

**Mercedes-Benz
Seit 1925**

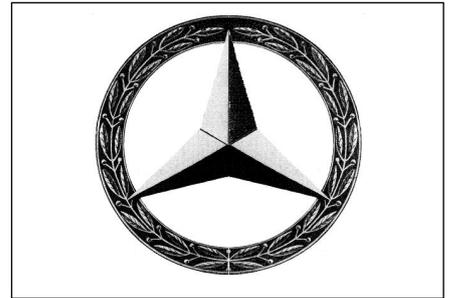
Am 29 Juni 1926 genehmigten die Aktionäre der > Daimler Motoren-Gesellschaft, Stuttgart, und der > Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik, Mannheim, die am 8. März 1926 geschlossene Vollfusion der beiden ältesten Automobilfirmen der Welt zur Daimler-Benz A.-G. mit Firmensitz in Berlin und der Hauptverwaltung in Stuttgart-Untertürkheim. Ausschlag gab ein kapitalfreundlicheres Steuergesetz und der 1925 erfolgte PKW-Absatzeinbruch. Promoter war der Direktor der Deutschen Bank Dr. Emil Georg von Stauß (6. Oktober 1877 bis 11. Dezember 1942), der dem Aufsichtsrat mit kurzer Unterbrechung bis zu seinem Tod 1942 vorstand. Das politische Motorisierungs- und Aufrüstungskonzept des „politischen Ban-



Erstmals warb man am 24.12.1924 in der Illustrierten Industrie- und Handels Zeitung¹



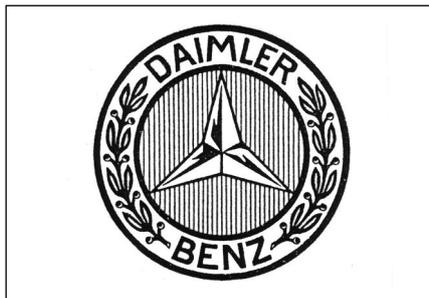
1925



18.02.1925



08.12.1972 – 901 621



1928



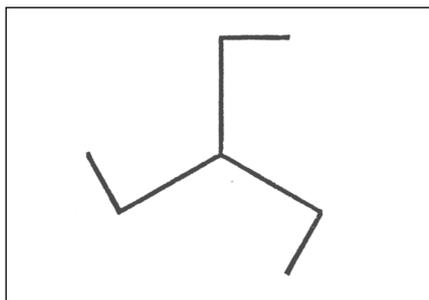
(1927) 21.08.1928

**Daimler-Benz
Nutzfahrzeuge**

Höchste Qualität
bei größter
Wirtschaftlichkeit u. Preiswürdigkeit

Erzeugnisse der Werke:
Daimler-Marienfelde
Benzwerke-Gaggenau

Werbung im Winter 1925/1926¹



25.04.1933 – 463 883



(1933) 04.06.1937 – 501 970



(1931 – 1933)



(1989) 25.09.1991 – 2 008 220

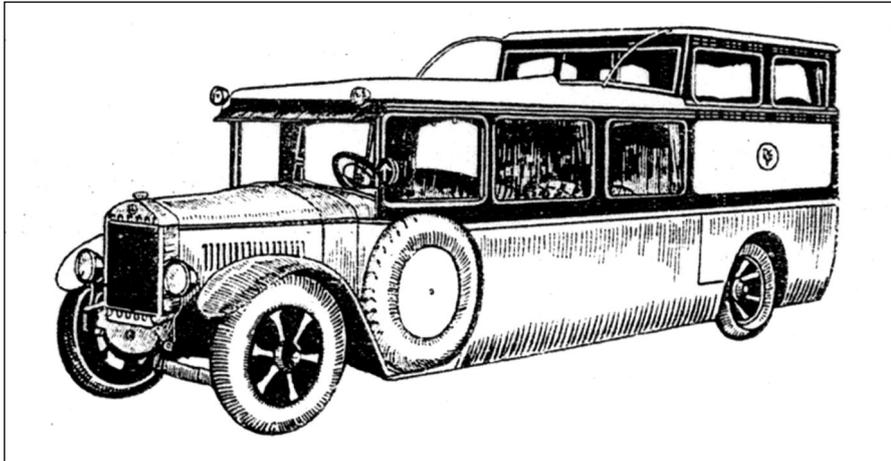
kiers“ wurde Grundlage der Unternehmenspolitik. Die singulären Aufsichtsratsbefugnisse machten das Unternehmen zur Industriefiliale der Deutschen Bank. Wilhelm Haspel wurde Nachfolger im Vorstandsvorsitz 1943. Das Vorstandsmitglied Wilhelm Kissel (22. De-

zember 1985 bis 18. Juli 1942; Dr.-Ing. e.h.: 1933), leitete den Konzern seit 1930, und wurde 1937 Vorsitzender nach dem neuen Aktiengesetz.

