



Testbericht MAGIRUS 75 D 6 FL

aus „Lastauto-Omnibus“
Heft 7 / Juli 1968



Der letzte Märzschnee kam unverhofft, aber nicht ungelegen für unsere Testfahrten mit dem Magirus 75 D 6 FL. So konnten wir nicht nur die motorabhängige Frischluft-Umluft-Heizung und die elektrische Scheibenentfrosterung gründlich auf ihre Wirksamkeit hin überprüfen, sondern feine Kreise in den unberührten Schnee ziehen (unten). Pkw-mäßig eng ist der Wendekreis des kleinen Magirus mit 11,5 m Durchmesser. Dazu zum Vergleich: VW-Käfer = 11,0 m, VW 1600 = 11,3 m, Opel Rekord = 11,7 m und Mercedes 280 = 11,8 m. So schön die Handlichkeit des kleinen Magirus ist, der große Radeinschlag bedingt auf der anderen Seite eine Verengung der Federspur, und das bedeutet Seitenneigung des Aufbaus bei Kurvenfahrt. Mit einem Stabilisator läßt sich Abhilfe schaffen.



Im Examen:

MAGIRUS 75 D 6 FL

HANDLICH UND SCHNELL

Als im Sommer 1966 ein Lkw-Erklönig durch die bayrischen Lande geisterte, tippten wir auf einen neuen kleinen Magirus, die Abrundung des Typenprogramms um einen leichten Stadtverkehrswagen. Wir hatten Grund zu dieser Vermutung: ein rotes Ulmer Kennzeichen UL..., ein modern gestaltetes und in vielen Details an die Magirus-Konzeption erinnerndes Frontlenker-Fahrerhaus und der von unüberhörbarem Klirren begleitete Lauf eines Dieselmotors mit Luftkühlung. Nach unserer Veröffentlichung (Lastauto-Omnibus 6/1966) wurden wir aber eines Besseren belehrt. Eicher in Forstern/Oberbayern meldete sich ein wenig empört zu Worte und klärte uns darüber auf, daß der Schnelllastwagen auf unserem Foto der bekannte Eicher-Transexpresß sei. Indes, so einfach, wie Eicher tat, ließ sich das Lieferfahrzeug nicht identifizieren, und bis heute ist ungeklärt, ob es sich bei dem „Erklönig“ um einen echten Eicher handelte oder bereits um einen getarnten Magirus/Eicher. Im Magirus 75 D 6 FL, der seit Ende 1967 auf dem Markt ist, lebt der Eicher-Transexpresß fort. Die Ulmer Tochter von Klöckner-Humboldt-Deutz nahm den Zögling aber nicht mit geschlossenen Augen unter ihre Fittiche. Erst nachdem die Konstruktion eingehend auf ihre Tauglichkeit hin überprüft und auf Magirus-Standard getrimmt war, entschloß man sich in Ulm, dem angenommenen Kind auch das Haus-Wappen an die Brust zu heften.

Der kleine Magirus macht seinem Namen Ehre, er erweist sich als würdiger Familienzuwachs. Und die verantwortlichen Leute in Ulm kann man zu ihrem Entschluß beglückwünschen, jenseits von allem Schablonendenken einmal keine Millionenbeträge in die Entwicklung eines völlig neuen Modells investiert zu haben. Warum nicht einfach einen vorhandenen und aus den Kinderschuhen herausgewachsenen Fahrzeugtyp mit den entsprechenden Fertigungseinrichtungen übernehmen? Mit den Leistungen und Qualitäten der eigenen Konstrukteure hat das herzlich wenig zu tun. Die Techniker im Hause Magirus können Lastwagen bauen, das haben sie in den zurückliegenden Jahren deutlich unter Beweis gestellt. Die Fahrzeuge mit dem Magirus-Emblem, ob Baustellen-Kipper oder Straßen-Lkw, gelten als robust und wirtschaftlich, und die luftgekühlten Dieselmotoren mit direkter Kraftstoffeinspritzung sind heute hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Kraftstoffverbrauch tonangebend auf dem deutschen Markt. In den Genuß dieser Vorteile kommt auch der neue Magirus 75 D 6 FL. Die Versuchingenieure hatten nicht viel Arbeit mit dem Findelkind aus der bayerischen Schlepperfabrik. In puncto Fahrwerksbauweise und Rahmenfestigkeit entsprach es den Vorstellungen von Magirus bereits weitgehend. Dagegen galt es bei der Abstimmung der Federung und ihrer Dämpfung Magirus-Erfahrungen anzuwenden. Weitere Änderungen

bezogen sich im wesentlichen auf den Einbau eines Deutz-Dieselmotors, die Anpassung der Fahrerhausausstattung an den Einrichtungskomfort der übrigen Magirus-Frontlenker und die Einpassung von Rechteckscheinwerfern in einen breiten Grill mit abnehmbarem Mittelteil. Produziert wird der Magirus 75 D 6 FL bei Eicher in Forstern. Die Auslieferung der Fahrzeuge und der Vertrieb werden hingegen zentral von Ulm aus gesteuert, und für die Lkw-Betreuung im In- und Ausland ist die komplette Magirus-Organisation zuständig.

Stadtwagenklasse

Bei einem Tragkraftaufkommen von 3,2 bis 3,5 t und 5990 kg Gesamtgewicht siedelt sich der kleine Magirus in der Klasse der Stadtwagen an. In drei gängigen Radständen ist er als Pritschenwagen FL lieferbar, und ergänzt wird die Modellskala um einen Frontlenker-Kipper FK mit 3 m Radstand und 3 m Kippbrücke für kleinere Bauunternehmer oder zur Deckung von Bedarfsspitzen in der Baumaterialbranche. Den Pritschenwagen mit 3200, 3400 und 4000 mm Radstand fällt vor allem die Aufgabe der innerörtlichen Güterverteilung zu. In zahlreichen Großstädten ist man bereits dazu übergegangen, schweren Lkw den Zutritt zum Zentrum an verkehrsreichen Tageszeiten zu verwehren, so daß den Schnelllastwagen bis 6 t Gesamtgewicht zukünftig





Test Magirus 75 D 6 FL in Stichworten

Außenordentlich handlicher Stadtwagen mit 6 t Gesamtgewicht und 3,2 bis 3,5 t Nutzlast, je nach Radstand und Aufbau. Drei Pritschenvarianten, eine Kipperausführung. Zulässige Anhängelast: 5660 kg, Lastzuggewicht: 11 650 kg.

Sparsamer 4-Zylinder-Deutz-Dieselmotor mit direkter Kraftstoffeinspritzung, in Verbindung mit 5-Gang-Synchrongetriebe gute Anpassung der Motorleistung an Straßenverhältnisse. Stabiler Drehmomentverlauf über ein breites mittleres Drehzahlband, elastischer Motor, zu häufiges Schalten unnötig.

Direkte Schneckenrollen-Lenkung, großer Radeinschlag, Pkw-Wendekreise. Für Stadtwagen dürfte Lenkung etwas leichter gehen. Dagegen: sehr leichtgängige Kupplung, gut dosierbare, wirkungsvolle Hydraulikbremse, präzise Schaltung.

Fahrerhaus mit Untersitzmotor, drei Plätze, freier Durchgang vor den Sitzen. Geschmackvolle, recht komfortable Ausstattung, gute Sicht nach draußen. Für einen Stadtwagen noch vertretbarer Einstieg (zu schmale Trittbretter, keine Arretierungen in den Türen).

Zivile Federungs- und Fahreigenschaften, angenehmes Fahren wird durch gut isoliertes Fahrerhaus unterstützt, geräuschedämpfter Motorlauf.

