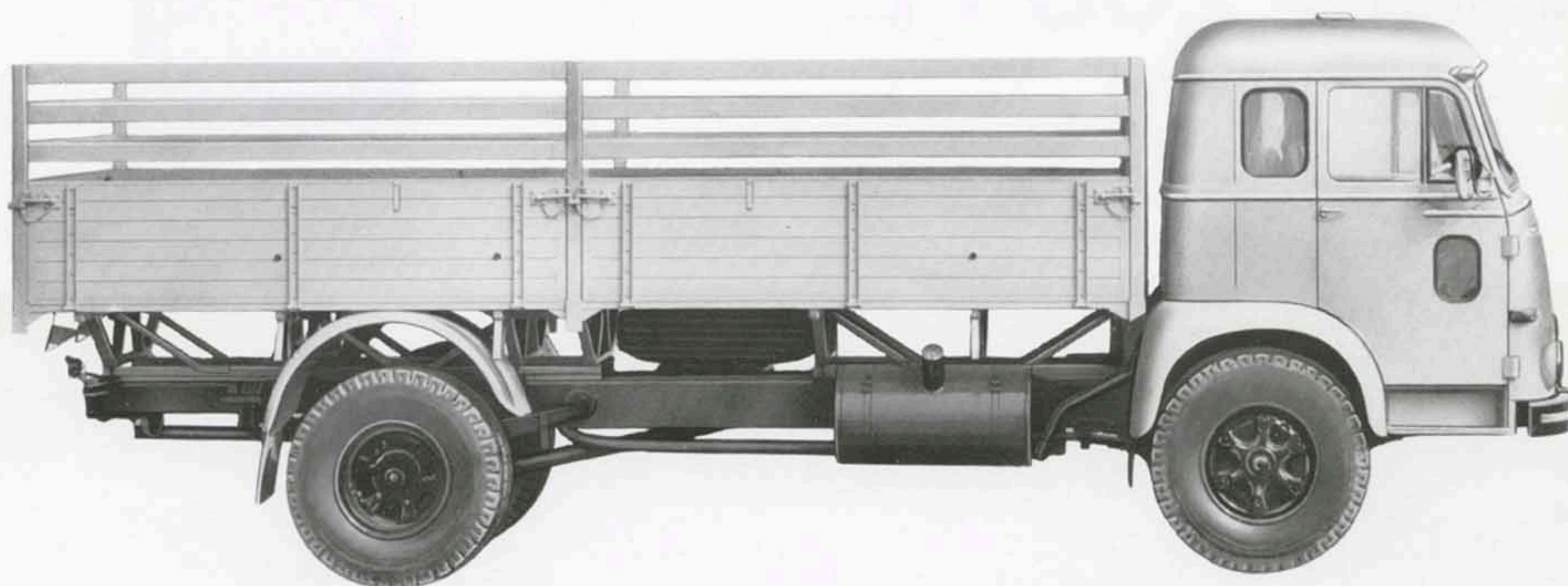


Pluto 200 FL



Magirus-Deutz Frontlenker-Lastkraftwagen Pluto 200 FL



Der Pluto 200 FL ist gegenwärtig der fortschrittlichste Lastkraftwagen, den Magirus-Deutz in seinem Typenprogramm der Fahrzeuge für den Straßengüterverkehr führt. Er gehört zur Klasse der Fahrzeuge mit mehr als 9 Tonnen Nutzlast, hat ein Gesamtgewicht von 16 Tonnen und wird mit Anhänger als 32-Tonnen-Zug zusammengestellt; entsprechend einer Nutzlast-Tonnage von 20 Tonnen.

Das Fahrzeug kommt in zwei Frontlenker-Varianten, die im Radstand gleich sind, sich aber durch die unterschiedliche Fahrerhausausführung und nutzbare Pritschenlänge unterscheiden, auf den Markt. Bei kurzem Fahrerhaus handelt es sich um die heute übliche 6-m-Pritsche, mit Fernfahrerhaus bietet der Pluto 200 FL wohl als einziger Fernlastwagen seiner Art noch 5,7 m Pritschenlänge.

