MAGIRUS-DEUTZ

120 R 80

Reise Omnibus



















TOB–120 R 80–6.75

Inhalt

Magirus-Deutz Omnibusse verbinden modernen Fahrkomfort mit Zuverlässigkeit in allen technischen Details.

Die Erfahrung hat sie stark gemacht.

Denn sie haben die Kraft unserer Geländefahrzeuge und die Ausdauer unserer Ferntransporter.

Magirus-Deutz Omnibusse sind nach einem echten Baukastenprinzip konstruiert.

Sie präsentieren sich in verschiedenen Varianten als

Stadtlinienbus

Überlandlinienbus

Reisebus

Was sie unterscheidet, ist die Einsatzart und die Ausstattung.

Aber eines haben sie alle gemeinsam:

Die Langlebigkeit des luftgekühlten Deutz-Diesel-Motors.

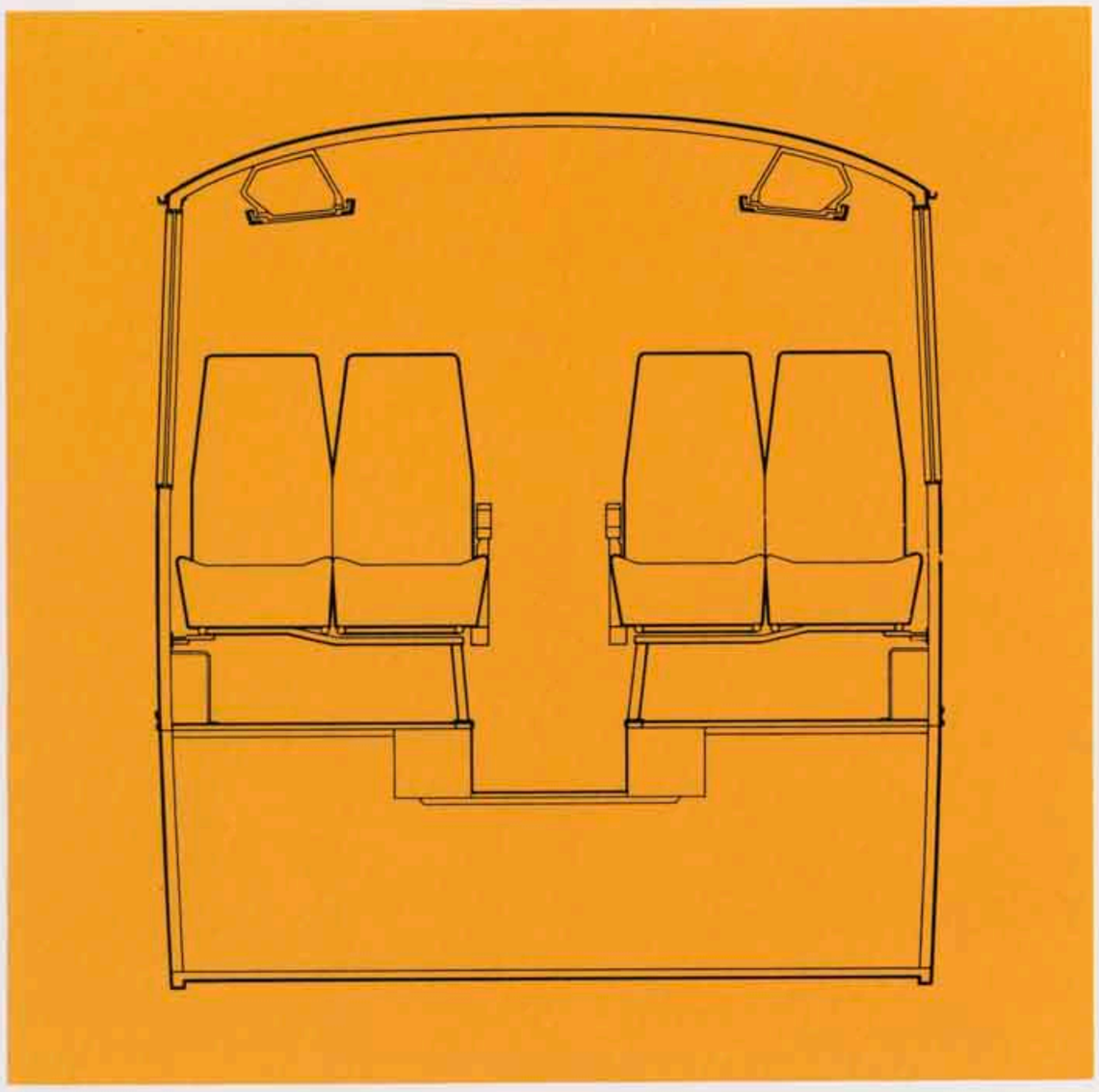
Vorwort und Inhaltsverzeichnis	Seite	2
Frontansicht des Omnibusses		3
Aufbau-Grundausstattung		4 u. 5
Innenausstattung		6
Bestuhlung		7
Gesamtansicht des Omnibusses		8 u. 9
Türen und Fahrersitz		10
Techn. Details		11
Motor und Leistung		12
Heizung-Lüftung		13
Unterbaubeschreibung		14
Programmübersicht		15
Fahrleistungsdaten		16

Omnibus für Reiseverkehr mit
88 kW (120 PS) Deutz-Diesel-Motor
Gesamtlänge 7400 mm