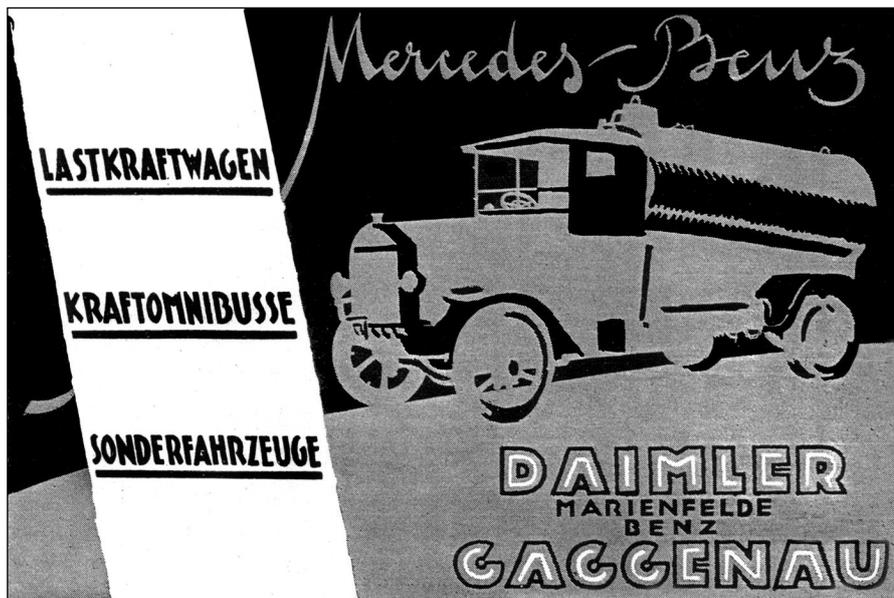
Bereits am 1. Mai 1924 hatte man auf Druck der Deutschen Bank (v. Stauß) eine Interessen-Vereinbarung getroffen,

um einen Bankrott beider Firmen abzuwenden. Sie sollte bis zum Jahr 2000 gelten und den Konkurrenzkampf beider Firmen beenden sowie durch Rationalisierung und Konzentration auf wenige Fahrzeugtypen die Wettbewerbsfähigkeit auf dem krisengeschüttelten Markt heben. Zur 16. Deutschen Automobil-Ausstellung vom 10. bis 18. Dezember 1924 präsentierten sich beide Firmen unter dem Namen „Mercedes-Benz“ auf einem gemeinsamen Stand; daneben zeigten die Nutzwagenwerke Gaggenau und Marienfelde ihre Neukonstruktionen noch auf getrennten Ständen.

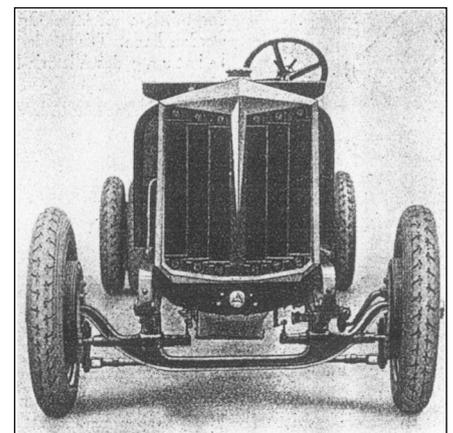
Eine neue Fabrikmarke vereinte 1925 den Benz-Lorbeer und den Daimler-Dreistern, Markenname wurde Mercedes-Benz. Im Hinblick auf eine Fusion waren die Modell-Politik und die Produktionsorte vertraglich geregelt. Die Pkw-Fertigung konzentrierte man in Untertürkheim und Sindelfingen. Nach Sindelfingen wurden Teile der Karosserieabteilungen von Mannheim und Gaggenau verlegt, wo die Karosserien des gesamten Konzerns, soweit



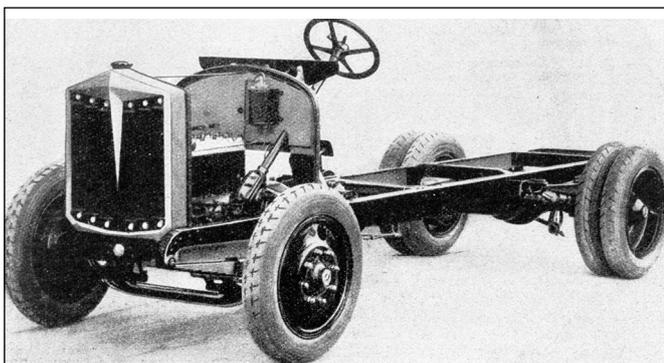
Mercedes-Benz 1925: Noch sucht man den Markennamen



