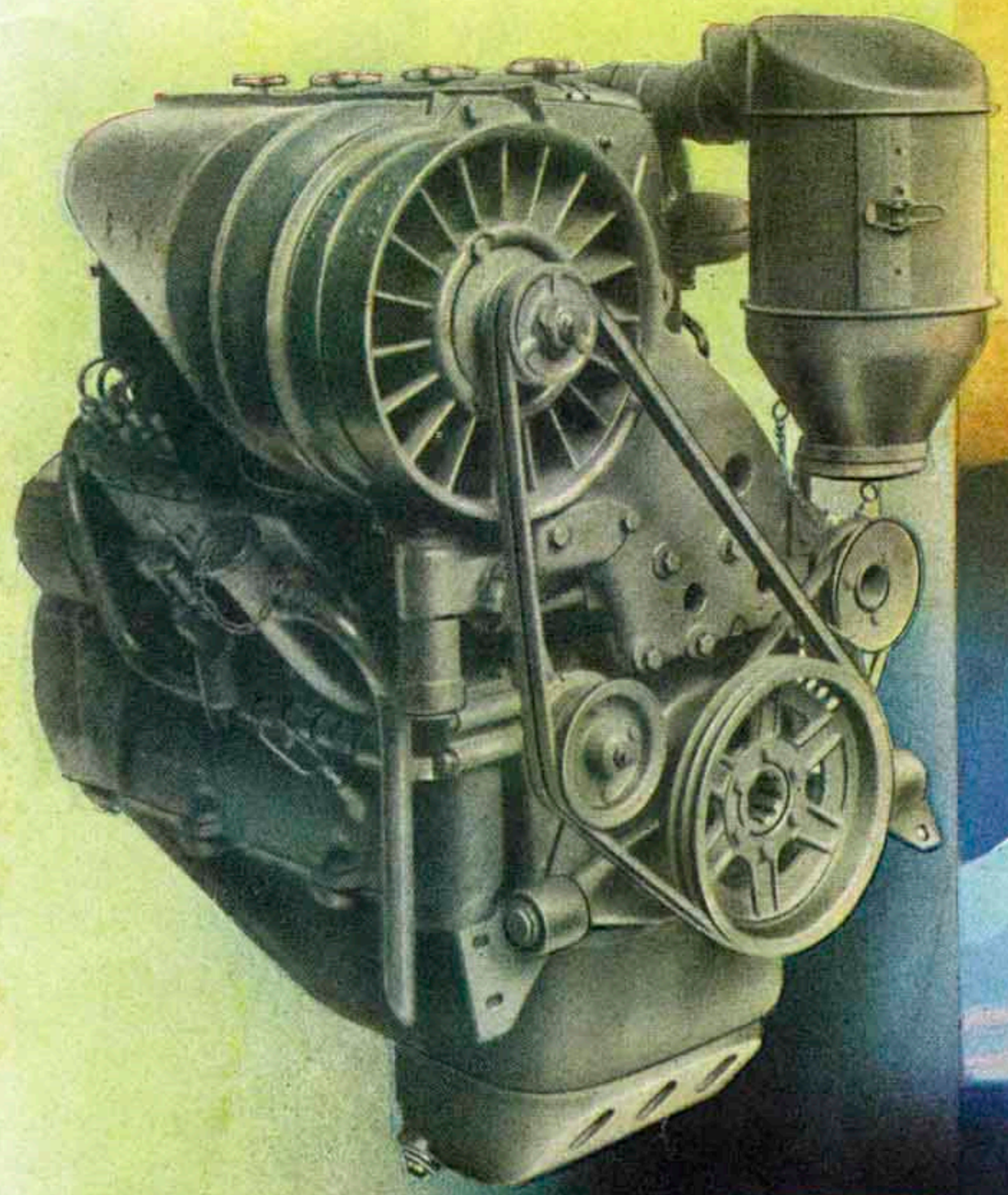
MAGIRUS

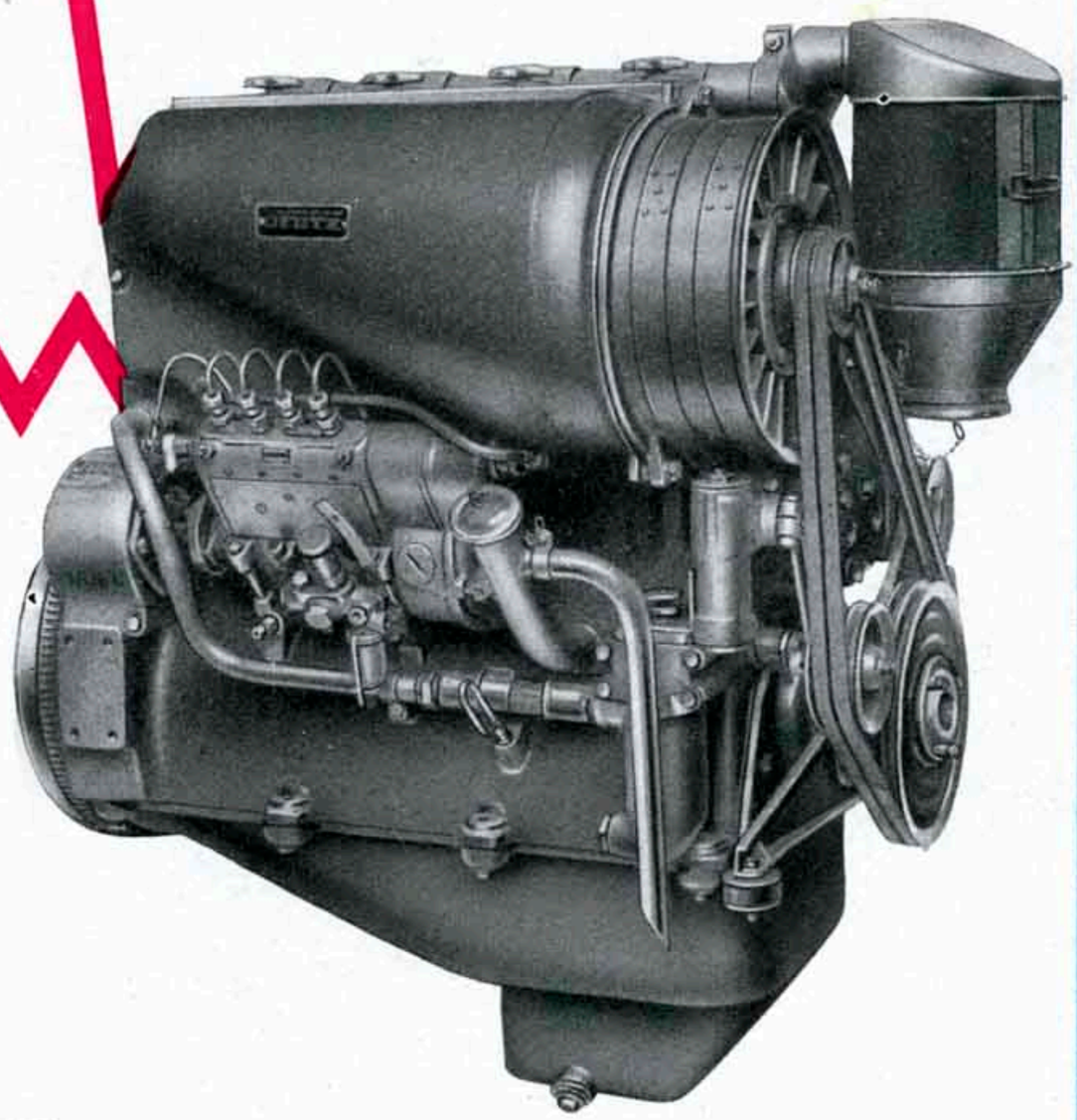
3½ TONNER

S 3500

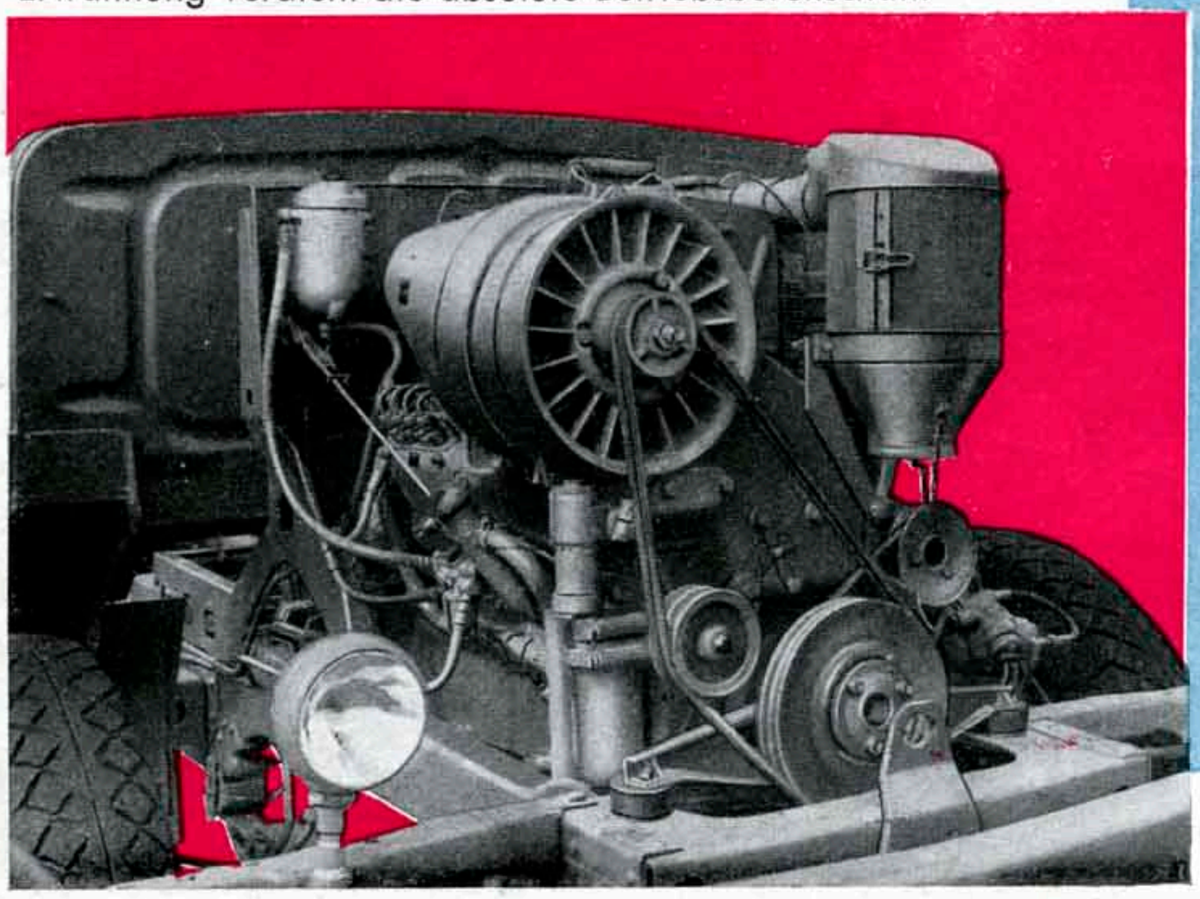


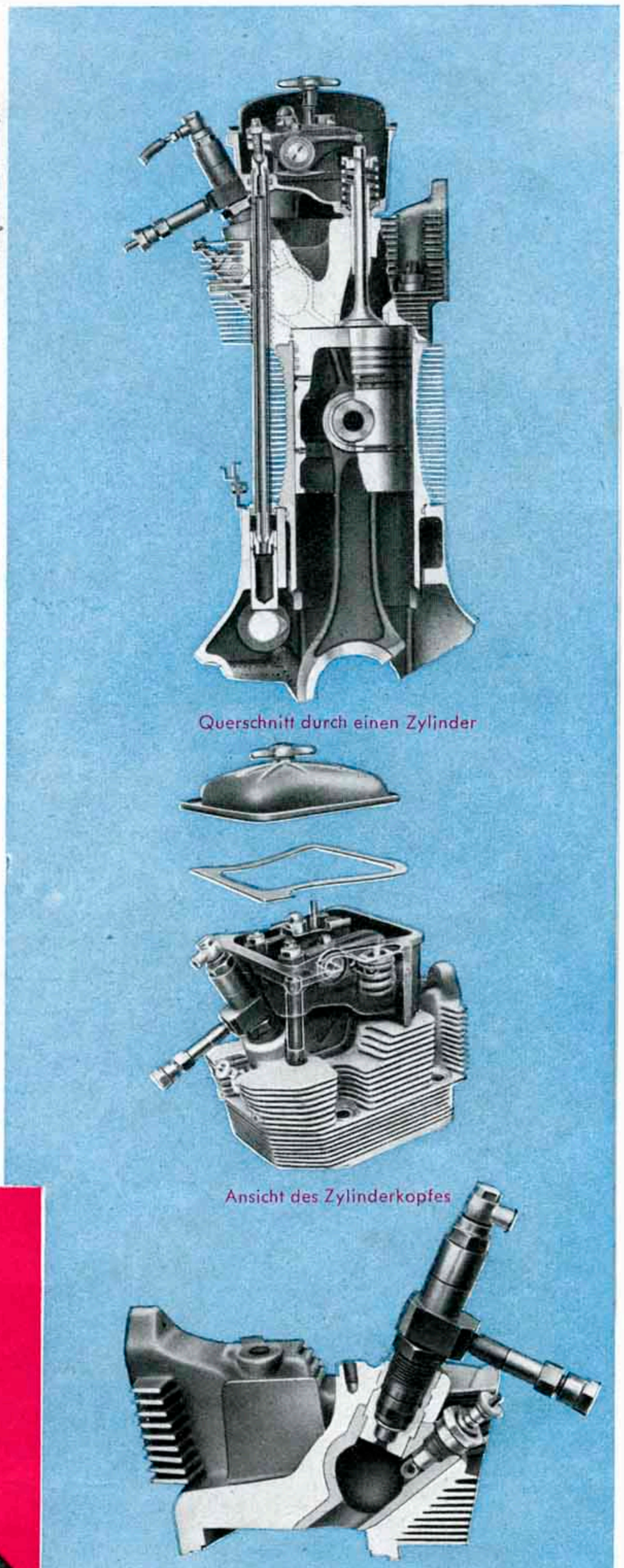
mit luftgekühltem
DEUTZ-
Dieselmotor

LEISTUNG



Der luftgekühlte DEUTZ-Diesel-Motor der Bauart F4L 514 nimmt im Rahmen der neuzeitlichen Verkehrswirtschaft eine überragende Sonderstellung ein. Er ist mit der neuen DEUTZ-Wirbelkammer ausgerüstet, die neben ihrer ausgesprochenen Kraftstoff-Unempfindlichkeit auch einen Verbrauch von nur 185 g/PSh bei größtem Drehmoment ermöglicht. Bei einem Hubraum von 5,3 Ltr. und einer Drehzahl von 2250 U/min leistet der Vierzylinder-Motor 75 PS. Sein besonders niedriger Verbrauch auch bei Teillast ergibt im Fahrzeugbetrieb einen sehr günstigen Streckenverbrauch von 16 bis 17 Ltr. Gasöl pro 100 km. Der Motor ist bei Temperaturen von – 40 bis + 60° ohne besondere Hilfsmittel zu starten und voll betriebsfähig. Besondere Erwähnung verdient die absolute Betriebsbereitschaft.