120 R 80



Aufbau – Grundausstattung



R 80
Drehtür vorn und hinten rechts
Fahrertür mit Kurbelfenster
Fußboden mit ca. 200 mm hohen Podesten
7 Reihen Reisebestuhlung mit Kunstlederbezug
je Doppelstuhl 1 Ascher
Fahrerstuhl Bremshey FA 414
Seitenwandverkleidung mit Kunstleder bespannt
1 Seitenwandfenster hinten links mit Schiebeoberteil
2 verglaste Dachklappen
2 elektr. Dachlüfter
Staudruck Be- und Entlüftung
Motorabhängige KHD-Frischluftheizung
2 Webasto-Heizgeräte mit je 6500 kcal/h
1 regulierbares Zusatzgebläse für Windschutzscheibenent-
frostung
Heizöltank, 35 l
1 Rückfahrscheinwerfer
2 Nebelscheinwerfer
Elektr. Zeituhr
Parallel-Scheibenwischeranlage
Scheibenwaschanlage
4 Deckenleuchten
Kofferraumbeleuchtung
Gepäckablagen links und rechts
Kleiderhaken an den Fenstersäulen
Sonnenblendrollo für Fahrer
Blendvorhang hinter dem Fahrer
Außenzierleisten – silberfarbig eloxiert

Montage



Innenausstattung

Solide Innenausstattung vermittelt eine angenehme Atmosphäre.

Beim Transit-Reise-Omnibus durchgehender Belüftungskanal mit für jeden Gast individuell einstellbaren Düsen.



Zusätzliche Entlüftung durch zwei Dachklappen 3-fach verstellbar.



Bestuhlung



Linienbestuhlung:
Sitzbank mit Eckhandgriff gangseitig.



Reisebestuhlung: (Serie)
Doppelsitzpolster mit hochgezogener geteilter Rückenlehne und eingearbeitetem Kopfpolster.
SW: Klappbare Armlehne gangseitig.

Transit-Reisebestuhlung:
Einzelsitze mit hochgezogener Rückenlehne und eingearbeitetem Kopfpolster. Gangseitiger Sitz ausrückbar.
SW: Klappbare Armlehne gangseitig.



Pullmanbestuhlung:
Einzelsitze mit hochgezogener verstellbarer Rückenlehne und eingearbeitetem Kopfpolster. Gangseitiger Sitz ausrückbar, mit klappbarer Armlehne. (Bei R 80 nur mit 1 Armlehne möglich).



120 R 80



Türen
Fahrersitz



Serienmäßig Drehtüren vorn.
Sonderwunsch: Einflügelige Außenschwingtür vor der Vorderachse rechts.



Serienmäßig Drehtüren hinten.
Sonderwunsch: Einflügelige Außenschwingtür hinter der Hinterachse rechts.

Hydraulisch gedämpfter Fahrersitz. Übersichtliche Anordnung der Instrumente.



Große Kofferräume mit oben angeschlagenen Klappen.



Technische Details



Elektrofach links unter Fahrersitz, von außen zugänglich.