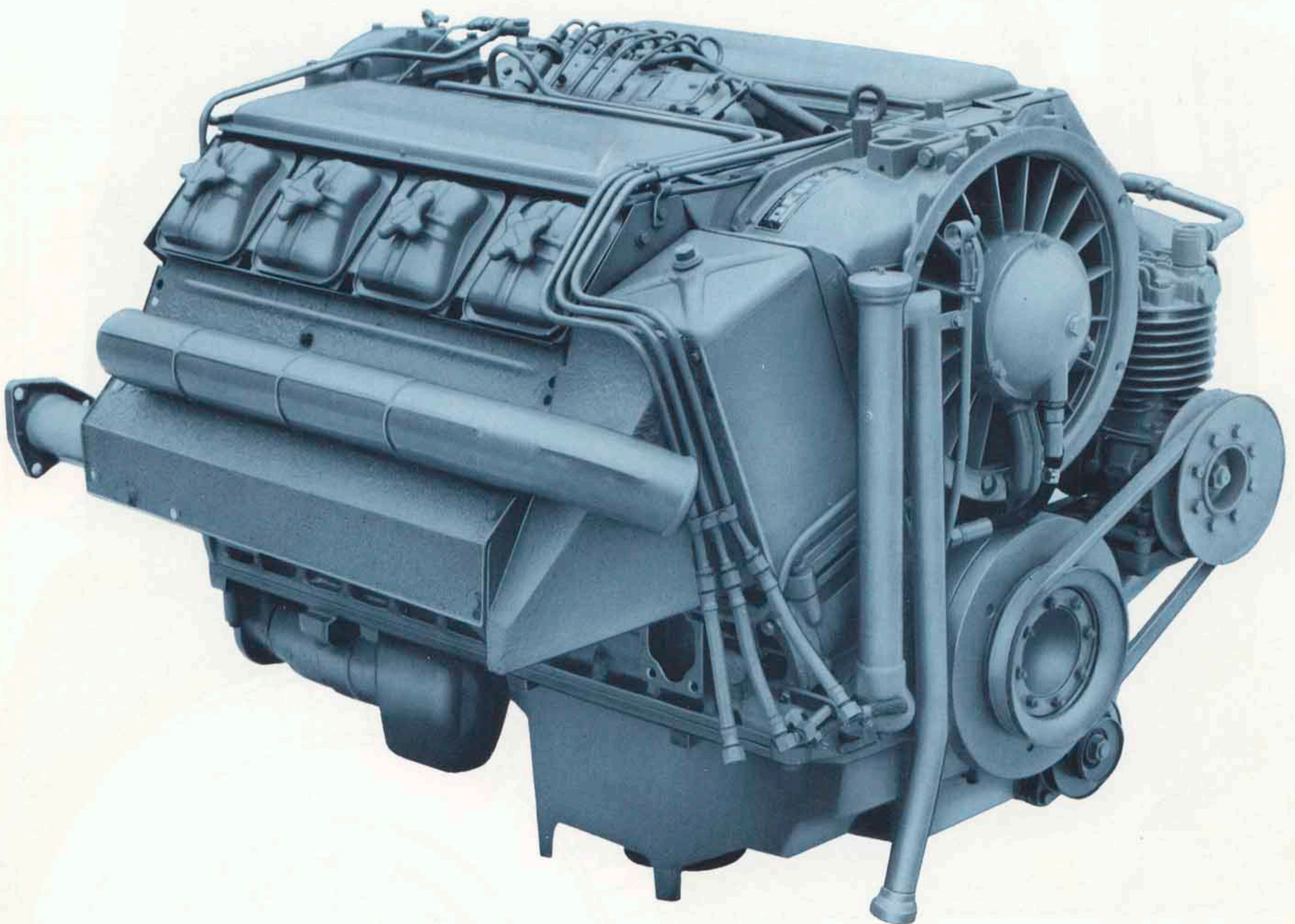
Die Ladebrücke besitzt eine durchgehende glatte Ladefläche. Geteilte Seitenwände, abnehmbare hintere Ecksäulen und Mittelstützen bieten eine wesentliche Erleichterung beim Be- und Entladen. Bei aufgelegtem Planverdeck ruht das Plangestell ohne Verminderung der Ladefläche in den Begrenzungsstützen des Aufbaus. Serienmäßige Aufsteckgitter ergeben praktisch eine Bordwand von 1200 mm Höhe.

Der luftgekühlte Deutz-Dieselmotor

Als Antriebsaggregat des Pluto 200 FL dient der vielfach bewährte luftgekühlte 8-Zylinder Deutz-Dieselmotor in V-Bauart, Leistung 200 PS, Hubvolumen 12,67 l, Drehmoment max. 72 mkg bei 1300 U/min.

