



Testbericht
MAGIRUS 75 D 6 FL
aus »Der Güterverkehr«
Heft Nr. 4 / 1968



Test:

Der neue MAGIRUS 75 D 6 FL

Dr.-Ing. G. Wirbitzky, Stuttgart

Einiges um die allgemeinen Zusammenhänge

Zweifelsohne muß man der Klöckner-Humboldt-Deutz AG zustimmen, wenn sie ihr Lkw-Programm nach „unten“ ausweitet. Unter den vielen Überlegungen, die bei dieser Entscheidung Pate gestanden haben, nehmen sich zwei Gründe besonders gewichtig aus:

Einmal ist es die heute geradezu zwingende Notwendigkeit, dem Fahrzeughalter eine komplette Typenreihe anzubieten, um so dessen Streben nach Vereinheitlichung des Wagenparks im Sinne der Verwendung nur eines Fabrikates zu respektieren. Die vornehmlich wirtschaftlichen und betrieblichen Vorzüge der Typenreinheit eines jeden Wagenparkes seien hier als bekannt vorausgesetzt. An ihre Bewertung müssen in unseren Tagen sogar sehr hohe Maßstäbe angelegt werden.

Zum anderen geht es um den ganz allgemein erkennbaren Trend einer verstärkten Verwendung von Nutzfahrzeugen der Klasse um 6 t. Aus der Vielzahl hierfür maßgebender Faktoren ragen strukturelle Einflüsse der Besiedlung ebenso heraus, wie das Streben nach weitestgehender Anpassung der Wagengröße an die Aufgaben des Transportes in engerem Bereich bei vollster Würdigung des Zieles der Erreichung optimaler Wirtschaftlichkeit.

Als „kleinsten“ Typ hat die Klöckner-Humboldt-Deutz AG den Magirus 75 D 6 FL herausgebracht. Auf der IAA in Frankfurt im Herbst 1967 konnte man ihn — damals noch mit 70 PS Motorleistung — erstmals sehen. Es ist ein Frontlenkerfahrzeug mit knapp 6000 kg Gesamtgewicht und einer Nutzlast bis zu 3500 kg. Im übrigen äußerlich und innerlich ein „echter“ Magirus.

Im Blick auf die vorstehend sehr deutlich herausgestellten Notwendigkeiten für ein gesundes Unternehmen und auf die Forderung des einschlägigen Gewerbes aber hat das Herstellerwerk von der ersten Planung an die Konsequenzen auch für den 75 D 6 FL gezogen. Eine große Zahl konstruktiv interessanter und betrieblich bemerkenswerter Detaillösungen stellt dies unter Beweis. Innerhalb der gewählten Gesamtkonzeption freilich fallen einige Faktoren besonders ins Auge:

- der neue Typ wird in drei Grundausführungen auf den Markt gebracht, d. h. als Lkw, dann als Kipper 75 D 6 FK mit 3,0 m Radstand;
- der normale Lkw steht mit zwei Radständen zur Wahl, mit 3,2 m oder 3,4 m, daneben noch in überlanger Ausführung mit 4,0 m Radstand;
- die Verwendung verschiedenster Aufbauten wird durch das Vorhandensein eines üblichen Rahmens sichergestellt;
- von Hause aus wurde bewußt alles getan, um die 75 D 6 FL auf die ihnen vornehmlich in innerstädtischen Einsätzen evtl. im Haus-Haus-Verkehr zufallenden Aufgaben weitestgehend auszurichten. Technische Daten und sonstige Lösungen — von ihnen bleibt nachfolgend eingehend zu sprechen — zeigen dies deutlich auf, das Betriebsverhalten stellt es unter Beweis.

Mit all diesen Dingen macht die hier zu behandelnde Lkw-Baureihe deutlich, daß sie in voller Auswertung aller mit den anderen Magirus-Typen gesammelten Erfahrungen gestaltet und gebaut wurde. Damit aber ist ihr von Anfang an eine ausgezeichnete Plattform eingeräumt und eine überragende Startposition gegeben worden.