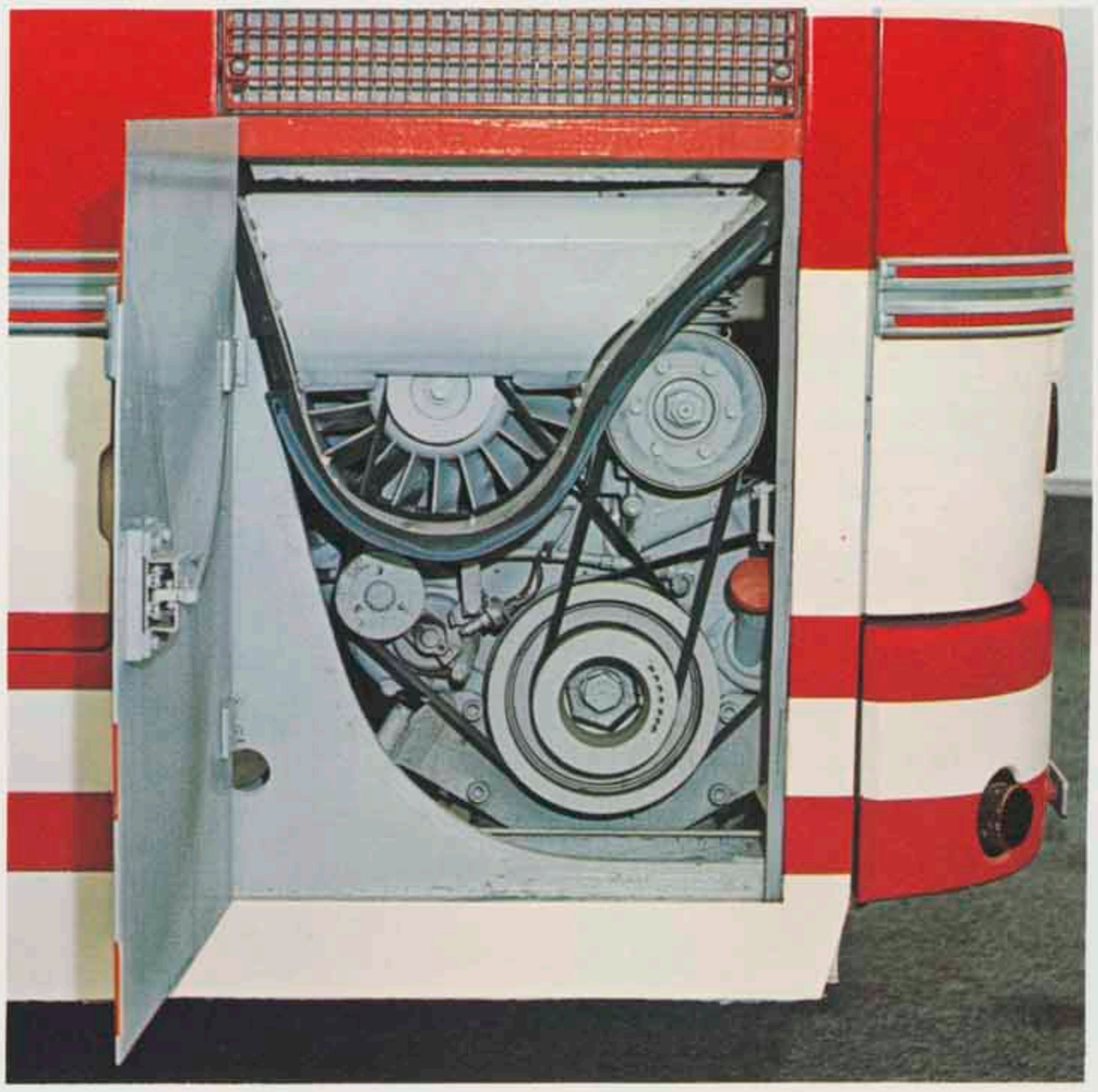


2 Stück 12 Volt Batterien seitlich rechts hinten in einem besonderen Fach untergebracht. Lagerung auf Schlitten.

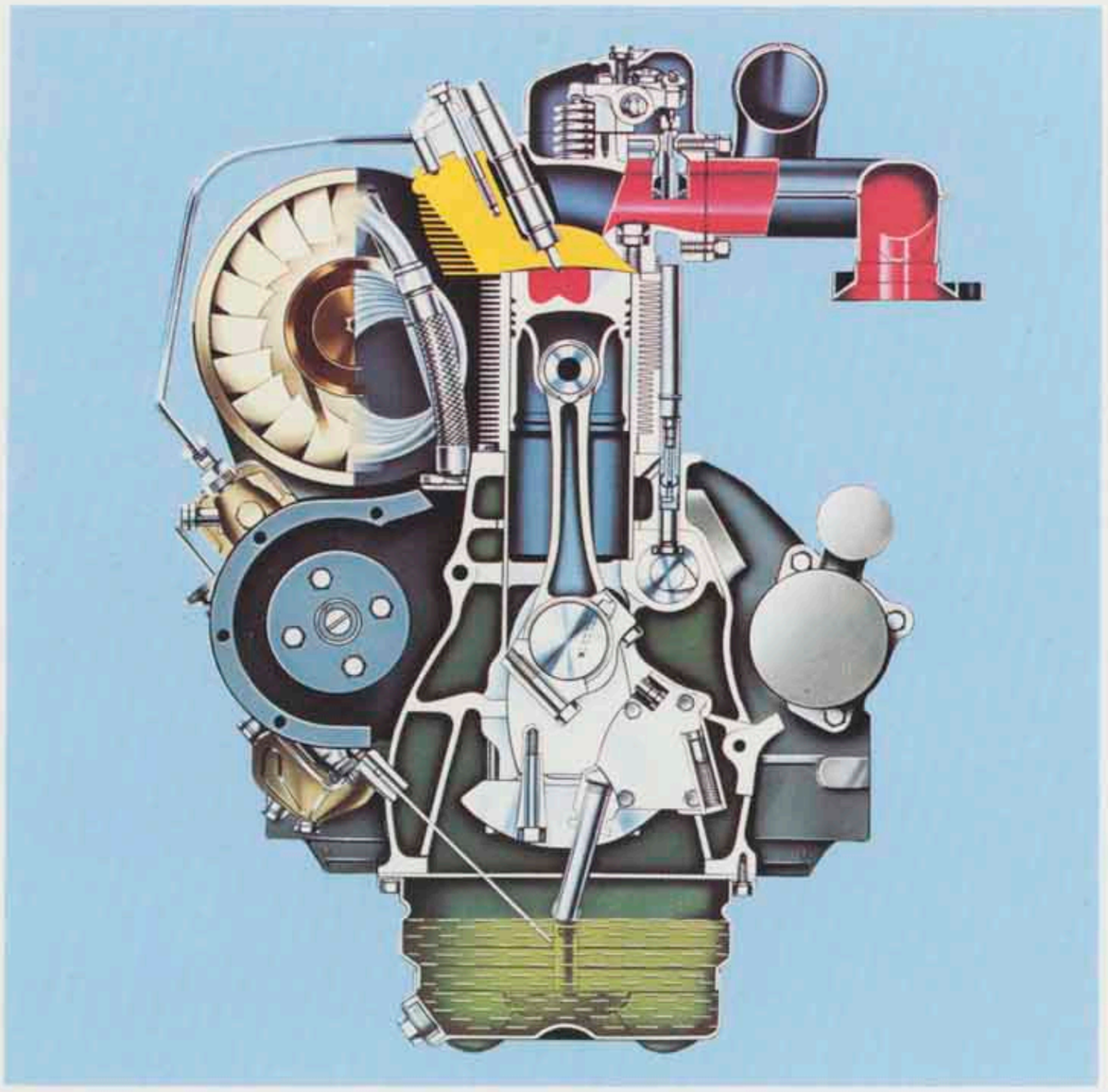
Motoreinbau quer unter der Fondbank mit Zugangsklappe.