Elastisches Verhalten im Nenndrehzahl-Bereich und steigende Drehkraft bei abfallender Drehzahl des Motors verleihen dem Pluto 200 FL charakteristische Eigenschaften: überdurchschnittliches Beschleunigungsvermögen, kraftvollen Durchzug am Berg, hohe Durchschnittsgeschwindigkeit.

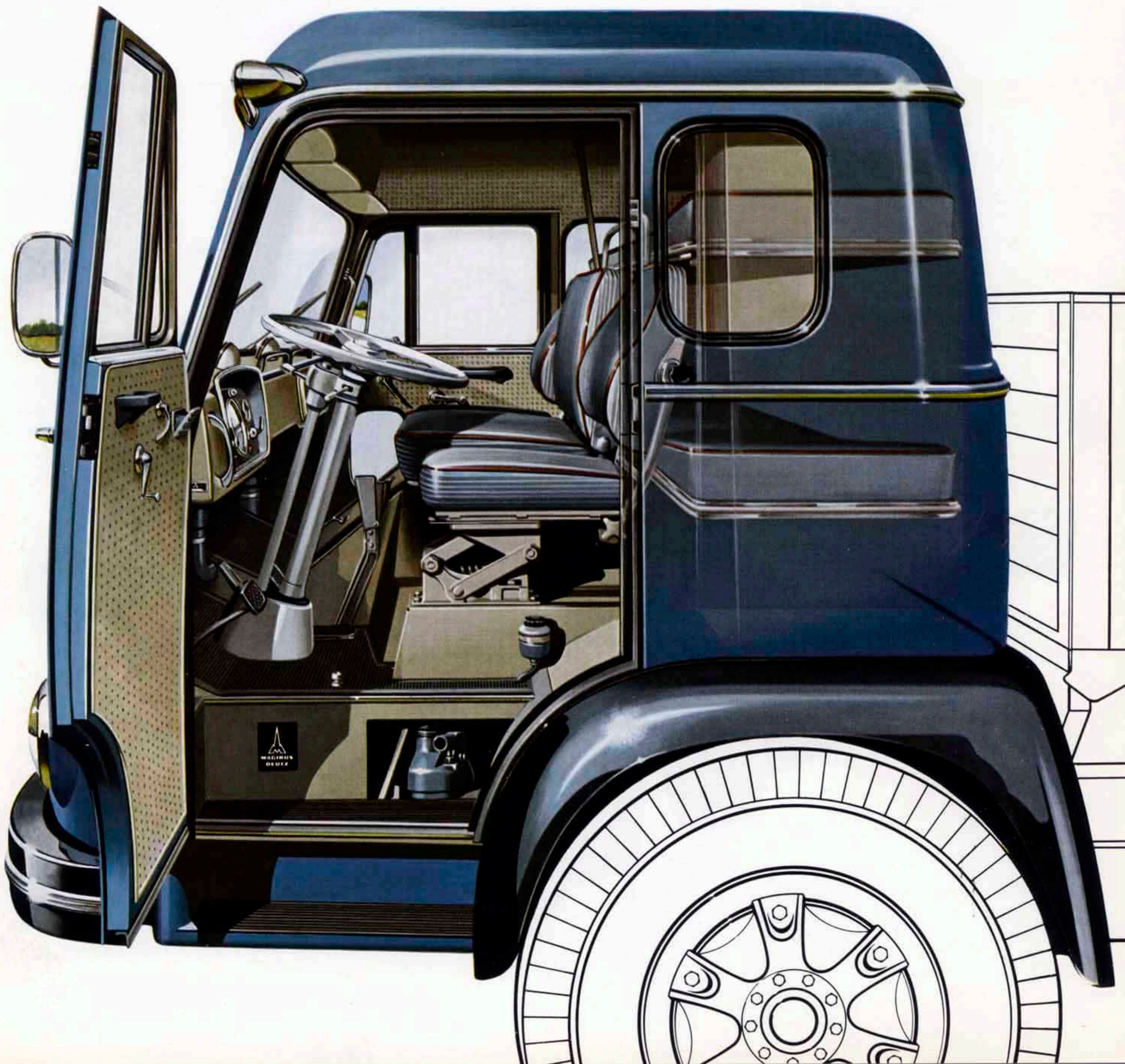
Das Kühlluftgebläse des luftgekühlten Deutz-Dieselmotors arbeitet vollautomatisch. Je nach Beanspruchung und Arbeitsleistung des Motors schaltet es über einen Thermostat selbsttätig zu oder ab.