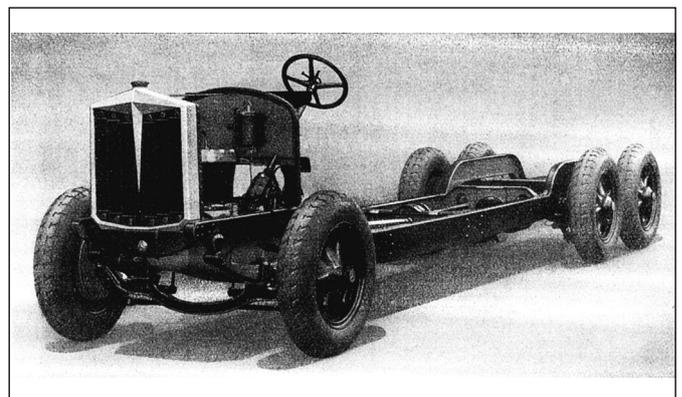
Mercedes-Benz-Werbung 1925



Kühler-Prototyp 1925



Der erste gemeinsame zweiachsige Prototyp 1925 Typ L 2 mit Normalrahmen



Der erste Mercedes-Benz Niederrahmen-Dreiachser N 56 1925

die Kunden nicht auf Aufbautenhersteller ihrer Wahl zurückgriffen, gefertigt werden sollten, darüber hinaus von xxx bis xxx auch für BMW und Wanderer. Omnibus- und Lastwagen-Chassis sowie die Normal-Pritschen bis 4 t Nutzlast produzierte Gaggenau selbst unter Leitung des Ingenieurs Hubert Schultheis, der dort bereits seit 1906 tätig war. Die Mannheimer sollten einen 2-Liter-Wagen entwickeln, in der Gießerei die Motoren fertigen sowie Gaggenau bei Bedarf unterstützen. Im Werk Berlin-Marienfelde lief 1926 die Fertigung des Daimler-Fünftonnners aus, es wurde zum Reparaturwerk herabgestuft und die Schwer-Lkw nach Gaggenau verlagert. Benz-Konstruktionen bildeten die Basis des zukünftigen Nutzfahrzeugbaus, während die neue Pkw-Baulinie von Dr.-Ing. Ferdinand Porsche (1875–1951) verantwortet wurde, der seit 1922 der Daimler-Konstruktion vorstand.

Auf der DAA vom 26. November bis zum 6. Dezember 1925 in Berlin präsentierte man sich auf einem Mercedes-Benz-Doppelstand. Neben neuen Nutzwagen der beiden Traditionsmarken präsentierte man die ersten gemeinsam entwickelten Fahrzeuge mit geradem Rahmen mit dem Präfix „L“ und mit gekröpften Niederrahmen „N“, „O“ stand für Omnibusse. Der auffallende

Mercedes-Benz

KOMMUNALFAHRZEUGE JEDER ART



SPRENGWAGEN
MÜLLWAGEN
FÄKALIENWAGEN

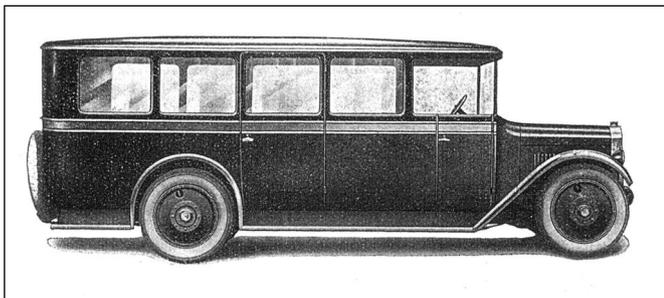
Daimler-Benz
Aktiengesellschaft
GAGGENAU i. B.



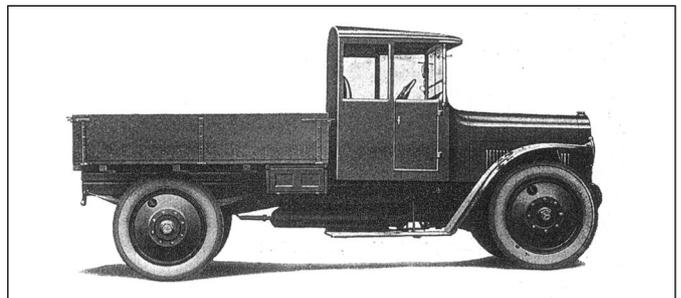
Mercedes-Benz Werbung mit arabischer Schrift auf dem Kühler 1927



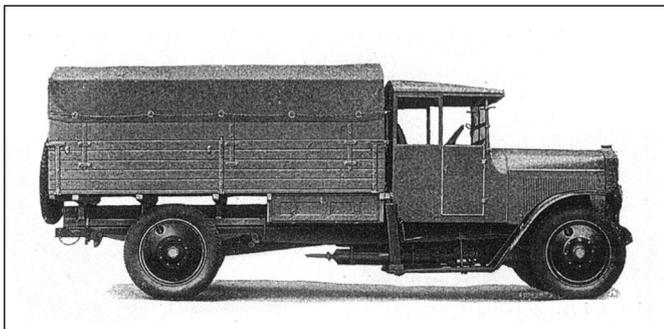
MB 1926 Typ NJ5 Niederrahmen-Imperial Doppeldeck-Omnibus für 50 Personen



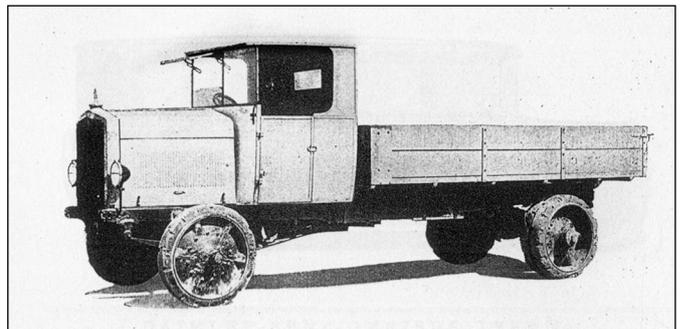
1926: Typ N 1 mit Luftbereifung



1926: Typ L 1 mit Luftbereifung



1926/1927: Typ L 2 mit Luftbereifung



1926: Typ L 5 ohne Kotflügel, mit Vollgummibereifung



Mercedes-Benz Typ L 5 1927



1927 L5 70 PS M 5



Dreitonner Typ L 3 mit 70-PS-Sechszylindermotoren 1927



Fünftonner Typ NJ 5 mit Kurzhaube von 1925

Sternkühler der Neukonstruktionen ging nicht in Serie, ein einfacher Elementenkühler war kostengünstiger. Mit austauschbaren Wechselaufbauten konnten die Fahrgestelle zum Lasten-, zum Personentransport oder auch für Sonderzwecke verwendet werden.

