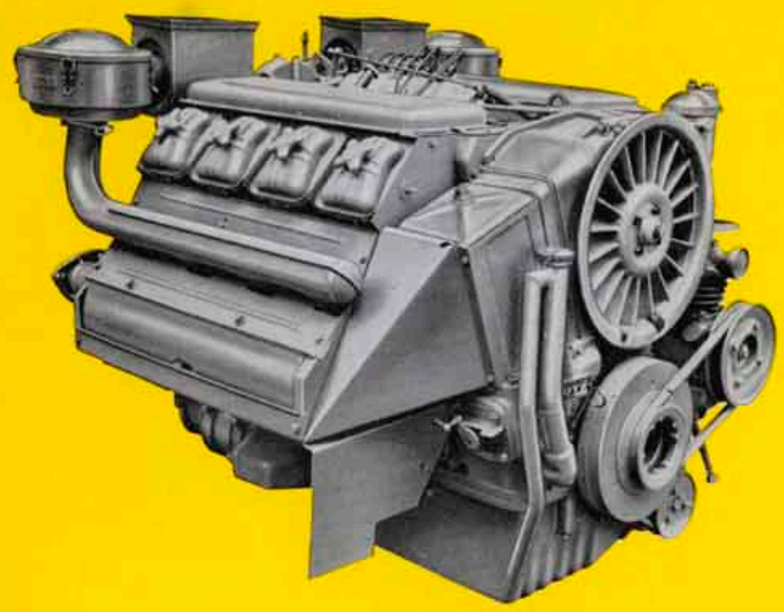
MAGIRUS
DEUTZ

MUNDORFF

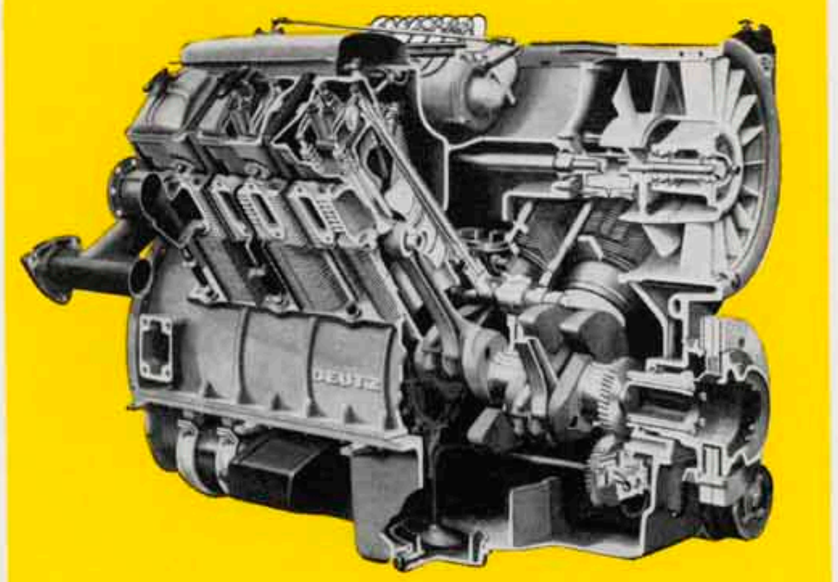
KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG WERK ULM



