gefällen durch Überholverbote. Außerdem genügt die Fahrerlaubnis der Klasse III zum Führen des Fahrzeugs. Das ist bei einem Nahverkehrs-Lkw ein weiterer Vorzug.



Rechts: Vor der Sitzbank befindet sich ein Kläppchen für die Kontrolle des Ölstands im Motor. Von hier aus wird auch Öl nachgefüllt. Vorteilhafter wäre natürlich ein Platz außerhalb des Fahrerhauses, z. B. hinter der Bugklappe. – Ganz rechts: Bequem zu erreichen sind hinter der mittleren Klappe im Armaturenbrett die Sicherungen, der Scheibenwischermotor und die Scheibenwaschanlage. In die Deckel der Sicherungskästen gehören aber Hinweisblätter. – Unten: Im Gegensatz zu den hubraumgrößerem Direkteinspritzermotoren mit kalottenförmig ausgebildetem Brennraum wählte man beim neuen F 6 L 812 D Kolben mit Omegamulde. Bei intensiver Vermischung von Kraftstoffteilchen und Luft erzielt man hohe Energieausnutzung und eine für einen Direkteinspritzer weiche Verbrennung.

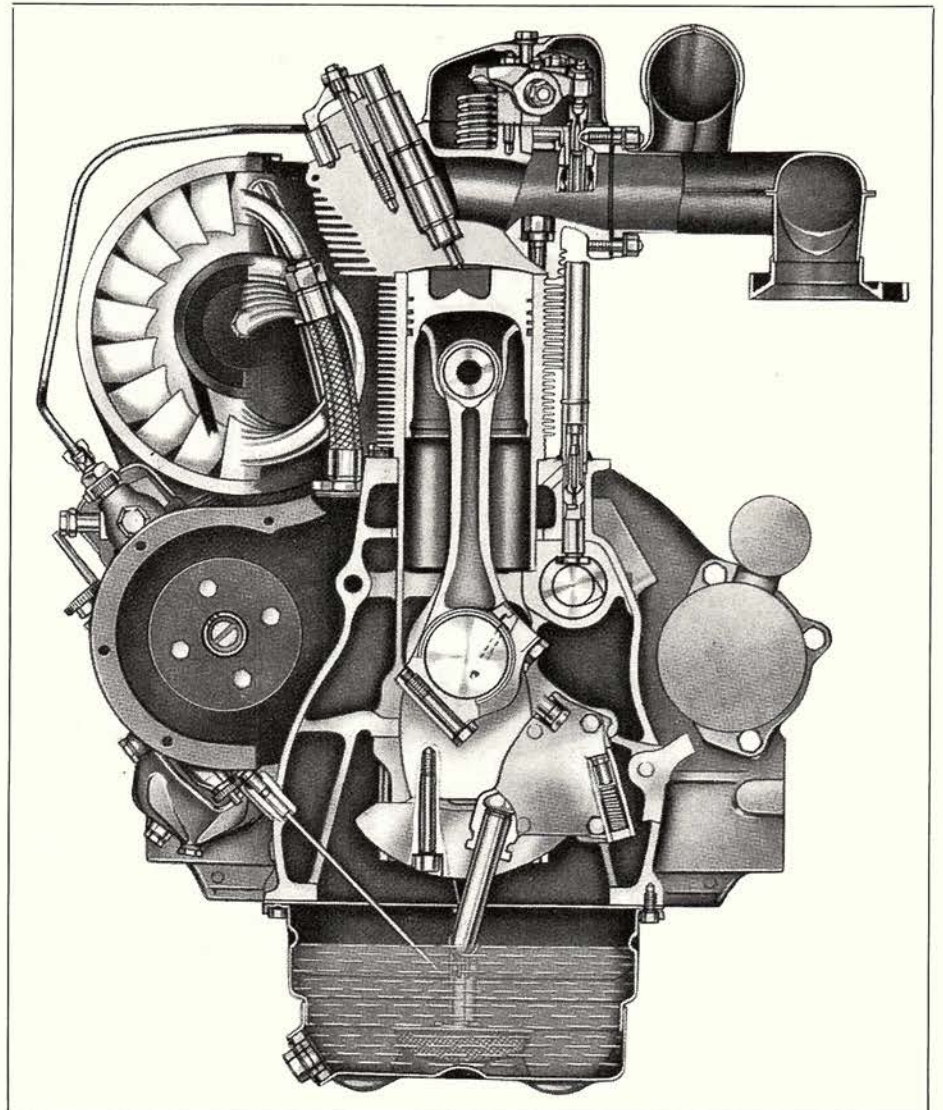


ab. Und das nicht etwa auf Kosten von Ausstattung und Qualität. Der MAGIRUS 100 D 7 FL ist ein grundsolider Lkw, bei dem nicht am falschen Platz gespart wurde. Was wir ihm noch wünschen würden, wäre eine Motorbremse, und zwar serienmäßig in allen Ausführungen.