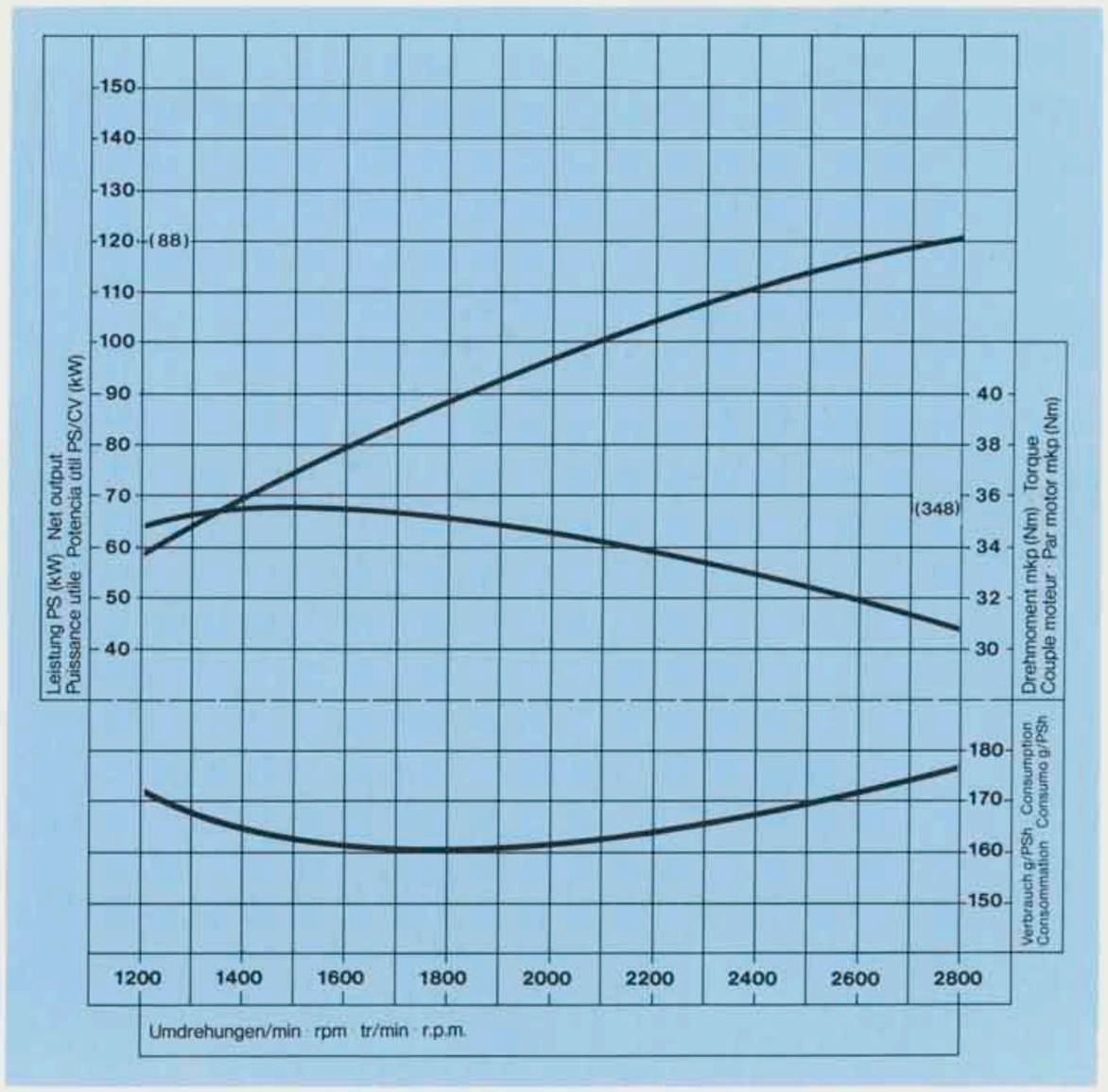


Auch seitlich leichter Zugang zum Motor.



Motor und Leistung





Motor: Typ F6L 912. Luftgekühlter Deutz-Viertakt-Diesel-Reihen-Motor mit Direkteinspritzung. Austauschbare Zylinderlaufrohre. Abnehmbares Kurbelgehäuse-Unterteil. Luftkühlung durch Axialgebläse. Eingebauter Ölkühler. Trockenluftfilter. Druckumlaufschmierung mit Feinstfilter im Hauptstrom, Micro-Filter im Nebenstrom und Öldruckkontrolleuchte. Einzylinder-Luftpresser 100 cm³, Leistung 175 l/min bei max. Motordrehzahl. Kontrollgerät für Trockenluftfilter.