DER LUFTGEKÜHLTE DEUTZ-DIESELMOTOR

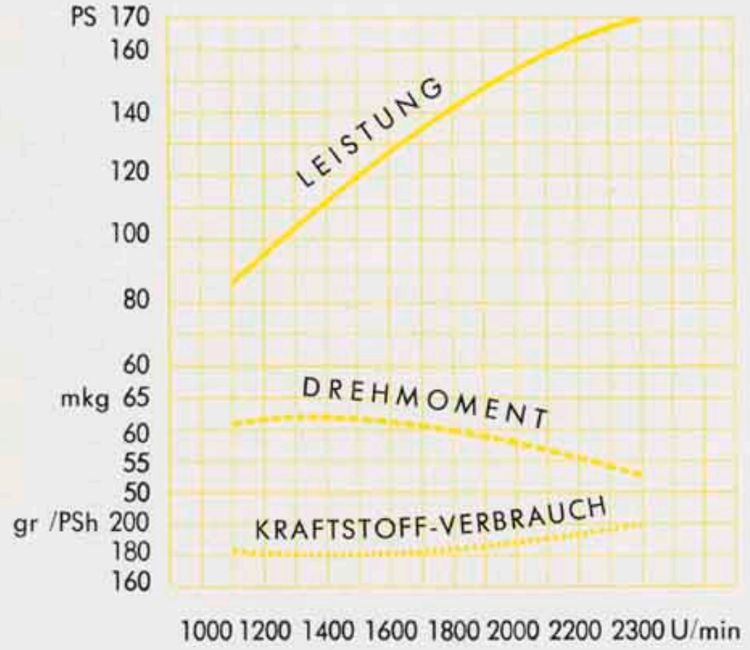
Seit 1948 baut Magirus-Deutz in seine Nutzkraftfahrzeuge generell luftgekühlte Deutz-Dieselmotoren ein. Was zuerst als Wagnis erschien, hat heute in überzeugender Weise weltweite Anerkennung gefunden.

Der Kühlungseffekt beim luftgekühlten Dieselmotor wird dadurch erzielt, daß die abzuführende Wärme direkt von der vorbeiströmenden Kühlluft übernommen wird. Dadurch kann auf den so störungsanfälligen Wasserkühler und Kühlwasserkreislauf verzichtet werden. Schwierigkeiten, die bei dem Kühlmittel Wasser bei Frost und Hitze auftreten, sind beim luftgekühlten Motor ausgeschlossen.
Der Motorenaufbau konnte durch den luftgekühlten Einzelzylinder wesentlich vereinfacht und somit wirtschaftlicher gestaltet werden. Für Zylinder und Zylinderkopf der verschiedenen luftgekühlten Deutz-Motorentypen finden immer wieder die gleichen Bauelemente Verwendung. Reparaturen sind daher schneller durchzuführen, da jeder einzelne Zylinder für sich montiert werden kann. Die Standzeiten des Fahrzeuges verkürzen sich dadurch wesentlich.



Außergewöhnliche Elastizität zeichnet den luftgekühlten 8-Zylinder Deutz-Dieselmotor, Typ F 8 L 614, mit seinen 170 PS aus. Vor allen Dingen ist sein hohes Drehmoment von 62 mkg bei 1200 U/min für die Zugleistung wie für die Bergfreudigkeit des Fahrzeuges ausschlaggebend. Seine Robustheit, Unempfindlichkeit gegenüber Hitze und Kälte, sowie seine wirtschaftliche Arbeitsweise machen ihn zum idealen Dieselmotor für das Nutzkraftfahrzeug. Besondere Beachtung verdient seine lange Lebensdauer. Viele Fahrzeugbesitzer melden Laufzeiten ihrer Fahrzeuge mit luftgekühlten Deutz-Dieselmotoren von 300 000 und mehr Kilometern ohne Motorüberholung.