Gesamturteil: lebendiger, beweglicher und wirtschaftlicher Stadtwagen, der sich in seiner Klasse an der unteren Preisgrenze ansiedelt. Gelungener Lkw, dem man eine unmögliche Betriebsanleitung mit auf den Weg gibt.

auch mehr die Bedeutung von Zubringerfahrzeugen für die an der Peripherie gelegenen Umschlagplätze zufällt. In Verbindung mit geschlossenen Aufbauten eignen sich die Stadtwagen selbstverständlich ebensogut für Möbeltransporte, die Verteilung von Lebensmitteln aller Art und andere, täglich anfallende Transportaufgaben.

Der Magirus 75 D 6 FL tritt in der Kategorie bis 6 t Gesamtgewicht in erster Linie gegen den Mercedes LP 608 und den Hanomag F 65 an. Daimler-Benz und Hanomag bleiben mit 5990 kg wie Magirus knapp unter der 6-t-Grenze und bringen es auf annähernd die gleiche Zuladekapazität, so daß zwischen den drei Fabriken ein direkter Vergleich möglich ist (siehe Tabelle: Varianten Magirus 75 D 6 FL und das Wettbewerbsangebot). Ein weiterer Wettbewerber in der 6-t-Gruppe ist der MAN 475. Bei 6000 kg Gesamtgewicht erreicht er 3200 kg Nutzlast, während der Faun 284 D mit 5600 kg Gesamtgewicht um knapp eine halbe Tonne unter dem freiwillig respektierten Stadtwagen bleibt.

Wer in der 6-t-Klasse einen Lkw sucht, hat also die Auswahl zwischen fünf Fabrikaten, weniger stark verbreiteten und stark verbreiteten Typen. Zu den weniger verbreiteten zählt der Magirus 75 D 6 FL, denn er ist eine Neuerscheinung. Seine Startbasis kann man jedoch als gut bezeichnen, vom Preis her gesehen, leistungsmäßig und auch hinsichtlich des Ladeaufkommens bei den

verschiedenen Fahrzeugen. Der Quotient aus Nutzlast und Leergewicht, allgemein hin als Nutzlastfaktor bezeichnet und bevorzugt als Maßstab für die Ausnutzung des Transportvermögens eines Lkw angesehen, weist den Magirus mit 1,4:1 bei 3,2 m Radstand sogar als besonders gelungene technische Lösung aus. Recht günstig liegt auch der Hanomag F 65 mit 1,24:1 bei 3,9 m Radstand, während alle übrigen Konstruktionen lediglich einen Ladungsüberschuß von 10 bis 14 v.H. gegenüber den Leergewichten in die Waagschale zu legen haben.

Als Stadtwagen zeichnet sich der kleine Magirus zugleich durch eine Reihe anderer Merkmale aus: Handlichkeit im Verkehr durch ein übersichtliches Fahrerhaus und Pkw-Wendekreis von 11,5 m bei kurzem Radstand, bequemes Be- und Entladen durch relativ niedrige Ladefläche, leistungsstarker und zugleich äußerst sparsamer Motor, gute Federungseigenschaften, die Fahrern und Wagenladungen gleichermaßen zugute kommen. Der Magirus 75 D 6 FL unterstreicht, daß auch mit leichten Lkw im Kurzstreckenverkehr wirtschaftlicher Gütertransport möglich ist.

Motor und Kraftübertragung

Wie alle luftgekühlten Deutz-Motoren, die in Magirus-Lastwagen Verwendung finden, stammt auch der Typ F 4 L 912 D mit direkter Kraftstoffeinspritzung aus dem Ein-

heits-Baukasten. Als Reihen-Vierzylinder verfügt er bei 120 mm Hub und 100 mm Zylinderbohrung über ein Gesamthubvolumen von 3768 cm³. Die Leistung von 75 PS wird bei 2800 U/min frei, das Drehmoment als Maßstab für Elastizität und Durchzugvermögen am Berg erreicht sein Maximum von 22 mkg bei 1600 U/min und weist im mittleren Drehzahlbereich einen stabilen Verlauf auf. Die gleiche Maschine, nur mit sechs Zylindern, wird im Magirus 110 D 7 FL installiert. Hier entwickelt sie 110 PS bei 2800 U/min. Die Zylinderabmessungen und der konstruktive Aufbau der beiden Motoren sind völlig identisch.

Nachdem der kleine Sechstonner Magirus zunächst mit 70 PS Motorleistung ausgeliefert wurde und M 70 D 6 FL hieß, erfolgte mit der Einführung der Motorenreihe F 912 D durch Vergrößerung der Zylinderbohrung von 95 auf 100 mm und entsprechende Hubraumerweiterung (von 3402 cm³ auf 3768 cm³) eine Anhebung der Leistung auf 75 PS. Der Magirus 70 D 6 FL war zum 75 D 6 FL geworden. Das Drehmoment wuchs gleichfalls von 20 auf 22 mkg, so daß mit der Leistungserhöhung auch eine Zugkraftverbesserung verbunden war. Beim Sechszylinder stieg die Leistung analog von 100 auf 110 PS.

Mit 75 PS und 22 mkg Drehmoment ist der Magirus 75 D 6 FL hinreichend motorisiert. Ein Leistungsgewicht von 12,5 PS/t bescheinigt dem Solowagen das nötige Maß an

Zugkraftreserve für zügige Fortbewegung. Im gemischten Verkehrsfluß auf Stadt- und Überlandstraßen hält das Fahrzeug jederzeit mit. Mit Hänger fällt das Leistungsvermögen auf Schwerlastwagen-Niveau ab, während sich der kleine Magirus solo die Auszeichnung Schnelllastwagen verdient. Wann, so fragen wir, wird schon ein Lkw dieser Größenordnung mit Anhänger gefahren? Selten. Die Regel ist der Solobetrieb.

In Verbindung mit einem Fünfgang-synchrongetriebe von ZF, das über Drehwelle und griffgerecht angelenkten Schaltknüppel rechts neben dem Fahrer betätigt wird und schnellen Gangwechsel bei kurzen Schaltungswegen erlaubt, kann man die Motorleistung vorteilhaft ausnutzen. Bei einer Übersetzung von 6,34 im 1. Gang und direktem Drehkraftdurchgang im 5. Gang sind die Getriebesprünge geometrisch gestuft, so daß in den einzelnen Gängen zügiger Geschwindigkeitsanschluß gewährleistet ist. Der unsynchronisierte 1. Gang ist lediglich zum Anfahren am Berg erforderlich. In der Ebene genügt der 2. Gang.

Obwohl sich das Schalten jederzeit mühelos vollzieht und man als Fahrer bei 12 kg Pedaldruck auch durch die rein mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung von Fichtel & Sachs in keiner Weise überfordert wird, erweist sich zu häufiger Gangwechsel als Luxus. Der Motor ist elastisch und durchzugsstark genug, um über weite Strecken im 5. Gang bleiben zu können, und an vielen Bergen reicht der 3. Gang aus. Im Stadtverkehr bewegt man sich bei Geschwindigkeiten zwischen 30 bis 60 km/h im 4. oder 5. Gang. Ruckfreies Beschleunigen ist für den Motor im 4. Gang ab 30

km/h kein Problem, die Maschine empfiehlt sich als drehfreudig und zugstark zugleich. Wir fuhren den Magirus auf unserer 800 km langen Testrunde Stuttgart-Bruchsal (B 10)-Frankfurt-Kassel-Witzenhausen(BAB)-Hersfeld-Fulda-Würzburg (B 27)-Bad Mergentheim-Öhringen (B 19)-Heilbronn-Stuttgart (BAB) und erzielten mit dem voll ausgelasteten Solowagen nicht nur gute Gesamtleistungen (58,8 km/h für 810,5 km), sondern auch auf den zum Teil recht schweren Streckenabschnitten im Krüll in der Rhön und in der Gegend um Würzburg ansehnliche Durchschnittsgeschwindigkeiten. Ohne das Fahrzeug besonders zu treiben und bei ruhiger, aber zügiger Fahrweise brachten wir es selbst auf den Bergetappen auf 52,8 km/h bzw. 53,5 km/h.

