



MAGIRUS 75 D 6 FL

Testbericht
aus »Das Nutzfahrzeug«
Heft 2/1968





Das Fahrerhaus ist geräumig und mit dem schwarzen Kunststoffarmaturenbrett hübsch gestaltet. Geübt sein will der Ausstieg, da das Trittbrett sehr weit vorne sitzt. Das Lenkrad sollte um eine bis zwei Nummern größer sein. Vorzüglich ist die Dichtigkeit des Fahrerhauses und damit die Funktion der Heizung. Über den Batteriekastendeckel wird entlüftet.

Ein 6-Tonner mit hoher Nutzlast.

Magirus 75 D 6 FL

Je vollständiger ein Lastwagenprogramm ist, um so besser ist der Wirkungsgrad der Verkaufsorganisation, denn im Falle des wirklich kompletten Programms braucht ein Verkäufer nie zu sagen: „Diesen Typ haben wir nicht.“ Da es keinesfalls billig und leicht ist, einen vollkommen neuen Lastwagen zu konzipieren, zu entwickeln und auf den Markt zu bringen, tat man in Ulm das Klügste, was man tun konnte und nahm als Basis für den kleinen Magirus mit 6 t Gesamtgewicht den vor einigen Jahren von der niederbayerischen Schlepperfabrik Eicher entwickelten Leichtlastwagen, der sich wegen seiner Robustheit und Wirtschaftlichkeit vor allen Dingen im Münchner Raum bereits viele Freunde gewonnen hatte. Da es im wesentlichen nur in der Frage des Fahrkomforts Schwächen gab, konnten bei den Routiniers in den Ulmer Versuchswerkstätten relativ schnell die notwendigen Änderungen durchgeführt werden, welche das Fahrzeug auf ein magirus-gerechtes Niveau brachten. Dazu gehörte unter anderem auch der Einbau eines luftgekühlten Deutz-Motors, der erst in letzter Zeit eine Hubraumvergrößerung erfuhr und nun als F 4 L 912 mit 75 PS bei 2800 U/min und mit einem maximalen Drehmoment von 22 mkp aufwartet. Gebaut wird der neue Magirus-Lastwagen weiterhin auf den Bändern bei Eicher.

Der Magirus 75 D 6 wird als Frontlenker in vier Radständen von 3 bis 4 m

gefertigt, wobei der kleinste Radstand zum Kipper mit 3,15 t Nutzlast gehört und eine Sattelzugmaschine ermöglicht, während die anderen Radstände zu ausgesprochenen Lastwagen gehören. Die Pritschengröße für den Wagen von 3,2 m Radstand ist 3,95 x 2,1 m i. L., für den von 3,4 m Radstand ist die Pritsche 4,5 m lang und für den längsten Radstand von 4,0 m gibt es eine 5,6 m lange Pritsche. Unser Testwagen war der kleine Lastwagen mit 3,2 m Radstand, den wir leider bei Straßenglätte fahren mußten. Dabei hatten wir noch Glück, denn unsere Fahrleistungsmessungen konnten auf nur schwach feuchter Fahrbahn durchgeführt werden.

Fahreigenschaften und andere Charakteristika

Das leicht modifizierte Ganzstahlfahrerhaus mit Motoranordnung „untersitz“ ist etwas länger als das der Wettbewerber in dieser Klasse. Hinter der nach vorn klappbaren Doppelsitzbank und hinter dem Fahrersitz ist deshalb noch relativ viel Stauraum über dem Deckel des Motorraumes und der Batterie vorhanden. Handbremshebel und Schaltknüppel schränken den Raum vor den Sitzen kaum ein, so daß ein bequemer freier Durchgang durch das Fahrerhaus möglich ist.