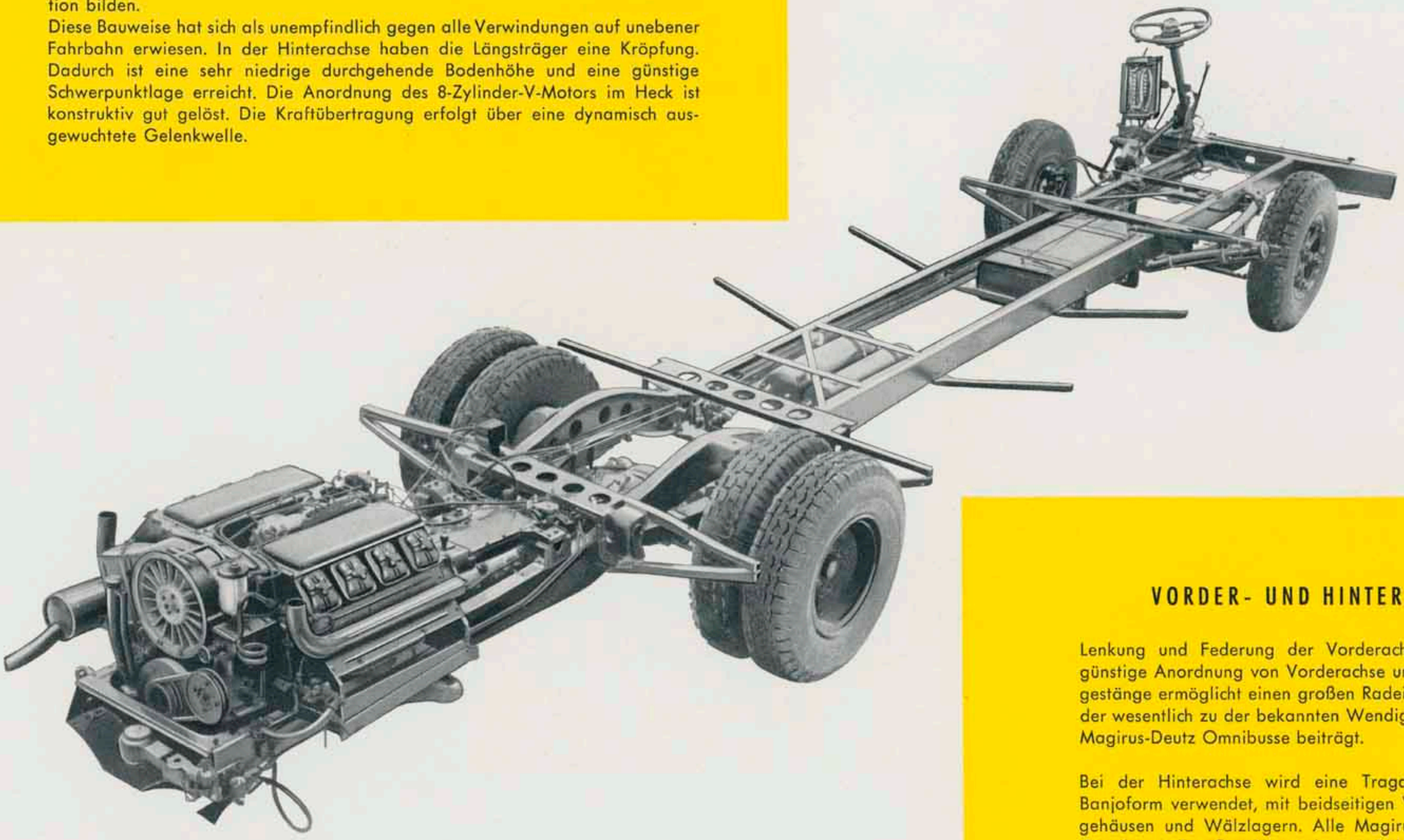
LEISTUNGSKURVEN



LUFTGEKÜHLTE DEUTZ-DIESELMOTOREN SIND UNEMPFINDLICH GEGEN HITZE UND KÄLTE

DAS FAHRGESTELL

Der Grundrahmen ist aus U-förmigen Preßstahl-Längsträgern mit eingeschweißten Querversteifungen aus Vierkantrohren. Die Längs- und Querstreben sind so angeordnet, daß sie mit dem Aufbaugerippe eine sehr kräftige, tragende Konstruktion bilden.
Diese Bauweise hat sich als unempfindlich gegen alle Verwindungen auf unebener Fahrbahn erwiesen. In der Hinterachse haben die Längsträger eine Kröpfung. Dadurch ist eine sehr niedrige durchgehende Bodenhöhe und eine günstige Schwerpunktlage erreicht. Die Anordnung des 8-Zylinder-V-Motors im Heck ist konstruktiv gut gelöst. Die Kraftübertragung erfolgt über eine dynamisch ausgewuchtete Gelenkwelle.