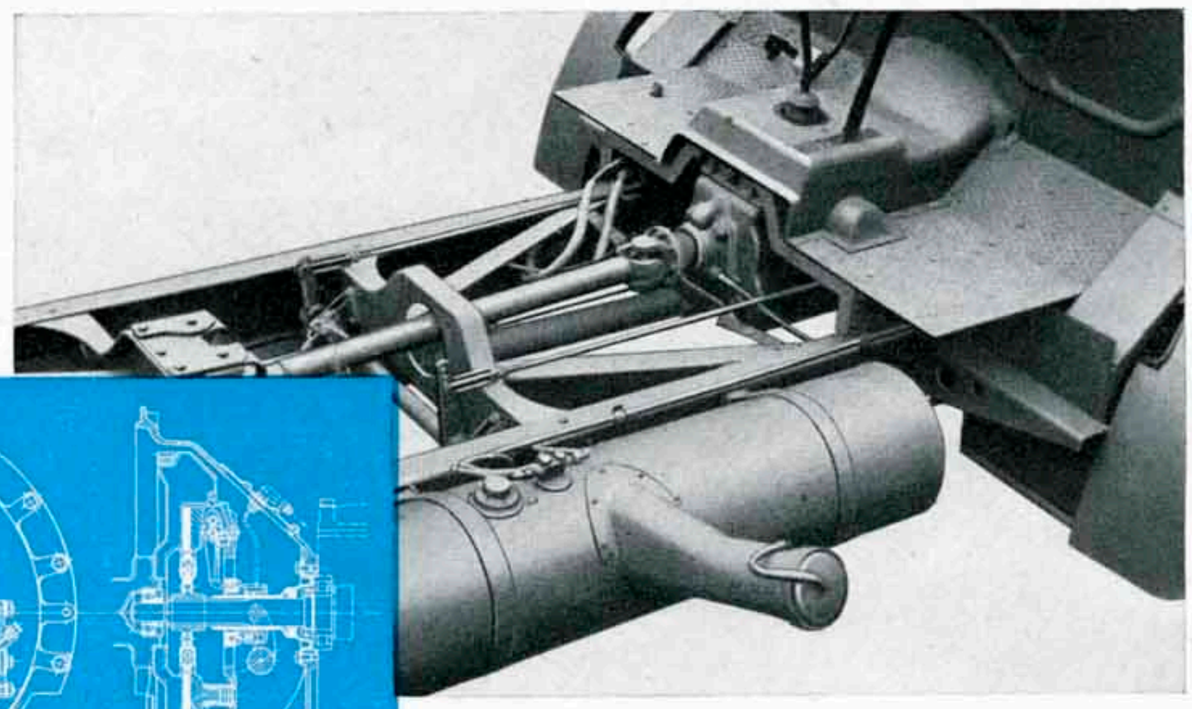


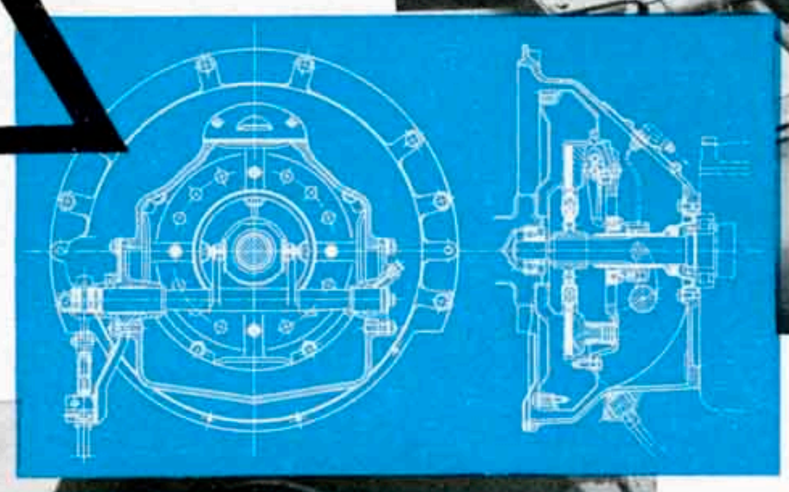
Querschnitt durch einen Zylinder

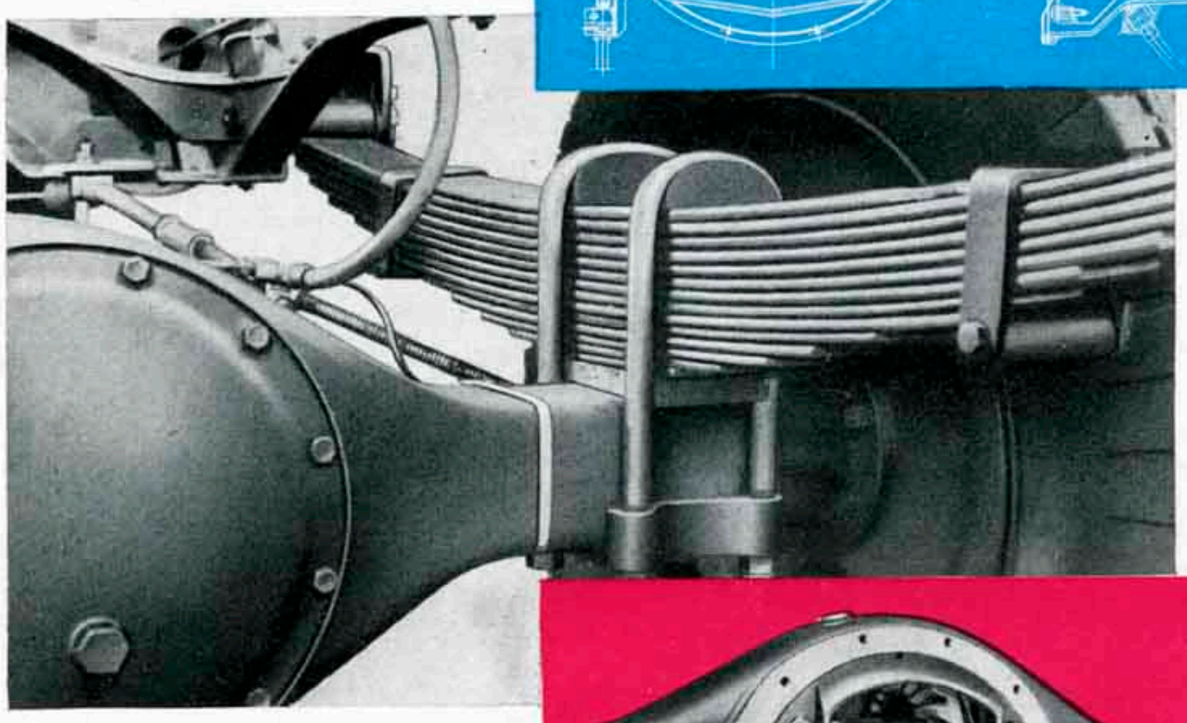
Ansicht des Zylinderkopfes

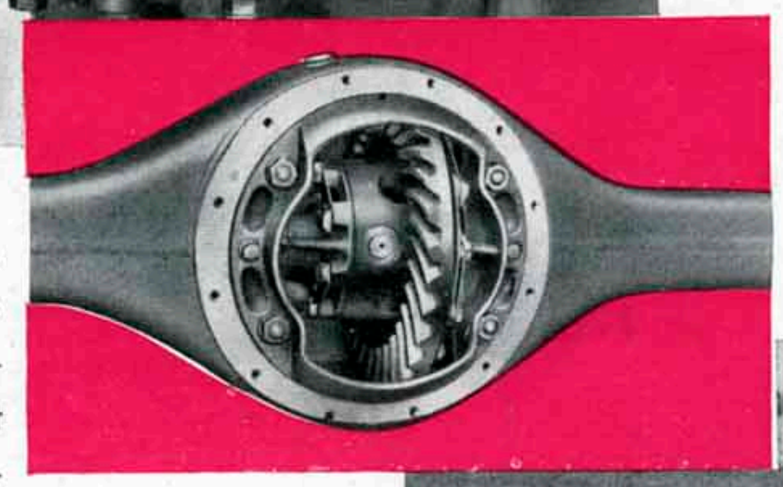
Schnitt durch Zylinderkopfunterteil mit Wirbelkammer