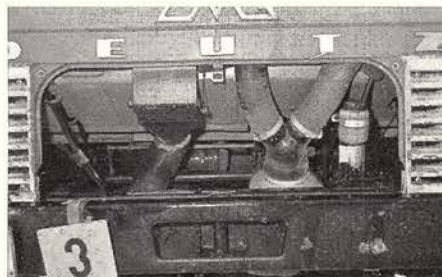
Fahrleistungen allein zählen aber bei Fuhrunternehmern und Spediteuren nicht. Sie sind nur im Zusammenhang mit den Kosten interessant, denn auf die Wirtschaftlichkeit eines Lastwagens im Betrieb kommt es an. Und auf dieser Seite liegt eine Stärke des kleinen, flinken Magirus. Der Motor ist direkteinspritzermäßig sparsam und gibt sich mit einem Verbrauch von 13 bis 15 l/100 km zufrieden. So billig sind wir bisher noch mit keinem Fahrzeug dieser Größenklasse über unsere Testrunde gekommen, wobei „billig“ in diesem Fall nicht den schalen Beigeschmack von Abwertung hat. Im Gegenteil! Nach unserem Kraftstoffdurchlaufzähler errechneten wir für die zweitägige Überlandtour genau 13,8 l/100 km.

Etwas größer war das Schluckvermögen des Motors bei einer Stadtfahrt im Großraum Stuttgart. Einschließlich Standzeiten an Am-

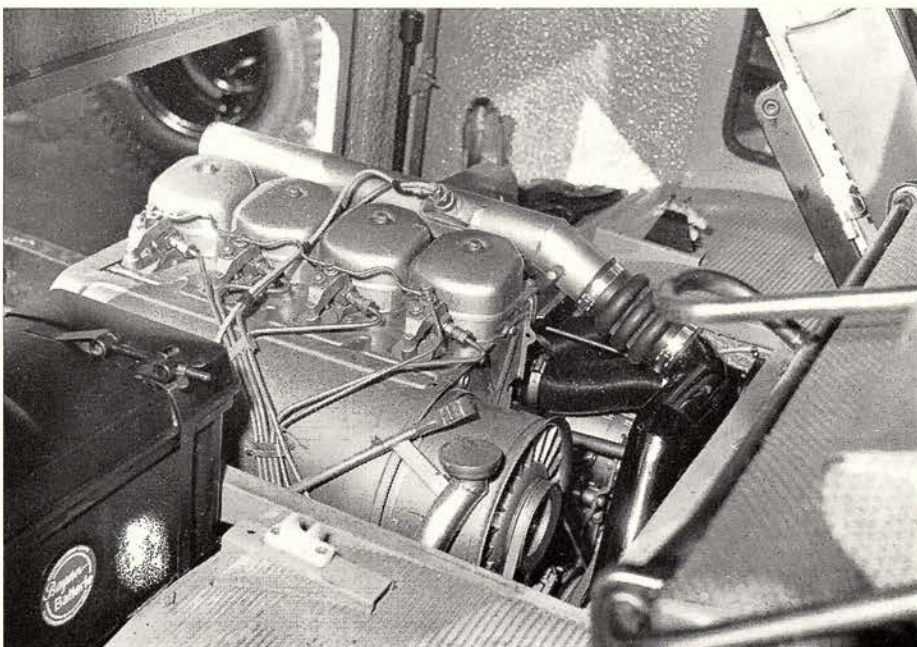
pein, Kreuzungen usw. waren wir genau 2 1/2 Stunden unterwegs und legten 59,2 km zurück. Das Ergebnis: 16,3 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30,9 km/h. Wenn man bedenkt, daß 59mal gehalten und erneut angefahren werden mußte, ist auch das keineswegs zuviel. Die Zähigkeit des Straßenverkehrs in Großstädten fordert einfach ihren Tribut.

Zwei Hinterachsübersetzungen bietet Magirus für den 75 D 6 FL an. Die serienmäßige lange Achse stellt bei einer Höchstgeschwindigkeit von 91,3 km/h den richtigen Kompromiß zwischen Zugkraftangebot des Motors und Bergsteigefähigkeit auf der einen Seite und wirtschaftlichem Fahrbetrieb andererseits für den Solowagen dar. Das Gros der Kundschaft ist mit dieser Achse gut bedient. Die kurze Achsübersetzung mit 77,1 km/h Höchstgeschwindigkeit sollte hingegen bevorzugt werden, wenn öfters mit Hänger gefahren wird oder der Standort des Fahrzeugs in ausgesprochen bergiger Landschaft liegt, etwa in Bayern, der Eifel usw. Mit der langsameren Hinterachse bügelt man die Berge ein wenig glatt, muß aber gleichzeitig einen etwas höheren Kraftstoffkonsum in Kauf nehmen. Unser Testwagen mit der langen Hinterachse stellte unsere Ansprüche in puncto Leistungsvermögen und motorischer Standfestigkeit an Steigungen voll zufrieden. Unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bewegt man sich in wirtschaftlichen Drehzahlbereichen, man schont den Motor und spart Kraftstoff.

Im übrigen kennzeichnen den kompakt bauenden, sauber konstruierten Motor typische Magirus-Eigenschaften: Luftkühlung



Wartung von vorn und innen: Der Mittelteil des Grills ist abnehmbar. Hinter der Verkleidung findet man Heizungsschläuche, Frischluft-Umluftkasten, Nachfüllbehälter für Hydraulikbremse. Zur täglichen Ölstandskontrolle befindet sich ein Klappchen in der Motorabdeckung aus Polyester. Bei erforderlichen Reparaturen am Triebwerk kann die Motorabdeckung herausgenommen werden. Die Sitze klappt man nach vorn oder nimmt sie ebenfalls heraus.

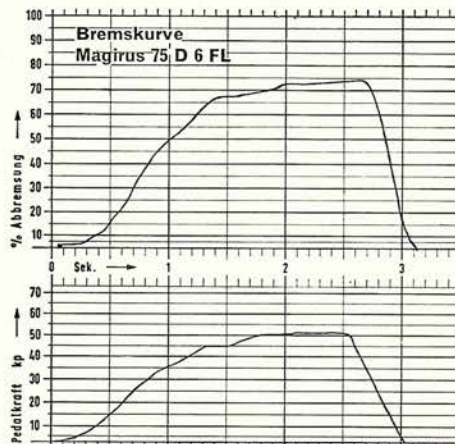
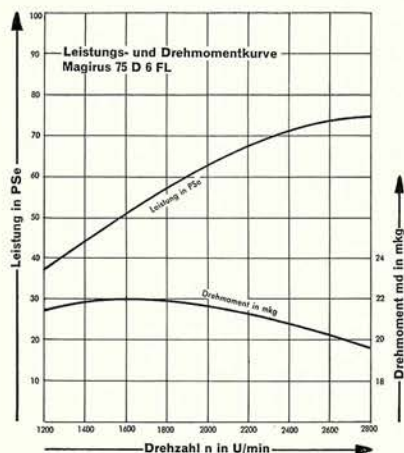