Das ist der Antriebsmotor

Zum Einbau gelangt ein Viertakt-Dieselmotor — selbstverständlich luftgekühlt — mit vier in Reihe stehenden Arbeitszylindern.

Hub	120 mm
Bohrung	100 mm
Hubraum	3770 ccm.

Unter einer max. Drehzahl von 2800 U/min wird die Höchstleistung von 75 PS erzielt, während das max. Drehmoment zu 22 mkg im Bereich von 1400—1800 U/min gehalten wird.

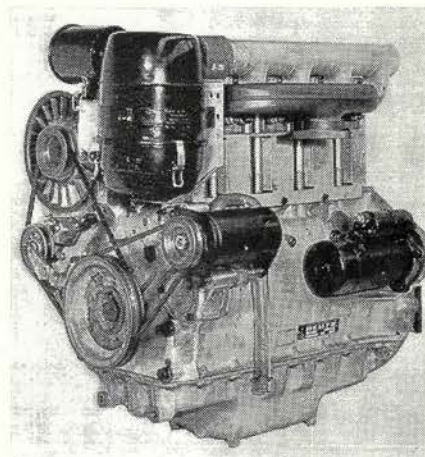


Abb. 2: Ansicht des luftgekühlten Dieselmotors.

Aus diesen Angaben lassen sich einige diese Maschine charakterisierende Bemerkungen ableiten. Da wäre erstens das sog. Leistungsgewicht. Mit 4,07 kg/PS erreicht es einen sehr guten Wert. Nicht anders steht es mit der Literleistung. Sie beträgt 19,9 PS je l Zylinderinhalt. Einige weitere Hinweise dürfen an dieser Stelle nicht fehlen. Die genannte Höchstdrehzahl bewegt sich in Bereichen neuerzeitlicher Konstruktionen, ohne den Eindruck der „Überzüchtung“ zu hinterlassen. Ebenso steht es um die mittl. Kolbengeschwindigkeit mit 11,2 m/sec. Auch das Verdichtungsverhältnis von 17:1 wäre in dieser Art zu beurteilen, und der mittl. eff. Arbeitsdruck zu 7,5 kg/cm² desgleichen.

Gerade für einen luftgekühlten Motor bleiben all diese Werte von gewichtigem Einfluß. Bei Magirus allerdings wird jedwede Sorge überflüssig — die Konstruktionen der Fahrzeug-Dieselmotoren sind wirklich ausgereift, erprobt und bewährt. Das gilt voll hinsichtlich des bereits vor längerer Zeit übernommenen Direkteinspritz-Verfahrens, dem die Motoren der Reihe F 4 L 912 D anhängen. Dennoch aber wirkt dieser Typ keineswegs geräuschstark, im Gegenteil. In gleichem Ausmaß gilt das auch für das Axialgebläse — ein überaus wichtiger Faktor!

Große Sorgfalt wurde der Antriebsmaschine in bezug auf Ölkühlung, Schmieröl- und Luftfilterung zuteil. Ebenso aber trägt die fünffache Lagerung der Kurbelwelle in Dreistofflagern nicht nur zu einer besseren Laufruhe der Maschine

bei, sondern desgleichen zu ihrer allgemeinen Stabilität. Nicht unerwähnt sollen die sorgfältig gestalteten Zylinderköpfe aus Leichtmetall mit je zwei hängenden Ventilen bleiben. Auch die serienmäßige Verwendung einer Drehstromlichtmaschine gehört hierher. Zur Sicherung der vorhandenen Startfreudigkeit übrigens wird eine sog. Flammglühkerzenanlage eingebaut.

