

Mustang

Pfälzische
Automobilverkaufsgesellschaft
Bätzner & Fillibeck o. H.
Neustadt a. d. Weinstraße

DER NEUE SW-6 $\frac{1}{2}$ -TONNER

MIT 145-PS-ZWEITAKT-DIESELMOTOR



Südwerte Motoren- und Kraftwagenfabriken G.m.b.H.
Kulmbach / Essen



Kupplung

Als Kupplung findet die bewährte Einscheibenkupplung Type LA 70 von Fichtel & Sachs Verwendung, und zwar in der Ausführung mit Torsionsdämpfungsfedern, die sich auf den gesamten Antrieb geräuschmindernd und materialschonend auswirken.

Getriebe

Das Fahrzeug ist mit einem bewährten und leicht schaltbaren Z.F.-Getriebe ausgerüstet, das unmittelbar über das Kupplungsgehäuse an den Motor angeflanscht ist.

Hinterachse

Ausreichend dimensioniert sind die Antriebsorgane der Hinterachse. Zur Erzielung weitgehendster Laufruhe ist das Kegelradpaar spiralverzahnt und das Stirnradvorgelege schrägverzahnt. Die Seitenwellen sind aus hochwertigem Federstahl und tragen, als Drehstabfedern ausgebildet, wesentlich zur Schonung des gesamten Antriebes bei.

Vorderachse

Die Vorderachse ist eine Faustachse, auf der die Achsenkel schwenkbar gelagert sind.

Lenkung

Ausgerüstet ist der „SW-Mustang“ mit der bewährten Z.F.-Roß-Lenkung, die einen ausgezeichneten Wirkungsgrad hat, so daß auch vielstündiges Fahren den Wagenlenker nicht ermüdet.

Bremse

Die Fußbremse, als Druckluftbremse ausgebildet, wirkt auf alle vier Räder. Die Handbremse, auf die Hinterräder wirkend, besitzt zur Erzielung größter Bremswirkung zwei Betätigungshebel. Der linke Handbremshebel mit einer niedrigen Übersetzung erfüllt lediglich die Aufgabe, die Bremsbacken zur Anlage zu bringen und den Bremsvorgang einzuleiten. Mit dem rechten Handbremshebel, der ein doppelt so großes Übersetzungsverhältnis besitzt, werden dann die Bremsbacken mit sehr hohem Druck angepreßt. Mit diesem System lassen sich Bremsverzögerungswerte von über $2,5 \text{ m/sec}^2$ erreichen, wie sie mit keiner anderen, rein mechanischen Handbremse möglich sind.

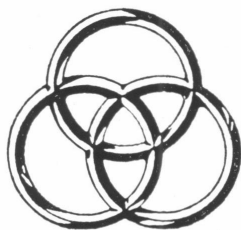
Rahmen

Die Längsträger des Rahmens, aus U-Profil, haben Fischbauchform und geraden, durchgehenden Obergurt. Die breiten und kräftigen Querträger, die wie die Längsträger aus hochwertigem Stahlblech gepreßt sind, verleihen dem Rahmen eine außerordentliche Verwindungssteifigkeit. Die Beanspruchungen der Rahmenlängsträger liegen in mäßigen Grenzen und machen auch bei Überlastungen Rahmenbrüche unmöglich.

Federn

Die Federn sind für jede Belastung gut abgestimmt und besitzen eine hohe spezifische Durchfederung, um die Fahrbahnstöße von Fahrgestell und Aufbau fernzuhalten. Die Federn der Hinterachse haben eine Zusatzfeder, die es gestattet, mit Rücksicht