SICHERHEIT







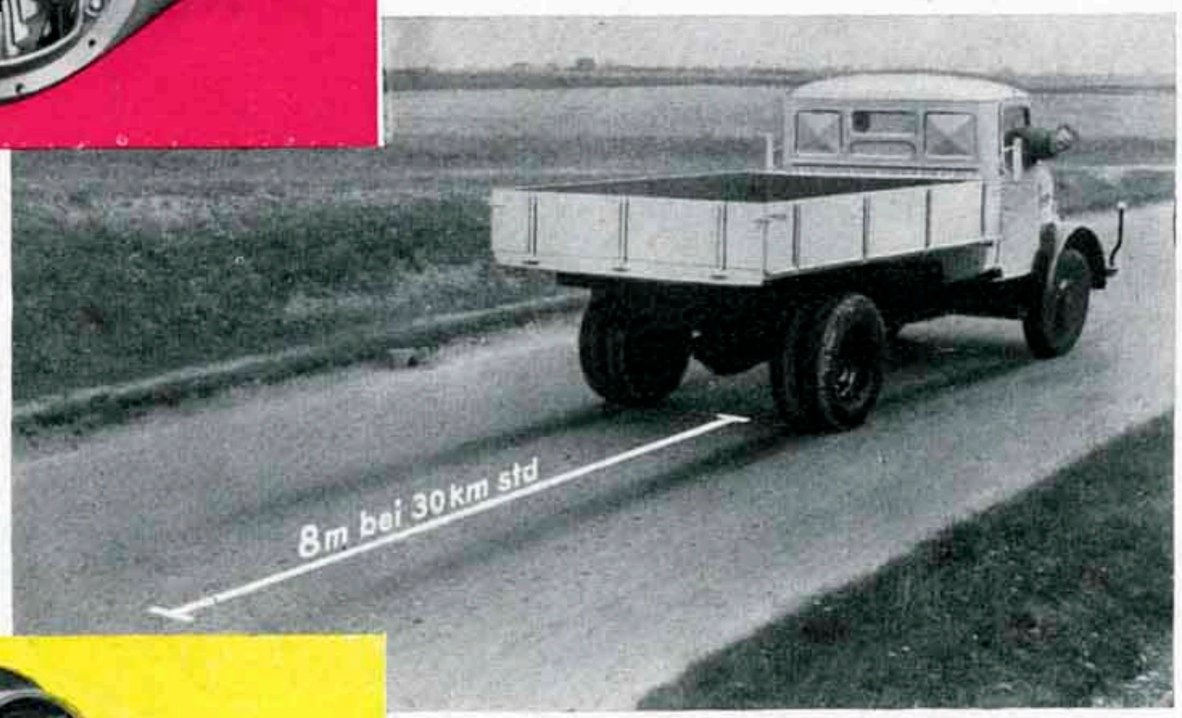


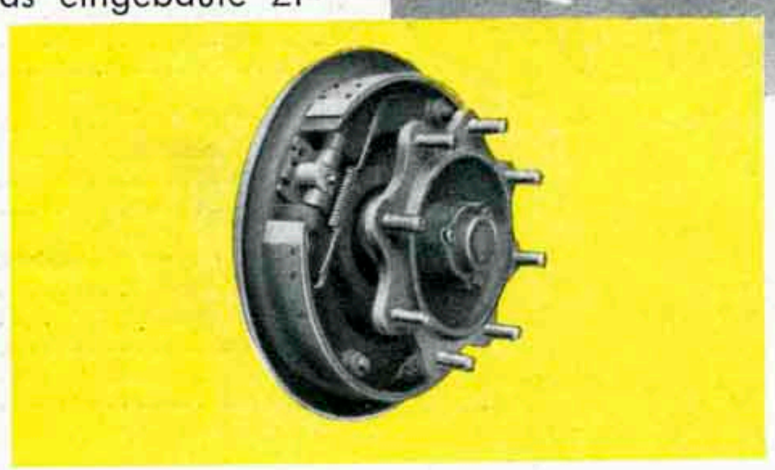
Motor und Getriebe des MAGIRUS-Lastkraftwagens Typ „S 3500" sind durch schwingungsdämpfende Elemente mit dem Fahrgestellrahmen verbunden. Den erhöhten Anforderungen im modernen Nutzkraftwagenbetrieb trägt die robuste Konstruktion des Rahmens aus U-förmig gepreßten Stahlblech-Längsträgern mit eingenieteten Querverbindungen Rechnung.

Wie alle Fahrzeugteile des MAGIRUS-Typ „S 3500", so ist auch die Kraftübertragung für höchste Dauerbeanspruchung konstruiert. Das eingebaute ZF-Fünfganggetriebe besitzt 5 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang. Der Antrieb erfolgt über dynamisch ausgewuchtete Gelenkwellen mit 3 Rollengelenken und spiralverzahnte Kegelräder auf das Ausgleichgetriebe. Der Schub wird durch die beiden Hinterfedern auf den Rahmen übertragen.

Die Hinterachse ist als Tragachse (Banjo-Achse) äußerst stabil ausgebildet. Die Naben der Hinterräder laufen auf Wälzlagern, wodurch eine vollständige Entlastung der Seitenwellen gewährleistet ist. Die Hinterachsuntersetzung beträgt 1:5,84. Bei dem Hinterachsantrieb ist das Antriebskegelrad 2-fach, und zwar vor und hinter dem Antriebskegel in kräftigen Lagern gelagert.