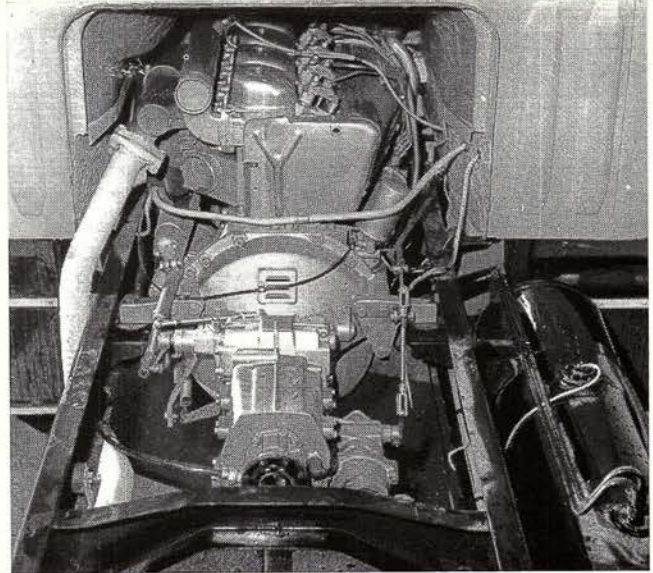
Unter Benutzung der Haltegriffe an den Ecksäulen ist das Einsteigen sehr leicht und auch sicher. Das Aussteigen allerdings erfordert viel Übung, weil die et-

was klein geratene Trittstufe vor dem Radkasten nicht leicht zu ertasten ist. Der Fahrersitz gestattet die schnelle und beste Einstellung zu den Bedienungsorganen, zumal auch seine Neigung verändert werden kann.

Die als Starthilfe im Ansaugrohr eingebaute Flammglühkerze wurde auch nach längerer Auskühlung bei der am Testtag herrschenden Temperatur von -6°C nicht verlangt, denn der Direkteinspritzer startet gut. Das Motorgeräusch ist unter der Kunststoffmotorraumabdeckung befriedigend gedämpft, wenngleich hier das stets mitlaufende Gebläse — anders also wie bei den großen V-Maschinen — recht gut zu hören ist. Während der Fahrt ist man dann doch überrascht, wie ruhig dieser luftgekühlte Motor mit nur vier Zylindern und dem beachtlichen Hubraum von 3,77 l ist. Nur bei Belastung wird das Nageln des Verbrennungsgeräusches dominierend. Geräuschmäßig braucht der Magirus 75 D 6 FL keinen Vergleich mit Konkurrenten seiner Klasse zu scheuen.

Gleiches kann im Prinzip auch für die Bedienung gelten, so weit damit die Betätigung der Kupplung, der Schaltung und der Feststellbremse gemeint ist. Hier braucht man nur wenig Kraft auf relativ kurzen Wegen, und vor allen Dingen die Schaltung des ZF-Getriebes S 5 — 24 wirkt exakt und genau.

Die Lenkung — eine ZF-Gemmer-Lenkung — war für die maximal mit 2 t



Der Vierzylinder-Deutzmotor mit Direkteinspritzung liegt ganz hinten unter dem Fahrerhaus, ist aber dank dieser Position ebenso wie Kupplung und Getriebe sehr gut zugänglich.

belastete Vorderachse günstig übersetzt, denn wir zählten etwas mehr als $4\frac{1}{2}$ Lenkraddrehungen für den vollen Lenkeinschlag von rechts nach links, und das ist gerade noch die Direktheit, die man für schnelle Lenkreaktionen bei solchen Fahrzeugen verlangen muß.

Das Gaspedal arbeitet leichtgängig über einen relativ großen Weg. Man muß das berücksichtigen, wenn man den Sitz einstellt, denn das Sitzkissen darf an der Vorderkante nicht unter den Schenkel drücken.

Wenn auch stabile und breite Fenstersäulen gewählt wurden, so bietet das Fahrerhaus dennoch optimale Sichtverhältnisse, denn die befriedigend großen und stabil angebrachten Außenspiegel werden unterstützt durch sehr zweckmäßige hintere Eckverglasungen, die einen maximalen Blickwinkel nach hinten freigeben – da hilft noch die Länge des Fahrerhauses. Die beiden Scheibenwischer bearbeiten praktisch die gesamte Fensterfläche und werden durch eine serienmäßige Scheibenwaschanlage unterstützt. Sie veranlaßt uns zu

einer Empfehlung: Auch wenn wie hier der Wasserbehälter im Fahrerhaus ist, sollte man ein Frostschutzmittel zugeben, damit die Spritzdüsen nicht zufrieren, was am Testtag leider passierte.