### Mehr Leistung – weniger Kraftstoff

Sieht man einmal von der Anlegung eines breiten Typenprogramms und einer Reihe von Detailverbesserungen im und am Fahrzeug ab, so ist der Übergang zum Direkteinspritzer-Dieselmotor die auffallendste Neuerung und zugleich die Verbesserung mit der nachhaltigsten Auswirkung, denn was die direkte Kraftstoffeinspritzung neben einer 11%igen Leistungssteigerung an Kraftstoffersparnis erbringt, ist erstaunlich und ein großer Fortschritt auf dem Gebiet der Motorentwicklung. Am Beispiel des luftgekühlten Reihensechszylinders F 6 L 812 D von Deutz bewahrheitet sich nicht nur die allgemein anerkannte Faustformel, nach der ein Direkteinspritzer-Dieselmotor bestimmter Leistung einen um 10 bis 15% niedrigeren Kraftstoffverbrauch aufweist als die vergleichbare Vorkammermaschine. Die Schwelle von 15% wird sogar noch unterboten, und zwar nicht um Prozentanteile hinter dem Komma, sondern im Fall Magirus um einen meßbaren Wert. Sowohl beim Solowagen wie im Lastzugverkehr wird man beim MAGIRUS 100 D 7/8 FL mit Direkteinspritzermaschine gegenüber früher von gut und gern 15 bis 20% Minderverbrauch ausgehen können. Natürlich spielen dabei die Fahrweise, die Verkehrsverhältnisse und andere Faktoren eine entscheidende Rolle.

Wir ermittelten auf einer gemischten Autobahn-Landstraßen-Strecke von insgesamt 231,4 km Länge bei zügiger Fahrweise für den 7,45-t-Solowagen folgende Werte:



#### Autobahn Ulm–Augsburg:

Geschwindigkeit: 72,8 km/h (74,8 km/h)

Verbrauch: 16,1 l/100 km (22,4 l/100 km)

#### Landstraße Augsburg–Landsberg–Memmingen–Ulm:

Verbrauch: 16,7 l/100 km (19,1 l/100 km)