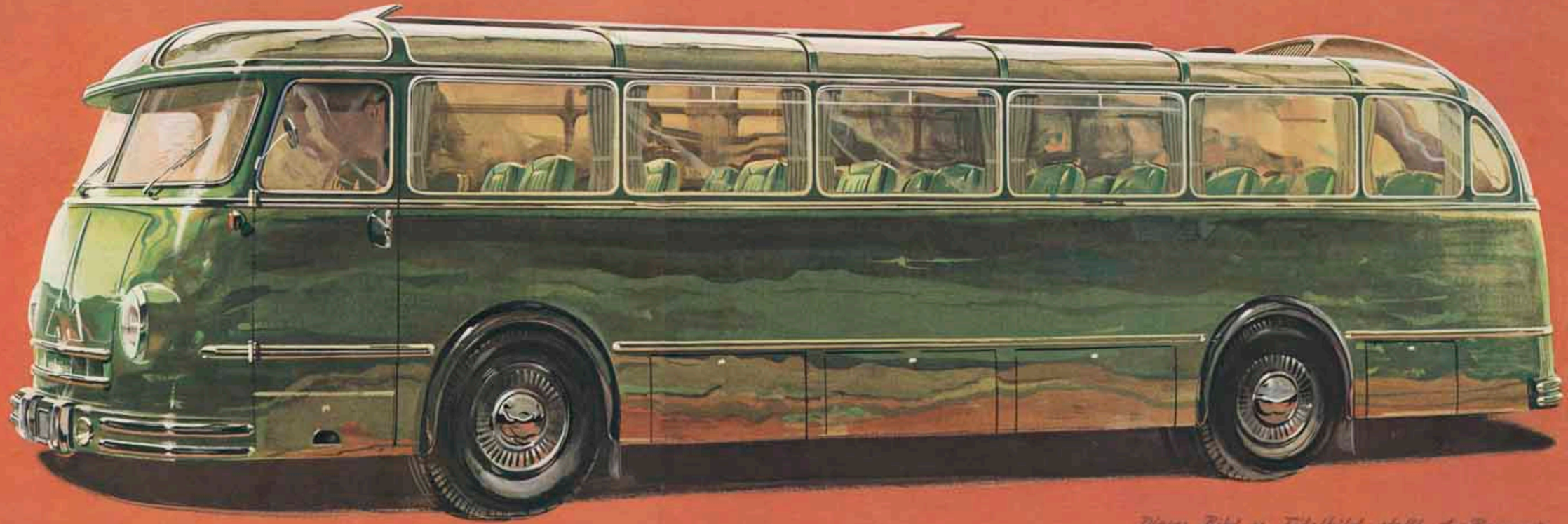
VORDER- UND HINTERACHSE

Lenkung und Federung der Vorderachse: Die günstige Anordnung von Vorderachse und Lenkgestänge ermöglicht einen großen Radeinschlag, der wesentlich zu der bekannten Wendigkeit der Magirus-Deutz Omnibusse beiträgt.

Bei der Hinterachse wird eine Tragachse in Banjoform verwendet, mit beidseitigen Vorlegegehäusen und Wälzlagern. Alle Magirus-Deutz Omnibusse, Typ O 6500, werden mit Trilex-Stahlgußrädern ausgerüstet.