Bei der neuen Auslegung der Federung hat man sich sehr viel Mühe gemacht, um einen zeitgemäßen Federungskomfort zu erreichen. Er steht dank langer Blattfedern – hinten mit Zusatzfedern, vorne mit Kunstgummianschlagfedern – dem eines kleinen Omnibusses kaum



nach und wurde als ganz vorzüglich empfunden. Einen wesentlichen Beitrag zu diesen guten Federungseigenschaften dürften die langhubigen Teleskopstoßdämpfer an allen vier Rädern leisten. Da wir wegen Glatteisgefahr keine der Kurven auf unseren bergigen Landstraßen mit hohem Tempo durchfahren konnten, war es uns leider nicht möglich festzustellen, ob die großen Federwege bei etwas schräg gestellten Federn an der Hinterachse nicht durch einseitiges Einfedern einen spürbaren Mitlenkeffekt verursachen. Bei normalen Tempi und bei schneller Fahrt auf Autobahnstrecken merkten wir jedenfalls davon nichts und auch die Querneigung blieb in recht engen Grenzen.

Besonders bemerkenswert erscheint uns im Zusammenhang mit dem Fahrkomfort die Belüftungs- und Heizeinrichtung des Magirus 75 D 6. Die Heizleistung war bei wenigen Kältegraden mehr als ausreichend und dürfte auch noch bei relativ großer Kälte zufriedenstellend sein, vorausgesetzt, daß man Gelegenheit hat, den Motor zu belasten. Das Kühlgebläse des Motors liefert naturgemäß sehr große Luftmengen, die durch ein separat zuschaltbares Gebläse im Frischluft-Heizluftkreislauf noch vergrößert werden können. Dabei baut sich in jedem Falle ein so hoher Überdruck im Fahrerhaus auf, daß niemals Kaltluft von außen einströmen kann, wie das beispielsweise bei gelegentlichem Unterdruck im Fahrerhaus der Fall wäre. Es wurde besonderer Wert auf Dichtigkeit der Karosserie gelegt und im übrigen die Entlüftung des Fahrerhaus mit einer Entlüftung der Batterie kombiniert, denn der Deckel auf dem Batteriekasten ist gleichzeitig die Eintrittshutze für eine Entlüftungsleitung,

Nach Vorklappen des Beifahrersitzes kann man vom Fahrerplatz aus den Deckel zur Kontrolle des Ölstandes auf der Motorhaube erreichen. Links die Batterie mit der nach unten durch den Boden geführten Fahrerhausentlüftung.



die nach unten unter den Wagenboden führt. Mittels des Regulierhebels am Armaturenbrett kann man so folgende drei Belüftungs- und Heizkreisläufe wählen: 1. Frischluft kalt, 2. Umluftumwälzung, 3. Heizung mit Frischluft. Ein Beweis dafür, daß vor allem das Entlüftungssystem einwandfrei funktioniert, ist der kräftige Luftstrom, der beim Zuschlagen einer Tür oder bei Inbetriebnahme des Motors aus dem Entlüftungsrohr ausströmt. Die Luftmengen für die Durchlüftung und Heizung des Fahrerhauses werden über Defrosterdüsen auf die Windschutzscheibe und über Fußraumdüsen nach unten geblasen. Vor den Defrosterdüsen liegen zusätzliche elektrische Heizwiderstände, die im Winter sofort Warmluft zur Scheibenentfrosterung liefern.

Wenn auch das Interieur dieses kleinen Lastwagens deutlich mehr auf Zweckmäßigkeit als auf optische Effekte ausgelegt ist, möchten wir doch feststellen, daß es uns mit dem schwarzen einfachen Armaturenbrett aus Kunststoff und mit den Kunstleder-Innenverkleidungen an der Spritzwand eigentlich besser gefällt als die Innenausrüstungen der anderen Magirus-Frontlenkerfahrerhäuser. Nur ein Haltegriff für den Beifahrer über der rechten Tür blieb uns zu wünschen übrig.