Ein Fahrerhaus mit Komfort

Das Fahrerhaus wird in auffälliger Weise durch einen breiten, überaus bequemen Einstieg gekennzeichnet, wie er sonst bei Frontlenker-Fahrzeugen nicht anzutreffen ist. Der ohnehin niedrige Geräuschpegel konnte durch eine sinnvolle, dabei aber ansprechende und gediegene Innenverkleidung des Fahrerhauses mit Schallschluckplatten weiter gesenkt werden.

Durch die gedrungene Bauart des V-Motors war es möglich, auch in der Mitte eine Sitzbank mit freiem Fußraum zu schaffen. Somit haben außer Fahrer und Beifahrer noch zwei weitere Personen Platz. Das Fernfahrerhaus enthält zwei bequeme Liegen mit Federkernmatratzen und Kopfkeil sowie einen verschließbaren Kleiderschrank.



Einwandfreie Temperaturregelung im Fahrerhaus durch Warm- oder Frischluftzufuhr wird mittels Gebläse sowie durch ausstellbare Seitenfenster und Dachklappen oder Hebedach (Sonderwunsch) gewährleistet. Neben der sonst allgemein üblichen Ausstattung sind noch folgende Details der Serie interessant: Großer Handschuhkasten mit Klappe, geräumiges Ablagefach über der Windschutzscheibe, elastische Handgriffe für Beifahrer, Armstützen an beiden Türen, Sonnenblenden für Fahrer, Beifahrer und Begleitpersonen, blendfreie Leselampe für beide Liegen, Lichthupe mit Hebel für Blinkerbetätigung kombiniert, doppeltes elektrisches Horn, zwei im vorderen Abweiser organisch eingebaute Nebellampen sowie ein Rückfahrscheinwerfer für den Rangierbetrieb.



Der Fahrersitz mit hydraulisch gedämpfter Federung ist allen körperlichen Belastungs- und Größenverhältnissen leicht anzupassen. Dank der leichtgängigen Spindel-Hydraulenkung und der raumsparenden, leicht bedienbaren Lenkradschaltung läßt sich das Fahrzeug mühelos beherrschen.

Die übersichtliche Instrumententafel ist leicht geneigt im Armaturenbrett eingelassen. Die große durchgehende Panorama-Windschutzscheibe, reichlich bemessene Fenster und großflächige Rückspiegel bieten gute Sicht nach allen Seiten und erhöhen die Verkehrssicherheit. Ein zusätzliches Fenster in der rechten Tür erleichtert die Beobachtung der rechten Fahrbahnbegrenzung beim Anfahren, Parken und Rangieren.