MAGIRUS-DEUTZ
TYP 06500

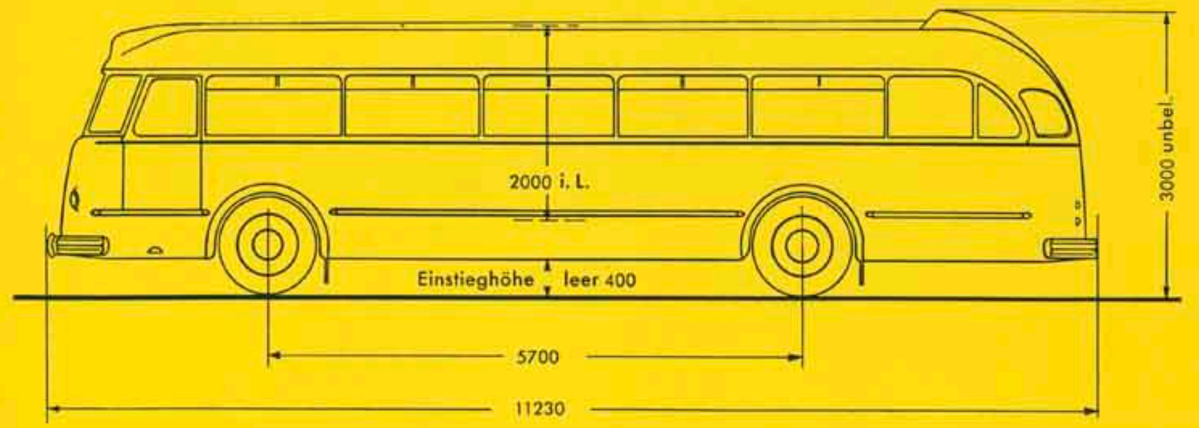
Magirus-Deutz Omnibusse gehören seit langem zum Straßenbild unserer Zeit. Die vorteilhafte Rundum-Verglasung und die tief angesetzte Windschutzscheibe gewährleisten dem Fahrer mühelose Orientierungsmöglichkeit nach allen Seiten und vor allem gute Sicht auf die Fahrbahn.
Bei Türnordnung und Sitzplatzeinteilung werden Ihre Wünsche weitgehendst berücksichtigt.
Gut gepolsterte Sitze bieten den Fahrgästen außerordentliche Bequemlichkeit.
Große verschließbare Kofferräume, untereinander nicht abgetrennt, befinden sich an der linken und rechten Seitenwand der Karosserie.
Die kraftvollen, luftgekühlten 8-Zylinder Deutz-Diesel Heckmotoren mit ihrem hohen Drehmoment in Verbindung mit den, trotz Leichtbauweise, äußerst stabilen Aufbauten geben Magirus-Deutz Omnibussen eine lange Lebensdauer.



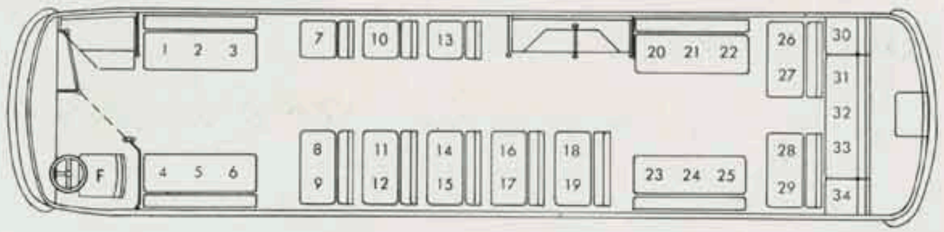
Dieses Bild u. Titelbild stellt 1. Bauserie (ca 1952 - 1954) dar. 2. Bauserie siehe Fotos nächste Seite.

Magirus-Deutz Omnibusse werden seit vielen Jahren bei zahlreichen privaten, öffentlichen und kommunalen Verkehrsunternehmen, Eisenbahngesellschaften und städtischen Betrieben eingesetzt. Trotz stärksten Anforderungen haben sich unsere Fahrzeuge mit den luftgekühlten Deutz-Dieselmotoren hervorragend bewährt.