Fahrleistungen und Wirtschaftlichkeit

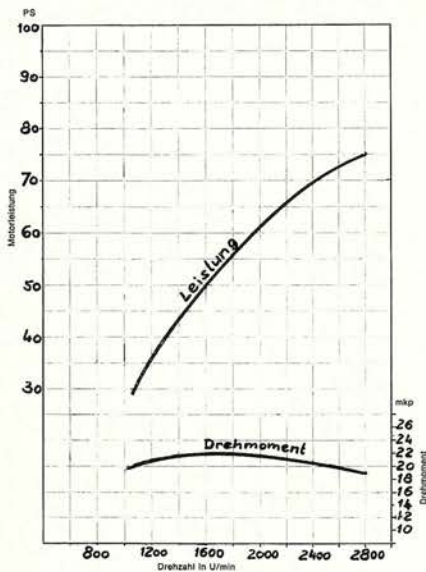
Mit 12,5 PS/t möglichem Gesamtgewicht sind die Magirus 75 D 6 recht gut motorisiert, und es sind demzufolge auch in beladenem Zustand annehmbare Fahrleistungen zu erwarten. Die Fahrzeuge werden mit zwei verschiedenen Hinterachsübersetzungen geliefert, wobei die eine rund 92, die andere rund 77 km/h als Höchstgeschwindigkeit zuläßt (siehe Sägediagramm).

Unser Testwagen war die schnelle Ausführung, die so eindeutig für den Soloeinsatz ausgelegt ist und auch noch in bergigen Gegenden mit Hilfe der fünf gleichmäßig abgestuften Gänge flott zu fahren ist. Durch den langübersetzten fünften Gang ist gewährleistet, daß der Motor bei zügigen Autobahngeschwindigkeiten in einem verbrauchsgünstigem Drehzahlbereich betrieben wird, was während der Testfahrten deutlich

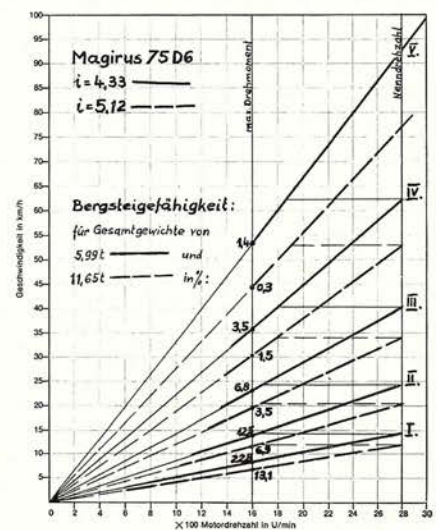
nachgewiesen wurde. Bei ausgesprochen forciert Fahrweise mit häufiger Ausnutzung der hohen Drehzahlbereiche stieg der Kraftstoffverbrauch sichtlich an. Mit Besatzung war der Testwagen rund 6,15 t schwer und verlangte auf der nassen und bergigen Autobahn zwischen 14 und 16,2 l/100 km bei Fahrdurchschnitten von 67 und 65 km/h, auf hügeliger Landstraße war der Kraftstoffverbrauch 12,4 l/100 km bei 51 km/h Fahrdurchschnitt und auf bergiger Landstraße bei etwas forciertere Fahrweise 14,3 und 15,2 l/100 km bei 50 und 51 km/h Fahrdurchschnitt.

Da unser Testwagen ein verhältnismäßig hohes Hamburger Verdeck mit Plane hatte (2 m Stehhöhe), dürften diese Verbräuche auch denen mit Koffer- und Kastenaufbauten entsprechen bzw. höher liegen als die von einfachen Pritschenfahrzeugen.

Die von unserem Spezialfahrtschreiber registrierten Geschwindigkeitsverläufe an den drei Testbergen lassen aber auch erkennen, daß 12,5 PS/t bei einem kleinen Lastwagen nicht das Gleiche sind wie 12,5 PS/t bei einem Schwer-