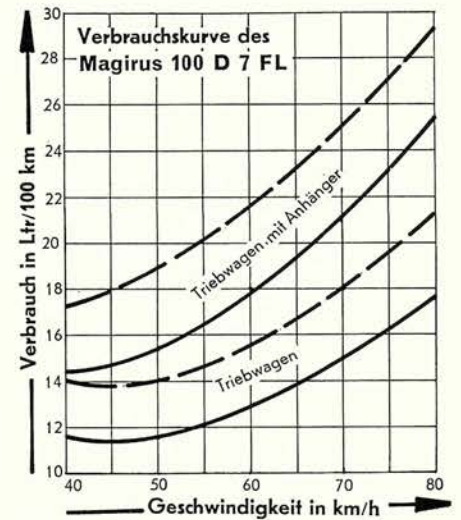
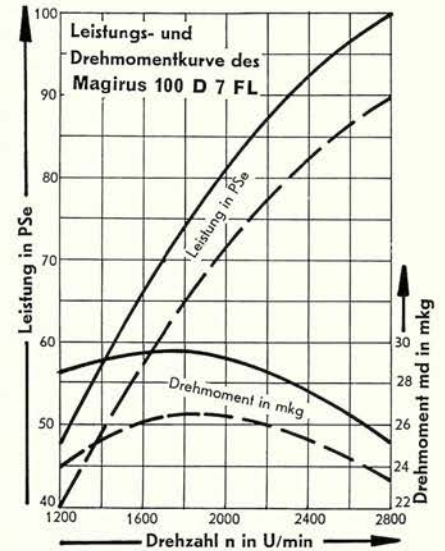
Gesamtergebnis: 16,8 l/100 km (20,4 l/100 km)



## Technische Daten Magirus 100 D 7/8 FL

<b>Motor</b>	F 6 L 812 D
Typ	6
Zylinderzahl	6
Arbeitsweise	Viertakt-Diesel
Zylinderanordnung	stehend in Reihe
Bohrung/Hub	95/120 mm
Hubvolumen	5100 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	1:20
Mittlerer effekt. Druck	6,3 kg/cm <sup>2</sup>
Maximales Drehmoment	29,5 mkg bei 1800 U/min
<b>Verbrennungsverfahren</b>	Direkteinspritzer, Omega-Mulde
Leistung	100 PS bei 2800 U/min
Leistungsgewicht des Motors	4 kg/PS
Mittlere Kolbengeschwindigkeit	11,2 m/sek
Leerlaufdrehzahl	650 U/min
Zylinderwerkstoff und -Bauart	Grauguß, Einzelzylinder
Kolbenwerkstoff	Leichtmetall
Kolbenringe	4
Zylinderköpfe	6
Kurbelwellenlager	7 Mehrstoff-Gleitlager
Peucllager	7 Mehrstoff-Gleitlager
Nockenwellenantrieb	Zahnrad
Zylinderblockwerkstoff	Grauguß
Schwingungsdämpfer	ja
Ventilzahl	2 je Zylinder
Ventilanordnung	hängend
Ventilbetätigung	Stößel, Stoßstangen, Kipphebel
<b>Ventilzeiten:</b>	
Einlaß öffnet	32° v.o.T.
Einlaß schließt	60° n.o.T.
Auslaß öffnet	70° v.o.T.
Auslaß schließt	32° n.o.T.
Ventilspiel kalt	Einlaß/Auslaß 0,1—0,15 mm
Zylinderkopfwerkstoff	Leichtmetall
<b>Kühlung</b>	
Bauart	Luftkühlung
Regelung	Thermostat
<b>Motorschmierng</b>	
Ölpumpe und Bauart	Concetric-Ölpumpe im Ölsumpf
Lage der Ölpumpe	3,5 atü
Maximaler Öldruck	Schmierölfilter im Hauptstrom
Ölreinigung	0,15 l/100 km
<b>Ölverbrauch</b>	
<b>Zündanlage</b>	
Einspritzpumpe Typ	PES 6 A 75 C
	410/5 RS 1197
<b>Drehzahlregelung</b>	
Leerlauf und Endregler, Fliehkraft	175 atü
Abspritzdruck	Bosch-Kolbenpumpe
Kraftstoffförderung	24° v.o.T.
Förderbeginn	1-5-3-6-2-4
Zündfolge	Flammglühkerze
Kaltstarteinrichtung	
<b>Elektrische Anlage</b>	
Spannung	24 V
Lichtmaschinen-ty	Bosch 28 V 19 A
	20 0 101 366 006
	BNG 4/24 CRS
	162 SR, Bosch
<b>Anlassertyp</b>	
Batterie	2 x 12 V, 88 Ah
<b>Kupplung</b>	
Bauart	Einscheiben trocken
Betätigung	mech. durch Gestänge
Ausrücklager	Kugellager
Kupplungsspiel	20-30 mm am Pedal
<b>Getriebe</b>	
Typ und Bauart	ZF S 5-25/2, vollsynchronisiert