TECHNISCHE DATEN

Motor	F 4 L 912 D
Typ	4
Zylinderzahl	4
Arbeitsweise	Viertakt-Dieselmotor
Zylinderanordnung	stehend in Reihe
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubvolumen	3768 cm ³
Verbrennungsverfahren	Direkteinspritzer
Verdichtungsverhältnis	17:1
Mittlerer effekt. Druck	7,5 kg/cm ²
Leistung	75 PS bei 2800 U/min
Maximales Drehmoment	22 mkg bei 1600 U/min
Leistungsgewicht des Motors	4,07 kg/PS
Kolbengeschwindigkeit, mittlere	11,2 m/sek
Leerlaufdrehzahl	650 U/min
Zylinder	Einzelzylinder
Ölwannenwerkstoff	Stahlblech
Kolbenwerkstoff	Aluminium
Kolbenringe	3 + 1 Ölabbreifer
Zylinderköpfe	4
Kurbelwellenlager	5 Mehrstoff-Gleitlager
Pleuellager	Mehrstoff-Gleitlager
Nockenwellenlager	5 Mehrstoff-Gleitlager
Nockenwellenantrieb	Zahnrad
Zylinderblockwerkstoff	Grauguß
Zylinderkopfwerkstoff	Leichtmetall
Schwingungsdämpfer	vorhanden
Kolbenbolzensicherung	Seegering
Ventilzahl	2 je Zylinder
Ventilanordnung	hängend
Ventilbetätigung	Stößel, Stoßstange, Kipphebel
Ventilzeiten:	
Einlaß öffnet	32° v.o.T.
Einlaß schließt	60° n.u.T.
Auslaß öffnet	70° v.u.T.
Auslaß schließt	32° n.o.T.
Schwungradschleibendurchmesser	372 mm
Ventilspiel kalt	0,1-0,15 mm
Ventilsitzringe	vorhanden
Motorschmierng	
Bauart der Ölpumpe	Zahnrad-Ölpumpe
Lage der Ölpumpe	in der Ölwanne
Maximaler Öldruck	3,5 atü
Ölreinigung	Schmierölfilter im Hauptstrom
Öltemperatur	100°C
Ölverbrauch	0,2 l/100 km
Kühlung	
Bauart	Luftkühlung durch Axialgebläse; Ölkühler
keine	
Regelung	
Einspritzanlage	
Einspritzpumpe Typ	PES 4 A 75 C 410 BRS 1183
Drehzahlregelung	Leerlauf- und Endregler
Abspritzdruck	175 atü
Kraftstoffförderung	Membranpumpe
Förderbeginn	21° v.o.T.
Kaltstartanlage	Flammglühkerze
Zündfolge	1-3-4-2

Elektrische Anlage	
Spannung	12 V
Lichtmaschine Typ	Bosch 12 V 55 A, Typ K 1, Drehstrom
Anlasser Typ	Bosch 000135 8033 JD 12 V 3 FS 702 12 V, 143 Ah
Batterie	
Kupplung	
Bauart	mech. betätigte Einscheiben-Trockenkupplung
Ausrücklager, Art	Kugellager
Kupplungsspiel	20 bis 30 mm am Pedal
Getriebe	
Typ und Bauart	ZF-Synchrongetriebe S 5-24-2
Art der Zahnradschaltung	Drehwelle, Knüppelschaltung
Untersetzungen	1. Gang: 6,34:1 2. Gang: 3,73:1 3. Gang: 2,26:1 4. Gang: 1,46:1 5. Gang: 1,0:1 Rückwärtsgang: 5,82:1
Hinterachse	
Bauart	starre Banjoachse
Ausgleich	Kegelrad-Differential
Untersetzung	4,33:1 (5,125:1)
Zähnezahl	9:39 (8:41)
Federung	Blattfederung
Federblätter	9 + 3 Stützfeder
Federlänge	1570 bzw. 820 mm
Felgenart	Halbtiefbett
Reifengröße	7.00-16, PR10 Gürtelbauart
Reifendruck	wahlweise 7,50 - 16 PR 8
Stoßdämpfer	4,75 atü hydr. Teleskopstoßdämpfer
(Klammerwerte für auf Wunsch lieferbare Hinterachsübersetzung)	
Vorderachse	
Bauart	Faustachse
Federung	Blattfederung
Federblätter	8
Federlänge	1300 mm
Vorspur	0 bis 4 mm
Radsturz	1° 10'
Nachlauf	2°
Spreizung	5° 50'
Felgenart	Halbtiefbett
Reifengröße	7.00-16, PR10 Gürtelbauart
Reifendruck	wahlweise 7,50 - 16 PR 8
Stoßdämpfer	4,2 atü hydr. Teleskopstoßdämpfer
Lenkung	
Bauart	ZF-Gemmer-Schneckenrollenlenkung, Typ 7340
Übersetzung	22:1
Lenkhilfe	keine
Lenkraddrehungen von Anschlag 5,5	
Bremsen	
Fußbremse	hydr. Innenbacken-Servobremse
Handbremse	mech. auf Hinterräder wirkend

Motorbremse	nur auf Wunsch
Bremstrommel	
Durchmesser	315 mm
Bremsfläche je Bremstrommel	vorn: 434,5 cm ² hinten: 434,5 cm ² 1738 cm ²
Bremsfläche insgesamt	vorn: 80 mm hinten: 80 mm
Bremsbelagbreite	
Rahmen und Aufbau	
Bauart	Leiterrahmen mit eingelenkten Traversen
Fahrgestellschmierng	
Bauart	Hochdruck-Nippelschmierng
Anzahl d. Schmierstellen	35
Normverbrauch nach DIN 70030	10,8 l/100 km
Straßenverbrauch	13 bis 16 l/100 km (siehe Tabelle im Text)
Bergsteigefähigkeit	iHA = 4,33 iHA = 5,125
1. Gang 6,34	22,9% 27,7%
2. Gang 3,73	12,5% 15,2%
3. Gang 2,26	6,8% 8,3%
4. Gang 1,46	3,5% 4,6%
5. Gang 1,0	1,4% 2,3%
Höchstgeschwindigkeit	91,3 km/h 77,1 km/h
Schmierstoff	
Motor	Sommer: SAE 30 Winter: SAE 10 W
Getriebe	SAE 80
Hinterachse	SAE 80
Lenkung	SAE 80
Einspritzpumpe	Motorenöl
Luftfilter	Motorenöl
Radnaben	Schmierfett
Füllmengen	
Motor	9,5 l
Getriebe	1,8 l
Hinterachse	5,0 l
Lenkgehäuse	0,5 l
Luftfilter	1,0 l
Vorderradnaben	je 140 g
Hinterradnaben	je 400 g
Kraftstofftank	70 l
Beschleunigungszeiten für Solowagen	
4. Gang 40 bis 50 km/h	9,8 sek
4. Gang 40 bis 60 km/h	20,6 sek
4. Gang 40 bis 70 km/h	39,8 sek
4. Gang 40 bis 80 km/h	58,0 sek
Durchschalten	
0 bis 60 km/h	26,8 sek
0 bis 80 km/h	61,0 sek
stehender km	64,5 sek
Geschwindigkeit	75,4 km/h
Geräuschmessungen nach ISO Kurve A im Stand	
40 km/h	61 dB
60 km/h	71 dB
80 km/h	76 dB
80 km/h Schiebemotor	78 dB
80 km/h Schiebemotor	79 dB



Text und Fotos:
Ing. R. Köbberling
Wirtschaftlichkeitsberechnungen
Dipl.-Kfm. M. Schöpke



durch starr angetriebenes Axialgebläse, abnehmbares Kurbelgehäuse-Unterteil, leicht auswechselbare Einzelzylinder und -zylinderköpfe, fünffache Lagerung der Kurbelwelle, ein Schmierölfeinfilter im Hauptstrom, Ölkühler und bewährtes Direkteinspritzer-Verbrennungsverfahren. Bei einem Ölverbrauch von 0,2 l/100 km haben wir es mit einer gesunden Antriebsmaschine zu tun...