Die Fahrsicherheit des Typs „S 3500" wird erhöht durch die eingebaute Innenbacken-Vierradbremse, die durch Öldruck mit dem Fußhebel betätigt wird. Ein leichtes Niedertreten bringt die gesamte Bremsfläche zur vollen Wirkung, wobei ein schleuderfreies Bremsen und damit ein gleichmäßiger und sparsamer Reifenverbrauch gewährleistet ist. Der Aufwand für die Wartung beträgt dabei ein Mindestmaß.

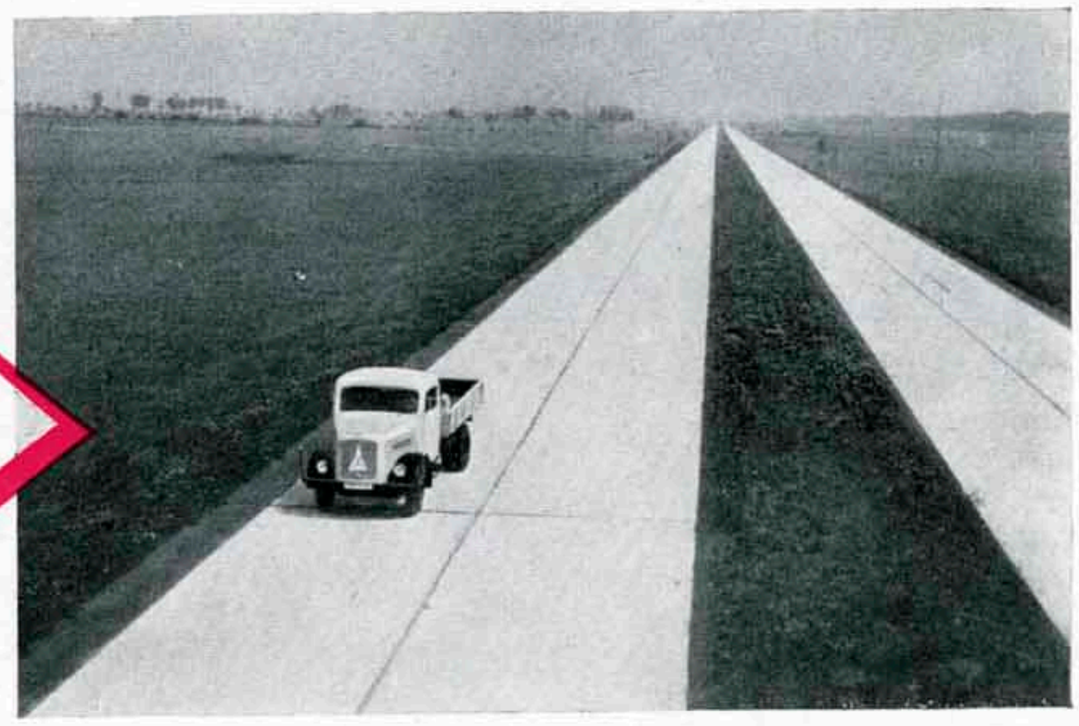


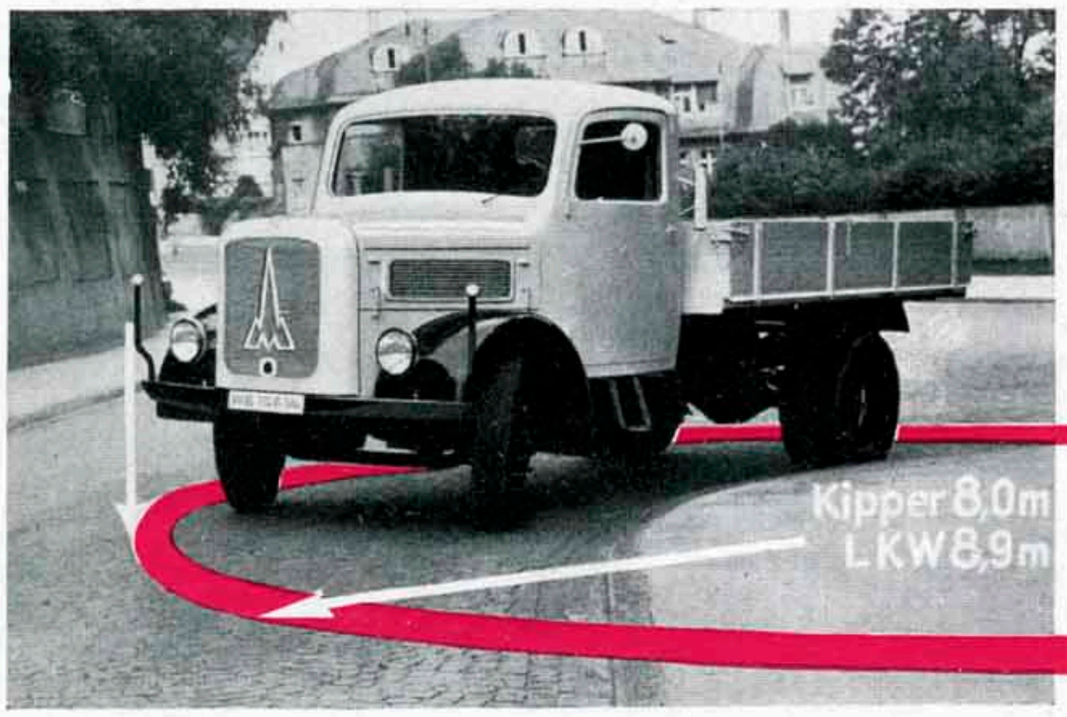


SCHNELLIGKEIT

In der Klasse der modernen Nutzfahrzeuge nimmt der MAGIRUS-Typ „S 3500" für eine Nutzlast von 3½ Tonnen eine bevorzugte Stellung ein, denn seine hohen Fahrgeschwindigkeiten bieten nicht nur im Nahbetrieb, sondern vor allen Dingen auch im Fernverkehr überragende technische Vorzüge. Die günstige Gesamtübersetzung des Getriebes in den jeweiligen Gängen gibt diesem Schnell-Lastwagen in Verbindung mit der hohen Durchzugskraft des Motors die charakteristische Eignung als sparsames und zuverlässiges Beförderungsmittel für den täglichen Transportverkehr.

