



Mitte der 70er Jahre begann nach und nach der Siegeszug der Sattelzugmaschine. Immer mehr Spediteure und Unternehmer griffen auf diesen flexiblen und im Verhältnis preiswerten Fahrzeugtypen zurück. Im Hause Magirus erkannte man diesen Trend sehr früh und reagierte mit einem umfangreichen Angebot in allen Gewichtsklassen in Bezug auf Nutz- und Sattellast.

Dabei stellte sich schnell heraus, dass der Trend hauptsächlich zu zweiachsigen 16-Tonnern, dreiachsigen 26-Tonnern mit zwei angetriebenen Hinterachsen und aber auch zu den extrem wendigen 22-Tonnen-Dreiachsern ging.

Letzere zeichneten sich bei Magirus, wie auch bei anderen Herstellern, durch eine gelenkte Vorlaufachse aus. Diese ermöglichte bei deutlich erhöhter Sattellast gegenüber dem 16-Tonnen-Zweiachser nahezu dessen Wendigkeit. Im Vergleich zum 26-Tonner 6x4, welcher hauptsächlich im harten Baustelleneinsatz sein täglich Brot verdiente, liefen die 22-Tonner größtenteils im nationalen und internationalen Fernverkehr.

Der von uns zum Verkauf angebotene Oldtimer-LKW wurde im Jahre 1979 von der Deutschen Bahn in Dienst gestellt. Diese hatte im Jahre 77/78 nach umfangreichen Tests die Magirus-Zugmaschinen als die wirtschaftlichsten in Bezug auf Leistung, Anschaffungs- und Unterhaltskosten definiert. Der Wettbewerb scheiterte an zu hohem Eigengewicht, zu hohen Wartungskosten sowie einer unübersichtlichen Kabine mit zu hohem Einstieg. Der Bahn war die Übersichtlichkeit und der niedrige Einstieg mit daraus resultierender bequemer Sitzposition wichtig, weil die Fahrer den LKW mehrfach täglich verlassen und wieder aufsuchen mussten, da das Unternehmen noch in den letzten Wehen von "Haus-zu-Haus-Verkehr" und bahneigenem Stückgutverkehr lag.

Der aus knapp 15 Liter 310 PS schöpfende Zehnzylinder-Motor ist an Laufkultur und Leistungsbereitschaft jederzeit eine Klasse für sich im Deutz-Programm. Noch heute besticht der Motor in Verbindung mit dem synchronisierten ZF-Achtgang-Getriebe durch Leistung in

allen Situationen. Als besonderes Highlight ist an diesem Fahrzeug die Luftfederung der Hinterachse zu erwähnen. Sie ermöglicht ein einfaches An- und Abkuppeln aller Sattelaufleger sowie eine angenehme, trampelfreie Fahrt ohne Auflieger.

Nachdem der Magirus 310D22 FSL 6x2x4 den Dienst bei der Bahn quittiert hatte, gelang er in den frühen 90er Jahren zu einem Schwerlastspediteur und Abschleppunternehmen, welcher das Fahrzeug hegte und pflegte, jedoch nur sporadisch aus seiner geräumigen Halle herausholte. Der Magirus diente hauptsächlich zum Bergen von Aufliegern, welche durch Unfälle oder Ausfall des Motorwagens geborgen werden mussten. Der abgelesene Kilometerstand beträgt lediglich 264.600 km, und der Zustand des Fahrzeug kann zweifelsfrei als alltagstauglich bezeichnet werden. Die Bereifung der Dimension 12R22.5 beträgt rundum 60 %. Es ist eine Sattelkupplung wie auch eine Anhängerkupplung an der hinteren Zugtraverse montiert. Als Besonderheit gilt es zu erwähnen, dass es sich bei diesem Fahrzeug um eine selbstfahrende Arbeitsmaschine handelt und das Fahrzeug dadurch steuer- und mautfrei ist sowie damit ungehindert in Umweltzonen eingefahren werden kann.





Bitte klicken Sie auf ein Bild, um es zu vergrößern.

Alle Fotos Copyright by Florian Dasenbrock!