Der 2–2,5-Tonner L 2/N 2 (55/60-PS-Vierzylinder, M 2, 5715 ccm; 1927: 65/75 PS-Sechszylinder, 6374 ccm; M 26, 7069 ccm; 1929: 100 PS, M 26, 7069 ccm) kam aus Gaggenau. Aus Marienfelde stammten die schweren Typen. Der vollgummibereifte 4–5-Tonner L 5 (70/80-PS-Vierzylinder M 5, 8143 ccm) hatte keine Kotflügel. Die Busversion N 5 (51 Sitze, M 5) bot 51 Sitzen Platz, auch für Müllwagen wurde das Fahrgestell genutzt. Der erste MB-Dreiaxser, der Sechsradwagen N 56 (1925: 70/80 PS; 100/105-PS-Vierzylinder, M 36, 105x150=5195 7793 ccm), wurde über beide Hinterachsen angetrieben, Linkslenkung wurde Standard. Alle Neukonstruktionen besaßen einen Daimler-Benz-Stirnradnabenantrieb und Vierradbremse. Als kleinen Nutzwagen bot man den rechtsgelenkten Lieferwagen Typ 10/30 PS (Vierzylinder, 2614 ccm) für 0,75 t Nutzlast aus der Benz-Tradition an.

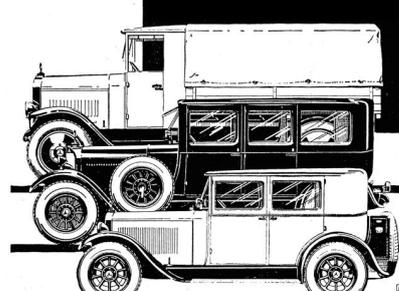
Im Januar 1926 zeigte Mercedes-Benz sich erstmals im Ausland auf der 8. IAA in Buenos Aires, Paris und Brüssel folgten. Umfangreiche Aufträge für

Mercedes Benz

Fabrikate der ältesten Automobilwerke der Welt
Technische Vollkommenheit · Sprichwörtliche Qualität



**PERSONENWAGEN
NUTZFAHRZEUGE
ZUGMASCHINEN
FLUGMOTOREN**



DAIMLER-BENZ A.G.
Stuttgart-Untertürkheim — Gaggenau i. B.

Werbung 1927

schwere Lkw kamen aus Lateinamerika, Indonesien und aus Sumatra.

Mit der Verschmelzung strich die Geschäftsleitung das Lkw- und Busprogramm drastisch zusammen und strukturierte erneut um. Das Marienfelder Werk degradierte man im Laufe des Jahres sinkender Lkw-Verkaufszahlen wegen zur Reparaturwerkstatt der Berliner Niederlassung. Der Nutzfahrzeugbau inklusive der Karosseriefertigung wurde in Gaggenau unter Leitung von Daimler-Oberingenieur Max Sailer (1882–1964) konzentriert und die Produktion auf 500 Fahrzeuge monatlich ausgelegt. Sailer blieb bis 1940 Chefkonstrukteur.

Das neue Programm stellte man im Oktober 1926 auf der DAA in Berlin vor. Es umfasste nur 3 Fahrgestelle, einen 1-t-Wagen (L 1), einen 3-t-Wagen (L 2) und einen 5-t-Wagen (L 5). Innerhalb dieser 3 Typen gab es verschiedene Radstands-Variationen, um allen Ansprüchen gerecht zu werden.

Das Hauptaugenmerk lag auf dem neuen, aus dem Lkw-Bau abgeleiteten Leichtlast-Wagen für 1–1,5-Tonnen Typ L 1 (46/52-PS-Vierzylinder M 14, 3686 ccm; 1927: 55/58-PS-Sechszylinder, M 16, 3921 ccm), der auch als 13- bis 18-sitziger Omnibus N 1 (3686 ccm) ausgeführt wurde. Für Feuerwehr-Chassis, Omnibusse, Last- und Lieferwagen bot man den auf 2–3-t-Typ L 2 (55/65-PS-Vierzylinder, M 2, 5715 ccm; 1927: 3–4 t, 70/75 PS-Sechszylinder M 26, 7069 ccm) bzw. N 2 (M 26; 65-PS-Sechszylinder, 6379 ccm) an. Markentypisch sah die Front des N 2 (26–30 Sitze) aus durch mit der Stoßstange verbundene Kotflügel. Auf dem N 2-Chassis zeigte man einen Fernreisebus als Anderthalbdecker (Hochsitz-Omnibus), den „Ausflugsbus der Zukunft“ mit einem großen Gepäckraum im Heck statt auf dem Dach. Er fasste 18 Plätze. Die Fahrzeuge hatten Luftreifen. Den vollgummibereiften Fünftonnen-Vierzylinder Typ L 5 (72/77 PS, M 5, 8143 ccm) lieferte man in diversen Versionen. Neben der mechanischen Bremse kam auch eine elektrische Zusatzbremse zum Einsatz. Beim ausgestellten Doppeldecker NI 5 (M 5, 48–56 Sitze) war der geschlossene Führersitz so weit vorgelegt, dass der Kühler