1. Gang etwa 10 km/Std.
2. Gang etwa 20 km/Std.
3. Gang etwa 30 km/Std.
4. Gang etwa 55 km/Std.
5. Gang etwa 80 km/Std.





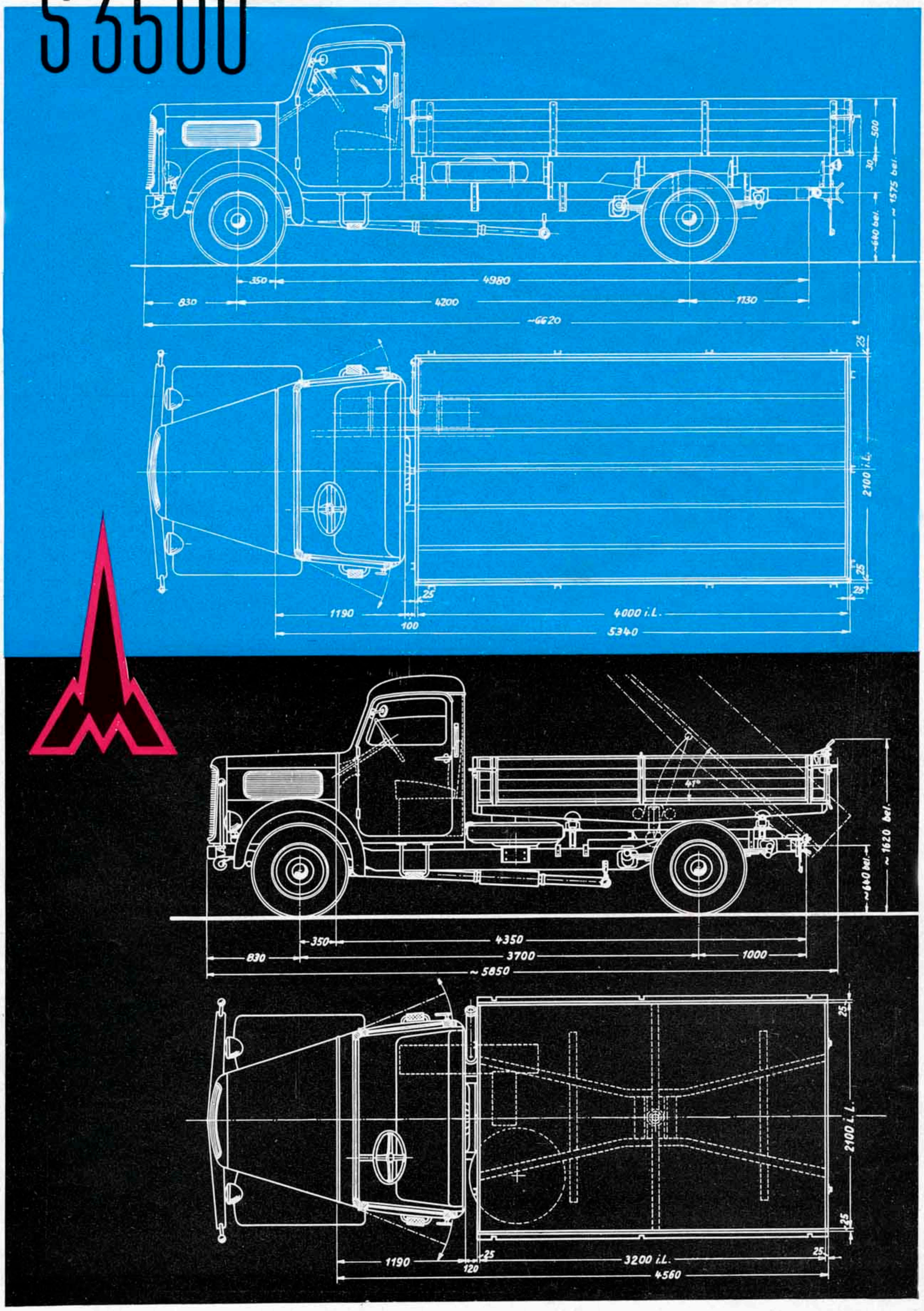
Wenderadius beträgt nur etwa 8 m, sodaß in Verbindung mit der spielend leichten Lenkung jederzeit eine sichere Beherrschung des Fahrzeugs auch unter schwierigen Verkehrsverhältnissen möglich ist. Die in den MAGIRUS „S 3500" eingebaute ZF-Roßlenkung ist links angeordnet und sichert eine ermüdungsfreie Fahrt selbst bei großen Entfernungen.

Auf die besondere Bergsteigfähigkeit des MAGIRUS „S 3500" und sein Beschleunigungsvermögen ist besonders hinzuweisen. Die Steigfähigkeit beträgt im 1. Gang etwa 30% und beläuft sich bei Mitführen eines 3 t Anhängers auf etwa 16%.