<b>Art der Schaltung</b>	Drehwellenschaltung, Knüppel
<b>Getriebeübersetzungen</b>	1. Gang: 8,75:1 2. Gang: 4,90:1 3. Gang: 2,80:1 4. Gang: 1,63:1 5. Gang: 1,00:1 Rückwärtsgang: 8,27:1
<b>Hinterachse</b>	
Bauart	Banjoachse
Übersetzung	5,86:1 oder 5,37:1
Zähnezahl	7/41 oder 8/43
Federung	Halbelliptik-Blattfedern
	3 + 5
<b>Federblätter</b>	
Reifengröße	7.50-20 PR 10
Reifendruck	4,5 atü
Stoßdämpfer	keine
<b>Vorderachse</b>	
Bauart	starre Faustachse
Federung	Halbelliptik-Blattfedern
	9
<b>Federblätter</b>	
Reifengröße	7.50-20 PR 10
Reifendruck	5,5 atü
Stoßdämpfer	hydraulische Teleskopstoßdämpfer
<b>Lenkung</b>	
Bauart	ZF-Gemmerlenkung
	GD 58
<b>Übersetzung</b>	
Bremsen	1:24,4
Fußbremse	Perrot-Vierrad-Öldruckbremse mit Druckluftunterstützung
<b>Handbremse</b>	mech. auf Hinterachse wirkend auf Wunsch
<b>Motorbremse</b>	
Rahmen und Aufbau	Leiterrahmen mit eingelenkten Traversen
Bauart	Hochdruckschmierung, Fett
<b>Fahrgestellschmierung</b>	
<b>Abmessungen und Gewichte</b>	siehe Typentabelle
<b>Beschleunigungswerte</b>	
1. Gang	von 0 bis 9,2 km/h 3,0 sek
2. Gang	von 9,2 bis 16,5 km/h 1,8 sek
3. Gang	von 16,5 bis 28,9 km/h 4,7 sek
4. Gang	von 28,9 bis 49,6 km/h 10,5 sek
5. Gang	von 49,6 bis 80,7 km/h 33,5 sek
Durchschalten von 0	bis 60 km/h 28,0 sek
Durchschalten von 0	bis 80 km/h 55,5 sek
5. Gang	von 50 bis 40 km/h 8,0 sek
5. Gang	von 50 bis 50 km/h 16,0 sek
5. Gang	von 50 bis 60 km/h 24,0 sek
5. Gang	von 50 bis 70 km/h 34,5 sek
5. Gang	von 50 bis 80 km/h 48,0 sek
<b>Höchstgeschwindigkeiten</b>	i = 5,86: 80,7 km/h i = 5,37: 88,2 km/h
<b>Kraftstoffverbrauch</b>	
Normverbrauch nach DIN 70 030	14 l/100 km (Solowagen)
<b>Straßenverbrauch</b>	17 bis 20 l/100 km (Solowagen)
<b>Bergsteigefähigkeit</b>	
1. Gang bei 9,2 km/h	41,7%
2. Gang bei 16,5 km/h	21,5%
3. Gang bei 28,9 km/h	11,3%
4. Gang bei 49,6 km/h	5,8%
5. Gang bei 80,7 km/h	2,7%
<b>Kleinste Geschwindigkeit bei max. Drehmoment (1800 U/min)</b>	5,9 km/h
*Solowagen, 7,45t Gesamtgewicht; iAchse = 5,86	



Die gestrichelt gezeichneten Kurven im Leistungs- und Verbrauchsdiagramm beziehen sich auf den früheren Vorkammermotor.

