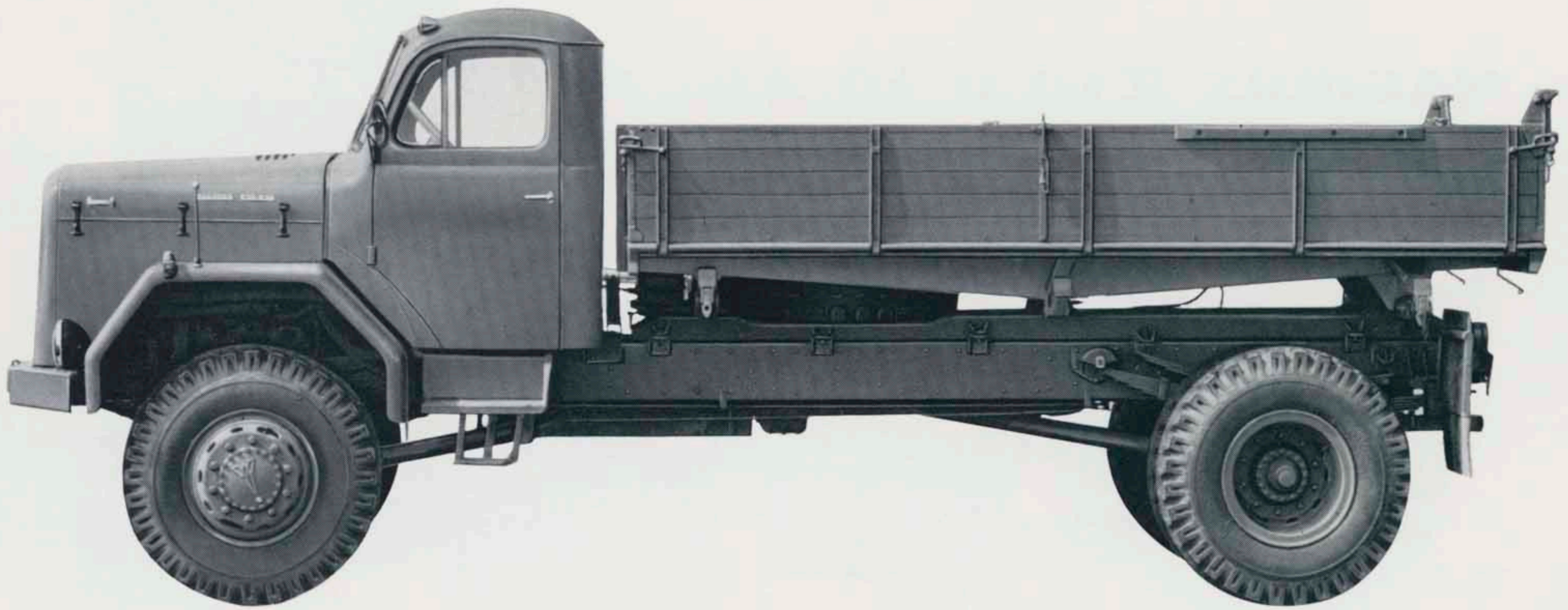


MAGIRUS 210 D 16 AK





Allradkipper MAGIRUS 210 D 16 AK

Auf der Baustelle werden an Allradfahrzeuge ohne Ausnahme harte Anforderungen gestellt, besonders dann, wenn der Einsatz überwiegend im Anhängerbetrieb erfolgt. Der Allradkipper MAGIRUS 210 D 16 AK aus dem Werk Ulm der Klöckner-Humboldt-Deutz AG ist ein solches

Fahrzeug, dem man getrost die Bewältigung schwierigster Transportaufgaben zutrauen darf.

Robuste Bauart aller tragenden Teile, ein dynamisches Triebwerk, ständiger Antrieb der Vorderräder über das mit einer Differentialsperrung ausgerüstete Verteiler-

getriebe sowie das kraftvolle Herz, der luftgekühlte 210-PS-DEUTZ-Diesel-Motor Typ F8L 814, der nach dem Prinzip der Direkteinspritzung arbeitet, mit hohem Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich garantieren dem Halter dieses Fahrzeugs jederzeit Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Einsatzes.



Fahrerhaus

Beim Allradkipper MAGIRUS 210 D 16 AK ist – wie bei allen Nutzkraftwagen der MAGIRUS-Typenreihe – das Ganzstahlfahrerhaus durch eine Dreipunktlagerung erschütterungsfrei mit dem Fahrgestell verbunden. Eine Schallvoldämpfung des Fahrerhauses gewährleistet geräuscharmes Fahren. Die stufenlos regelbare Warmluftheizung mit Gebläseunterstützung dient gleichzeitig zur Scheibenentfrostung. Tachograf, Kraftstoffuhr, Druckluftdoppelmanometer und Öldruckanzeiger sind auf der Instrumententafel für den Fahrer übersichtlich angeordnet. Zu beiden Seiten der Instrumententafel befindet sich je ein Ablagekasten.





Besonderer Wert wurde auf die Konstruktion des Fahrersitzes gelegt. Er ist gefedert, hydraulisch gedämpft und kann jeder Körperform und jedem Körpergewicht angepaßt werden. Vorzeitige Ermüdung sowie Körperschäden werden durch die anatomisch geformte Polsterung und die verschieden steil feststellbare Rückenlehne vermieden.



Lenkung

Die ZF-Spindelhydraulenkung ist eine Blockkonstruktion, bei der der hydraulische Kraftkolben und die darin angeordnete hydraulische Steuereinrichtung zusammen mit den mechanischen Übertragungsteilen in einem zugleich als Zylinder ausgebildeten Lenkungsgehäuse untergebracht sind.

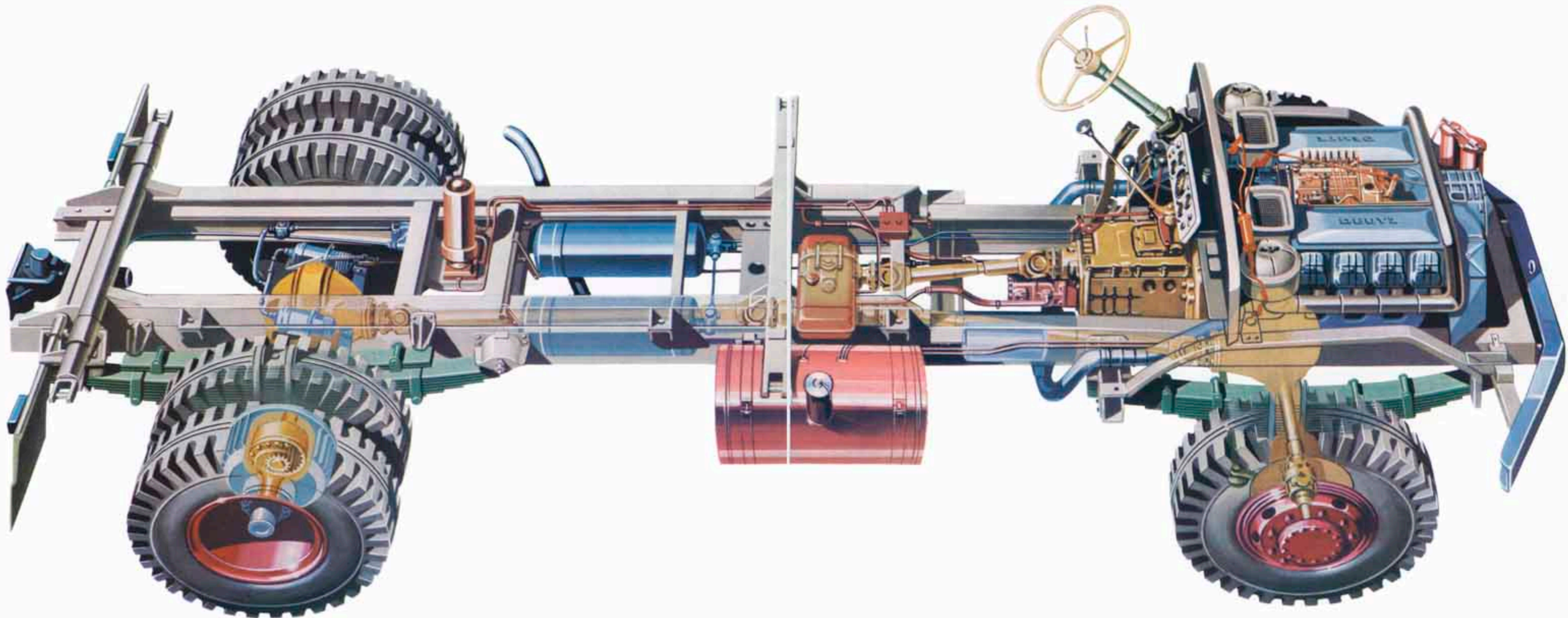
Als Kraftquelle dient eine vom Motor angetriebene ZF-Eaton-Pumpe mit Ölbehälter und Filter. Der maximale Druck und die maximale Ölmenge werden durch ein Überdruck- und Reduzierventil gesteuert.