Schon an dieser Stelle sei festgehalten, daß sich zu den genannten konstruktiven Merkmalen und dem Leistungsverhalten des Motors, das in bezug auf seine Auswirkungen noch zu betrachten bleibt, günstige Abmessungen und Einbaumaße gesellen, die eine Anordnung dieser Maschine unter der Fahrerhausbank zulassen. Das aber wirkt sich auf die Gesamtkonzeption des ganzen Lkw weitreichend aus.

Das Fahrgestell zeigt konservative Einschläge

Dies ist kein Nachteil — im Gegenteil. Magirus verwendet einen Flachrahmen in Leiterform aus kaltgewalzten Längsträgern mit U-Profil und eingenieteten Querträgern. Die damit gegebenen Möglichkeiten der Verwendung verschiedenster Aufbauten fanden bereits Erwähnung. Konsolen für deren Befestigung sind vorhanden. Auffal-

lend und positiv zu bewerten bleibt die völlige Kröpfungsfreiheit dieses Bauelementes.

Beide Achsen hängen über vier halbelliptischen Blattfedern am Rahmen. Während sie sämtlich vorn in Federaugen gelagert sind, werden die Vorderfedern hinten in Schwingen aufgehängt, die Hinterfedern an ihren rückwärtigen Enden hingegen auf Wälzböcken gelagert. Hinten übrigens gibt es noch Zusatzfedern. Dann aber auch für jedes Rad einen doppelt wirkenden hydraulischen Teleskopstoßdämpfer. Diese Ausstattung verleiht zusammen mit der Federdimensionierung und Abstimmung ein wirklich gutes Federungsverhalten. Ohne Übertreibung läßt sich feststellen, daß das Herstellerwerk sehr überlegt und in richtiger Bewertung der Gegebenheiten unserer Tage hier ein Ziel ansteuert, das unter Beachtung der nicht zu umgehenden Diskrepanzen in etwa in Richtung Pkw-Komfort liegt. Unter Umständen trägt hierzu auch die Bereifung — hinten doppelt — der Größe 7,00 A-16 in Gürtelbauart bei.

Die Vorderachse zeigt sich als „normale“ Starrachse mit Doppel-T-Querschnitt. Beide Achsschenkel sind geschmiedet. Sie tragen Kegelrollenlager. Die Vorderräder werden über eine ZF-Gemmer-Lenkung leicht und stoßfrei gelenkt (Übersetzung 22:1).



Auch die Hinterachse weicht von üblichen Ausführungen nicht ab. Sie besitzt Banjo-Form, ihr Achskörper ist aus zwei gepreßten Hälften zusammengeschweißt. Mittels Wälzlager werden die Radnaben auf den Achsrohren gelagert. Mit dieser Lösung wird die alleinige Beanspruchung der Steckachsen auf Verdrehung eingehandelt.

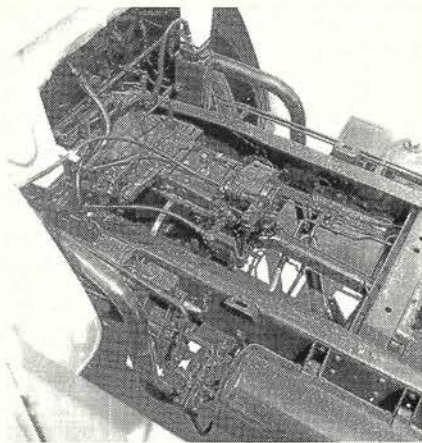


Abb. 4: Blick auf den Rahmen in Höhe des Getriebes.

Ohne Besonderheiten nehmen sich die Bremsen aus, was deren Wirksamkeit nur verbessert. Es handelt sich um eine Vierrad-Perrot-Innenbacken-Servo-Öldruck-Anlage. Druckluftunterstützungsgeräte werden auf Wunsch gegen Mehrpreis zusätzlich eingebaut. Die Feststellbremse wirkt mechanisch auf die Antriebsräder. Die Bremsfläche beträgt insgesamt 1738 cm².