Die Klammerwerte beziehen sich auf die vor einem Jahr auf der gleichen Strecke mit dem Wirbelkammermotor erzielten Resultate.

Die mit der Umstellung des Motors auf direkte Kraftstoffeinspritzung verbundenen Arbeiten konzentrieren sich im wesentlichen auf neue Zylinderköpfe und Kolben mit leicht asymmetrisch angeordneter Omegamulde. Von einem kalottenförmigen Bremsraum und einheitlichem Verbrennungsverfahren bei allen Moto-

ren sah man aus Raumgründen ab. Bei einer Zylinderbohrung von 95 mm Durchmesser läßt sich die Omegamulde im Kolbenboden leichter unterbringen als eine Kugelkalotte. Im übrigen wurde das Triebwerk mit 5100 cm<sup>3</sup> Hubraum, siebenfach gelagerter Kurbelwelle, Einzelzylindern, abnehmbarem unteren Kurbelgehäuse und Axial-Kühlgebläse völlig unverändert übernommen. Seine Nennleistung von 100 PS erreicht der Motor bei 2800 U/min, das maximale Drehmo-

ment von 29,5 mkg steht bereits bei 1800 U/min zur Verfügung.

Den Konstrukteuren ist also mit der Einführung der Direkteinspritzung bei unveränderten Zylinderdimensionen nicht nur eine Leistungssteigerung, sondern zugleich auch eine um 11% höhere Drehkraft-Ausbeute gelungen. Ein Blick auf unser Leistungs- und Drehmomentdiagramm veranschaulicht außerdem in überzeugender Weise, daß zugleich in der unteren Hälfte des vom Motor be-





Die Lenksäule ist am Armaturenbrett gelagert, und gegenüber früher wurde der Schalthebel zweifach gekröpft. So braucht man als Fahrer auch beim Einlegen der vorderen Gangstufen seine Sitzhaltung nicht zu verlassen. Das gelegentliche Kollidieren des Schalthebels mit dem Armaturenbrett ist damit auch behoben. Die serienmäßig vorhandene Zusatzheizung dient zur Temperierung des Fahrerhauses.



Obwohl die Trittstufen nicht besonders breit sind, vollzieht sich der Einstieg in den Magirus ausgesprochen bequem und leicht. Die untere Trittstufe liegt frei im Fahrtwind und ist gleichsam den Unbilden der Witterung ausgesetzt. Das hat Magirus bewogen, zwischen Trittstufe und Kotflügel ein Gummiprofilstück einzusetzen, um die Verschmutzung der Seitenscheiben und der Außenspiegel bei Regen zu verhindern.

flüssig, die Elastizität der Maschine ist nahezu unerreicht.

### Kultivierter Direkteinspritzer

Überrascht waren wir neben dem Leistungsverhalten des Motors und der Zugkraftstabilität vor allem auch von seinen zivilen und kultivierten Laufeigenschaften. Für einen Direkteinspritzer – zudem noch einen luftgekühlten – bleibt die Maschine selbst im oberen Drehzahlbereich angenehm ruhig; mit den Beifahrern ist eine Unterhaltung möglich, ohne sich die Kehle aus dem Hals zu schreien. Das für Direkteinspritzer typisch harte Nageln oder Rasseln beim Beschleunigen von unten heraus registrierten wir stark gedämpft. Auch in dieser Richtung ist es den Magirus-Konstrukteuren gelungen, den Dieselmotor mit direkter Strahlein-spritzung zu entschärfen.

Bei alleseits geschlossenen Fenstern ergaben unsere Schalldruckmessungen folgendes Bild:

im Stand: 62 Phon

bei 60 km/h: 76 Phon

bei 80 km/h: 80 Phon

Mit diesen Werten kann sich Magirus in der übrigen wassergekühlten Gesellschaft durchaus sehen lassen.