Fahrgestell

Der verwindungsweiche Fahrgestellrahmen – in Leiter-Bauart aus U-Profil-Stahllängsträgern mit zusätzlich aufgenieteten Verstärkungen und eingonieteten Quertraversen – ist für schwerste Beanspruchung ausgelegt. Im vorderen Rahmenteil liegt über der Vorderachse, in Gummielementen gelagert, der Motor-Getriebeblock. Als Antrieb dient der luftgekühlte 210-PS-DEUTZ-Diesel-Motor mit Direkteinspritzung. Die Antriebskraft des Motors wird über die Einscheiben-Trockenkupplung, das ZF-Sechsgang-Allklauengetriebe, das Verteilergetriebe (Zweiwellen-

Bauart) und zwei Gelenkwellen auf Vorder- und Hinterachse übertragen. Hier geht der Kraftfluß über Kegel-Tellerrad und die Seitenwellen zu den beiden Radantrieben der Vorderachse, welche die Drehzahl nochmals untersetzen. Die Achsaufhängung und Federung wird von langen, progressiv wirkenden Blattfedern übernommen. Als Vorderradbremse dient die Perrot-Innenbacken-Öldruckbremse mit Druckluftunterstützung. Die Hinterradbremse ist eine Innenbacken-Druckluftbremse. Eine feststellbare Hand-

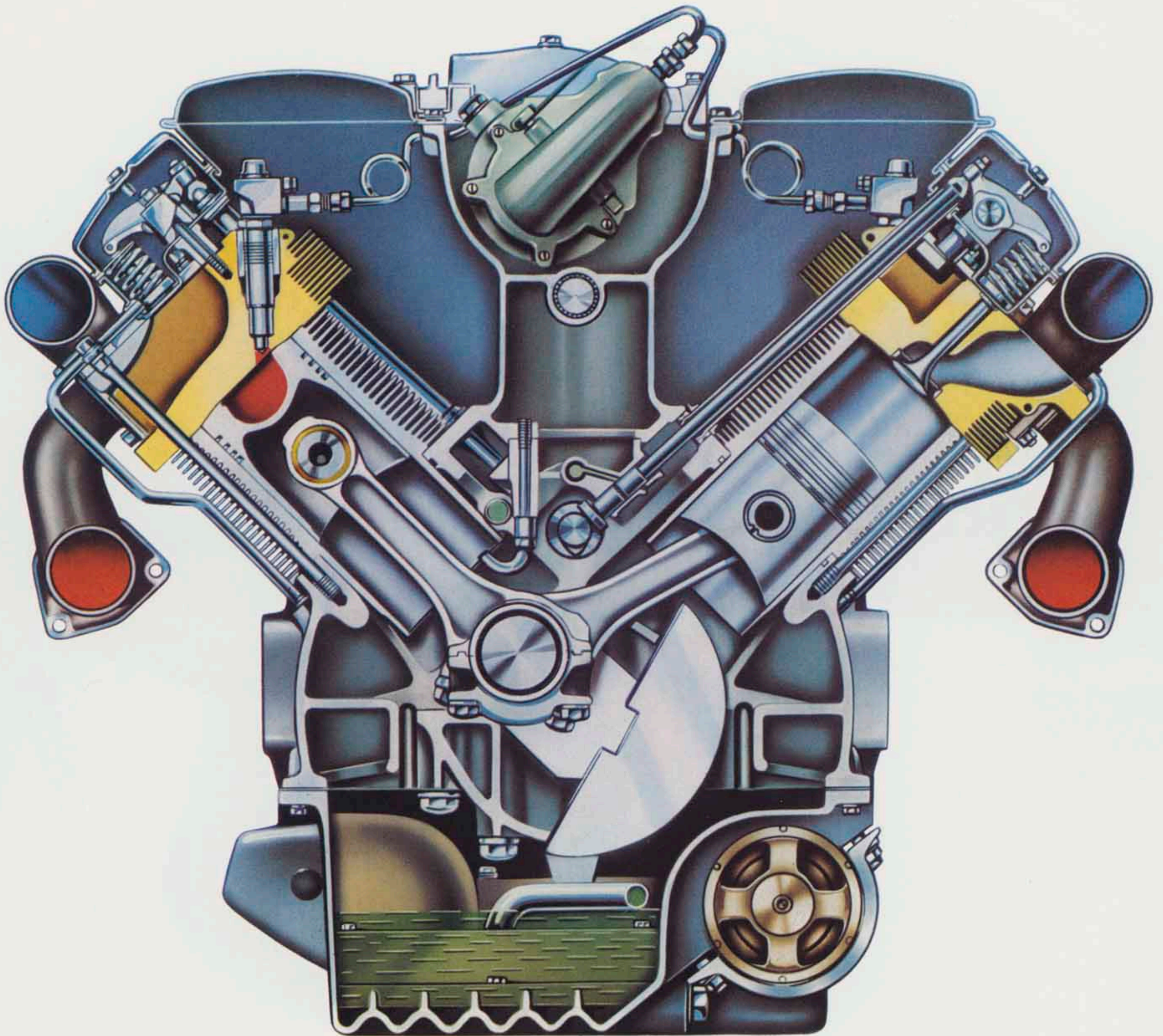
bremse wirkt über den Handbremsverstärker auf die Hinterräder. Die Motorbremse wird über ein Fußventil pneumatisch betätigt, das gleichzeitig den Stromkreis für das elektrisch gesteuerte Bremsventil für die dritte Bremse im Anhänger schließt. Ein besonderes Kennzeichen der ZF-Spindelhydrolenkung ist ihre außergewöhnliche Leichtgängigkeit. Die hydraulische Dreiseiten-Kippvorrichtung (System Meiller) besteht aus einer Axialkolbenpumpe mit Ölbehälter, Kippventil mit Handradbetätigung im Fahrerhaus und einer 5-Kolben-Hubpresse.