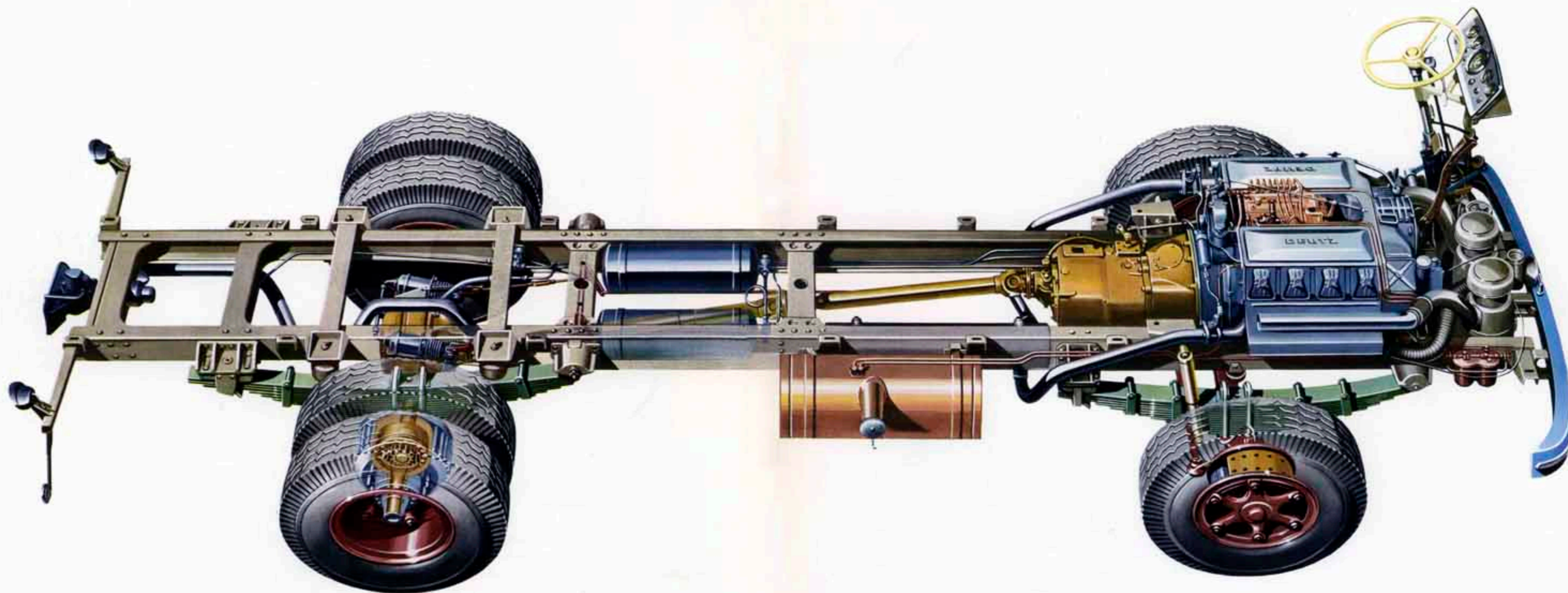
Das robuste Magirus-Deutz Fahrgestell

Das Fahrgestell — U-Profil-Stahllängsträger mit eingelenkigten Quertraversen — ist wie bei allen Magirus-Deutz Nutzkraftfahrzeugen für schwerste Beanspruchung ausgelegt. Im vorderen Rahmenteil liegt über der Vorderachse, in Gummi gelagert, der Motor-Getriebeblock. Als Antrieb dient ein luftgekühlter 200 PS Deutz-Dieselmotor in V-Form. Die Antriebskraft des Motors wird über die Einscheiben-Trockenkupplung, das liegende 6-Gang-Allklauen-Getriebe und

des Wirtsmotors inrs wii in
lunegerüber die Einsche Eins-
lunr ide 6-Gang-Allkler

einen geteilten Gelenkwellenstrang auf die Hinterachse übertragen. Hier geht der Kraftfluß über Kegel-Teller-rad und die Seitenwellen zu den beiden Vorgelegen im Achskörper, welche die Drehzahl nochmals untersetzen. Durch die Untersetzung wird erreicht, daß die volle Drehkraft erst unmittelbar an den Rädern wirksam wird. Die übrigen Triebwerksteile werden nicht so stark beansprucht. Die Achsen sind an langen, progressiv wirkenden Blattfedern aufgehängt. An der Hinterachse

übernehmen Gummihohlfedern die Aufgabe einer Stützfeder bei voller Belastung. Die bei den Vorderradbrem- sen eingebauten Oldruckzylinder arbeiten mit Druckluftunterstützung, während die Hinterradbrem- sen über Druckluftzylinder betätigt werden. Die Spindel-Hydro- lenkung zeichnet sich durch ihre außergewöhnliche Leichtgängigkeit aus. Serienmäßig ist der Pluto 200 FL mit einem Kraftstoffbehälter ausgerüstet. Auf Wunsch können zwei weitere Behälter eingebaut werden.