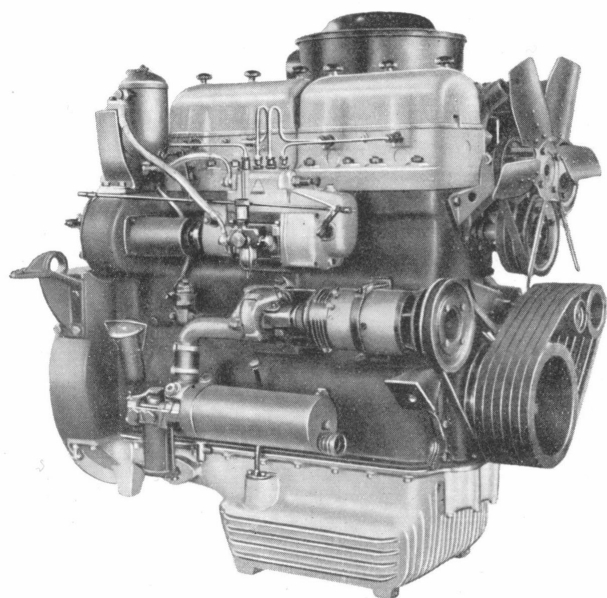
Bei der Entwicklung ihrer Schwerlastkraftwagen-Typen sind die SUDWERKE neue Wege gegangen. Die Entwicklung zum 6-6,5-Tonnen-Lkw. erfolgte nicht wie üblich über eine bereits vorhandene Type durch stärkere Auslastung derselben und Hochzüchten des Motors. Ausgehend von den Erfahrungen, die mit dem bewährten „SW-Titan“ gewonnen wurden, entstand ein auf die Erfordernisse der Praxis abgestimmtes und entsprechend robust gebautes Fahrzeug mit einem leistungsstarken und nicht „ausgepumpten“ 145-PS-Dieselmotor, der sich durch niedrigen Kraftstoffverbrauch auszeichnet.

Die mit dem „SW-Titan“ gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse sind bei dem neuen

6-6½-Tonnen-SW-Lastkraftwagen „Mustang“

weitestgehend ausgewertet, so daß ein ausgesprochen „ÖKONOMISCHER FAHRZEUGTYP“ geschaffen wurde, dessen Überlegenheit in seinen guten Fahreigenschaften sowie in den geringen Betriebs- und Unterhaltungskosten liegt. Ein Nutzfahrzeug, das wie kein anderes in dieser Tonnageklasse seinem Besitzer durch die niedrigen laufenden Kosten je Tonnenkilometer im wahrsten Sinne des Wortes „NUTZEN BRINGT“ und das verdienen hilft.

Die folgerichtige Entwicklung des „SW-Mustang“ gibt Gewähr für eine Konstruktion, die den heutigen gesteigerten Ansprüchen für die Durchführung von Transportaufgaben in jeder Weise Rechnung trägt. Auch die äußere Form ist mit großer Sorgfalt durchgebildet, um diese den Erfordernissen des In- und Auslands-Marktes anzupassen. Die Ausgestaltung des Fahrerhauses ist besonders hervorzuheben. Davon ausgehend, daß der Fahrer viele Stunden unterwegs auf dem Fahrzeug zubringen muß, ist der Fahrersitz bequem und verstellbar angeordnet; auch für den übrigen Komfort ist gesorgt.



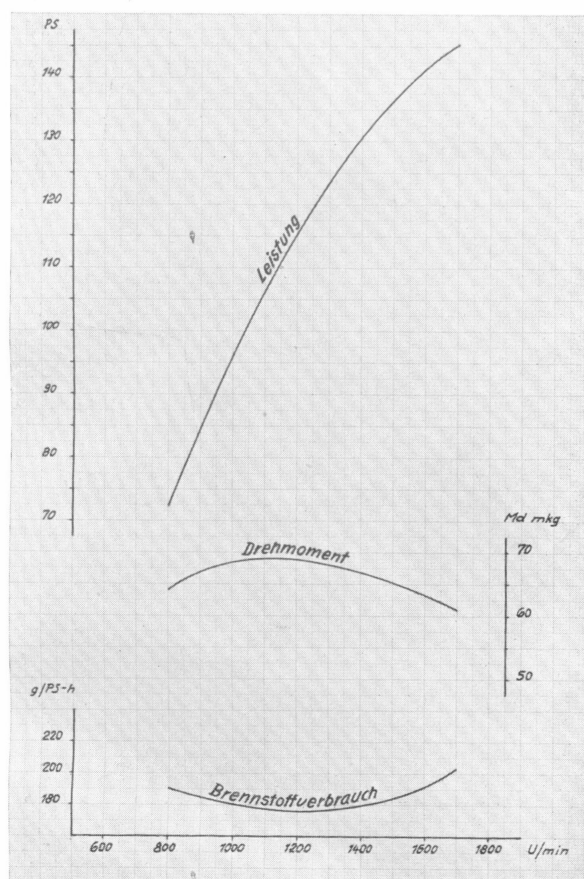
145 PS SW-4-Zylinder-Zweitakt-Dieselmotor

Technische Einzelheiten:

Motor

Zum Einbau gelangt ein Vierzylinder-Zweitakt-Dieselmotor mit einer Leistung von 145 PS (die Spitzenleistung liegt noch höher) und einem Drehmoment von über 68 mkg. Das Durchzugsvermögen des Motors ist daher außergewöhnlich gut. Langjährige Erfahrungen im Bau von Zweitakt-Dieselmotoren fanden ihren Niederschlag in dieser Motorenkonstruktion, die wesentliche Vorteile gegenüber dem althergebrachten Viertakt-Motor bringt. Dabei jeder Umdrehung der Kurbelwelle eine Kraftabgabe erfolgt, läuft der Motor gleichmäßiger und die Triebwerksteile werden geschont. Die Arbeitsweise ist kurz folgende: Über ein von der Kurbelwelle aus angetriebenes Gebläse wird durch rings um den Zylinder angeordnete Schlitze Luft in den Hubraum gedrückt. Beim Aufwärtsgang des Kolbens verdichtet dieser nach Schließen der Auslaßventile die Frischluft. Kurz vor dem oberen Totpunkt wird durch eine zentral im Zylinderkopf sitzende Düse der Kraftstoff direkt mit hohem Druck eingespritzt, der sich an der hocherhitzten Luft entzündet. Durch den Verbrennungsdruck wird der Kolben nach unten getrieben und gibt Arbeit an die Kurbelwelle ab. Am Ende des Arbeitshubes, etwa 85 Grad vor dem unteren Totpunkt, öffnen sich die von der Nockenwelle gesteuerten Auslaßventile, so daß die Verbrennungsgase abströmen können. Kurz danach gibt der Kolben die Einlaßschlitze frei und die einströmende Frischluft spült den Verbrennungsraum im „Gleichstrom“ aus und füllt den Zylinder wieder für den nächsten Arbeitstakt.

Die Kühlung ist hervorragend gelöst. Der Zylinderkopf und der obere Teil des Hubraumes sind wassergekühlt; die untere Hälfte der Zylinderlaufbüchse ist von Frischluft umspült. Der Kolbenboden wird außerdem zusätzlich durch Spritzöl gekühlt. Somit wird der Motor durch seine dreifache Kühlung thermisch vollkommen beherrscht, ist verschleißfest und hat eine hohe Lebensdauer. Durch die Gleichstromspülung ist bei allen Belastungsstufen eine ideale Füllung gewährleistet. Der Motor zeichnet sich vor allem durch seine einfache Bauart, seine Zugkraft im bergigen Gelände und seinen außerordentlich geringen Verbrauch an Brennstoff und Öl aus.



auf empfindliches Ladegut die Federn weich zu halten, ohne Gefahr zu laufen, daß sich der Wagen bei Lasten mit hoher Schwerpunktlage in Kurven bei hoher Geschwindigkeit zu sehr auf die Seite legt.

Fahrerhaus

Das formschöne und geräumige Fahrerhaus bietet außer dem Fahrer 2—3 Personen Platz. Der Fahrersitz, gesondert angeordnet, läßt sich mit wenigen Handgriffen den Körperproportionen des Fahrers anpassen. Schalldichte Wände und Böden sorgen dafür, daß die Insassen kaum von den Motorgeräuschen belästigt werden. Die Entlüftung geschieht zugfrei. Auf Wunsch kann für den Winterbetrieb Heizung zusätzlich eingebaut werden.

Pritsche

Die Pritsche entspricht in ihren Abmessungen den an ein Fahrzeug dieser Größenordnung gestellten Anforderungen. Ihre Abmessungen betragen in der lichten Länge 5,00 m, in der lichten Breite 2,33 m, die Bordwandhöhe 0,6 m und die Ladefläche 11,75 m².

Der Dreiseitenkipper besitzt motorhydraulischen Antrieb. Die Pritschenabmessungen sind in der lichten Länge 4,00 m, in der lichten Breite 2,24 m, die Bordwandhöhe 0,4 m, die Ladefläche ca. 8,96 m² und der Laderaum ca. 3,58 cbm.

Reserveradbefestigung

Unter der Pritsche befindet sich die Reserveradlagerung. Sie wurde in neuartiger Weise so ausgebildet, daß der Reifen auf einem auf Rollen laufenden, herausziehbaren Gestell angeordnet ist, das ein müheloses Ein- und Ausführen des schweren Reservereifens 11.00-20" e.HD auch bei Bedienung durch eine Person erlaubt.

Brennstoffbehälter

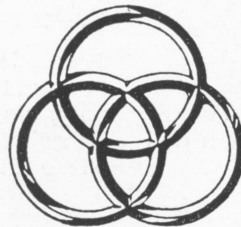
Der Inhalt des Brennstoffbehälters beträgt ca. 200 Liter.