Der Motor ist mit Kupplung und Getriebe zu einer Einheit verblockt und elastisch im Rahmen aufgehängt. Die Anordnung als Untersitzmaschine gestattet neben dem Fahrersitz den Einbau einer Sitzbank für zwei weitere Personen. Zur Durchführung von Wartungs- und Pflegearbeiten am Motor klappt man die Beifahrerbank nach vorn und öffnet die aus Kunststoff hergestellte Maschinenraumabdeckung. Wenn man bei Reparaturen am Triebwerk mehr Platz braucht, hängt man die aufstellbare Motorabdeckung aus und nimmt sie aus dem Fahrerhaus heraus. Das gilt auch für den Fahrersitz und die Beifahrersitzbank. Ohne ein Werkzeug zur Hand nehmen zu müssen, löst man die Verriegelungen und nimmt die Sitze heraus. Die

täglichen Kontrollarbeiten am Motor beschränken sich im wesentlichen auf den Ölmeßstab. Um ihn herausziehen zu können, genügt es jedoch, ein kleines Klappchen in der Motorabdeckung zu öffnen. Vorher wird der Beifahrersitz vorgeklappt.

Klappchen hin, Klappchen her – besonders glücklich ist die Lösung eines separaten Durchbruchs im Fahrerhausboden für den Ölstab nicht. Die Schaffung einer dauerhaften Abdichtung für die Motorabdeckung bereitet schon einige Schwierigkeiten, und erfahrungsgemäß wird einer kleinen Klappe für Ölstab und Einfüllstutzen so wenig Aufmerksamkeit gewidmet, daß Triebwerksgeräusche und Öldünste bald freien Zutritt zum Fahrerhausinneren haben. Warum legt man den Ölmeßstab am Motor nicht so an, daß die Kontrolle von vorn erfolgen kann? Der Aufwand lohnt sich!

Lenkung und Bremsen

Bei außerordentlich großem Vorderradeinschlag, einem Wendekreisdurchmesser von 11,5 m für den kurzen Radstand und 5 1/2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu An-

schlag verdient der Magirus-Stadtswagen die Auszeichnung eines besonders handlichen Lkw. Die ZF-Schneckenrollenlenkung arbeitet exakt und zufriedenstellend leichtgängig. Dank Lagerung der durchgehenden Lenksäule unter dem Armaturenbrett werden Stöße und Vibrationen vom schwarzen Dreispeichenlenkrad in weitem Maß ferngehalten. Spurtreue Geradeauslauf-Eigenschaften und der Verzicht auf Lenkungskorrekturen vermitteln dem Fahrer auch bei hohen Geschwindigkeiten ein Gefühl der Fahrsicherheit. Bei Rangiermanövern auf engem Raum und bei kleinen Geschwindigkeiten dürfte die Lenkung vielleicht noch eine Idee leichter gehen. Aber das hieße die Übersetzung vergrößern und Abstriche an den direkten Lenkradeigenschaften in Kauf nehmen. Deshalb halten wir den von Magirus im Typ 75 D 6 FL verwirklichten Kompromiß für durchaus gelungen. Zu überlegen wäre jedoch, ob man nicht eine Hydrolenkung in den Katalog für Sonderausstattungen aufnehmen sollte, um auf Wunsch und gegen Mehrpreis noch mehr Bequemlichkeit für das Fahrpersonal zu bieten.



Sitze mit anatomisch geformtem Rücken bieten Halt bei scharfer Kurvenfahrt. Dank Untersitzanordnung des Motors ist vor den Sitzen freier Durchgang möglich, die Handbremse beeinträchtigt allerdings die Bewegungsfreiheit im Fußraum ein wenig. Die Sicht nach draußen ist gut, Parallel-Scheibenwischer säubern eine durchgehende und hohe Fläche. Die unberührten Keile stören nicht. – Das Dreispeichenlenkrad hat die richtige Neigung und liegt gut in der Hand. Durch den Lenkkranz hindurch überschaut man die Instrumente auf einen Blick. Rechts im Armaturenbrett ein Ablagefach mit Deckel, Haltegriff an beiden Fensterholmen.

Magirus 75 D 6 FL und das Wettbewerbsangebot

Typ		Magirus 75 D 6 FL	Magirus 75 D 6 FL	Magirus 75 D 6 FL	Magirus 75 D 6 FK	Faun 284 D	Hanomag F 65	MAN 475	Mercedes LP 608
Radstand	mm	3200	3400	4000	3000	3500	3900	3240	3600
Spurweite vorn	mm	1600	1600	1600	1600	1490	1626	1640	1675
Spurweite hinten	mm	1500	1500	1500	1500	1460	1520	1540	1640
Bodenfreiheit vorn	mm	260	260	260	260	260	280	310	247
Bodenfreiheit hinten	mm	170	170	170	170	190	180	270	187
Überhang vorn	mm	1020	1020	1020	1020	1195	680	1217	730
Überhang hinten	mm	1640	1980	2480	1240	1825	1500	1960	1820
Fahrzeuglänge	mm	5860	6400	7500	5180	6520	6080	6415	6150
Fahrzeugbreite	mm	2230	2230	2230	2160	2350	2340	2213	2250
Fahrzeughöhe	mm	2280	2280	2280	2200	2300	2360	2240	2375
Pritschenlänge	mm	3950	4500	5600	3000	4500	4050	4464	4500
Pritschenhöhe	mm	420	420	300	350	400	400	450	400
Pritschenbreite	mm	2100	2100	2100	2000	2100	2200	2053	2100
Leergewicht	kg	2490	2600	2790	2840	2500	2670	2800	2795
Zulässige Nutzlast	kg	3500	3390	3200	3150	2750	3320	3200	3195
Nutzlastfaktor		1,4:1	1,3:1	1,15:1	1,11:1	1,1:1	1,24:1	1,14:1	1,14:1
Zulässige Achslast, vorn	kg	2000	2000	2000	2000	2000	2100	2100	2100
Zulässige Achslast, hinten	kg	4100	4100	4100	4100	3600	4200	4400	4200
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	5990	5990	5990	5990	5600	5990	6000	5990
Zulässige Anhängelast	kg	5660	5660	5660	5660	3500	5000	3500	7310
Lastzug-Gesamtgewicht	kg	11 650	11 650	11 650	11 650	9100	10 990	9500	13 300
Wendekreis	m	11,5	12,3	14,1	11,1	13,5	13,9	13,2	12,4
Fahrgestell mit Fahrerhaus	DM	16 295,—	16 440,—	16 725,—	17 300,—	13 525,—	16 050,—	15 990,—	16 100,—
Fahrzeug komplett	DM	16 965,—	17 200,—	—	20 430,—	14 320,—	16 850,—	17 110,—	17 000,—

Höhe und Neigung des Lenkrades stimmen. In Verbindung mit dem in Längsrichtung, der Höhe des Sitzkissens und der Neigung der Lehne einstellbaren Sitz kann sich der Fahrer die gewünschte Position zum Lenkrad verschaffen.

Für die hydraulische Perrot-Servo-Innenbakkenbremse gibt es auf Wunsch eine pneumatische Betätigungseinrichtung als Kraftunterstützung. Beim Solowagen kann man unserer Meinung nach auf den Druckluftvorspannzylinder verzichten. Reichliche Dimensionierung der Bremsstrommeln und eine Bremsfläche von insgesamt 1738 cm² gewährleisten rein mechanisch ein gleichmäßig weiches und zugleich intensives Abbremsen. Unsere Bremsmessungen mit dem schreibenden Motometer-Bremsgerät ergaben Verzögerungen von 60 bis 70% bei maximal 40 bis 45 kg Pedaldruck. Daß die Betriebsbremse zugleich ausreichend standfest ist und nicht so leicht ermüdet, bewiesen etliche Vollbremsungen unmittelbar hintereinander. Die Bremsleistungen ließen kaum merklich nach. Mit 60 bis 70% Abbremsung ist man auf trockener Straße auch noch nicht an der Blockiergrenze. Die Bremsanlage unseres Testwagens zog gleichmäßig, der Wagen machte keinerlei Anstalten, seitlich auszubrechen.