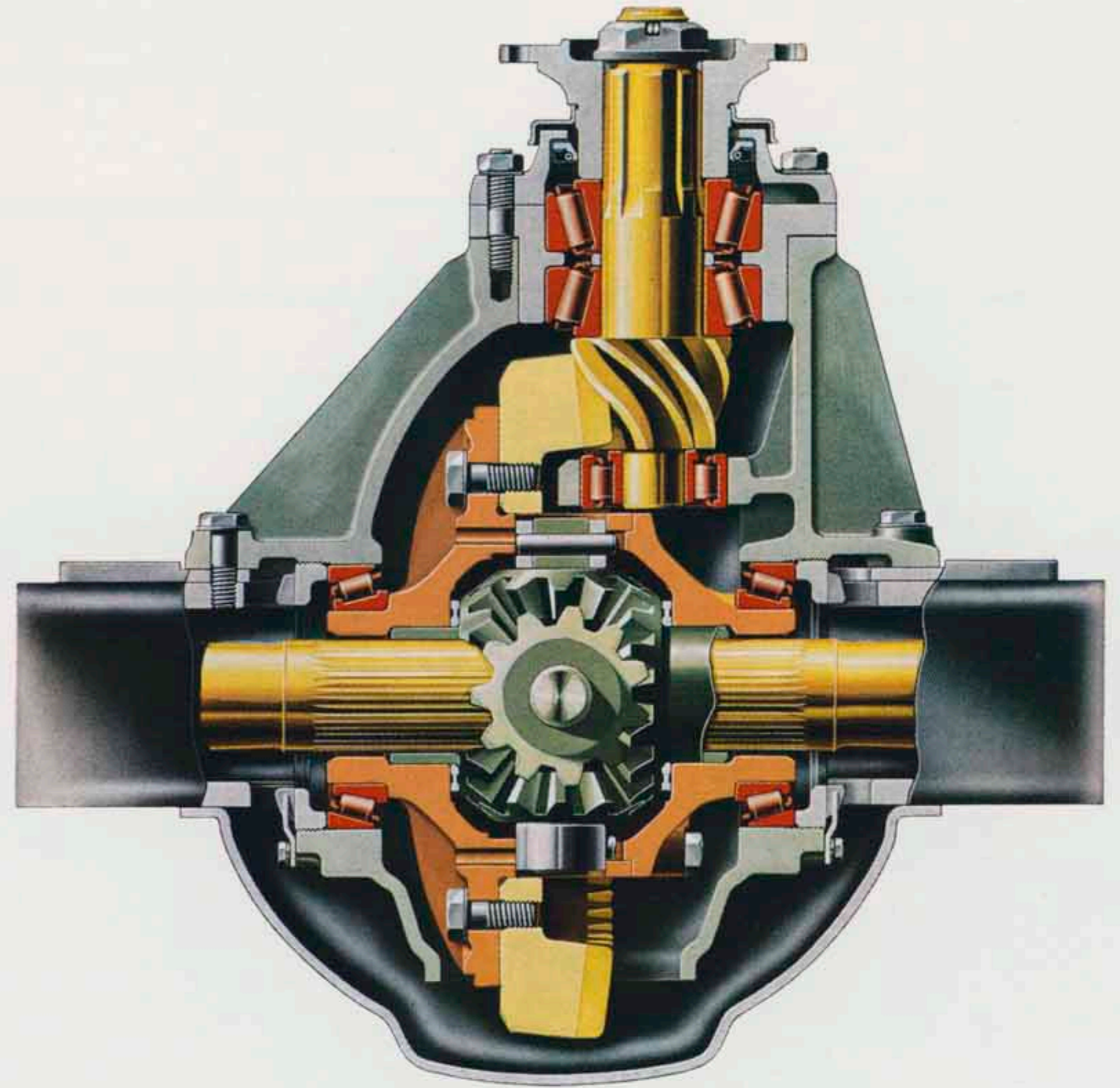
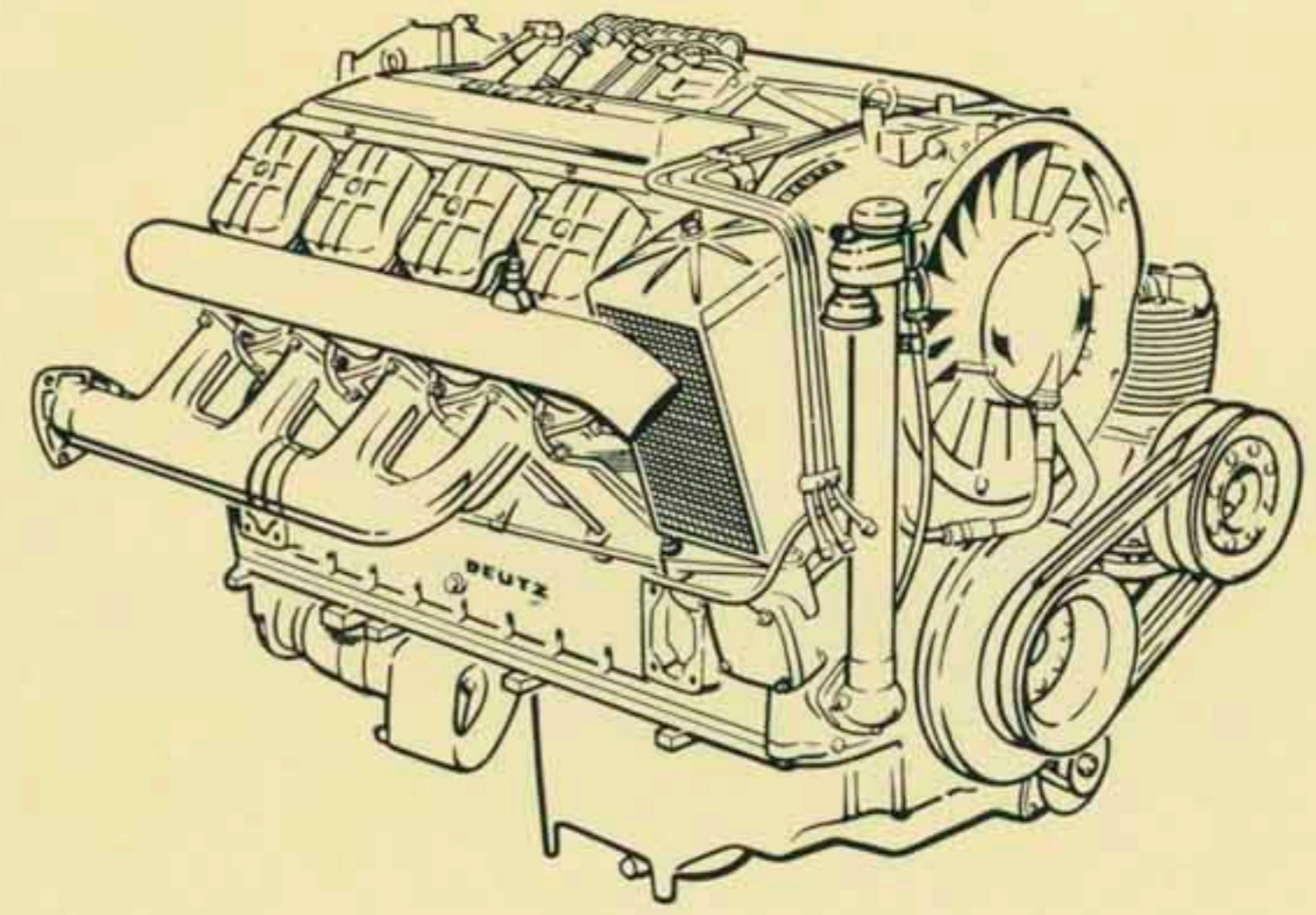
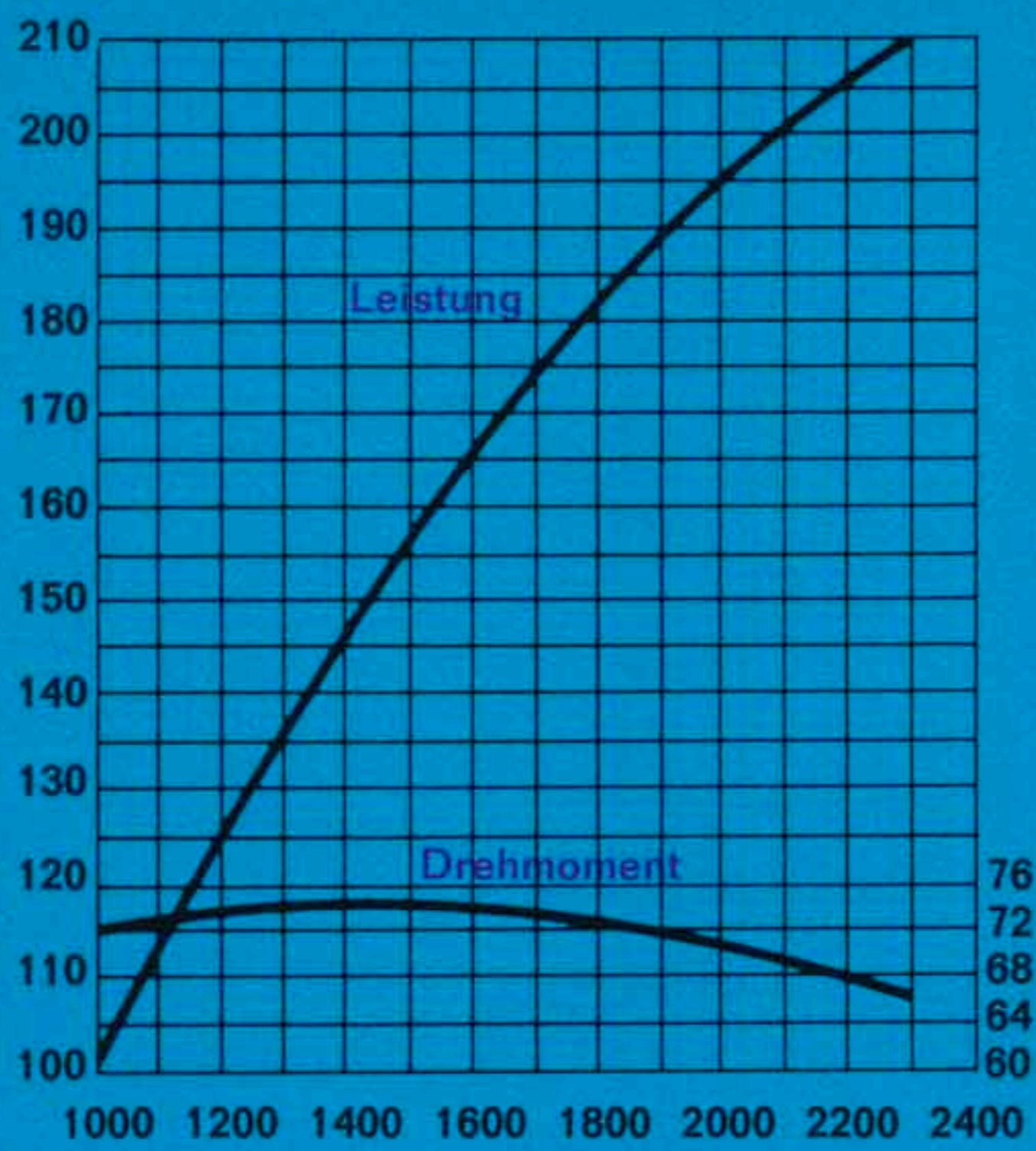