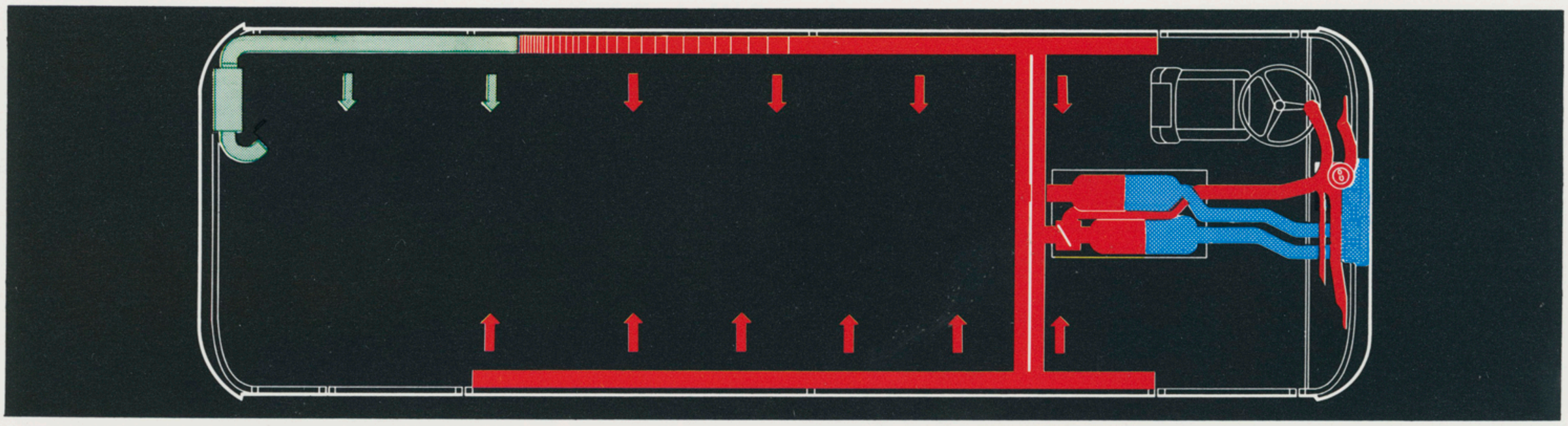
Technische Daten:

Zylinderzahl	6
Bohrung	100 mm
Hub	120 mm
Hubraum (tatsächlich)	5655 cm³
Max. Leistung (nackter Motor)	96 kW (130 PS)
bei einer Drehzahl von	2800 /min
Nutzleistung (nach DIN 70020)	88 kW (120 PS)
bei einer Drehzahl von	2800 /min
Größtes Drehmoment	348 Nm (35,5 kpm)
bei einer Drehzahl im Bereich von	1400-1800 /min
Gewicht (ohne Öl)	415 kg
Spezifischer Kraftstoffverbrauch bei max. Drehmoment ca.	165 g/PSh

Leistungsredution:
ca. 1% für je 100 m ü.d.M.
ca. 1% für je 2° über 20° C.

Betriebsmittel-Verbrauch:
Kraftstoff-Normverbrauch (nach DIN 70030) auf 100 km: 15,6 Liter.
Schmierölverbrauch: auf 1000 km: max. 3 Liter

Heizung – Lüftung



Eigenheizung: (motorabhängige KHD-Frischluftheizung) mit 1 Schalldämpfer mit Heizgebläse links im Fahrzeugheck angeordnet.

Elektr. Schaltung der Eigenheizung von Fahrerplatz aus mittels Druckknopf mit zugehöriger Kontrolleuchte.

Fremdheizung: 2 Heizgeräte „Webasto" mit je 6500 kcal in vom Wageninnern zugänglichen Fach im vorderen Teil des Fahrzeugs eingebaut.

Gerät 1 dient vorwiegend zur Fahrerraumheizung und Scheibenklarung. Über regulierbares Zusatzgebläse kann wahlweise Frisch- und Umluft beigemischt und die Ausströmtemperatur an den Entfrosterdüsen abgesenkt werden.

Die im Fahrerraum nicht erforderliche Wärmemenge kann in den Fahrgastraum geleitet werden. Zusätzlich steht zur Beheizung des Fahrgastraumes das Heizgerät II zur Verfügung. Als „Notschaltung" kann auch Warmluft von Heizgerät II an die Windschutzscheibe geführt werden. Die Warmluftverteilung im Fahrgastraum erfolgt über je 1 Heizkanal links und rechts.

Beide Geräte sind auf Frischluft- oder Umluft-Betrieb und Ventilation schaltbar und können einzeln vom Fahrer betätigt werden. Frischluftansaugung für beide Geräte erfolgt über hochliegende Eintrittsöffnung an der Fahrzeugstirnseite.

Brennstoffbehälter mit 35 l Inhalt ist vorne links vor der Vorderachse eingebaut und durch Klappe von außen zugänglich.

Lüftung: Staudruckbelüftung oberhalb der Windschutzscheibe.
Gebläsebelüftung durch die beiden Heizgeräte.
Breite Entlüftungseinrichtung über Rückwandfenster mit 4 Rückluftsperren.
1 Seitenscheibe mit schiebbarem Lüftungsteil im hinteren Bereich.
2 verglaste Dachlüftungsklappen 3-fach verstellbar 500 × 600 mm.
je 1 Kurbelfenster in Tür vorne links und rechts.
2 elektr. Dachventilatoren zur wahlweisen Be- oder Entlüftung.

Blau – Frischluft

Rot – erwärmte Frischluft

Grün – erwärmte Umluft

Unterbau-beschreibung

Kupplung: Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trocken-Kupplung mit selbsttätiger Nachstellung.