Der Antriebsmotor findet seinen Platz, wie bereits ausgeführt, über bzw. hinter der Vorderachse. Das ist eine zweifelsohne raumsparende Aufstellung. Über die Verkürzung der Gesamtfahrzeuglänge bzw. des Radstandes werden Vorteile erzielt, die sowohl die Kosten- als auch die Betriebsseiten betreffen.

Mit dem Motor verblockt ist das Getriebe. Ihm wird das Drehmoment über eine Einscheiben-Trockenkupplung zugeführt. Bei dem Getriebe handelt es sich um ein ZF-Synchrongetriebe der Bauart S 5-24 mit fünf Vorwärts- und einem Rückwärtsgang. Deren Betätigung geschieht mit einer Drehwellenknüppelschaltung. Dabei sind die 2. bis 5. Schaltstufen sperrsynchrisiert. Nebenantrieb, z. B. für Kippaufbauten, kann gegen Mehrpreis vorgesehen werden.

Vom Getriebe gelangt das Drehmoment mittels dynamisch ausgewuchteter Gelenkwelle, deren Kreuzgelenke in Nadellagern laufen, zur Hinterachse mit dem Ausgleichgetriebe. Dabei erfolgt die Schubübertragung auf den Rahmen durch die Hinterfedern.

Noch zwei Punkte sollen angeschnitten sein: der Kraftstoffbehälter mit 70 l Inhalt und bequem erreichbarem Einfüllstutzen befindet sich rechtsseitig am Rahmen, und die wenigen Schmierstellen am Fahrgestell werden mit Hochdruckfettsschmierung versorgt.

Diese knappen Darlegungen zeigen auf, daß man sich bei Magirus bewußt auf eine einfache, übersichtliche, dabei aber zweckmäßige und robuste Linie für die Gesamtlösung und somit die einzelnen Elemente selbst bei der Gestaltung des Fahrgestelles vom 75 D 6 FL ausgerichtet hat. Der Erfolg solcher Planungen spiegelt sich sehr deutlich in den positiven Erfahrungen während harter Einsätze im Betrieb wider.