Deutz-Diesel-Motor

Der neue luftgekühlte DEUTZ-Viertakt-Diesel-Motor in V-Form arbeitet mit Direkteinspritzung des Kraftstoffes. Mit einem Hubraum von 11 633 cm³ leistet er 210 PS bei 2300 U/min und hat ein max. Drehmoment von 75 mkg bei 1300 U/min. Besonders muß auf den großen Drehmomentanstieg hingewiesen werden, der für ein elastisches Fahrverhalten ausschlaggebend ist. Die Luftkühlung des DEUTZ-Viertakt-Diesel-Motors Typ F8L 814 erfolgt durch ein automatisch geregeltes Axial-Kühlgebläse, das eine gleichmäßige Betriebstemperatur zu jeder Jahreszeit

und bei jeder Belastung gewährleistet. Der mechanische Antrieb des Kühlgebläses ist mit einer hydraulischen Kupplung versehen, die gleichzeitig als Schleuderfilter ausgebildet ist. Damit wird in Verbindung mit dem im Hauptstrom liegenden Feinstfilter eine wirksame Reinigung des Motorenöls erreicht, was entscheidend zur hohen Lebensdauer des Motors beiträgt. Das Kurbelgehäuse-Unterteil ist abnehmbar, die Kurbelwelle fünfmal in Dreistofflagern gelagert. Der Motor ist ferner mit angebautem Ölkühler, Zyklon-Ölbad-Luftfilter, Druckumlaufschmierung und einem Stufenkolben-Luftpresser ausgestattet.



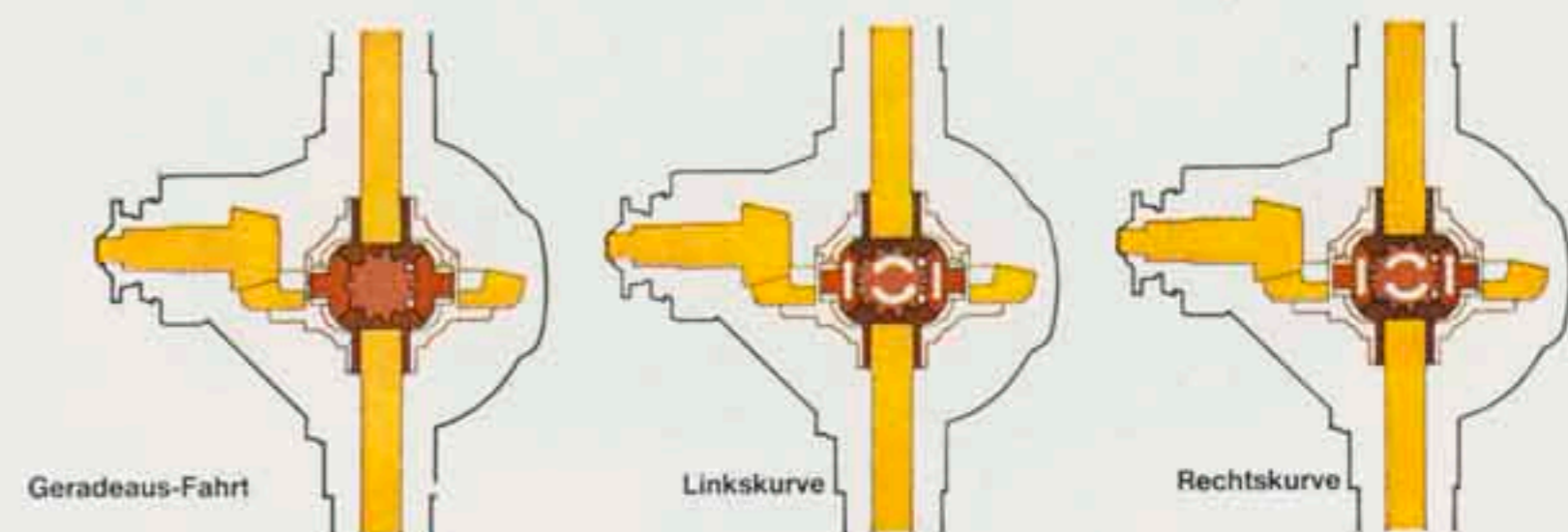


Achsantrieb und Differential

Vom Verteilergetriebe wird – bei nicht eingeschalteter Differentialsperre – die Antriebskraft über Gelenkwellen entsprechend den Achslasten verteilt, das heißt, ein Drittel zur Vorderachse und zwei Drittel zur Hinterachse.

Die Gelenkwellen sind dynamisch ausgewuchtet, ihre Gelenke laufen in Wälzlagern. Vorder- und Hinterachs-antrieb bestehen aus spiralverzahnten, gehärteten Kegel- und Tellerrädern. Das Kegelrad-Differential zum Ausgleich der Radgeschwindigkeit in Kurven ist am Antriebsterrad angeflanscht.