Getriebe: Typ S 5-30, ZF-Fünfgang-Synchromagetriebe, 1.–5. Gang sperrsynchronisiert. Die Schaltung der Gänge erfolgt durch mechanische Fernschaltung. Zur Änderung der Antriebsrichtung ist dem Getriebe ein im Kupplungsgehäuse untergebrachter spiralverzahnter Kegelrad-Winkeltrieb vorgeschaltet.

Kraftübertragung: Antrieb über spiralverzahnten Winkeltrieb, Synchromagetriebe und Gelenkwellen auf das im Achskopf befindliche Kegel- und Tellerrad mit Kegelrad-Ausgleichs-getriebe. Weiterleitung über Steckachsen auf die Radnaben. Schubübertragung auf den Rahmen über die Federn.

Rahmen: Aus U-Profilen und Vierkant-Rohren mit eingenieteten Quertraversen. Der Rahmen wird durch Aufbauquerträger, fest mit dem mittragenden Aufbau verbunden und ist so ausgebildet, daß zwischen den Achsen ein großer durchgehender Koffer-raum möglich ist. Das Fahrgestell ist ohne Aufbau fahrfähig.

Lenkung: ZF-Gemmer-Lenkung mechanisch.

Vorderachse: Starrachse, Faustachsmittelstück mit Doppel-T-Form. Geschmiedete Achsschenkel.

Hinterachse: Antriebsachse in Banjoform mit angeflanschten Achsrohren.

Federn: Parabolisch ausgewalzte Blattfedern, kombiniert mit Gummihohlfedern an der Vorder- und Hinterachse, Federn in Federaugen und Schwingen wartungsfrei gelagert.

Stabilisator: Drehstab-Stabilisator an der Hinterachse.

Stoßdämpfer: An der Vorder- und Hinterachse je zwei doppel-wirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer.

Räder: Stahlscheibenräder mit Felge 5,25×17,5.

Bereifung: Vorn einfach, hinten doppelt 8,5 R 17,5 schlauchlos.

Bremsanlage: Perrot-Innenbacken-Vierrad-Bremse mit automatischer Nachstellung. Zweikreisige pneumatische Betätigung über Zweikreis-Motorwagen-Bremsventil auf zwei Druckluft-Vorspannzylinder. Zweikreisige hydraulische Brems-druckübertragung zu den Radbremszylindern.

Hilfs- und Feststellbremse: über durch Druckluft gesteuerten Federspeicher-Bremszylinder mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Motorbremse: elektropneumatisch betätigt.

Elektrische Anlage: 24 V

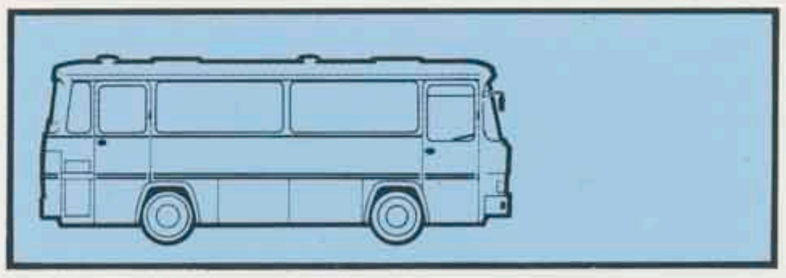
1 Bosch-Drehstrom-Lichtmaschine		28 V, 35 A
1 Bosch-Anlasser		24 V, 2,95 kW (4 PS)
2 Batterien	je	88 Ah, 12 V

1 elektro-magnetischer Batteriehauptschalter
1 Schaltkasten
1 Doppelsignalhorn
1 Ladekontrolleuchte
1 Fernlichtkontrolleuchte
1 Handleuchte mit Steckdose

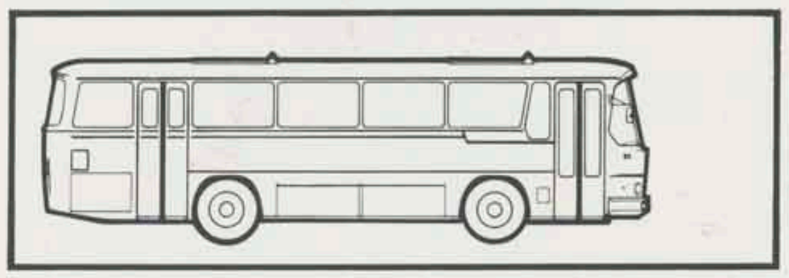
Ausstattung:
Abschleppöse vorne
Tachograph (für Export auf Wunsch)
Geschwindigkeitsmesser (nur für Export)
Kraftstoffmesser
Druckluftdoppelmanometer
Öldruckanzeiger
Kraftstoffbehälter, Inhalt 150 l
Zubehör, Werkzeug und Wagenheber
Ersatzrad