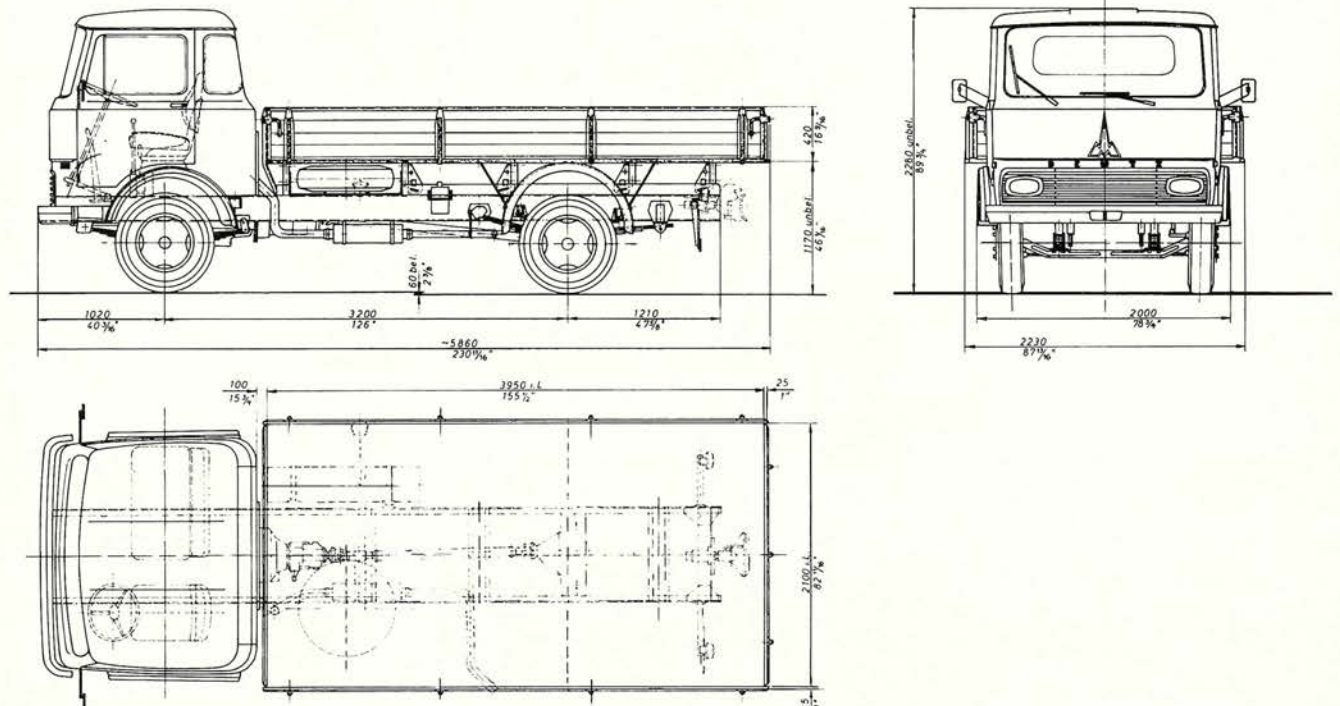


Abb. 5: Maßskizze eines Pritschen-Lkw mit 3,2 m Radstand.

Das Fahrerhaus steht mit im Vordergrund

Schon auf den ersten Blick läßt das Fahrerhaus seine Herkunft erkennen. Linienführung, allgemeine Formgebung und manch' größere oder kleinere Merkmale zeigen die Magirus-Note deutlich auf. In der Fahrerhausgestaltung und in der Ganzstahlausführung ist es den schweren Lkw-Typen dieses Werkes ähnlich bzw. gleich. Dennoch

aber, das sei mit Nachdruck herausgestellt, handelt es sich nicht um dasselbe Fahrerhaus, keineswegs aber ist es typengleich. Im übrigen, das sei an dieser Stelle nachgetragen, wurde der hier zu behandelnde Lkw und damit das Fahrerhaus in Zusammenarbeit mit der Fa. Eicher, Forster, entwickelt und gefertigt. Neuerlich in der Fahrerhaube findet die gemeinsame Planung ihren guten Niederschlag.



Ganz allgemein läßt sich sagen, daß die Anpassung des Fahrerhauses an den 75 D 6 FL sowohl den Abmessungen als auch den Erfordernissen des praktischen Einsatzes nach vollauf gelungen ist. Die Form selbst spricht an. Das sei festgestellt, obwohl bei einem Nutzfahrzeug noch andere Faktoren dominieren. Wenn es jedoch gelingt, beide Seiten miteinander in Einklang zu bringen, dann soll das ruhig bemerkt werden. Beim „kleinen“ Magirus ist dies der Fall — ein Blick auf die Stirnseite beispielsweise mit der Aufteilung des vorderen Grills einschließlich den einbezogenen Scheinwerfern, der Querkante und der schrägliegenden Windschutzscheibe selbst stellt dies unter Beweis.

Großer Wert wurde auf gute Sicht gelegt, was bei der Ausbildung als Frontlenkerfahrerhaus bereits von Hause aus der Fall sein kann. Die Front- und Seitenscheiben sind groß, erstere ungeteilt. Zustimmung finden die beidseitigen Eckverglasungen und das große Rückfenster.

Ein- und Ausstieg bereiten angesichts der breiten Türen keine Mühen. In Höhe der Stoßstange befindet sich eine Zwischenstufe, die trotz der vor dem Vorderrad zugegebenermaßen herrschenden Raumknappheit etwas größer hätte ausfallen können. Indessen schwächen gut erreichbare Haltegriffe evtl. Schwierigkeiten ab.



Abb. 7: So sieht es im Fahrerhaus aus.