1928: Dreiachser N 56 – 100 PS, 6 Zylinder



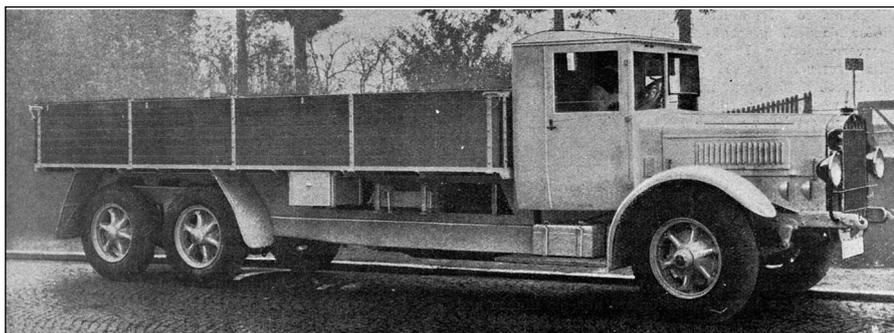
Frühjahr 1928 neuer 2,5-Tonner (L 2,5 xx) mit 55-PS-Sechszylinder



Als einzige deutsche Firma zur Olympia-Ausstellung London 1928: N 2, L 5, N 56, OM 5



Flaschenbiertransport 1929 mit Mercedes-Benz Typ xxxx



8,5-t-Dreiachser Typ 56 mit 70 PS ab 1928



Vorboten der Globalisierung; 1929 gingen diese Fahrzeuge nach China

nur als Stummel aus der Vorderwand heraustrat. Stärkstes Fahrzeug war das weiter verbesserte dreiachsige Sechsräder-Chassis NJ 56 (M 5; M 36, 6×100×105, 4948 ccm, 7793 ccm) für 8,5 t Nutzlast. Sein Radstand betrug von der vorderen zur hintersten Achse 7 m. Es trug Müllwagen, Flaschenbierwagen, Busse (32 Sitz- und 12 Stehplätze) und Imperial-Busse (Doppeldecker mit 70 Plätzen) für Großstädte. Bosch-Dewandre-Saugluftbremsen wirkten auf die Hinterräder. Sechszylinder-Fahrzeuge zeichneten sich durch eine längere Haube aus. Neu im Angebot waren Spezialchassis für Feuerwehrfahrzeug-Aufbauten: Typ LS 1 und LS 2 als Feuerspritzen (1000 und 2000 Umin),

Bei einer Ausschreibung der Stadt Budapest über 100 Autobusse im Herbst 1926 siegte Daimler-Benz und erteilte einem Konsortium aus der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahn, der Firma Ganz, Danubius und der ungarischen Landmaschinenfabrik eine Erzeugungslizenz für Ungarn und die Balkanstaaten.

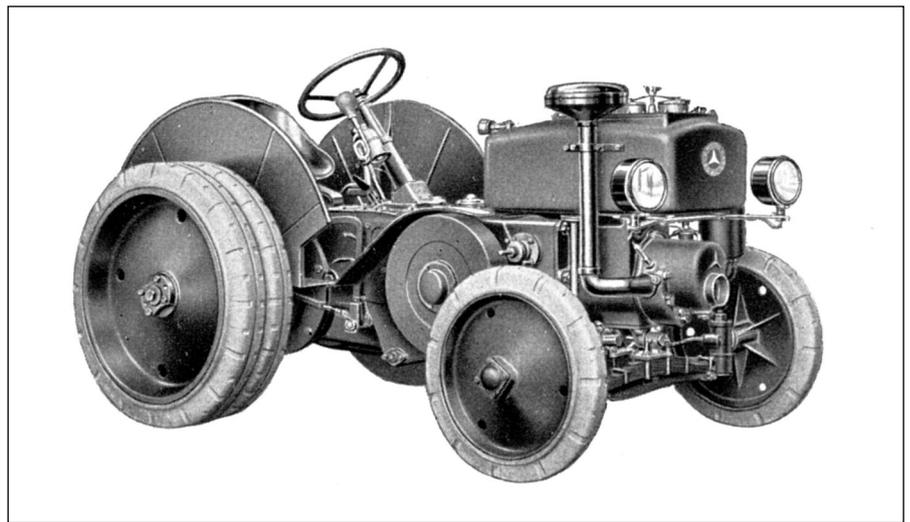
Zur 1. Internationalen Lastwagen-Ausstellung 1927 in Köln zeigte Mannheim einen Krankenwagen auf dem Fahrgestell des 12/55-PS-Sechszylinder-Pkw (intern W 03, M 7456, 2968 ccm – 4948 ccm) aus Mannheim. Kleinstes Nutzfahrzeug war der 0,75-t-Typ L 3/4 (W 02, 36/38 PS, 1991 ccm – 4948 ccm, M 11, 2581 ccm – 4948 ccm) als Pritschen-, Kastenwagen und Omnibus bis zehn Sitzen. Mit seinem Sechszylinder war er 60 km/h schnell. Als besondere Ausführung gab es ihn als Kombinationsmodell für Lasten- und Personentransport. Dem L 2 war eine Sattelschlepper-Variante unter der Kennung LS 2 zur Seite gestellt worden. Den Kommunen bot man die Kehrmachine L 1 und den Niederrahmen-Müllwagen System Neuy NJ 5 an. Der Dreitonner L 3 mit 70-PS-Sechszylinder M 26 (7069 ccm) erweiterte das Angebot. Den gleichen Motor erhielt der Omnibus-Typ N 2/6 (24 bis 34 Fahrgäste), der auch als N 26 bezeichnet wurde. Für mehr Sicherheit sorgte eine Bosch-Dewandre-Saugluft-Zusatzbremse bei allen Typen über dem L 2. Auffälliges Detail waren zwei oben

auf den Hauben der schweren Typen eingelassene Lüftungsklappen, die in der Folgezeit auch die schwereren Typen auszeichneten.