Räder und Bereifung

Als Räder finden die bewährten Stahlgußspeichenräder System Trilix in Verbindung mit der Felge 7,33 V-20 Verwendung. Die Tragfähigkeit der Reifen 11.00-20" e.HD gewährleistet eine hohe Lebensdauer der Bereifung auch bei schlechten Straßenverhältnissen.

Anhängerkupplung, Rangier- bzw. Abschleppkupplung

Die Anhängerkupplung ist groß dimensioniert. Am vorderen Ende des Fahrzeuges sitzt eine sogenannte Rangier- oder Abschleppkupplung, die auch außergewöhnliche Beanspruchungen ohne Schaden aufnehmen kann.



LEISTUNGEN

MOTOR

Südwerte - Dieselmotor, Typ SW 4, Zweitakt-Dieselmotor mit Gleichstromspülung, Ansaugschlitzen und Auslaßventilen.

Zylinderzahl:	4	
Bohrung:	115	mm
Hub:	140	mm
Hubraum:	5,778	Ltr.
Drehzahl:	1700	U/min.
Leistung:	145	PS

Druckumlaufschmierung

Ölbad-Luftfilter

Feinfilter für Öl und Kraftstoff

Kraftstoffzuführung durch Kolbenpumpe

Kühlung im Zylinderkopf und oberen Zylinderenteil durch Wasserumlauf, im unteren Zylinderenteil Luftkühlung

FAHRGESTELL

Kupplung:	Einscheibenkupplung
Getriebe:	Z.F.-Getriebe
Kraftübertragung:	Rollengelenkwelle
Hinterachsgetriebe:	doppelt untersetztes Kegelrad - Stirnradgetriebe
Ausgleichgetriebe:	Kegelrad
Vorderachse:	Faustachse (Doppel-T-Profil)
Feder:	Halbelliptikfeder

Hinterachse:

Feder: Banjoachse Halbelliptikfeder mit Zusatzfeder
Räder: Trilix-Speichenräder 7.33 V-20 (9/10"-20)
Felgenreife: vorn einfach 11.00-20 eHD hinten dopp. 11.00-20 eHD
Bereifung:

Fahrgestellrahmen: Fischbauchrahmen, aus gepreßtem Stahlblech hergestellt und genietet
Lenkung: Schnecken-Lenkung Z.F. (System Roß)

Bremsen: Druckluft-Vierrad-Bremse
Handbremse: Doppelhandbremse, auf die Hinterräder wirkend, mit Betätigung des Anhängerbremventiles

Anhängerkupplung: nach DIN 74 051
Kraftstoffbehälter: rechts am Rahmen für ca. 200 Liter

MASSE, GEWICHTE, VERBRAUCH

Radstand:	4850 mm
Fahrgestelltragfähigkeit:	8000 kg
(Rahmentragfähigkeit)	
Fahrgestellgewicht:	ca. 4500 kg
(ohne Aufbau, betriebsfertig)	
Zulässiges Gesamtgewicht:	12 500 kg
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 65 km/h
Kleinster Wendekreisdurchmesser:	20,5 m
(am Stoßfänger außen gemessen)	

Kraftstoffnormverbrauch

ca. 21 Ltr.
 (je 100 km Fahrstrecke auf trockener, ebener Straße ohne Fahrtunterbrechung)

Ölverbrauch:

ca. 0,5 Ltr.
 (unter obigen Bedingungen)

AUFBAU

Fahrerhaus: Geschlossen mit Kurbel Fenster und verschließbaren Türen, 3-4 Personen Platz bietend

Ladebrücke, Länge i. L. 5000 mm
Breite 2330 mm
Höhe 600 mm
über alles, Länge 8275 mm
Breite 2500 mm

Höhe (auf Fahrbahn bezogen, belastet) 2600 mm
Höhe der Ladefläche über Fahrbahn (belastet) 1255 mm

Gewicht des vollständigen Wagens mit Normal-Aufbau: ca. 6000 kg
 (ohne Plane und Spriegel usw.)

Nutzlast für Normal-Wagen: ca. 6500 kg
 (ohne Sonderausführung)

Außer der Normal-Ausführung kann diese Type auch mit verkürzten Radständen für Kipper und Sattelschlepper geliefert werden.

ÄNDERUNGEN IM INTERESSE DER WEITERENTWICKLUNG VORBEHALTEN!