Im Fahrerhaus selbst finden der Fahrer und zwei Begleiter Platz, letztere auf einer herausnehmbaren Doppelbank. Der Fahrersitz läßt sich leicht in Höhe und Längsrichtung verstellen. Ebenso kann die Neigung der Rückenlehnen den körperlichen Gegebenheiten bzw. den persönlichen Wünschen entsprechend verändert werden.

Noch ein Wort zur Sitzposition selbst. Der Fahrersessel steht über der Vorderachse. Das bedeutet bei den heutigen Gestaltungsprinzipien keine Nachteile von der grundsätzlichen Seite her. Auf den vorangegangenen Seiten kamen z. B. in Zusammenhang mit dem Federungsverhalten einige Eigenschaften zur Sprache, die dem 75 D 6 FL von seiner Gesamtkonzeption her anhängen und welche nun neuerlich ins Gewicht fallen. Aber all diese Vorteile mögen hier als bekannt vorausgesetzt sein.

Die Relationen zwischen Fahrersitz und Lenkrad, einschließlich dessen Stellung bzw. Neigung, entsprechen. Ebenso sind die Pedale gut erreichbar. Das Gaspedal übrigens besitzt einen Kunststoffüberzug, um einem Abrutschen vorzubeugen. Der Handbremshebel befindet sich rechtsseitig, zum Fahrerhausfußboden gut abgedichtet und den Durchgang nicht behindernd. Der Schalthebel bewegt sich zwischen den Sitzen. Das Abgehen von der gerade bei Magirus-Lkw bewährten Lenkradschaltung findet keine rechte Begründung! Das Fahrerhaus steht fest, ist nicht kippbar, und der Weg der rechten Hand vom Schalthebel unterhalb des Lenkrades bleibt wesentlich kürzer als der zum Hebel rechts neben dem Sitz. Damit schieben sich Gedanken der Sicherheit in den Vordergrund, die Überlegungen um finanzielle Aufwendungen zurückfallen lassen sollten. Umgekehrt muß die Leichtgängigkeit der jetzigen Lösung anerkannt werden.

Als sehr reichhaltig läßt sich die Ausstattung des Fahrerhauses bezeichnen. In der durchgehenden Armaturenbrettverkleidung sind im Blickfeld des Fahrers die Instrumente zusammengefaßt, einschließlich Kraftstoffanzeiger. Vor dem Begleiter befindet sich ein großräumiges Ablagefach. Sonnenblende, Innenleuchte mit Türkontaktschalter, Scheibenwaschanlage mit zwei Düsen und Fußpumpe sowie der schon erwähnte Zentralwischer mit zwei Wischarmen gehören ebenfalls noch hierher.

Naturgemäß konnten und durften die Probleme der Belüftung und Beheizung nicht übergangen werden. Das beginnt mit den in jeder Tür vorhandenen Dreh- und Kurbel Fenstern und endet bei der Frischluftzufuhr durch ein elektrisches Gebläse über Ausströmer von der Windschutzscheibe. Zur Beheizung der Kabine und zur Entfrosterung der Scheiben wird vom Motor erwärmte Frischluft herangezogen. Es besteht die Möglichkeit der Mischung von Frischluft- und Umluftbetrieb. Eine interessante Lösung

Hinterachs- untersetzung i =	Lkw		Zug	
	4,33	5,125	4,33	5,125
1. Gang	22,9	27,7	10,8	13,1
2. Gang	12,5	15,2	5,6	6,9
3. Gang	6,8	8,3	2,6	3,5
4. Gang	3,5	4,6	1,0	1,5
5. Gang	1,4	2,3	—	0,3

Abb. 8: Steigvermögen in Prozent des Magirus 75 D 6 FL.