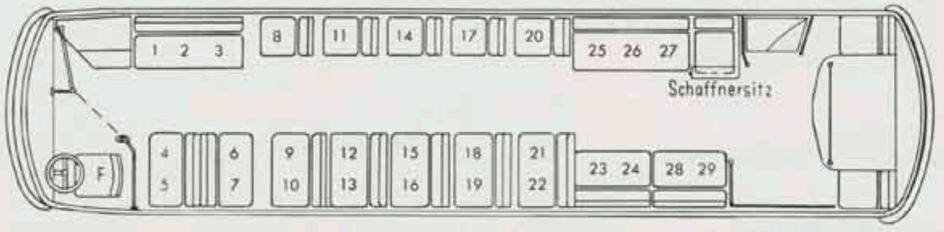
Magirus-Deutz Omnibusse werden mit verschiedenen Aufbauten geliefert: als Reise-Omnibusse, in Luxusausführung, in kombinierter Ausführung (f. Gelegenheits- u. Berufsverkehr), als Linien-Omnibusse für Stadt- und Überlandverkehr. Bei der Ausstattung der Magirus-Deutz Omnibusse können die Sonderwünsche der Verkehrsunternehmen weitgehendst berücksichtigt werden.



MAGIRUS-DEUTZ OMNIBUS, TYP O 6500



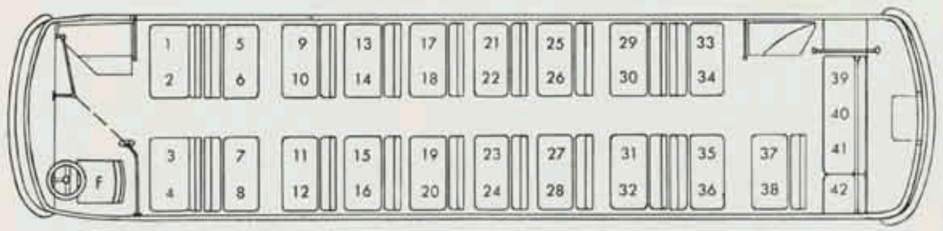
SITZPLATZANORDNUNG STADTVERKEHR



SITZPLATZANORDNUNG STADTVERKEHR MIT FESTEM SCHAFFNERSITZ

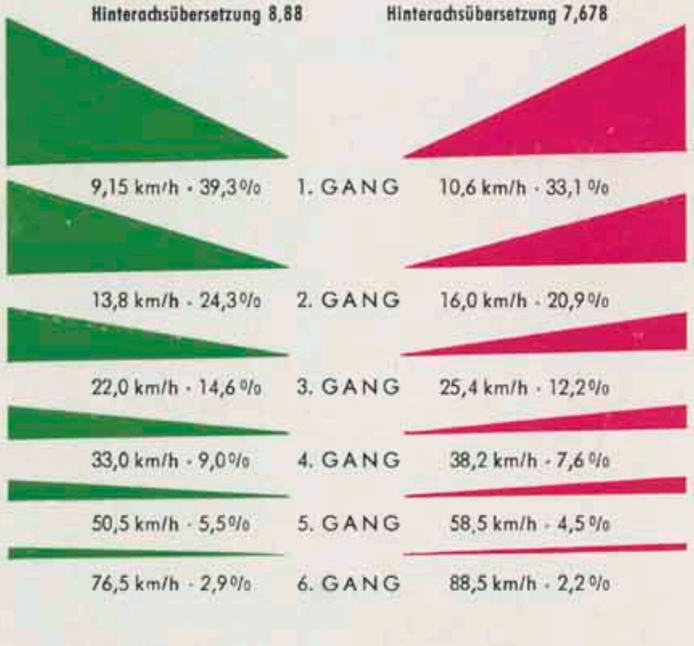
SITZPLATZANORDNUNG REISEVERKEHR

SITZPLATZANORDNUNG ÜBERLANDVERKEHR

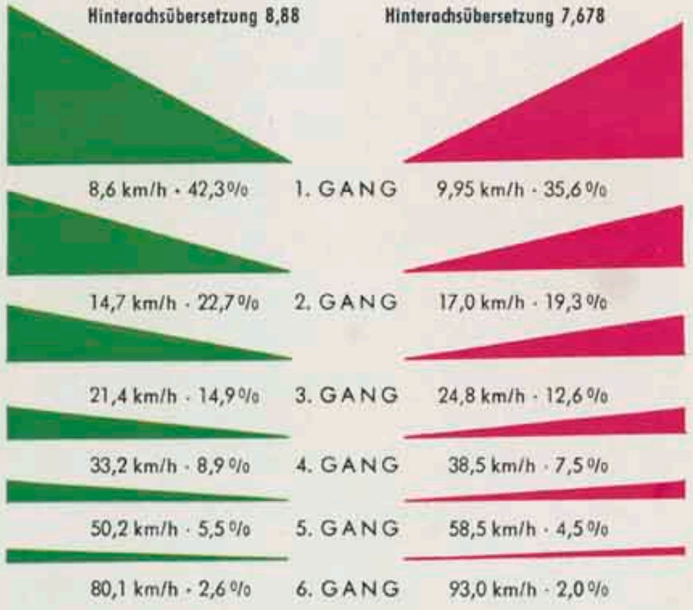


GESCHWINDIGKEITEN · STEIGLEISTUNGEN

MEDIA-GETRIEBE 6 M-50



ZF-ALLKLAUENGETRIEBE AK 6 - 55



W 6 / 5735 / **159 d** - 5000 - 3. 57

TECHNISCHE DATEN DES MAGIRUS-DEUTZ OMNIBUS *TYP* **O 6500**

Motortyp	F 8 L 614
Zylinderzahl	8, V-Form
Bohrung	110 mm
Hub	140 mm
Zylinderinhalt	10644 cm³
Leistung *)	170 PS bei 2300 U/min.
Max. Drehmoment	62 mkg bei 1200 U/min.
Verbrennungsverfahren	Wirbelkammer, 4-Takt
Kühlung	Luft
Ölkühlung	angebauter Ölkühler
Getriebe (Serienausführung)	Media-Getriebe 6 M–50 oder ZF-Allklauen-Getriebe AK 6–55