Obwohl der Bremshebel der mechanisch auf die Hinterräder wirkenden Feststellbremse nicht besonders günstig postiert ist (zu weit vorn, keine gute Armkraftentfaltung), erbrachte die Anlage Verzögerungen von 30 bis 40%. Sie hält den Wagen selbst am Berg sicher und ist aufgrund ihrer Leistung mehr als eine Haltebremse. Unvorteilhaft ist die Lage des Handbremshebels zugleich auch beim Durchrutschen der Wageninsassen von links nach rechts oder umgekehrt. Den sonst völlig freien Fußraum vor den Sitzen teilt er genau in zwei Hälften auf, und das muß nicht unbedingt sein.

Fahrwerk und Aufbau

Rückgrat des Fahrwerkes ist ein aus U-Profil-Längsträgern mit eingieteteten Traversen gebildeter Parallel-Rahmen in Flachbauweise. Die starren Achsen sind in üblicher Weise an Blattfedern aufgehängt. Hinten kommen zu den in Federaugen angelenkten Hauptfedern Zusatzfederpakete hinzu. Als Federwegbegrenzer sind an beiden Achsen

Geschwindigkeiten und Kraftstoffverbrauch

			Magirus 75 D 6 FL
1. Etappe Stuttgart-Gräfenhausen	Strecke	in km	172,6
	Verbrauch	in l/100 km	13,0
	Geschwindigkeit	in km/h	64,0
2. Etappe Gräfenhausen-Witzenhausen	Strecke	in km	240,1
	Verbrauch	in l/100 km	13,5
	Geschwindigkeit	in km/h	65,8
3. Etappe Witzenhausen-Haunetal	Strecke	in km	90,8
	Verbrauch	in l/100 km	14,3
	Geschwindigkeit	in km/h	58,0
4. Etappe Haunetal-Würzburg	Strecke	in km	133,8
	Verbrauch	in l/100 km	14,4
	Geschwindigkeit	in km/h	53,5
5. Etappe Würzburg-Stuttgart	Strecke	in km	173,2
	Verbrauch	in l/100 km	13,6
	Geschwindigkeit	in km/h	52,8
Gesamtergebnisse Mittelwerte der 5 Etappen	Strecke	in km	810,5
	Verbrauch	in l/100 km	13,8
	Geschwindigkeit	in km/h	58,8
Stadtfahrt Stuttgart	Strecke	in km	59,2
	Verbrauch	in l/100 km	16,3
	Geschwindigkeit	in km/h	30,9

Gummihohlfedern vorhanden, desgleichen hydraulische Stoßdämpfer. Man hat also bei der Ausrüstung des Fahrwerkes nicht gespart, und das macht sich in den Fahreigenschaften bemerkbar.

Es fährt sich angenehm im kleinen Magirus, besser als in manchem Pkw. Ob voll beladen, teilweise ausgelastet oder leer, ob gute oder schlechte Straßen – die Federung bleibt angenehm weich, Stöße werden von den doppelt wirkenden Stoßdämpfern wirkungsvoll geschluckt. Dank verhältnismäßig langer Blattfedern ist auch eine ausreichende Führung der Achsen sichergestellt; bei forscher Fahrweise auf kurvenreichen Bundesstraßen hat man das Fahrzeug genauso sicher in der Hand wie auf schnurgeraden Autobahnen. Gewöhnen muß man sich allerdings erst an die auffallende Seitenneigung des Aufbaus unter Fliehkräfteinfluß. Sie resultiert in erster Linie aus einer recht schmalen Federspur an der Vorderachse, zu der man sich aus Gründen großen Radeinschlags und Wendigkeit veranlaßt sah. Der von den Magirus-Technikern gewählte Weg erscheint uns aber durchaus berechtigt, zumal Handlichkeit bei einem Stadtwagen vor den Wünschen nach Aufbaustabilität rangiert. Außerdem gibt es bewährte Mittel, um bei Last-

wagen mit komfortabel-weichen Federungen oder nicht sonderlich breiten Federspurten die Aufbauneigung im Zaum zu halten. Zumindest auf Wunsch sollte für den Magirus 75 D 6 FL ein Stabilisator an der Vorderachse erhältlich sein.

Die serienmäßigen Holzpritschen werden auf Querträger aufgesetzt und am Rahmen festgeschraubt. Das Reserverad liegt vorn links unter dem Pritschenboden recht gut zugänglich.

In seiner Formgebung ähnelt das Ganzstahl-Frontlenker-Fahrerhaus dem Magirus-Styling. Eine ausgeprägte Gürtellinie und großflächige Verglasung betonen sachliche Zweckgestalt, der breite Rechteckgrill stempt den Typ 75 D 6 FL zu einem ausgesprochenen Magirus-Lkw.

Breite Türen mit Kurbel- und Kippfenstern eröffnen den Weg ins Fahrerhaus. Da Türfeststeller fehlen und die Trittstufen vor den Radausschnitten schmal gehalten werden mußten, verdienen die Ein- und Aussteigerverhältnisse nur die Note befriedigend. Daran ändern auch Armlehnen in beiden Türen, die als Zuziehgriffe ausgebildet sind, nichts. Es gibt Fahrzeuge in dieser Wagenklasse, die einen wesentlich besseren Einstieg besitzen. ▶

Das Fahrerhausinnere ist in freundlichen, hellen Farben geschmackvoll ausgestattet. Die Sitze sind mit Kunstleder bezogen, der Fahrerhaushimmel erhielt eine Bespannung aus perforiertem Material, der Fußboden ist mit Gummimatten ausgelegt, in den Türen sind Verkleidungen vorgesehen. Die Sicht nach draußen läßt keine Wünsche übrig, die Außenspiegel sind ein wenig zu klein geraten.

In dem durchgehenden und gelungen gestalteten Armaturenbrett ist rechts ein Ablagefach vorgesehen, die Instrumente liegen gut überschaubar im Blickfeld des Fahrers, und an die Kipphebel für Licht, Scheibenwischer, Gebläse und Instrumentenbeleuchtung langt man ebenfalls bequem heran. Der Fahrerhausboden wurde zur Dämpfung von Motorgeräuschen mit Schallschluckmaterial bespritzt. Die Isolierung ist gut, unsere Phonmessungen überraschten uns in positivem Sinn (siehe technische Daten).

Zur Zeit unserer Testfahrten konnten wir die KHD-Frischluft-Umluft-Heizung mit elektrischer Scheibenentfrostung genau auf ihre

Wirksamkeit hin überprüfen. Mit Warmluftaustritten im Fußraum und vor der Frontscheibe wird das Wageninnere gleichmäßig durchwärmt, und die elektrische Scheibenentfrostung durch Heizspiralen sorgt in Verbindung mit einem Gebläse auch bei noch nicht betriebswarmem Motor für saubere Scheiben und klare Sicht. Im Sommer wird das Fahrerhaus durch einen Frischluft-Umluftkasten mit Frischluft belüftet.

*

Mit dem Magirus 75 D 6 FL vervollständigt das Ulmer Werk seine Lastwagen-Typenpalette um einen fixen und wendigen Stadtwagen, der sparsam ist, nicht viel Pflege braucht und wirtschaftlich betrieben werden kann. Sein Kauf ist kein Risiko. In der Praxis hat er sich unter dem Namen Eicher bereits bewährt, und mit der Magirus-Serviceorganisation im Hintergrund ist auch auf dem flachen Land fachgerechte Kundenbetreuung gewährleistet. Wenn es die Verkäufer verstehen, kann der kleine Magirus ein Erfolg werden. Technisch hat er das Rüstzeug dazu.