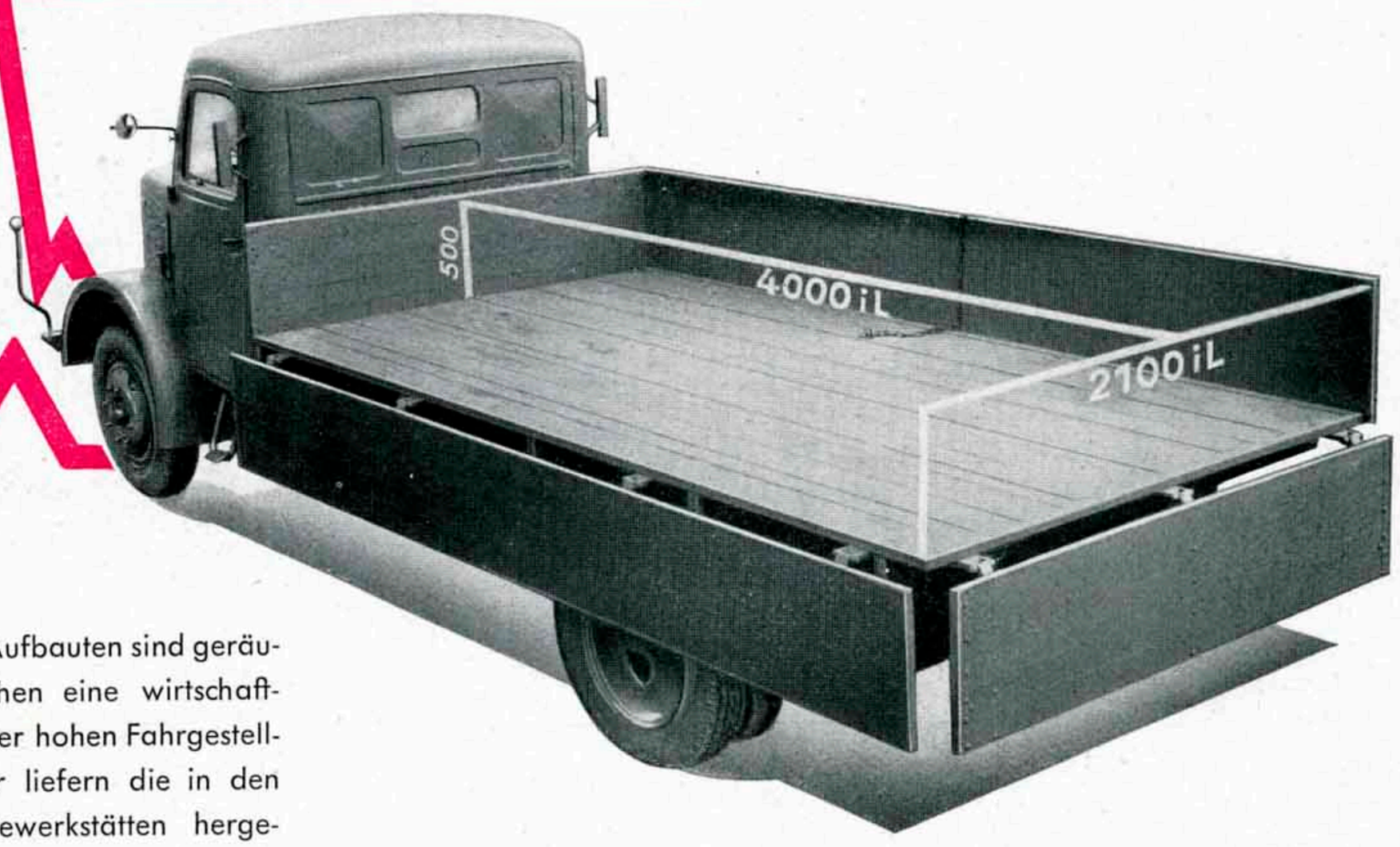
Die guten Fahreigenschaften des MAGIRUS-Typ „S 3500" machen sich dank seiner ausgezeichneten Wendigkeit besonders im Stadtverkehr angenehm bemerkbar. Der

1. Gang ... etwa 30 %
2. Gang ... etwa 16 %
3. Gang ... etwa 8 %
4. Gang ... etwa 3,5 %
5. Gang ... etwa 1,3 %

S 3500


350
4980
830
4200
1130
~6620
~640 bei.
~ 1575 bei.
30
500
25
2100 i.L.
1190
100
4000 i.L.
5340
4T°
~640 bei.
~ 1620 bei.
350
4350
830
3700
1000
~ 5850
1190
120
3200 i.L.
4560

WIRTSCHAFTLICHKEIT



Die robusten Aufbauten sind geräumig und ermöglichen eine wirtschaftliche Ausnutzung der hohen Fahrgestell-Tragfähigkeit. Wir liefern die in den eigenen Karosseriewerkstätten hergestellten Aufbauten in eleganter Formschönheit für jeden Verwendungszweck, wie: Pritschenwagen, Zweiseiten-Kipper, Dreiseiten-Kipper, Sattelschlepper, Kommunal-Fahrzeuge, Omnibusse, Aussichtswagen usw. Fordern Sie ausführliche technische Unterlagen und Beschreibungen.

TECHNISCHE DATEN

Motortyp	F 4 L 514
Zylinderzahl	4
Bohrung	110 mm
Hub	140 mm
Zylinderinhalt	5322 cm³
Motorleistung	75 PS
Kolbenmaterial	Spezial-Leichtmetall
Kraftstoffpumpe	Bosch
Motorschmierung	Druckumlaufschmierung
Kühlung	Luft
Spurweite	vorn etwa 1570 mm hinten etwa 1560 mm
Räder	Stahlscheibenräder für Riesenluftreifen 7,50–20 vorn einfach, hinten doppelt
Bodenfreiheit	vorn etwa 262 mm hinten etwa 240 mm
Wendekreis	etwa 18 m
Lenkung	ZF Roßlenkung
Kupplung	Einscheibenkupplung System „Mecano"
Getriebe	ZF-Fünfganggetriebe Typ FAKS 40
Hinterachse	Banjoform
Federn	Halbelliptik-Federn
Schmierung	Hochdruck-Fettschmierung
Bremsen	Öldruck-Vierrad- Innenbackenbremse
Pritsche Radst. 4200	4000 : 2100 : 500
Höhe der Rahmenoberkante, belastet	etwa 625 mm
Tankinhalt	70 Ltr.
Gewicht des Fahrgestells, betriebsfertig, einschl. [redacted] Öl und Krafistoff	etwa 2600 kg
Fahrgestelltragfähigkeit	4600 kg
Nutzlast	3½ Tonnen
Kraftstoffnormverbrauch	etwa 14 Ltr./ 100 km
Ölverbrauch	etwa 0,5 Ltr./ 100 km

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG
WERK MAGIRUS • ULM-DONAU

W 5030 – 1

G. Braun, Karlsruhe i. B.