



MAGIRUS 135 D 12 FL

Testbericht

aus „Wirtschafts-Correspondent“

Hamburg, Heft 34/66



Für schwerste Beanspruchungen ausgelegt

MAGIRUS 135 D 12 FL mit zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht

Der besonders formschöne, mittelschwere Frontlenker-Lastkraftwagen MAGIRUS 135 D 12 FL des Ulmer Werkes der Klöckner-Humboldt-Deutz AG ist noch verhältnismäßig neu. Anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung wurde er im Herbst 1965 in Frankfurt am Main zum ersten Male vorgestellt. Bei ihm handelt es sich um einen Einheitstyp, der sowohl für 10 als auch für 12 t zulässiges Gesamtgewicht geliefert werden kann. Der einzige Unterschied besteht in der Bereifung (8,25—20 bzw. 9,00—20). Dafür liegt der Nutzlastgewinn beim 12-Tonner-Pritschenwagen, wie er vom WICO getestet wurde, rund 1,75 Tonnen höher als beim gleichartigen 10-Tonner. Auf Wunsch sind beide Ausführungen auch mit einem verlängerten Fahrerhaus zu haben. Dadurch wird die nutzbare Ladelänge der Pritsche jedoch entsprechend kürzer.

Der Rahmen des MAGIRUS 135 D 12 FL besteht aus einteiligen Längsträgern, die U-förmig aus Stahlblech gepreßt sind. Die Querträger sind eingewietet. So entstand ein Leiterraum, der für schwerste Beanspruchungen ausgelegt ist. Für Fahrerhaus und Aufbau sind entsprechende Konsolen angebracht. Im vorderen Stoßfänger sind seitlich die ovalen Scheinwerfer eingebaut. In der Mitte befindet sich eine Abschleppöse mit Kupplungsbolzen. Am Rahmenende wird eine unfallsichere Anhängerkupplung nur auf Wunsch und gegen Zahlung eines Aufpreises angebaut. Rechts außen ist am Rahmen ein zylindrischer Kraftstoffbehälter anmontiert, der 100 Liter faßt.

Der zum Einbau gelangende, 135 PS leistende Dieselmotor ist ebenfalls noch ziemlich neu. Es handelt sich um die Baureihe „312“, die mit direkter Kraftstoffeinspritzung arbeitet. Die Einspritzrüstung

stammt von Bosch. Der Einspritzdruck beträgt 175 atü, das sind 50 atü mehr als beim früher verwendeten Wirbelkammer-Verbrennungsverfahren. Magirus ist nach wie vor die einzige Firma, die ausschließlich luftgekühlte Dieselmotoren in ihre Nutzfahrzeuge einbaut. Das Kühlluftgebläse wird mechanisch angetrieben, wobei eine hydraulische, über einen Thermostat gesteuerte Kupplung automatisch für eine stets gleichbleibende Betriebstemperatur des Motors sorgt. Dabei ist es egal, welcher Belastungszustand gerade herrscht oder welche Außentemperatur vorhanden ist. Gleichzeitig ist das Axialgebläse als Ölschleudfilter (Prinzip der Zentrifuge) ausgebildet. Außerdem ist noch ein Ölfeinstfilter mit Wegwerfpatrone und ein großer Ölkühler vorhanden.

Der Zylinderblock besteht aus Grauguß. Die Zylinder besitzen Laufbüchsen und je einen abnehmbaren Zylinderkopf aus Leichtmetall. Die Ölwanne ist aus Stahlblech gepreßt. Die Kurbelwelle läuft an vier Stellen in Dreistofflagern. Die elektrische Anlage ist auf 24 Volt Betriebsspannung ausgelegt, wozu zwei 12-Volt-Batterien hintereinandergeschaltet sind. Eine moderne Drehstrom-Lichtmaschine wird serienmäßig eingebaut.