	Getriebe- über- setzung	Hinterachs- untersetzung	
		4,33	5,125
1. Gang	6,34	14,4	12,2
2. Gang	3,73	24,5	20,6
3. Gang	2,26	40,4	34,1
4. Gang	1,46	62,5	52,8
5. Gang	1,00	91,3	77,1
R-Gang	5,82	15,7	13,2

Abb. 9: Geschwindigkeiten in km/h bei verschiedenen Hinterachsuntersetzungen.

stellt die Verwendung besonderer Heizspiralen in den Frontscheiben-Austrittsöffnungen dar. So zeigt sich denn diese Belüftungs- und Beheizungsauslegung als gut regulierbar und für unsere Zonen voll ausreichend.

Dieser Abschnitt vom Fahrerhaus kann nicht schließen, ohne daß ein weiteres Stichwort fällt — die Zugänglichkeit zum Antriebsmotor. Dieser wird ja vom Fahrerhaus praktisch überbaut. Wer an den Möglichkeiten guter Zugänglichkeit zweifelt, wird durch die Gegebenheiten sehr schnell eines anderen überzeugt. Die gefundene Lösung rechtfertigt den Verzicht auf die gegenwärtig häufig anzutreffenden Kippfahrerhäuser.

Magirus hat differenzier zwischen Kontrollen und größeren Pflege- bzw. Reparaturarbeiten. Erstere, z. B. Ölkontrolle und Ölnachfüllung, lassen sich über kleine Klappen in der Motorverkleidung abwickeln. Diese stellt sich als Polyesterhaube dar, sie wird mit Schnellverschlüssen gehalten. Ihre Abnahme ist einfach. Dann aber liegt die Antriebsmaschine gut erreichbar offen.

Ein Wort noch zur Kühlluft für den Motor. Sie tritt vorn durch den Grill ein. Ihre weitere Führung wird mittels besonderer Bleche sichergestellt. Die Abführung erfolgt seitlich, wobei eigens geschaffene Sperrluftklappen am Motor Einfluß nehmen.

Alles in allem kann sich dieses Fahrerhaus auch bei Anlegung strengster Maßstäbe sehr wohl sehen lassen. Entscheidend freilich dürfte bleiben, daß man mit ihm den Weg fortgesetzt hat, der durch die Prädikate „beste Arbeitsbedingungen, höchster Fahrkomfort, größte Bequemlichkeit und weitestgehende Sicherheit“ gekennzeichnet wird.

Abb. 10: Die beiden Scheibenwischer halten praktisch die ganze Windschutzscheibe frei.



Erfahrungen im praktischen Einsatz

Es kamen bereits eine Fülle von Hinweisen und Eigenschaften zur Sprache, so daß nunmehr das Betriebsverhalten im Sinne des Leistungsvermögens in den Vordergrund treten muß. Dabei kann man von einigen objektiven Vergleichszahlen ausgehen, die einmal den Magirus 75 D 6 FL charakterisieren, andererseits aber das Abwägen gegenüber entsprechenden Typen anderer Fabrikate gleicher Größenklassen gestatten.

1. Der Nutzlastfaktor. Er läßt sich für Lkw-Ausführungen mit Pritsche bei einem Radstand von 3,2 m unter einem Leergewicht von 2490 kg bzw. einer Nutzlast von 3,5 t zu 1:1,41 ermitteln. Bringt man dieselbe Ausführung jedoch mit 3,4 m Radstand in Ansatz, so beträgt er 1:1,30. Das aber heißt nichts anderes, als daß der Magirus 75 D 6 FL 41 % bzw. 30 % mehr schleppt als er wiegt. Damit kann er sich sehen lassen.
2. Das Leistungsgewicht. Der Motor gibt 75 PS ab. Damit stehen beim Solo-Lkw mit 5990 kg Gesamtgewicht rund 12,6 PS je t Gesamtgewicht zur Verfügung. Es liegt auf der Hand, daß dieser Wert seinen Niederschlag im Leistungsverhalten dieses Lkw finden muß.