Programm-übersicht

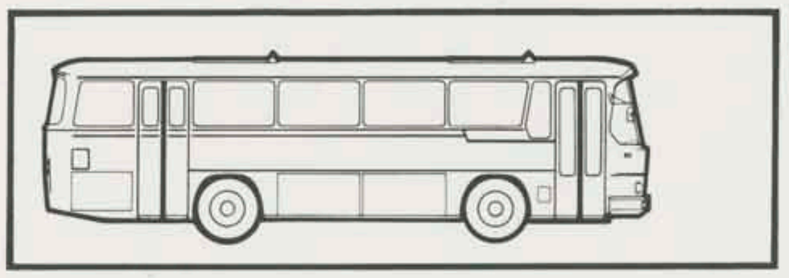
Reise-Omnibus 120 R 80



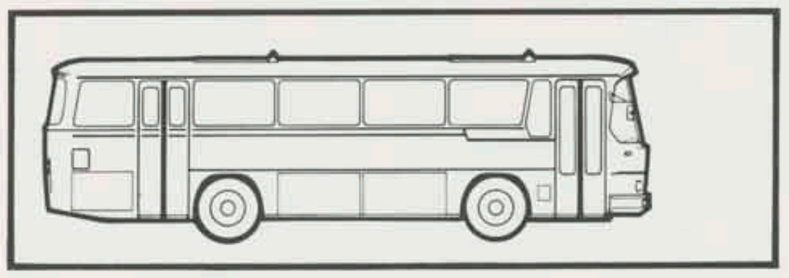
Linien-Omnibus 170 L 100



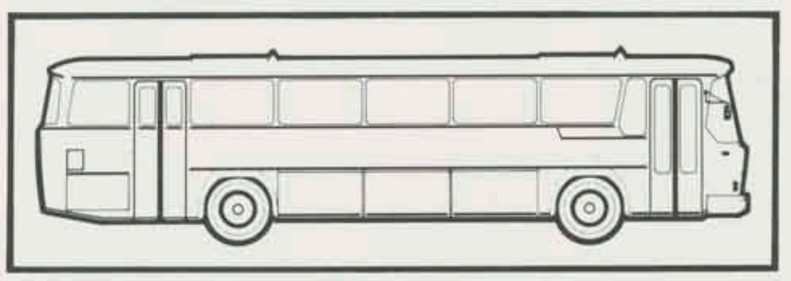
Reise-Omnibus 170 R 100



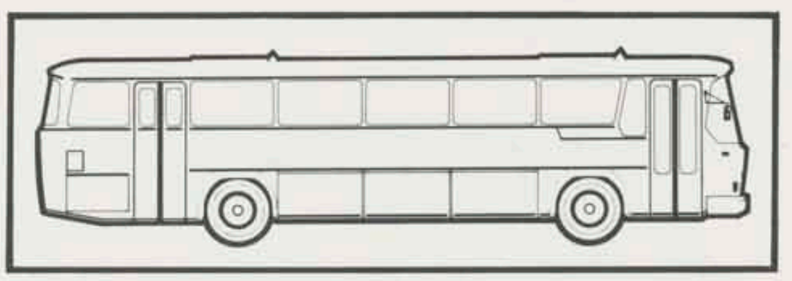
Transit-Reise-Omnibus 170 TR 100



Reise-Omnibus 230 R 120



Transit-Reise-Omnibus 230 TR 120



Standard-Überland-Linien-Omnibus
230 L 117



Standard-Linien-Omnibus 170 SH 110



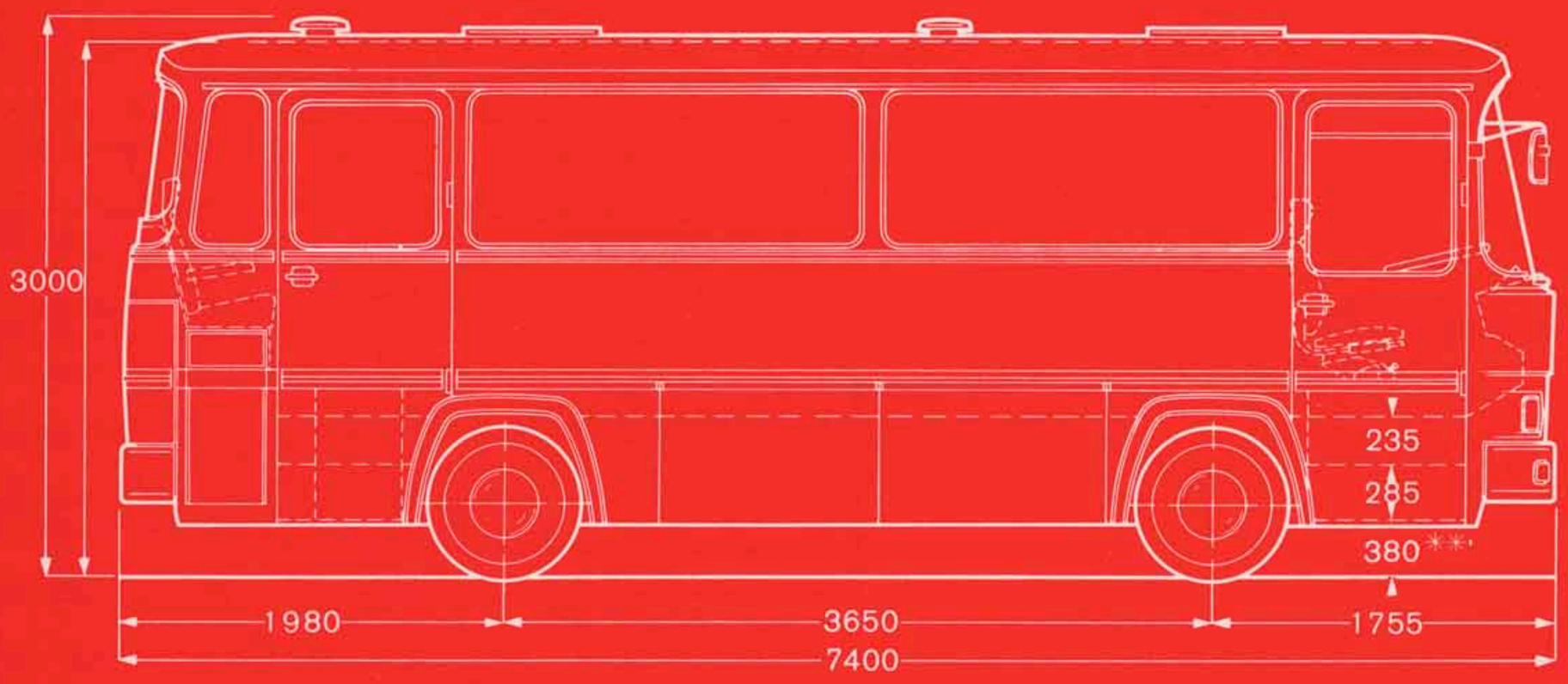
Standard-Linien-Omnibus
mit umweltfreundlichem Motor
200 SH 110 U