Da bei der direkten Strahleinspritzung keine Glühkerzen verwendet werden können, hat Deutz ein neues Verfahren zum Anlassen seiner Motoren bei extrem niedrigen Temperaturen entwickelt. In jedem Ansaugkrümmer befindet sich eine besondere, elektrisch beheizte Flammglühkerze. Normaler Dieselmotorkraftstoff wird beim Anlassen von der Förderpumpe aus über ein besonderes Magnetventil abgezweigt und in kleinen Mengen den Flammglühkerzen zugeführt. An ihnen wird der Kraftstoff entzündet, so daß er verbrennt. Auf diese einfache Art und Weise wird die kalte Ansaugluft schnell und stark erwärmt. — Die Leerlaufdrehzahl läßt sich mit einem Drehknopf genau einstellen. Zum Abstellen des Motors braucht man diesen Knopf nur ganz hineinzudrücken.



Die elegante Form, der luftgekühlte Motor und die leichte Bedienung sichern dem „135 D 12 FL“ zweifellos einen guten Absatz trotz der gespannten Lage auf dem Lastkraftwagenmarkt

Der neue Motor ist oben ganz flach. Er wird von einem breiten und glatten Luftführungsblech abgedeckt. Darunter liegt die Einspritzpumpe. — Da das kurze Fahrerhaus nicht gekippt werden kann, müssen alle Wartungsarbeiten im Innern des Fahrerhauses durchgeführt werden. Einige Aggregate sind allerdings auch von vorne über drei abnehmbare Teile des Kühlergrills erreichbar.

Die sich an den Motor anschließende Einscheiben-Trockenkupplung wird hydraulisch betätigt. Eine leichte Nachstellmöglichkeit ist am Nehmerzylinder vorhanden. — Ein Fünfgang-Allklauenge triebe findet serienmäßige Verwendung. Es wird über einen rechts unter dem Lenkrad angebrachten handlichen Hebel geschaltet. Die Lage der Gänge entspricht genau der Norm. Der vierte Vorwärtsgang ist als direkter, der fünfte als Schnellgang ausgebildet. Motor und Getriebe sind als eine Einheit über der Vorderachse in Gummielementen vibrationsfrei gelagert.

Je nach Wunsch und Verwendungszweck des Fahrzeugs lassen sich drei verschiedene Übersetzungen einbauen, wobei die Höchstgeschwindigkeit zwischen 74,8 und 92,3 km/h, die maximale Steigfähigkeit des vollbeladenen Solowagens (12 t Gesamtgewicht) zwischen 28,3 und 36,0 % und die des Lastzuges mit Anhänger (22 t Gesamtgewicht) zwischen 14,3 und 18,1 % variiert. Über Seitenwellen geht der Kraftfluß zu den Radnaben weiter, wo sich eine weitere Untersetzung in Form eines innenverzahnten Planetenräder-Getriebes befindet. Dadurch wird das größte Drehmoment erst unmittelbar an den Rädern wirksam. Das Mittelstück der Hinterachse kann somit kleiner und leichter gehalten werden.

Die Federung des MAGIRUS 135 D 12 FL besteht vorne wie hinten aus langen, progressiv wirkenden Blattfederpaketen. An der Vorderachse sind Teleskop-Stoßdämpfer, an der Hinterachse Zusatz-Blattfedern vorhanden. — Die Fußbremse ist als hydraulische Einkreis-Bremsanlage ausgelegt. Sie arbeitet mit Druckluftunterstützung auf alle vier Räder des Fahrzeugs. — Die Handbremse wirkt mechanisch auf die Hinterräder. Der Handbremshebel befindet sich rechts vom Fahrer vorne unter dem Armaturenbrett. Dadurch läßt sich der Zugriff bequem mit der rechten Hand nach oben ziehen. — Die Motorbremse wird über einen Fußknopf mit dem Hacken des linken Fußes betätigt. Dabei wird die Drosselklappe im Auspuffsammelrohr pneumatisch geschlossen.

Das Fahrerhaus wurde ebenfalls neu entwickelt. In Preßschalen-Stahlbauweise hergestellt, bestimmt die elegante, moderne und zweckmäßige Linienführung das Gesicht des Wagens. Das Dach ist von innen mit hellen durchlöchernten Kunststoffplatten ausgekleidet. Dadurch werden die Geräusche so stark gedämpft, daß der Geräuschpegel in diesem geräumigen Fahrerhaus äußerst niedrig ist.