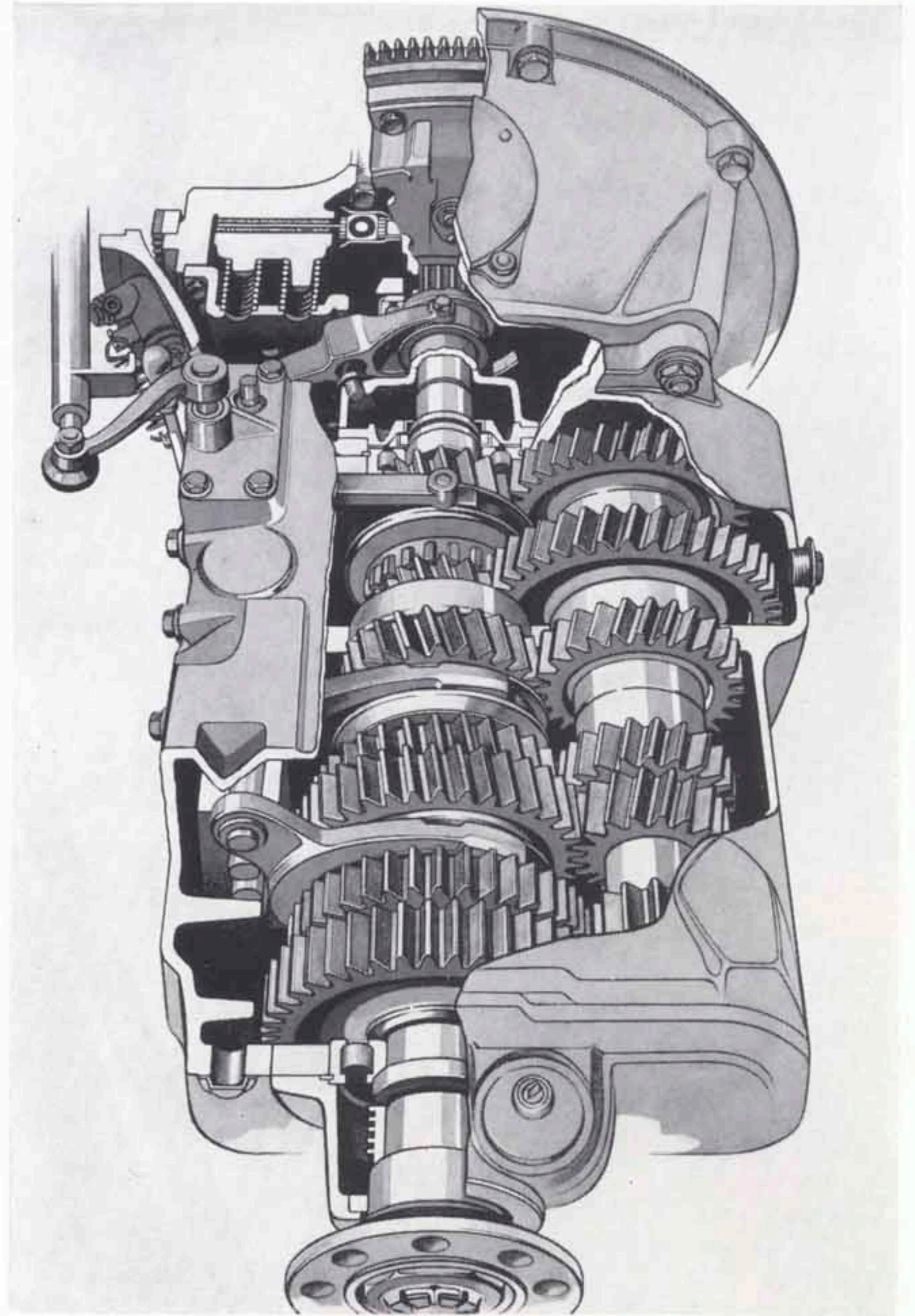


Mit dem Pluto 200 FL lassen sich hohe Transportleistungen erzielen. Sein Laderaum ist so bemessen, daß er auch sperrige Güter aufnimmt. Mit seinem kraftvollen Motor bewältigt er auch beträchtliche Steigungen mit Elan. Daraus erklärt sich seine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit — und diese wiederum ist gleichbedeutend mit schneller Transportabwicklung. Der Pluto 200 FL ist serienmäßig mit Fernfahrerhaus ausgerüstet. Auf Wunsch wird das Fahrzeug — je nach Verwendungszweck — mit dem normalen Fahrerhaus oder dem sogenannten Schwalbennest geliefert.