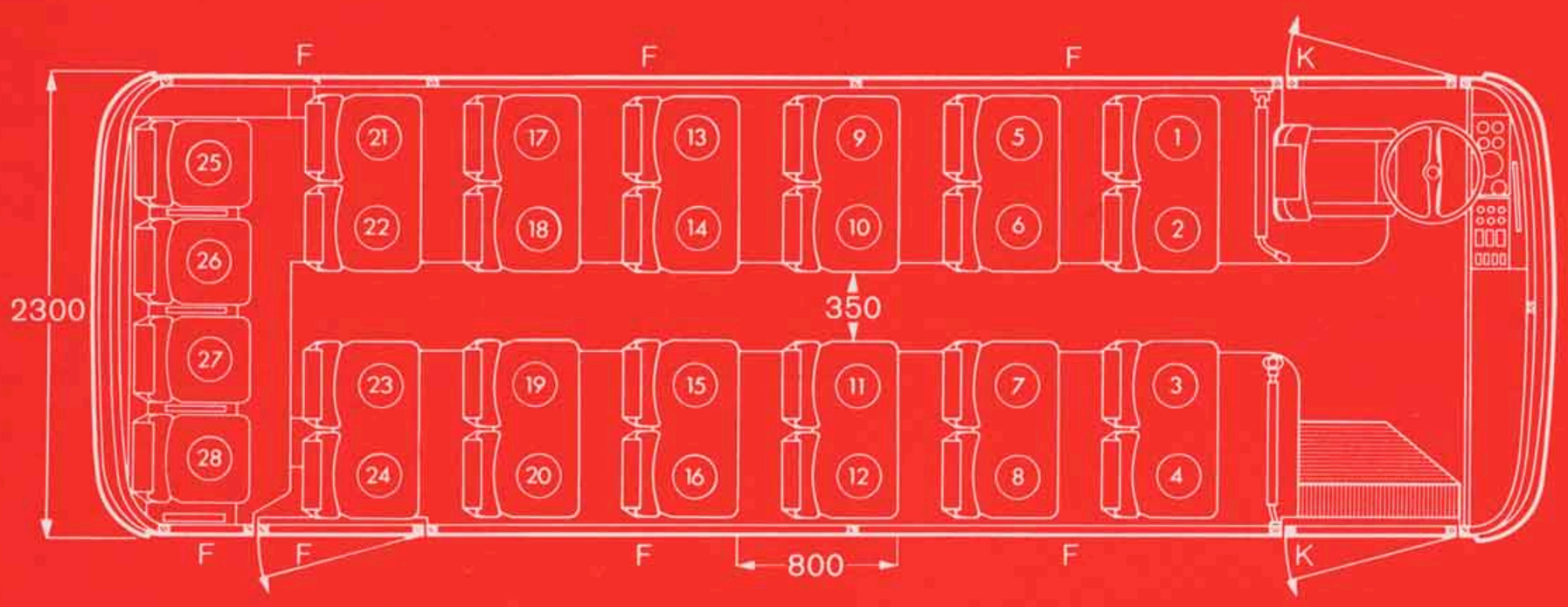


Fahrleistungs-daten

Hinterachsübersetzung:
I. (10/41) 4,1
II. (9/43) 4,77

Getriebe-übersetzungen		Geschwindigkeit in km/h max. Motordrehzahl		max. Motordrehmoment		Steigfähigkeit in % bei max. Motordrehmoment	
S 5 - 30		I.	II.	I.	II.	I.	II.
1. Gang	7,31	13,7	11,7	6,8	5,9	32,2	36,8
2. Gang	3,82	26,2	22,5	13,1	11,2	15,0	17,8
3. Gang	2,22	45,1	38,6	22,5	19,3	8,1	9,7
4. Gang	1,44	69,4	59,6	34,7	29,8	4,7	5,8
5. Gang	1,0	100,0	85,8	50,0	42,9	2,6	3,6
R. Gang	6,55	15,3	13,1	7,6	6,5	–	–





Änderung der Ausstattung gegenüber der im Einsatz gezeigten Fahrzeuge vorbehalten.

Magirus-Deutz AG, 79-Ulm, Postfach 2740
Printed in Fed. Rep. of Germany