### Varianten Magirus 100 D 7/8 FL

Typ		Magirus 100 D 7 FL	Magirus 100 D 7 FL	Magirus 100 D 8 FL	Magirus 100 D 8 FL	Magirus 100 D 7 FK	Magirus 100 D 8 FK
Radstand	mm	3 150	3 750	3 150	3 750	3 150	3 150
Spurweite vorn	mm	1 801	1 801	1 801	1 801	1 801	1 801
Spurweite hinten	mm	1 584	1 584	1 584	1 584	1 584	1 584
Bodenfreiheit vorn	mm	268	268	268	268	268	268
Bodenfreiheit hinten	mm	248	248	248	248	248	248
Überhang vorn	mm	1 240	1 240	1 240	1 240	1 240	1 240
Überhang hinten	mm	1 960	2 510	1 960	2 510	1 625	1 625
Fahrzeughöhe	ca. mm	6 350	7 500	6 350	7 500	5 850	5 850
Fahrzeugbreite	mm	2 310	2 310	2 310	2 310	2 310	2 310
Fahrzeughöhe	mm	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
Pritschenlänge	mm	4 500	5 650	4 500	5 650	5 600	5 600
Pritschenhöhe	mm	500	500	500	500	400	400
Pritschenbreite	mm	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
Fahrgestellgewicht	kg	2 450	2 500	2 450	2 500	—	—
Leergewicht	kg	3 625	3 750	3 675	3 800	4 150	4 150
Zul. Nutzlast	kg	3 825	3 700	4 525	4 400	3 300	4 050
Nutzlastfaktor		1,05:1	0,99:1	1,23:1	1,16:1	0,8:1	0,98:1
Zul. Achslast vorn	kg	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800
Zul. Achslast hinten	kg	5 000	5 000	5 600	5 600	5 000	5 600
Zul. Gesamtgewicht	kg	7 450	7 450	8 200	8 200	7 450	8 200
Zul. Anhängelast	kg	9 200	9 200	8 450	8 450	9 200	8 450
Lastzug-Gesamtgew.	kg	16 650	16 650	16 650	16 650	16 650	16 650
Wendekreis	m	14,2	16,2	14,2	16,2	14,2	14,2
Fahrgestell mit Fahrerhaus	DM	21 975,—	22 050,—	23 925,—	24 100,—	21 900,—	23 700,—
Fahrzeug komplett	DM	23 200,—	23 400,—	25 150,—	25 450,—	23 400,—	27 200,—

strichenen Drehzahlbandes die Drehmomentkurve einen günstigeren Verlauf aufweist. In der Praxis äußern sich diese Eigenschaften des MAGIRUS 100 D 7/8 FL durch erstaunliche Durchzugskraft und eine geradezu sagenhafte Elastizität der Maschine. Im direkten 5. Gang kann man den Solowagen bis auf eine Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h herunterkommen lassen, um ihn anschließend wieder zügig zu beschleunigen. Der Motor macht dabei nicht den Eindruck, als müßte er sich quälen. Ruckfrei und ohne Verzug bringt er das Fahrzeug wieder auf Geschwindigkeit. Ähnlich kraftvoll erweist sich die Maschine auch in den anderen Gängen. Man kann viel

länger in den einzelnen Gangstufen bleiben, als man zunächst annimmt. Der Motor hat viel Puste, und auf den zweiten Gang muß man beim Solowagen höchst selten zurückgreifen.