Auf Sonderwunsch:	ZF-Synchroma-Getriebe S 6–55 Hydro-Media-Getriebe Diwabus-Getriebe
Hinterachse	Banjoachse
Federn	Halbelliptik-Federn
Lenkung	ZF-Lenkung mit Lenkgetriebe
Wendekreis	ca. 22 m
Schmierung	Hochdruck-Fettschmierung
Fußbremse	Allrad-Druckluft-Innenbackenbremse
Handbremse	wirkend auf Hinterradbremse, mechanisch
3. Bremse	Motorbremse
Radstand	5700 mm
Spurweite	vorne 1937 mm, hinten 1793 mm
Räder	Trilex Stahlgußräder
Bereifung	11,00–20 eHD vorne einfach, hinten doppelt
Größte Fahrzeugbreite	ca. 2500 mm
Größte Fahrzeughöhe, unbelastet	ca. 3000 mm
Größte Fahrzeuglänge	ca. 11230 mm
Fahrgestellgewicht einschl. Öl und Kraftstoff	ca. 4900 kg
Fahrgestell-Tragfähigkeit	8700 kg
Höchstzulässiges Gesamtgewicht	ca. 13600 kg
Kraftstoff-Normverbrauch	ca. 21 Ltr. pro 100 km
Ölverbrauch	ca. 0,4 Ltr. pro 100 km
Heizung	Warmluftheizung mit Dieselölbetrieb, umstellbar im Sommer auf Frischluftzuführung

*) Diese Leistung ist die Netto-Nutzleistung, die zum Antrieb des Fahrzeuges an der Kupplung voll zur Verfügung steht. Der Kraftbedarf der für den Betrieb des Motors notwendigen Hilfsaggregate ist bereits abgezogen.

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · WERK ULM

Laut VDA Revers technische Angaben entsprechend DIN 700020 und DIN 70030
Änderungen in Ausstattung und Konstruktion vorbehalten