Von den Leistungsermittlungen, wie sie in mannigfältiger Art für die einzelnen Ausführungen zur Erhebung kamen, seien hier nur die max. Geschwindigkeiten in den einzelnen Gängen sowie das Steigvermögen betrachtet. Dabei handelt es sich wieder um einen serienmäßig gebauten Pritschentyp mit 3,2 m Radstand. Aber seine Hinterachsuntersetzung von 4,33 kann auf Wunsch gegen eine solche zu 5,125 ausgetauscht werden. Die unter max. Motordrehzahl ermittelten Geschwindigkeiten zeigen — vgl. Tabelle — beachtliche Differenzen. Es ließe sich sehr wohl darüber streiten, ob die bei serienmäßiger Ausführung erreichbare Höchstgeschwindigkeit von 91,3 km/h vonnöten ist. Indessen geht es freilich nicht allein um Maximalwerte, sondern um die gesamte Abstimmung in den einzelnen Schaltstufen unter variablen Drehzahlen. Der Unternehmer also muß entscheiden — Verkehrssituation, Straßen- und Geländeverhältnisse und Auslastungsgrade dürften ausschlaggebend bleiben.

Genauso liegen die Dinge beim Steigvermögen. Hier jedoch wurden auch die Ergebnisse bei Mitführung eines Hängers unter einem zul. Gesamtzuggewicht von 12,5 t zugrunde gelegt.

Zu den auffallenden Dingen des 75 D 6 FL in der Praxis gehört sein gutes Manövriervermögen — ein Folge der Gesamtkonzeption. Die Wendekreise betragen für die Radstände von 3,0, 3,2, 3,4, 4,0 m rund 11,1, 11,5, 12,4, 14,1 m. Zusammen mit der bereits als leichtgängig beurteilten Lenkung, den guten Sichtverhältnissen und dem starken Einschlagvermögen der Vorderräder sind so jene Voraussetzungen geschaffen, welche für die dem 75 D 6 FL zu gedachten Einsätze zwingend werden.

Rechnet man noch die angemessenen Verbrauchssätze hinzu, die zahlreichen anderen positiven Eigenschaften, die vorstehend Erwähnung fanden, dann lassen sich beim neuen „kleinen“ Magirus von der Konstruktion und Fertigung her so viele Pluspunkte sammeln, daß die angestrebte Richtung als verwirklicht angesprochen und der Lkw im Blick auf das gute Abschneiden im Betrieb sowohl seiner Leistung als auch seinem Verhalten nach als zeitgemäß-modern gekennzeichnet werden kann, an dem man nicht ohne weiteres vorbeigehen sollte.

Abb. 2: Abmessungen und Gewichte für 3,2 und 3,4 m Radabstand.

Länge max.	5 860	6 400 mm
Breite max.	2 230	2 230 mm
Höhe, unbelastet über Fahrerhaus	2 280	2 280 mm
Ladeflächenhöhe, unbelastet	1 070	1 170 mm
Pritschenlänge i. L.	3 950	4 500 mm
Pritschenbreite i. L.	2 100	2 100 mm
Bordwandhöhe	420	420 mm
Radstand	3 200	3 400 mm
Bodenfreiheit, vorn	260	260 mm
Bodenfreiheit, hinten	170	170 mm
Spurweite, vorn	1 600	1 600 mm
Spurweite, hinten	1 500	1 500 mm
Spurkreisdurchmesser ca.	10 400	11 200 mm
Wendekreisdurchmesser ca.	11 500	12 300 mm
Fahrgestelltragfähigkeit	4 345	4 330 kg
Fahrgestellgewicht	1 645	1 660 kg
Zulässiger Vorderachsdruck max.	2 000	2 000 kg
Zulässiger Hinterachsdruck max.	4 100	4 100 kg
Leergewicht	2 490	2 600 kg
Nutzlast	3 500	3 390 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	5 990	5 990 kg



GROSS
NET

MADE IN THE
UNITED KINGDOM

COURTAULDS GROUP

D 1031

fr. br. MONKEMÜLLER
Spedition Biel e. f. d.

10

1 020



 **KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · Werk Ulm**