Der MAGIRUS 100 D 7/8 FL ist also genau der richtige Nahverkehrswagen für schaltfaule Fahrer. Wer es gewöhnt ist, den Schaltknüppel häufiger zu bewegen, wird bald zu der Erkenntnis gelangen, daß man ebenso schnell vorwärts kommt, wenn man sich beim Hinauf- und Herunterschalten einer gewissen Zurückhaltung befleißigt. Wenn ständiges Wechseln der Getriebeübersetzungen bei anderen Fahrzeugen auch am Platz sein mag, beim Magirus-Motor ist es über-

### Ausgewogene Fahreigenschaften

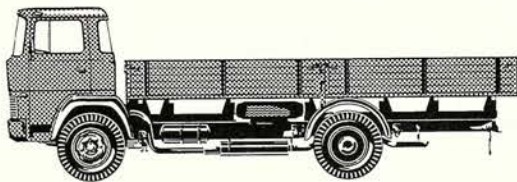
Bezüglich der Fahr- und Federungseigenschaften des MAGIRUS 100 D 7/8 FL können wir nur das wiederholen, was wir in unserem Test in Heft 12/65 unserer Zeitschrift schon in aller Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht haben. Als moderner Frontlenker-Lkw ist der kleine Magirus eine runde Sache. Konstruktiv und in der Abstimmung der Aggregate aufeinander ausgewogen, solide in der Ausführung und gediegen im Finish. Der neue Direkteinspritzer-Motor ist sozusagen das Tüpfelchen auf dem „i“ der guten Eigenschaften. Dennoch erneuern wir unsere Forderung nach Stabilisatoren für beide Achsen, um der Seitenneigung des Aufbaus auch beim Befahren enger Kurven effektvoller entgegenzutreten. Mit Zufriedenheit werden dagegen Freunde des Hauses Magirus die serienmäßige Ausstattung der Baureihe 100 D 7/8 FL mit einer Webasto-Zusatzheizung zur Kenntnis nehmen. Neu sind außerdem Türverriegelungen und gepolsterte Fensterbrüstungen sowie ein auf 100 l vergrößerter Kraftstofftank. In den 8-t-Varianten zählen darüber hinaus ein Schwingsitz für den Fahrer und ein mit Lochplatten bespannter Himmel zur Erstausrüstung. Der MAGIRUS 100 D 8 FL ist gewissermaßen die Luxusausführung des 7,5-Tonnens. Ing. R. Köbberling



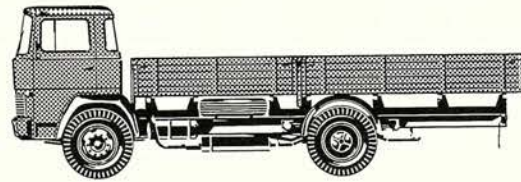


Weitere MAGIRUS-Lastkraftwagen

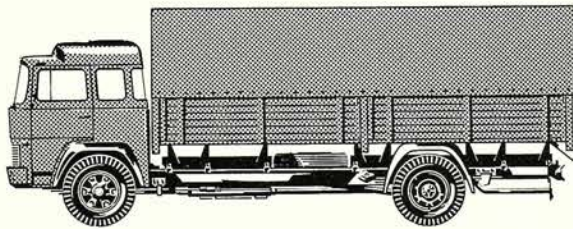
MAGIRUS 135 D 10 FL  
MAGIRUS 135 D 12 FL



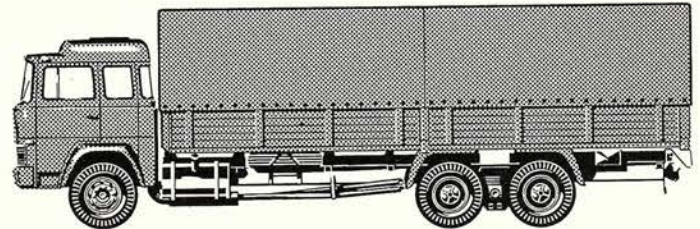
MAGIRUS 186 D 13 FL  
MAGIRUS 186 D 15 FL



MAGIRUS 210 D 16 FL



MAGIRUS 250 D 22 FL 6×4



Auf Wunsch stellen wir Ihnen gern Einzelprospekte zur Verfügung





# MAGIRUS 100 D 7 FL

Testbericht

aus »DVZ - Deutsche Verkehrs-Zeitung«

Heft 132/1966