Wirkung der Ausgleichsräder



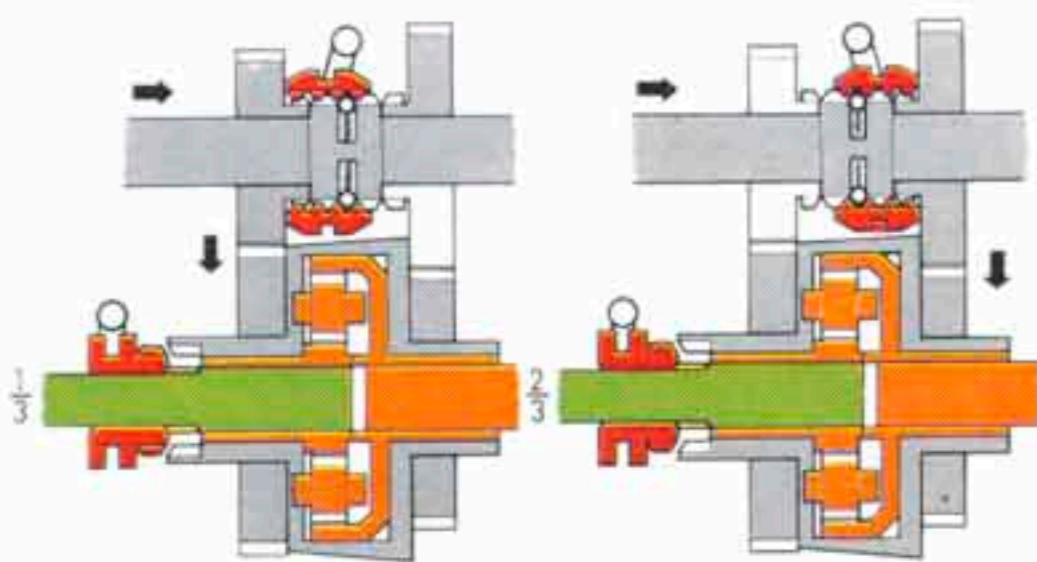
Verteilergetriebe

Das Verteilergetriebe hat die Aufgabe, die Antriebskraft auf die Vorder- und Hinterachse zu übertragen. Es ist so konstruiert, daß die Vorderräder ständig mit angetrieben werden. Das eingeleitete Drehmoment wird durch die Differentialkonstruktion entsprechend den Achslasten auf die Vorder- und Hinterräder verteilt. Diese Konstruktion hat den Vorteil, daß die einfach bereifte Vorderachse mit geringerem Drehmoment beaufschlagt wird, als die doppelt bereifte Hinterachse. Bei Hangfahrten kann dieses Differential von Hand gesperrt werden, so daß die Antriebskraft zu gleichen Teilen auf Vorder- und Hinterachse verteilt wird.

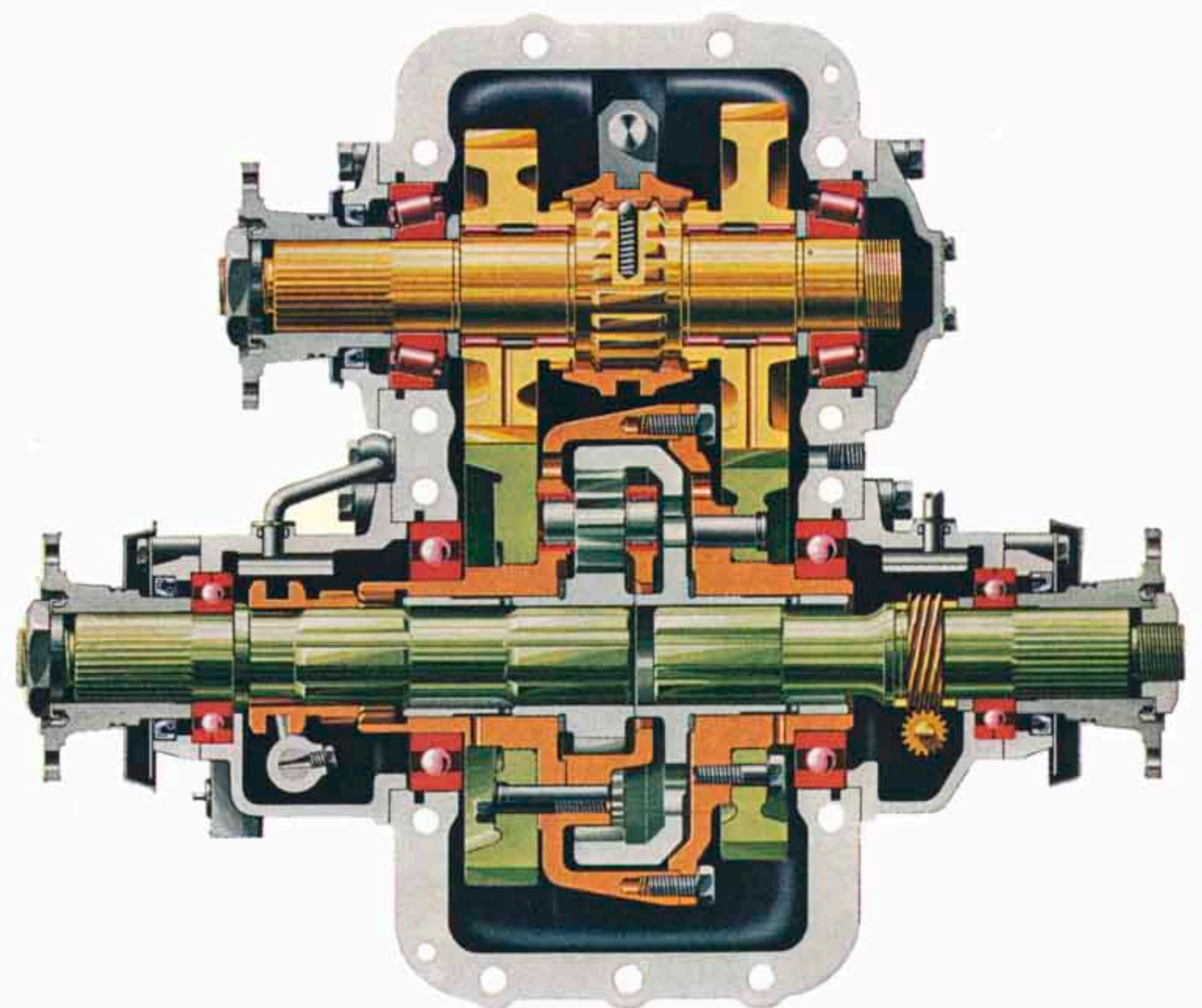
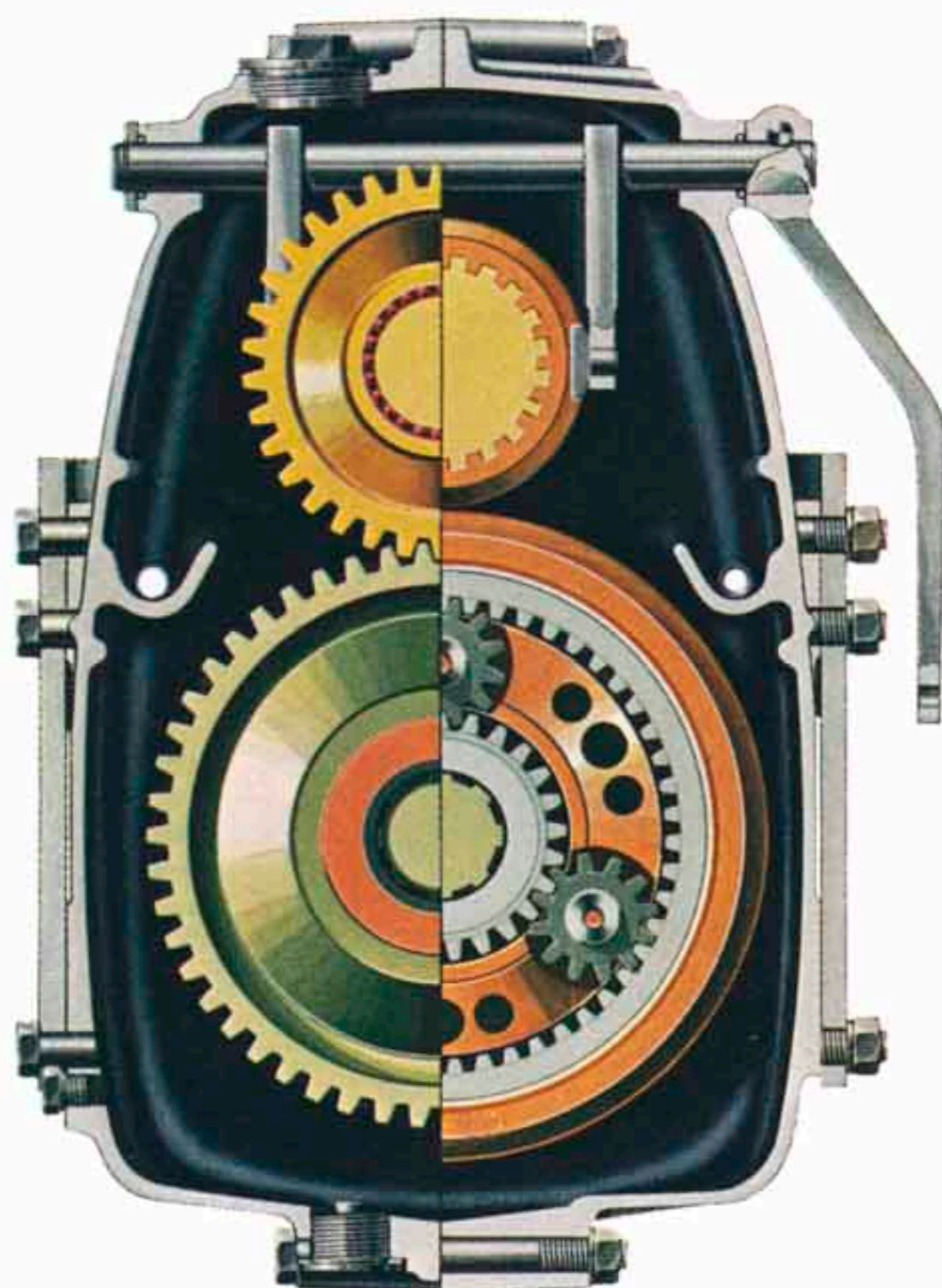
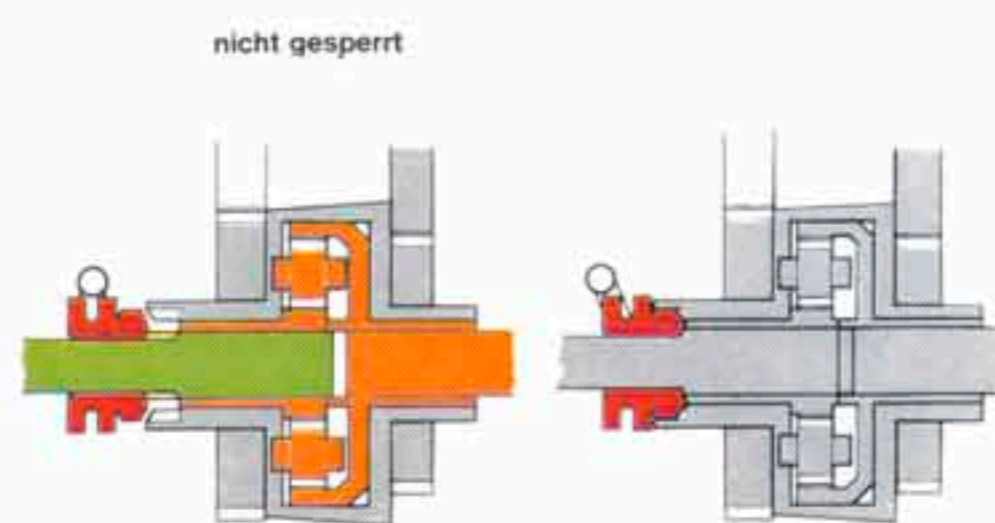
Hinterradantrieb