Im internen Streit hatte das Benz-Vorkammervorverfahren über das Daimler'sche Pressluft-Einblasverfahren obliegt. Der erste MB-Sechszylinder-Dieselmotor (OM 5, 65/70 PS, 8572 ccm) war der Glanzpunkt des Jahres 1926 gewesen. In Köln debütierte er im L 5, dem ersten Großserien-Diesel-Lkw der Welt. Er hatte Kotflügel erhalten. Ein Exemplar ging nach London und Daimler-Benz errang für seinen Dieselmotor als erste und einzige deutsche Firma 1928 die jährlich verliehene Dewar-Trophy des englischen Royal Automobile Club für besondere Leistungen im Kfz-Bau. Das bei Benz für Rohöl- bzw. Oelmotor verwendete Kürzel OM bezeichnet noch heute MB Diesel-Aggregate.

Den Aufschwung belegt der Anstieg der Belegschaft von 9470 am 1. Januar auf 16 840 am 1. November 1927. Wichtige Märkte wie Holland und Irland waren nach Kriegsende wieder für deutsche Fahrzeuge geöffnet, und auch die Überseemärkte Südamerika, Ceylon sowie australische Privatunternehmen hinzugekommen.

Einen nicht unerheblichen Anteil nahm in der Weimarer Zeit die Fertigung im Rahmen der Aufrüstung des 100 000-Mann-Heeres ein, wobei man das Rüstungsgüterproduktionsverbot des Versailler Vertrages unterließ. Für die Reichswehr und die Polizei wurde bis 1930 der bereits 1919 von der DaimlerMotoren-Gesellschaft entwickelte Geschützkraftwagen 10, die Daimler-Allrad-Zugmaschine DZVR (mit 46/100-PS-Daimler-Vierzylinder M 1574, 7422 ccm), u. a. als gepanzerter Mannschaftstransporter (Schutzpolizei-Sonderwagen) geliefert. Auf Anregung des Reichwehrministeriums entwickelte Daimler-Benz kurz nach der Fusion im Wettbewerb mit > Horch, > Selve und > Voran einen dreiachsigen Geländewagen G 1 (W 103, 50 PS, 6-Zyl., M 03, 2994 ccm). Der Pkw war für eine Nutzlast von 1 t ausgelegt. „G“ stand für Gelände. Angetrieben waren die zwillingsbereiften Hinterachsen (6×4). 1928 begann die



1928 vorgestellter Mercedes-Benz-Dieselschlepper Typ OE mit Scheinwerfern



Mercedes-Benz Dreiachsbus 56 N mit OM5 im Jahr 1929



Mercedes-Benz 1928 vor einem Hotel in Wildbad Kreuth

Fertigung des daraus abgeleiteten geländegängigen Lastwagen G 3 (60-PS-Sechszylinder, M 9, 4460 ccm) und 1929 des G 3a (65/68 PS, M 09, 3689 ccm) für 1,2–1,7 t Nutzlast. Vorrangige Abnehmer waren die Reichsbahn und die Reichswehr, (ab 1935 Wehrmacht genannt), für die das Fahrgestell zum Panzerspähwagen (G 3a P) weiterentwickelt wurde. Sie wurden in Untertürkheim gebaut, die verbesserte Ausführung G 3 A (68 PS, M 09, 3660 ccm) von 1933 bis 1938 kam auch aus Marienfelde.

Dr.-Ing. Porsche konstruierte als Chefentwickler 1927 auch einen gepanzerten Mannschaftstransportwagen MTW 1 (100 PS, M 36) in Form eines Achtradwagens (ARW), dessen Teile in Untertürkheim gefertigt und in Marienfelde zusammengesetzt wurden. Er wurde als Amphibienfahrzeug auf dem Wasser erprobt.

Der „verbotene“ Halbketten-Zugwagen Typ ZD 5 mit 150-PS-Maybach-V12-Zylinder (DSO 8, 7973 ccm) wurde 1931/1932 in die UdSSR geliefert und erprobt, wie bereits 1929 eine als „Großtraktor“ (GT I und GT II) getarnte Panzer-konstruktion.

1928 trieb man die Rationalisierung und die Großserienfabrikation weiter voran. Im Sindelfinger Werk hatte man 1925 zögernd die Fließfertigung eingeführt und nun begann man mit ersten Blech-Presswerkzeugen den Holzbau durch Metall zu ersetzen. Vierzylinder verbannte man weitgehend aus den Nutzfahrzeugen, insbesondere Omnibusse stattete man ausschließlich mit Sechszylindern aus.