Das Getriebe

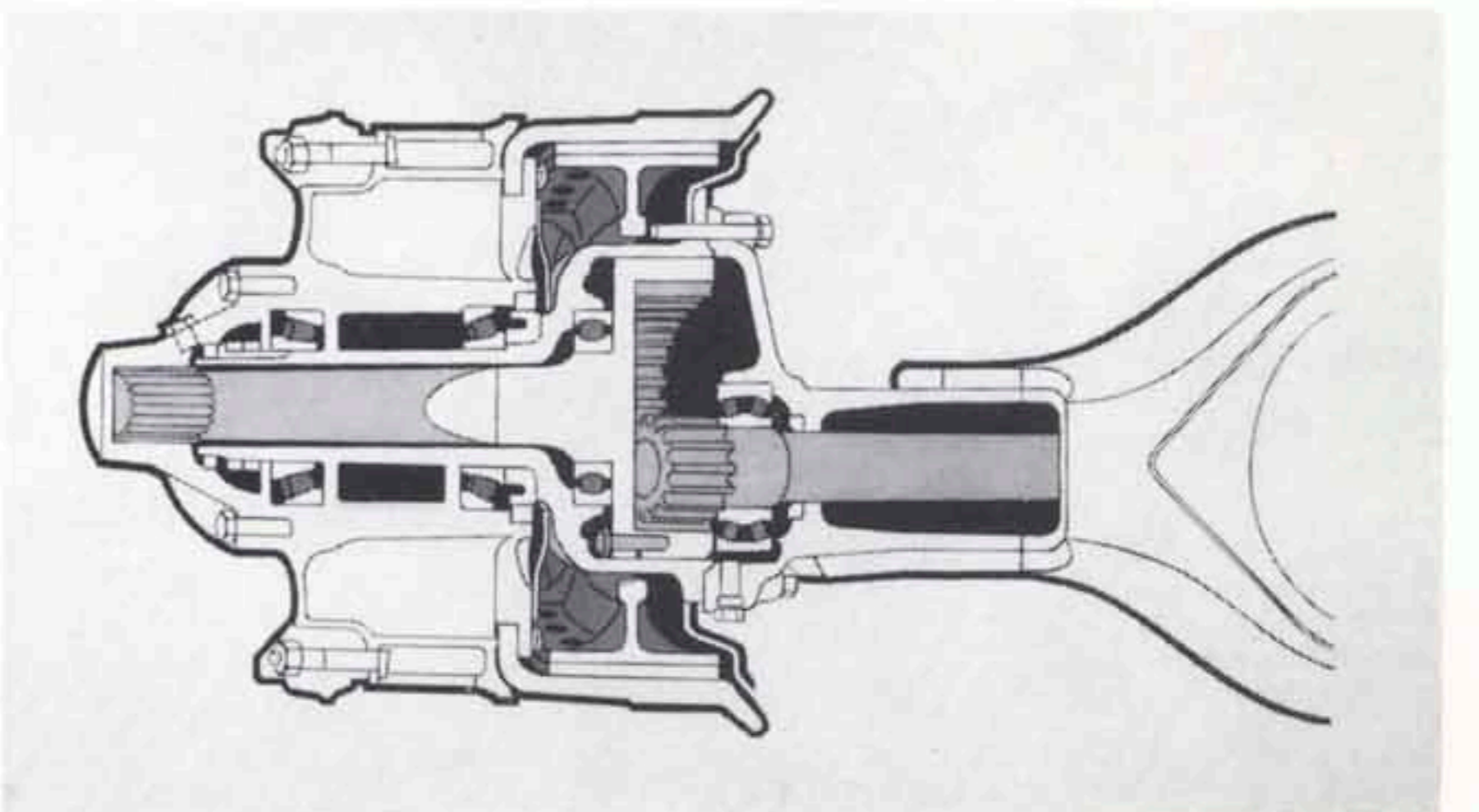
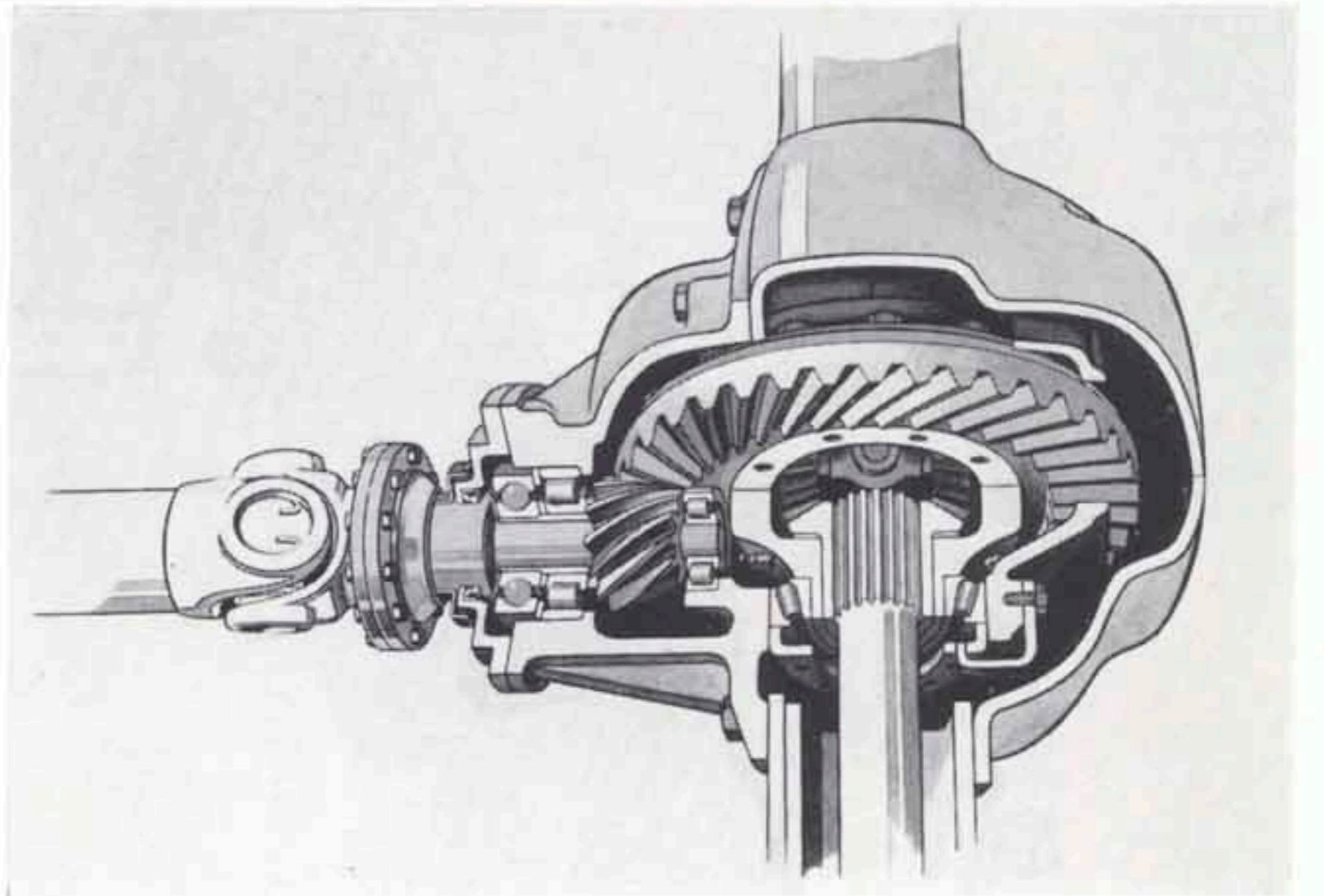
Über die hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Festeinstellung wird die Antriebskraft des Motors auf das 6-Gang-Allklauen-Getriebe übertragen. Die Zahnräder der einzelnen Gänge, die bei der Allklauen-Bauart dauernd im Eingriff stehen, versprechen auch nach langer Betriebszeit noch ruhigen Lauf. Sie sind rollengelagert, laufen lose auf ihrer Welle und werden durch verschiebbare Klauenmuffen gekuppelt. Diese Bauart ist gegen Schaltfehler unempfindlicher und erleichtert mithin die Schaltvorgänge wesentlich.