Wirtschaftlichkeitstest Magirus 75 D 6 FL

Diese Fahrzeugtype von Klöckner-Humboldt-Deutz wird serienmäßig mit drei verschiedenen Radständen hergestellt (3200, 3400 und 4000 mm), von denen hier die beiden Ausführungen mit dem kürzesten und dem größten Radstand mit ihren Kosten behandelt werden. Der Wagen mit dem längsten Radstand wird allerdings nur als Fahrgestell mit Fahrerhaus geliefert, so daß - zwecks besseren Vergleiches - der durchschnittliche Preis für einen normalen Pritschenaufbau als Kalkulationsbasis hinzugerechnet worden ist. Die Nutzlast für die längere Ausführung ist bei gleichem zulässigem Gesamtgewicht naturgemäß etwas, d. h. um 300 kg, geringer. Im Gegensatz zu den Gesamtkosten je gefahrenen Kilometer (vgl. die entsprechende Tabelle), bei denen zwischen den beiden Typen höchstens ein Unterschied von einem Pfennig je km besteht, weichen dadurch die Kosten je Tonnenkilometer, wie sie aus der Pos. F 3 der „Ergänzungstabelle zur Selbstkosten-Aufstellung“ zu entnehmen sind, etwas stärker voneinander ab. Das wird man aber - sofern leichtgewichtige und voluminöse Güter befördert werden sollen - in Kauf nehmen müssen, zumal diese dann die zulässige Tragfähigkeit in der Regel sowieso nicht erreichen werden. Sofern das Fahrgestell einen Spezialaufbau erhält, wird man auch mit einem anderen Eigengewicht und damit mit einer weiter verringerten Nutzlast rechnen müssen, eine Tatsache, die jedoch mit der Wirtschaftlichkeit des Fahrzeuges nichts zu tun hat bzw. dann sogar als Voraussetzung für eine zweckmäßige und damit wirtschaftliche Verwendung des Fahrzeuges anzusehen ist.

M. Schöpke, Köln

Jährliche Fahrleistung in km	Gesamtkosten je Kilometer in Pfennig ^{*)}							
	Werk-		Gewerblicher		Werk-		Gewerblicher	
	Nahverkehr				Fernverkehr			
	Radst. 3200 mm	Radst. 4000 mm	Radst. 3200 mm	Radst. 4000 mm	Radst. 3200 mm	Radst. 4000 mm	Radst. 3200 mm	Radst. 4000 mm
10 000	195,5	196,5	228,0	229,0	201,5	202,5	283,5	284,5
15 000	136,5	137,0	158,0	159,0	142,5	143,0	198,0	199,0
20 000	107,5	107,5	123,5	124,0	113,5	113,5	155,5	156,0
25 000	89,5	90,0	102,5	103,5	95,5	96,0	129,5	130,0
30 000	78,0	78,0	88,5	89,0	84,0	84,0	112,5	113,0
40 000	63,0	63,5	71,0	71,5	69,0	69,5	91,0	91,5
50 000	54,5	54,5	61,0	61,0	60,5	60,5	78,5	78,5
60 000	48,5	48,5	54,0	54,0	54,5	54,5	70,0	70,0
75 000	42,5	42,5	47,0	47,0	48,5	48,5	61,0	61,5
100 000	36,5	37,0	40,0	40,0	42,5	43,0	52,5	53,0
125 000	33,0	33,0	35,5	36,0	39,0	39,0	47,5	47,5
150 000	31,0	31,0	33,0	33,0	37,0	37,0	44,0	44,0

*) auf volle Pfennig gerundet

Erläuterungen

¹ Serienmäßige Ausführung mit Ersatzreifen, die Type mit 3200 mm Radstand als kompletter Pritschenwagen, die Type mit 4000 mm Radstand als Chassis mit Fahrerhaus, jeweils ohne Mehrwert- und Investitionssteuer.

² Aufgerundeter Kaufpreis unter Berücksichtigung von Aufwendungen für Überführung, Zulassung und zusätzliche Ausrüstung (geringen Umfangs), bei der Type mit 4000 mm Radstand unter Einbeziehung der Durchschnittspreise für einen Pritschenaufbau; beide Typen ohne Mehrwert- und Investitionssteuer.

³ Pos. A 2, geteilt durch 2.

⁴ Vorzulegende Beträge für Betriebsmittel, Löhne, Steuern, Versicherungsprämien, Miete usw., berechnet mit 550 DM je Tonne zulässiges Gesamtgewicht.

⁵ Als Mittelwert berechnet mit 7% von Pos. A 6, bei der Pos. A 4 (halber Kaufpreis mit Bereifung) unter Berücksichtigung von 8% Investitionssteuer.

⁶ Pos. A 7, geteilt durch Pos. F 1 unter Berücksichtigung von 8% Investitionssteuer.

⁷ Jahressteuer mit Zuschlägen für vierteljährliche Zahlung.

⁸ Jahresprämie zuzügl. 5% Versicherungssteuer mit Zuschlägen für vierteljährliche Zahlung bei Deckungssummen von 500000/100000/20000 DM für gesetzliche Deckungssummen. Rückvergütungen und Nachlässe gleich welcher Art sind hierbei nicht berücksichtigt.

Selbstkosten-Aufstellung	Klöckner-Humb.-Deutz Pritschenwagen Magirus 75 D 6 FL	
	3200 mm Radstand	4000 mm Radstand
A. Anlagenkapital	DM	DM
1. Listenpreis ab Werk ¹	16 965,—	16 725,—
2. Kaufpreis (aufgerundet) ²	17 300,—	18 100,—
3. Kaufpreis der Bereifung (ohne Ersatz-Reifen)	990,—	990,—
4. Halber Kaufpreis mit Bereifung ³	8 650,—	9 050,—
5. Umlaufkapital ⁴	3 300,—	3 300,—
6. Betriebsnotwendiges Kapital (A 4 + A 5)	11 950,—	12 350,—
7. Halber Kaufpreis ohne Bereifung	8 155,—	8 555,—
B. Feste Kosten im Jahr	DM	DM
1. Verzinsung des Anlagekapitals ⁵	677,—	707,—
2. Abschreibung des Anlagekapitals ⁶	1 258,—	1 320,—
3. Kraftfahrzeugsteuer ⁷	779,—	779,—
4. Prämie für Haftpflichtversicherung ⁸	833,—	833,—
5. Prämie für Vollkaskoversicherung ⁹	298,—	298,—
6. Unterstellung (Garage)	540,—	540,—
7. Fahrerlohn einschl. Urlaub und soziale Abgaben	12 600,—	12 600,—
8. Allgemeine Unkosten für Verwaltung und Büro	665,—	673,—
Summe (Werknah- und -fernverkehr)	17 650,—	17 750,—
9. Mehrprämie für Haftpflichtversicherung ⁸	267,—	267,—
10. Mehrprämie für Vollkaskoversicherung ⁹	11,—	11,—
11. Zusätzliche allgemeine Unkosten	900,—	900,—
12. Unternehmervergütung ¹⁰	1 872,—	1 882,—
Summe (gewerblicher Güternahverkehr)	20 700,—	20 810,—
13. Mehrprämie für Haftpflichtversicherung ⁸	695,—	695,—
14. Mehrprämie für Vollkaskoversicherung ⁹	573,—	573,—
15. Zusätzliche allgemeine Unkosten	2 002,—	2 002,—
Summe (gewerblicher Güterfernverkehr)	23 970,—	24 080,—
C. Betriebskosten je km	Pf	Pf
1. Abschreibung des Anlagekapitals ¹¹	2,5	2,5
2. Kraftstoffverbrauch ¹²	7,6	7,6
3. Schmierstoffverbrauch	0,9	0,9
4. Reifenverschleiß (A 3, geteilt durch F 4)	1,4	1,4
5. Instandhaltung und Wartung	5,5	5,5
6. Sonstige Ausgabe ¹³	1,1	1,0
Summe (Werk- und gewerbliche Güternahverkehr)	19,0	19,0
7. Spesen für Fahrer	6,0	6,0
Summe (gewerbliche Güterfernverkehr und Werkfernverkehr)	25,0	25,0
D. Erlösabhängige feste Kosten im Jahr	DM	DM
1. Güterschadensversicherung ¹⁴	210,—	210,—
Feste Gesamtkosten im Jahr für den gewerblichen Güternahverkehr (B 1-12 und D 1)	20 910,—	21 010,—
2. Gebühren und Abgaben ¹⁵	1 680,—	1 690,—
Feste Gesamtkosten im Jahr für den gewerblichen Güterfernverkehr (B 1-15 und D 2+3)	25 650,—	25 770,—
E. Erlösabhängige Betriebskosten je km	Pf	Pf
1. Güterschadensversicherung ¹⁴	0,2	0,2
Gesamtbetriebskosten je km für den gewerblichen Güternahverkehr (C 1-6 und E 1)	rd. 19,0	rd. 19,0
2. Gebühren und Abgaben ¹⁵	1,8	1,8
Gesamtbetriebskosten je km für den gewerblichen Güterfernverkehr (C 1-7 und E 2+3)	rd. 27,0	rd. 27,0
F. Sonstige Angaben		
1. Fahrzeug-Lebensdauer in Jahren	7	7
2. Höchstfahrleistung in 1000 km	350	350
3. Kraftstoffverbrauch je 100 km Liter ¹⁶	13 1/2	13 1/2
4. Höchstfahrleistung der Reifen in 1000 km	70	70