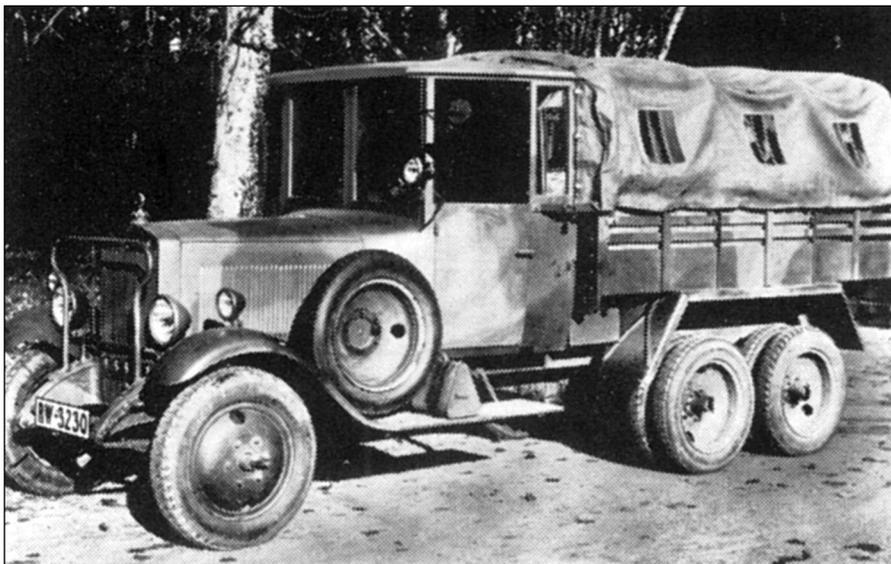
Als kleinster Lieferwagen offerierte man auf einem 8/38 PS-Pkw-Chassis (Sechszylinder, 1988 ccm) einen Lieferwagen für 0,7 t. Für 0,75 t Nutzlast entstand aus dem Pkw-Typ Stuttgart 260

(W 11, 47/50-PS-Sechszylinder, M 11, 1692 ccm), einer Konstruktion Porschés, der L 750. Er blieb von Dipl. Ing. h.c. Hans Nibel (1880–1934) verbessert und für eine Tonne Nutzlast ausgelegt ab 1929 unter der Bezeichnung L 1000 bzw. L 1000 Express (W 37, 10/50-PS-Sechszylinder, M 11, 2581 ccm) bis 1936 im Programm.

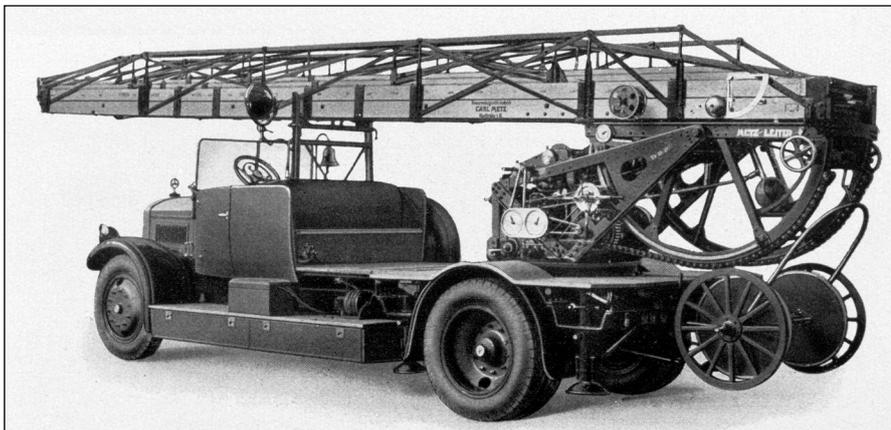
Der leichte L 1,5 erhielt unter Anhebung der Nutzlast auf 2,2 t den gleichen 55/58-PS-Sechszylinder (M 16, 3921 ccm) wie der erstmals im Frühjahr 1928 auf der IAA für Last- und Sonderfahrzeuge in Leipzig gezeigte 2,5-Tonner L 45 nebst seiner Omnibus-Version N 46 für 18 bis 22 Sitzplätze. Alle Modelle ab dem L 2 wurden nunmehr mit Bosch-Dewandre-Saugluft-Bremsen versehen.

Der ebenfalls 1928 vorgestellte MB-Dieselschlepper Typ OE (liegender 24/26-PS-Einzylinder-Viertaktmotor, 6786 ccm), ein Nachfolger der > Benz-Sendling-Zugmaschine, wurde nach dem Anlauf der Serienfertigung in Mannheim als Acker- und zum Fertigungsende 1931 als Straßenschlepper (20 t Zugkraft) angeboten, erreichte jedoch keine großen Stückzahlen.

Im Herbst 1928 zeigte DB auf der IAA Berlin neben den Modellen L 45 und N 46 den Sechszylinder-Bus N 2 mit 100-PS-Sechszylinder (M 36, 7793 ccm) für 40 Sitze. Schwerste MB-Typen waren der Zweiachs-8,5-t-Nieder Rahmen-Kipper NK 5 (OM 5,



1928: Geländegängiger Militär-Lkw G 3 für die Wehrmacht



Feuerwehr-Drehleiter Typ LD 4000 aus dem Jahr 1929

**1929 bringt wieder
gesündere Verhältnisse!**

Man kauft dann nicht mehr gerne billige 1-1/2 To Lastkraftwagen, die im Dienst schon nach kurzer Zeit enttäuschen. Man kauft dann lieber die soliden Mercedes-Benz-Lastkraftwagen mit Sechszylindermotoren, deren überlegene Wirtschaftlichkeit sich schon nach einem Jahr und erst recht nach 2, 3, 4 oder 5 Jahren schwerer Arbeit erweist.