Die Hinterachse

Der Antrieb der Hinterachse erfolgt über Kegel- und Tellerradsatz mit Spiralverzahnung. Am Tellerrad angeflanscht ist das Kegelraddifferential mit der Funktion, unterschiedliche Radgeschwindigkeiten bei Kurvenfahrt auszugleichen.

Als weitere Untersetzung ist unmittelbar vor den Rädern ein Stirnradvorgelege mit Innenverzahnung eingebaut.



Die Lenkung



ZF-Spindel-Hydraulenkung mit Lenkradschaltung:
Eine Blockkonstruktion, bei der der hydraulische Kraftkolben und die darin angeordnete hydraulische Steuerungseinrichtung zusammen mit den mechanischen Übertragungsteilen in einem zugleich als Zylinder ausgebildeten Lenkungsgehäuse untergebracht sind.

Als Kraftquelle dient eine vom Motor angetriebene ZF-Eaton-Pumpe. Sie erzeugt Drücke bis zu 100 kg/cm^2 . Der maximale Druck wird durch ein Überdruckventil geregelt. Der Ölbehälter mit Filter ist separat am Rahmen angeordnet. Der Pluto 200 FL ist serienmäßig mit einem Dreispeichen-Lenkrad ausgerüstet.

Das Bremssystem

- 1 Luftpresser
- 2 Luftfilter
- 3 Druckregler
- 4 Luftbehälter
- 5 Überströmventil mit Rückströmung
- 6 Einkammer-Bremsverstärker
- 7 Hydraulik-Hauptzylinder
- 8 Rad-Bremszylinder
- 9 Bremsluftmanometer
- 10 Belüftungsventil für Motorbremse
- 11 Arbeitszylinder
- 12 Anhänger-Bremsventil
- 13 Absperrhahn
- 14 Kupplungskopf

Zeichenerklärung

- blau = Luftdruck-Vorrat
- blau gestr. = Betätigungsdruck für Motorbremse
- rot = Bremsdruck – Öl
- gelb = Bremsdruck – Luft
- grün = Vorrats- und Steuerdruck für Anhänger