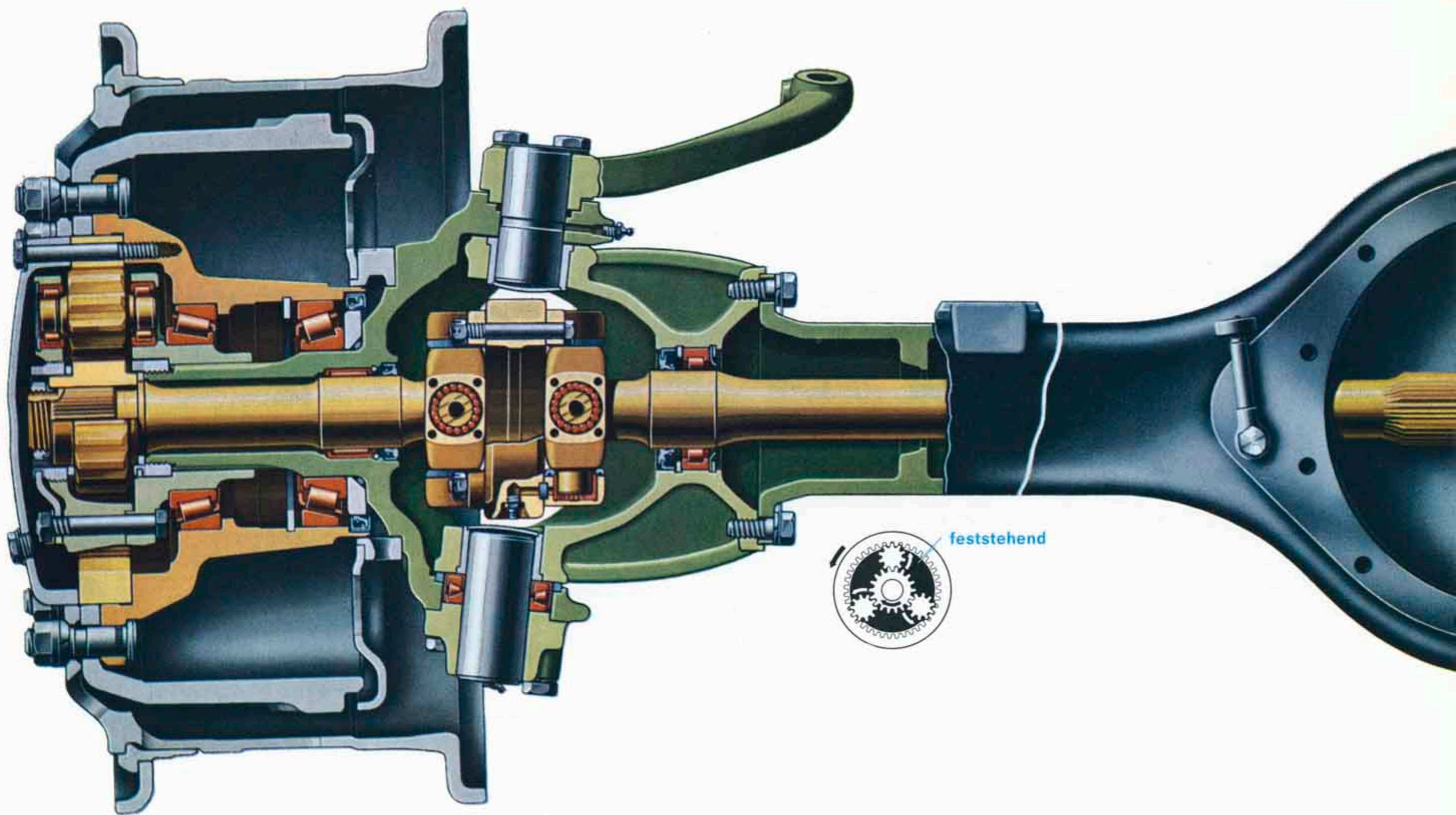
Die Hinterachse in Banjoform ist aus Stahlblech gepreßt und geschweißt, mit beidseitig angeflanschten Achsrohren, auf welchen die Radnaben der Hinterräder in Wälzlagern laufen. Die Achsbelastung wird ausschließlich von dem starken Preßstahlgehäuse aufgenommen; somit unterliegen die Seitenwellen keiner Biegebelastung. Die Hinterräder werden über Seitenwellen und Stirnradvorgelege mit Innenverzahnung angetrieben. Durch diese Hinterachs-Konstruktion wird das größte Drehmoment erst unmittelbar an den Rädern wirksam.