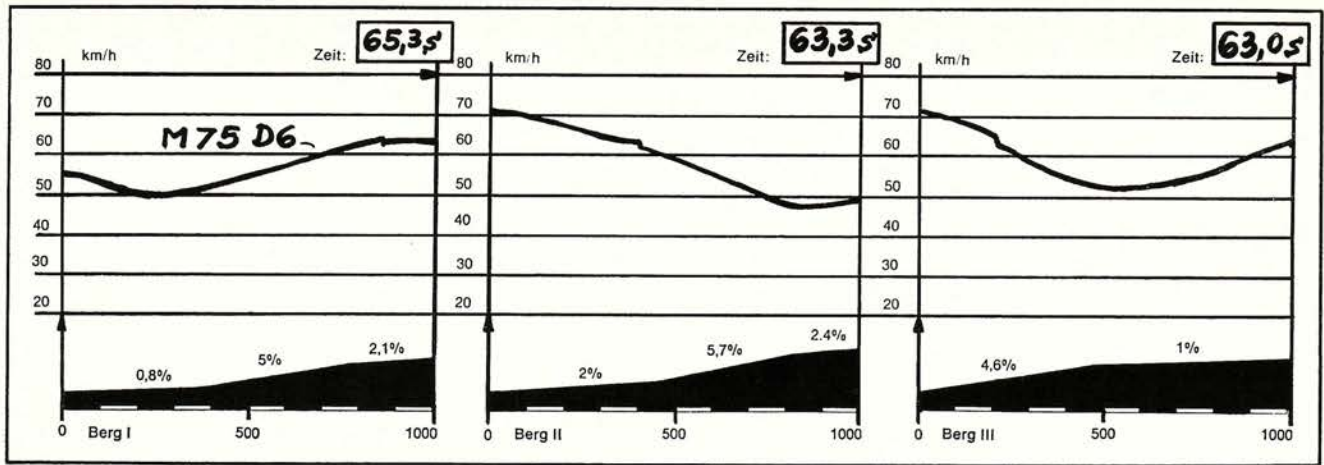


Auch dieser nur vierzylindrige Deutz-Motor hat in seiner Leistungscharakteristik das typische Merkmal der luftgekühlten Deutzer, nämlich eine ausgezeichnete Elastizität, die hier mit einer Drehmomentüberhöhung von immer noch 14% dokumentiert wird.



Das Geschwindigkeits-Drehzahldiagramm zeigt die sehr gleichmäßige Abstufung der fünf Gänge bei beiden verfügbaren Hinterachsübersetzungen. Dick ausgezogen ist der jeweils benutzbare Geschwindigkeitsbereich in den Gängen.





An den Testbergen zeigte sich der M 75 D 6 als zäh und durchhaltefähig, was nicht zuletzt auf die Elastizität der Maschine zurückzuführen ist. Mit seinen Wettbewerbern in der 80-PS-Klasse kann er es aufnehmen, und für den gelegentlichen Anhängerbetrieb empfiehlt sich ohnehin die kürzere Achsübersetzung.



TECHNISCHE DATEN

Motor: Deutz F 4 L 912 – Vierzylinder-Reihenmotor mit Direkt-einspritzung, Diesel – **Nennleistung:** 75 PS bei 2800 U/min – **max. Drehmoment:** 22 mkp bei 1400 bis 1800 U/min. – Hubraum: 3768 cm³ – Verdichtungsverhältnis: 1 : 17 – Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl: 11,2 m/sec – Leerlaufdrehzahl: 650 U/min. Baumerkmale: einzelne Grauguß-Zylinderlaufbuchsen mit Leichtmetallzylinderköpfen, einzeln – Aluminiumkolben mit vier Kolbenringen – Kurbelwelle fünffach in Dreistofflagern gelagert – Nockenwelle fünffach gelagert und über Zahnräder angetrieben – zwei hängende Ventile je Zylinderkopf über Stoßel, Stoßstange und Kipphebel betätigt – Kühlung durch Axialgebläse, ständig angetrieben.

Motorschmierng durch Verdrängerpumpe im Kurbelgehäuse mit Ölreinigung durch Schmierölfilter im Hauptstrom.

Einspritzanlage: Bosch-Einspritzpumpe PES 4 A 75 C 410 BRS 11 83 mit Leerlauf- und Endregler – Abspritzdruck: 175 atü – Kraftstoffförderung durch Membranpumpe – Kaltstarteinrichtung: Flammglühkerze.