Ergänzungstabelle zur Selbstkosten-Aufstellung		Pritschenwagen Magirus 75 D 6 FL	
		3200 mm Radstand	4000 mm Radstand
A. Anschaffungspreis (komplett mit Überführung, Zulassung usw.)			
1. Je Tonne zuläss. Gesamtgewicht	DM	2 888,—	3 022,—
2. Je Tonne zuläss. Nutzlast	DM	4 943,—	5 656,—
3. Je PS-Motorleistung	DM	231,—	241,—
B. Feste Aufwendungen			
1. Je Fahrttag* (bei 240 Fahrttagen im Jahr)			
a) Werkverkehr	DM	73,55	73,95
b) Werkfernverkehr	DM	73,55	73,95
c) Gewerbl. Nahverkehr	DM	87,15	87,55
d) Gewerbl. Fernverkehr	DM	106,90	107,40
2. Tagessatz nach Tafel I des GNT		DM	DM
a) Pf		53,60	53,60
3. Je km**			
a) Pf		59,0	59,0
b) Pf		35,5	35,5
c) Pf		69,5	70,0
d) Pf		28,5	28,5
C. Betriebskosten			
1. Je km** zusätzlich bei Anhängerverwendung ¹⁷	a—d) Pf	4,5–5,0	5,0
2. Je km** zusätzlich bei erschwerten Einsatzverhältnissen ¹⁸ ohne Anhängerverwend.	a—d) Pf	4,0–4,5	4,0–4,5
mit Anhängerverwend.	a—d) Pf	5,0–5,5	5,0–5,5
3. Km-Satz nach Tafel I des GNT	Pf	55,0	55,0
D. Unternehmerrisiko und -gewinn¹⁹			
c) Pf.		4,0	4,0
d) Pf.		1,5	1,5
E. Gesamtkosten (bei Jahresfahrleistungen wie unter B 3)			
1. Im Jahr			
a) DM		23 350,—	23 450,—
b) DM		30 150,—	30 250,—
c) DM		26 610,—	26 710,—
d) DM		49 950,—	50 070,—
2. Je Fahrttag* (bei 240 Fahrttagen im Jahr)			
a) DM		97,30	97,70
b) DM		125,65	126,05
c) DM		110,90	111,30
d) DM		208,15	208,65
3. Je tkm (bei halber Auslastung)			
a) Pf		44,5	48,8
b) Pf		33,7	37,8
c) Pf		50,5	55,6
d) Pf		32,3	35,5
4. Je Betriebsstunde* (bei 8 Stunden Arbeitszeit)			
a) DM		12,20	12,20
b) DM		15,70	15,75
c) DM		13,80	13,80
d) DM		26,—	26,10
5. Stundensatz nach Tafel II des GNT		DM	DM
		12,20	12,20
F. Maße und Gewichte			
1. Zuläss. Gesamtgewicht	kg	5990	5990
2. Zuläss. Nutzlast	kg	3500	3200
3. Ladefläche	rd. qm	8 ¹ / ₂	11 ³ / ₄
4. Laderaum (Pritsche ohne Aufsatzbretter)	rd. cbm	3 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂

** Auf volle oder halbe Pfennig gerundet

⁹ Jahresprämie zuzügl. 5% Versicherungssteuer mit Zuschlägen für vierteljährliche Zahlung und 800 DM Selbstbeteiligung.

¹⁰ Entgelt für die Mitarbeit des Unternehmers bei der Verwaltung des Fahrzeugbetriebes (kein Unternehmerrisiko bzw. -gewinn), errechnet mit 10% von der Summe der Pos. B 1 bis B 11.

¹¹ Pos. A 7, geteilt durch Pos. F 2 unter Berücksichtigung von 8% Investitionssteuer.

¹² Zugrunde gelegter Kraftstoffpreis 56,5 Pf je Liter Dieselöl. Wird bei einer freien Tankstelle oder aus eigener Tankanlage Kraftstoff getankt, können sich diese Werte und damit die Kraftstoffkosten dieser Position bis zu 10% ermäßigen.

¹³ Zuschlagsposten für geringfügige zusätzliche Ausgaben, z. B. Nebenleistungen (d. h. für unproduktive Fahrten zu Reparaturzwecken, Tanken, Probefahrten usw.), Gewerbesteuer, Güterschadensversicherung u. a. m.

¹⁴ Berechnet mit 1% von der Summe der Pos. B 1 bis B 12 bzw. von der Summe der Pos. C 1 bis C 6.

¹⁵ Aufwendungen für Frachtenprüfung und Umlage an die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr sowie für Werbe- und Abfertigungsvergütung und Frachtvorlage-Provision, als Durchschnittswert berechnet mit 7% von der Summe der Pos. B 1 bis B 15 bzw. C 1 bis C 7.

¹⁶ Normverbrauch nach DIN 70030 mit einem Zuschlag von 25%.

¹⁷ Berechnet unter Berücksichtigung folgender Zuschläge zu den Betriebskosten gemäß Abschnitt C der Selbstkosten-Aufstellung: C 1 Abschreibung 20%, C 2 Kraftstoffverbrauch 40%, C 3 Schmierstoffverbrauch 25%, C 4 Reifenverschleiß 10%, C 5 Instandhaltung 15%. Die kleineren Beträge gelten dabei für den Werkverkehr, die größeren für den gewerblichen Fernverkehr.

¹⁸ Berechnet unter Berücksichtigung folgender Zuschläge zu den Betriebskosten gemäß Abschnitt C der Selbstkosten-Aufstellung: C 1 Abschreibung 20%, C 2 Kraftstoffverbrauch 25%, C 3 Schmierstoffverbrauch, C 4 Reifenverschleiß und C 5 Instandhaltung je 20%. Die kleineren Beträge gelten dabei für den Werkverkehr, die größeren für den gewerblichen Fernverkehr.

¹⁹ Als Zuschlag berechnet mit 10% vom betriebsnotwendigen Kapital (Pos. A 6 der Selbstkosten-Aufstellung), geteilt durch 30000 bzw. 90000 km Fahrleistung pro Jahr.



KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG WERK ULM