Schaltstellung für Geländegang

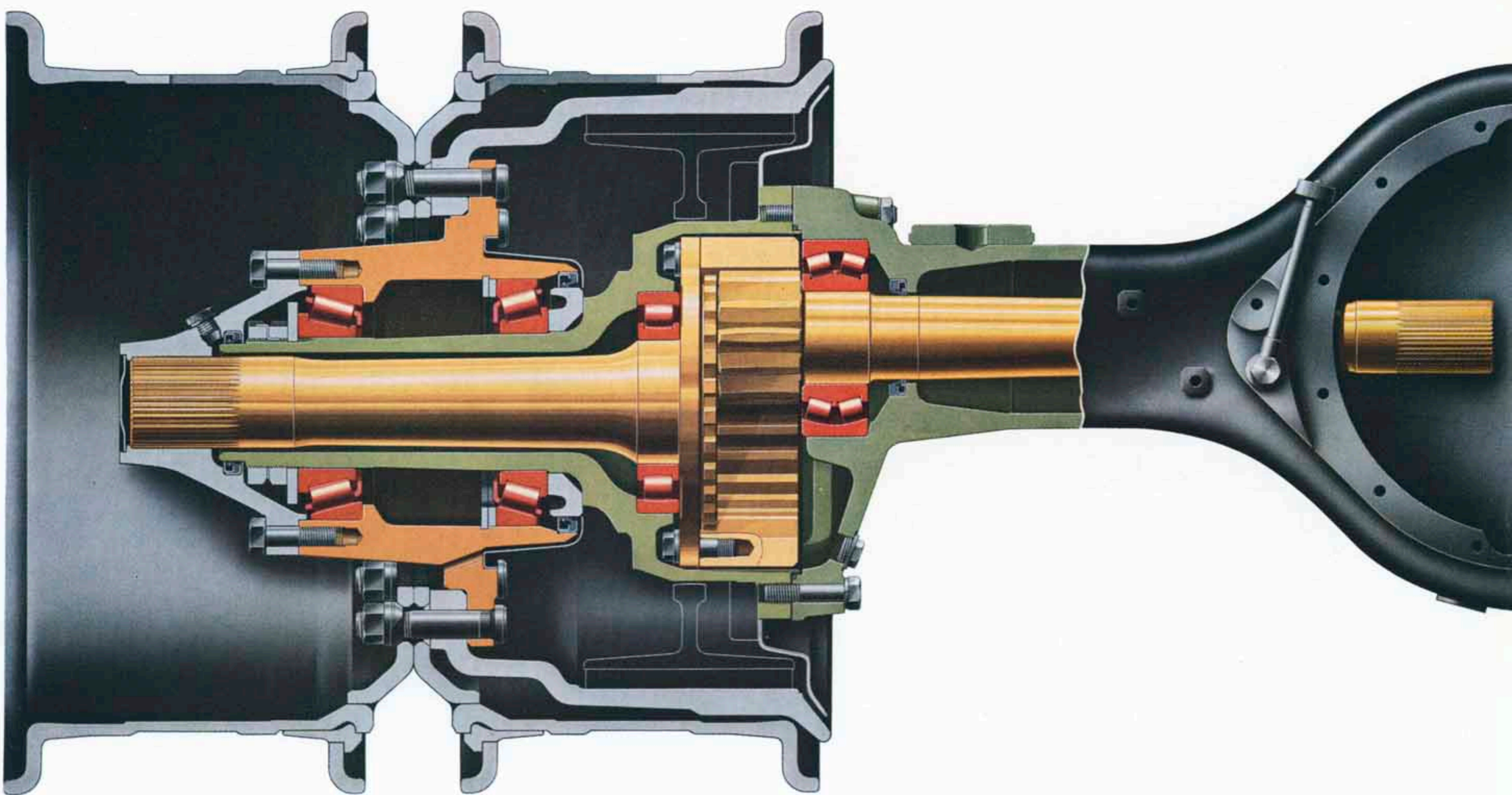


Schaltung für Differentialsperre





Vorderachse

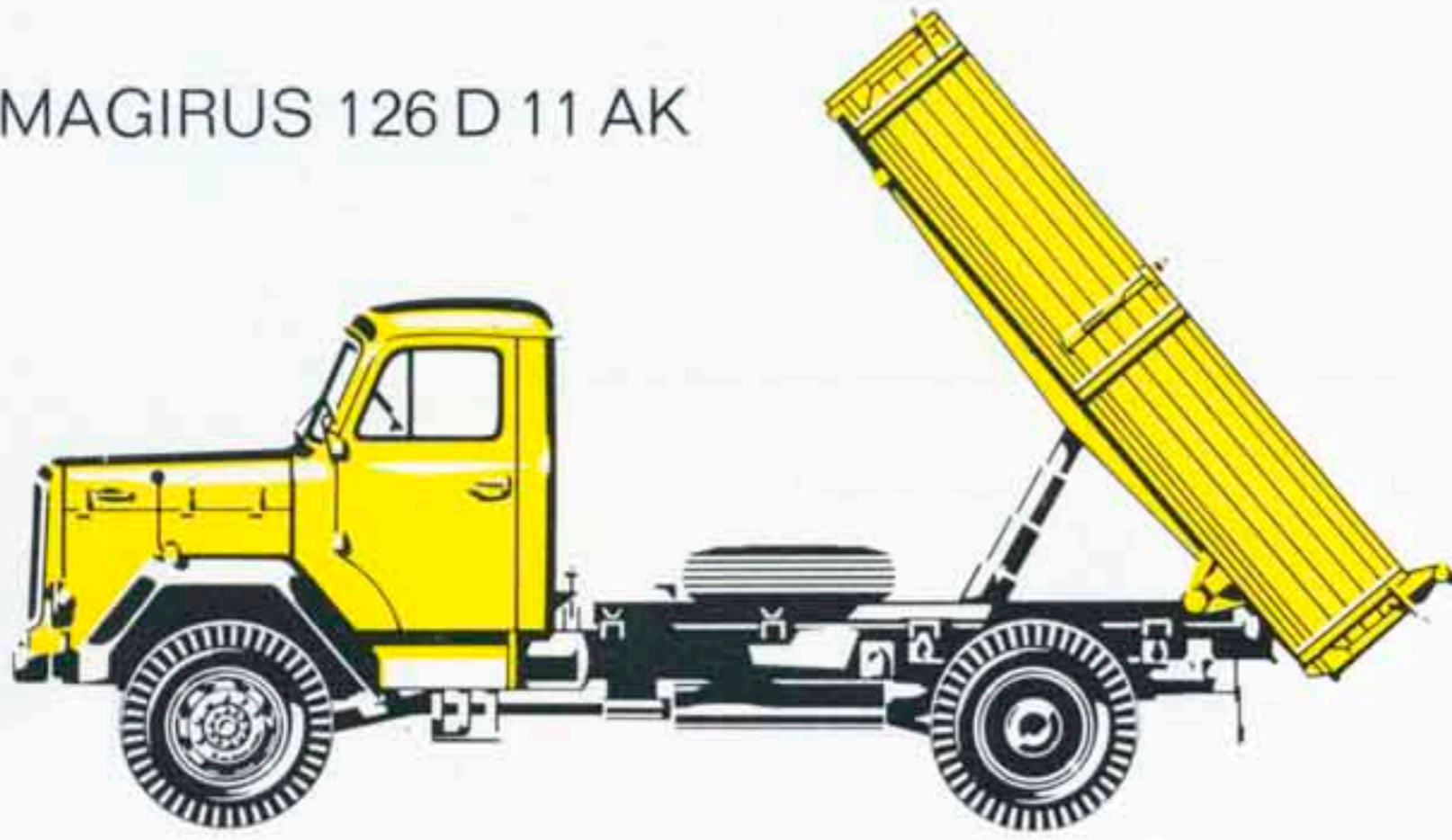


Hinterachse

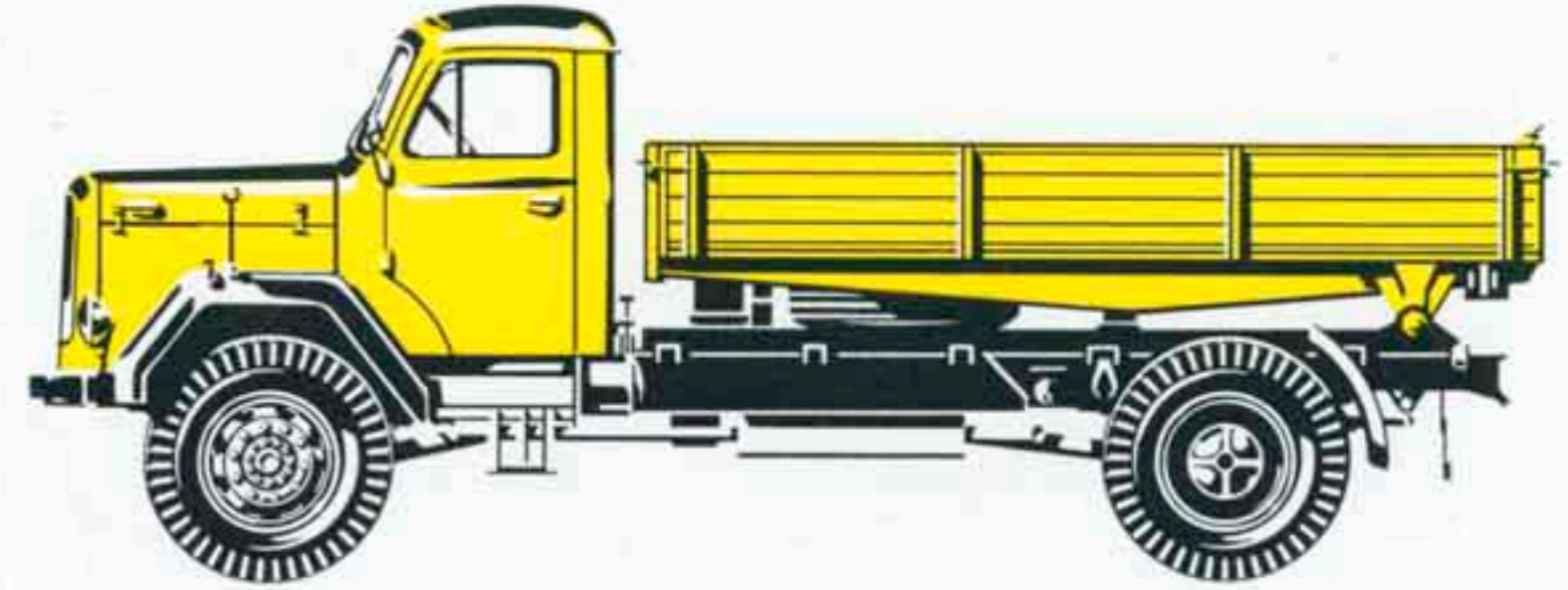


Weitere Allradkipper der MAGIRUS-Typenreihe:

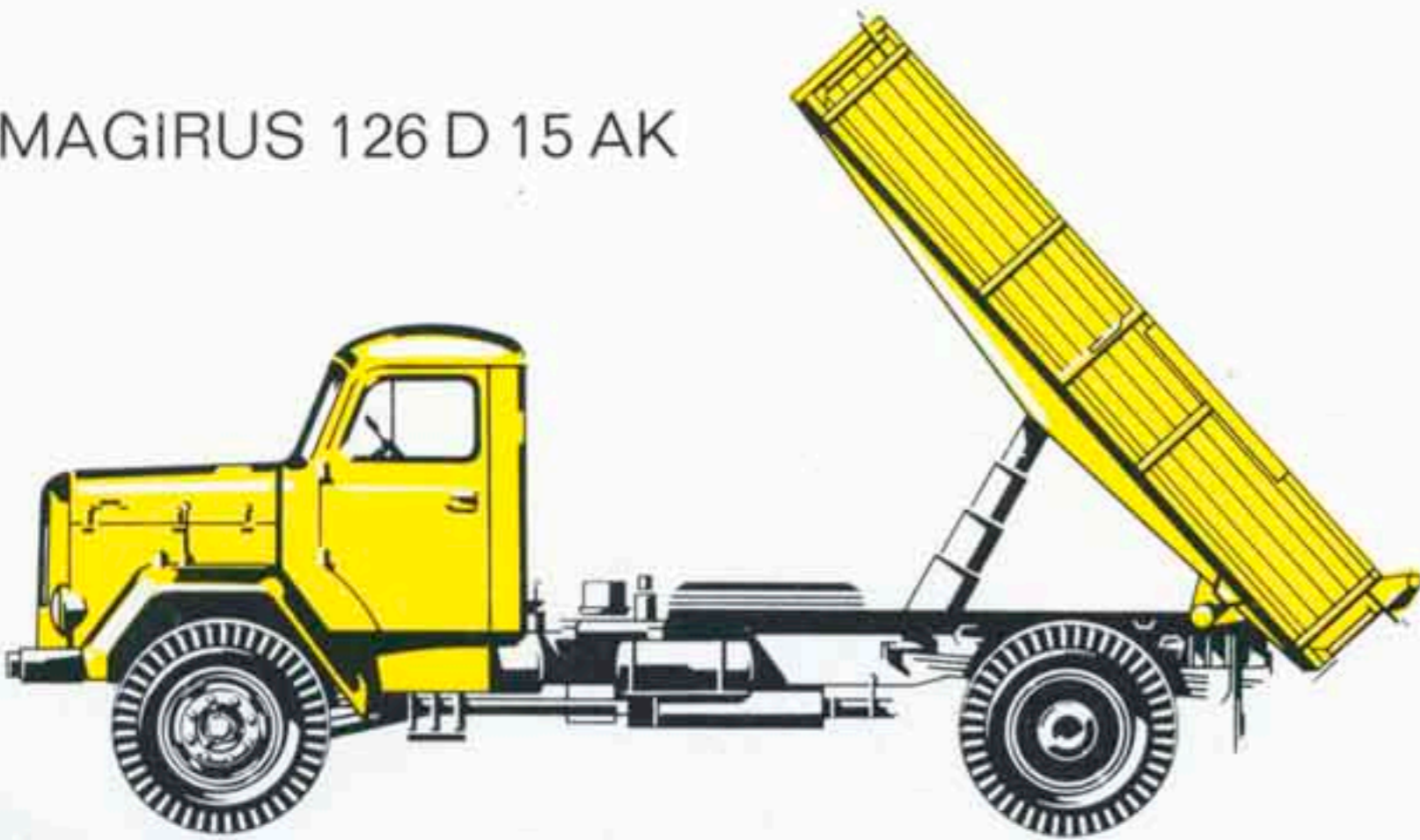
MAGIRUS 126 D 11 AK



MAGIRUS 150 D 14 AK



MAGIRUS 126 D 15 AK



MAGIRUS 150 D 21 AK 6x6



MAGIRUS 210 D 22 AK 6x6



MAGIRUS 200 D 26 AK 6x6



Auf Wunsch stehen Einzelprospekte zur Verfügung