Elektrische Anlage: 12-Volt-Bordnetz – Bosch-Drehstromlichtmaschine 12 V 55 A, Typ K 1 – Bosch-Anlasser 12 V 3 FS 702 – Batterie: einmal 12 V 143 Ah.

Kraftübertragung

Einscheibentrockenkupplung, mechanisch betätigt mit Ausrück-Kugellager – ZF-Getriebe S 5-24, Synchrongetriebe mit Knüppelschaltung – Übersetzungen: 6,34/3,73/2,26/1,46/1,0/R: 5,82 – Achsgetriebe mit Kegelraddifferential und Übersetzungen: 4,33 oder 5,125.

Fahrwerk

Genietetes Leiterrahmen aus gepreßten Stahlprofilen mit starren Achsen vorne und hinten an Halbelliptikblattfedern – hinten Zusatzfeder mit drei Blättern, vorne Vulkollan-Gummi-Anschlagfeder – vier Teleskopstoßdämpfer – Radialreifen 7.00 R 16 auf Halbtiefbettfelgen.

ZF-Gemmer-Lenkung, Typ 73 40 – Übersetzung 22 : 1.

Bremsen: Vierrad-Innenbacken-Servo-Bremse, hydraulisch betätigt, auf Wunsch Druckluftunterstützung – mechanisch auf die Hinterräder wirkende Hebelhandbremse – Gesamtbremsfläche 1738 cm².

Serienmäßiger Kraftstofftank mit 70 l Inhalt.

Fahrleistungen

Geschwindigkeiten siehe Sägediagramm

Bergsteigevermögen

siehe Sägediagramm und „Am Testberg“

Kraftstoffverbrauch

Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030: 10,8 l/100 km
Kraftstoffverbrauch voll ausgelastet im Solobetrieb: Stadtverkehr und Landstraße 12–16 l/100 km, im Autobahnbetrieb 14 bis 16 l/100 km bei Fahrdurchschnitten zwischen 70 und 65 km/h.

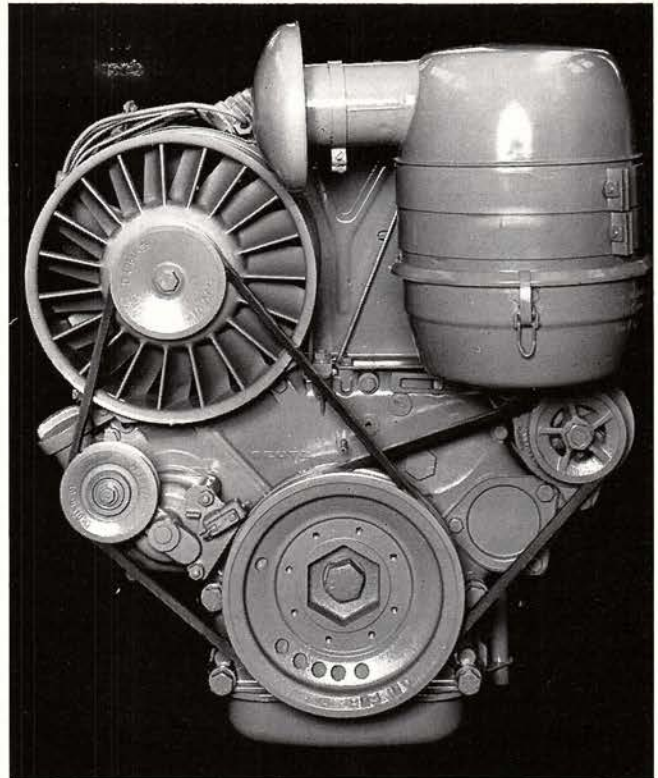
Abmessungen und Gewichte

Abmessungen in mm:

Radstand:	3200 (3000, 3400, 4000) mm
Bodenfreiheit vorn	260
Bodenfreiheit hinten	170
Spurweite vorn	1600
Spurweite hinten	1500
Wendekreisdurchmesser	11,5 (11,1/12,4/14,1) m
Länge max.	5860 (5180, 6400, 7500)
Breite max.	2230
Höhe, unbelastet üb. Fahrerhaus	2280
Ladeflächenhöhe unbelastet	1070
Pritschenlänge i. L.	3950 (3000, 4500, 5600)
Pritschenbreite i. L.	2100
Bordwandhöhe:	
ohne Aufsteckbretter	420
mit Aufsteckbretter	—
Bordwandhöhe Vorderwand	420