Für den Fahrer ist ein einzeln stehender, dreifach verstellbarer, gefedert und gedämpfter Bremshebel-Fahrersitz vorhanden. Rechts daneben ist eine durchgehende Sitzbank für den oder die Beifahrer angebracht. Diese Sitzbank läuft oben auf der Motorabdeckung in Laufschienen. Notfalls können im kurzen Fahrerhaus bis zu vier Personen untergebracht werden. In der Mitte ist der Platz zwischen Motorabdeckung und Frontblech jedoch etwas beengt. Das macht sich speziell bei langen Fahrten dadurch unangenehm bemerkbar, weil man die Füße etwas querstellen muß.

Die durchgehende Windschutzscheibe ist leicht vorgewölbt. Der zentral angebrachte Scheibenwischer-motor ist mit zwei Wischerarmen ausgestattet. Eine Scheibenwaschanlage wird serienmäßig eingebaut. Seitliche hintere Eckrundfenster und große klappbare Rückblickspiegel sorgen für eine ungehinderte Rundumsicht. Die vorne in den Türen angebrachten Ausstellfenster werden mittels kleiner Handräder betätigt, wodurch sie diebstahlsicherer sind.

Bei luftgekühlten Motoren bleibt bekanntlich nicht allzuviel Wärme für die Heizung übrig. Trotzdem wird eine Klimaanlage für das Heizen und Lüften

serienmäßig eingebaut, die mittels zweier Hebel stufenlos reguliert werden kann. Zusätzlich werden die Frontlenker-Fahrerhäuser aller Magirus-Nutzkraftwagen mit einer Webasto-Heizung ausgestattet. — Links unter dem Lenkrad befindet sich der Blinkerschalter mit den Kontrolleuchten und der Lichthupe. Das Abblenden der Scheinwerfer erfolgt über einen Fußabblendschalter.

Der Aufbau besteht aus einer aus Holz gefertigten Pritsche. Während die Vorderwand feststeht, lassen sich die Seitenwände und die Rückwand mittels kräftiger Scharnierbänder abklappen. Die Seitenwände sind in der Mitte geteilt. Die Mittelstützen lassen sich herausnehmen. Bei kurzem Fahrerhaus und normalem Radabstand (3750 mm) betragen die lichten Lademaße 5650 × 2350 × 500 mm. Die Nutzlast liegt bei 7450 kg. Beim Pritschenwagen mit verlängertem Radstand (4200 mm) betragen die Lademaße 6300 × 2350 × 500 mm. In diesem Falle liegt die Nutzlast bei 7350 kg. Für sperrige Ladegüter wird ein noch längeres Fahrgestell mit einem Radstand von 4850 mm geliefert.

Alle Fahrzeuge mit den drei genannten Radständen können auch mit einem verlängerten Fernfahrerhaus ausgestattet werden. In diesem Falle werden sie jedoch nur als Fahrgestell geliefert. Der Aufbau muß also in einer Karosseriewerkstatt gefertigt werden.

Zu den Testwerten ist zu sagen, daß der uns zur Verfügung gestellte Wagen bei allen Meßfahrten mit 600 kg überladen war. Außerdem war die Pritsche mit Spriegel und Plane abgedeckt, wodurch der Kraftstoffverbrauch automatisch etwas höher wird. Wir verbrauchten im Durchschnitt 22,9 l/100 km. — Um den überladenen Wagen aus dem Stillstand bis auf 80 km/h zu beschleunigen, benötigten wir genau 70 Sekunden. Die darüber liegenden Beschleunigungswerte sind ohne Interesse, weil das Fahrzeug auf deutschen Straßen doch nicht schneller als 80 km/h gefahren werden darf. — Die maximalen Verzögerungswerte sind ebenfalls gut. Insbesondere trifft dies für die Fußbremse zu, deren Verzögerung weit über dem gesetzlich geforderten Mindestwert liegt. Insgesamt gesehen handelt es sich beim MAGIRUS 135 D 12 FL um ein sehr wirtschaftliches Nutzfahrzeug, das sofort durch seine elegante Form, den luftgekühlten Motor und die leichte Handhabung auffällt.