Gewichte in kg

Fahrgestelltragfähigkeit	4345
Fahrgestellgewicht	1645
Zul. Vorderachsdruck max.	2000
Zul. Hinterachsdruck max.	4100
Leergewicht mit 70 l Kraftstoff-tank gefüllt	2490 (2840, 2600, 2790)
Nutzlast	3500 (3150, 3390, 3200)
Gesamtgewicht	5990
Anhängergewicht max.	6510
Ges.-Zuggewicht max.	12,5 t
Preise:	noch nicht bekanntgegeben



lastwagen. Der Schwerlastwagen mit seinem anteilig fast ebenso großen Luftwiderstandsquerschnitt braucht nämlich bei den höheren Geschwindigkeiten nur einen kleineren Teil seiner Motorleistung zur Überwindung des Luftwiderstandes einzusetzen. Aus diesem Grunde möchten wir die kurze Übersetzung für jene Einsätze sehr empfehlen, bei denen der Wagen häufig und relativ hoch ausgelastet mit einem Anhänger gefahren werden soll oder wo er mit anomal hohen und breiten Aufbauten, die also viel Luftwiderstand verursachen, eingesetzt wird. Es könnte nämlich sonst passieren, daß bei nur ganz wenig Gegenwind nicht mehr im fünften Gang gefahren werden kann.

Die Bauelemente dieses leichten Lastwagens machen nicht nur einen robusten Eindruck, sondern benötigen tatsächlich einen relativ geringen Wartungsaufwand, der ja auch die Betriebskosten beeinflußt. Am Motor, der nach Anheben des Kunststoffdeckels hinter der Doppelsitzbank freigelegt wird, ist nur der Ölstand häufiger zu kontrollieren. Zur Ölkontrolle ist allerdings nicht

die ganze Haube zu entfernen, es genügt vielmehr, einen Deckel zu öffnen und den Peilstab herauszuziehen. Diese Kontrolle kann man am besten vom Fahrerplatz aus ausführen. Der Ölbadluftfilter, dessen Funktion maßgeblich für die Lebensdauer der Maschine ist, ist von unten her zugänglich und wird im Rahmen der regelmäßigen Abschmierarbeiten mitversorgt.

Zusammenfassung

Der aus dem 3 $\frac{1}{2}$ -t-Eicher-Lastwagen weiterentwickelte Magirus 75 D 6 präsentierte sich uns als würdiges Mitglied der Magirus-Lastwagenfamilie. Er ist offensichtlich robust und einfach gebaut, hat einen sparsamen Vier-Zylinder-Direkteinspritzermotor von Deutz, der unter dem hinteren Teil des Fahrerhauses liegt, und das ganze Fahrzeug ist fahrtechnisch sowie komfortmäßig auf einen zeitgemäßen Stand gebracht worden. Die Innenraumgestaltung gefiel uns sogar noch besser als die der anderen Magirus-Frontlenker, und die Lüftung und Heizung dürfte in

ihrer zugfreien Gesamtauslegung vorbildlich sein. Im Hinblick auf die Bedienung gibt es kaum Schwierigkeiten, denn eine Bremskraftunterstützung kann man ja gegen Aufpreis bekommen, und die Wirtschaftlichkeitsrechnung dürfte insgesamt sehr günstig aussehen, da das Fahrzeug sehr robust und einfach im Gesamtaufbau und sparsam im Kraftstoffverbrauch ist.

Unsere Kurzbewertung

Pluspunkte:

- + sparsamer, anspruchsloser Motor
- + gutes Federungsverhalten
- + relativ hoher Fahrkomfort mit guter Heizung und verhältnismäßig niedrigem Geräuschniveau
- + freundliche und gefällige Innenausstattung

Minuspunkte:

- schwergängige Lenkung, Lenkrad zu klein
 - kein bequemer Ausstieg
 - Bremskraftunterstützung nicht serienmäßig
- T. D. Domina



KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · Werk Ulm