Preise

Fahrgestell mit kurzem Fahrerhaus	28 200,— DM
Fahrgestell mit langem Fahrerhaus	31 650,— DM
kompl. Pritschenwagen mit kurzem Fahrerhaus	29 550,— DM

Testwerte

Fahrzeuggewichte	beladen	12 660 kg
	leer	4 700 kg
	Nutzlast	7 960 kg
Lichte Maße des Laderaums	Länge	5 650 mm
	Breite	2 350 mm
	Höhe	500 mm
Ladehöhe	belastet	1 250 mm
	Kleinster Wendekreis-Durchmesser	rechts herum 17,0 m links herum 16,8 m
Höchstgeschwindigkeit		95 km/h

Beschleunigungszeiten	von 0 bis auf 20 km/h =	6 s
	von 0 bis auf 30 km/h =	10 s
	von 0 bis auf 40 km/h =	16 s
	von 0 bis auf 50 km/h =	24 s
	von 0 bis auf 60 km/h =	34 s
	von 0 bis auf 70 km/h =	49 s
	von 0 bis auf 80 km/h =	70 s
	von 0 bis auf 90 km/h =	101 s
	von 0 bis auf V_{max} (95 km/h) =	128 s

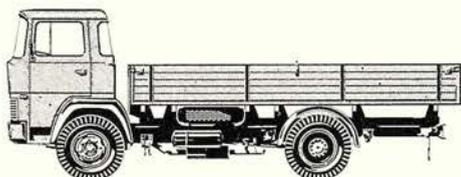
Maximale Handbremse = 27 % Abbremsung
Verzögerungswerte Fußbremse = 68 % Abbremsung

Günther Papenbroock

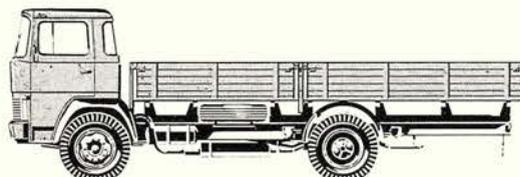
Weitere MAGIRUS-Lastkraftwagen

MAGIRUS 100 D 7 FL

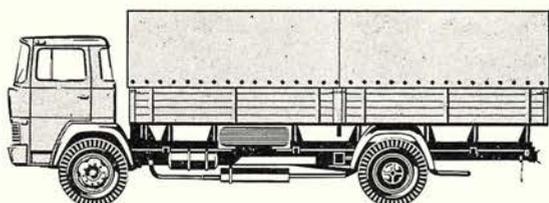
MAGIRUS 100 D 8 FL



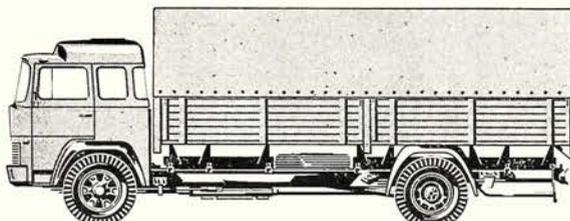
MAGIRUS 180 D 12 FL



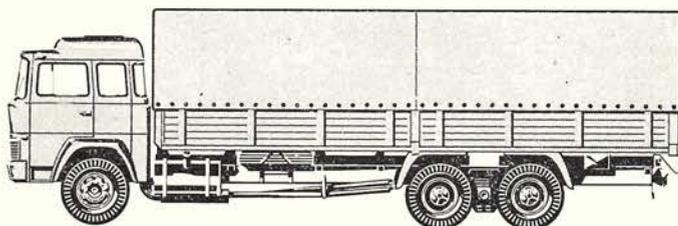
MAGIRUS 150 D 13 FL



MAGIRUS 210 D 16 FL



MAGIRUS 250 D 22 FL 6 x 4



Auf Wunsch stellen wir gern Einzelprospekte zur Verfügung



KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG WERK ULM