**DAIMLER-BENZ AG
GAGGENAU i. BADEN**

1 1/2 To Nutzlast 2 1/2 To Chassis-Tragfähigkeit
Preis des 6fach be-
reiften Fahrgestells **7000** Mark

2 1/2 To Nutzlast 3 1/4 To Chassis-Tragfähigkeit
Preis des 6fach be-
reiften Fahrgestells **8750** Mark

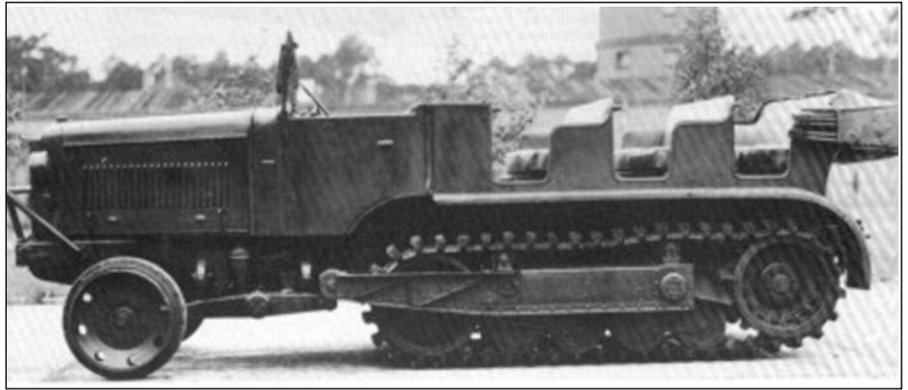
Werbung 1929

70 PS) und das Dreiachs-Niederrahmen-Fahrgestell N 56 (7–9-t-Nutzlast, M 36/OM 5), das im August 1928 in Serie gegangen war.

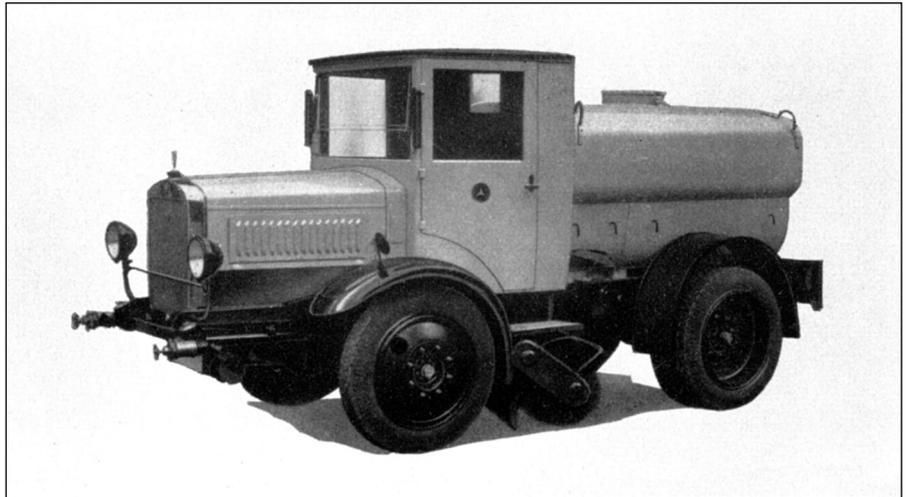
Zu Anfang des Jahres 1929 löste Nibel, der seit 1910 Chefkonstrukteur bei Benz war und seit 1925 mit Porsche das DB-Konstruktionsbüro geleitet hatte, diesen ab.

Anfang 1929 stellte Daimler-Benz in US-Amerika aus: man präsentierte Dreiaxser in New York, Chicago, San Francisco und Los Angeles. Immerhin wurden 10 Dreiaxser geordert. Auch auf der Wiener Autoausstellung ließ man sich sehen: mit dem Lastwagen L 45, dem Omnibus N 46, dem Viertonner L 2 mit 70-PS-Sechszylinder M 26 und dem N 2 mit 100-PS-Sechszylinder M 36 als Omnibus für steile Straßen. Kleinstes Kombifahrzeug für den Lasten- und Personentransport war wieder der L 3/4 für 0,75 t Nutzlast mit 10/50-PS-Motor (1988 ccm).

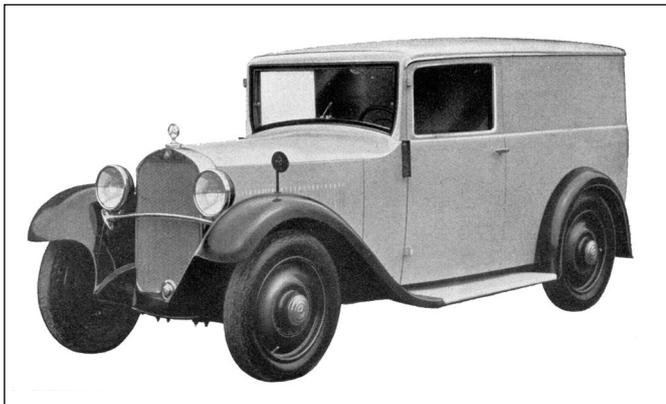
1929 wurde der Dieselmotorenbau serienmäßig aufgenommen. Man warb mit einer Brennstoffkosten-Einsparung von 78%. Die Nutzlast der leichten Typen erhöhte man, womit das Programm 1929/30 folgende Typen beinhaltete: als kleinen Lieferwagen den Eintonner



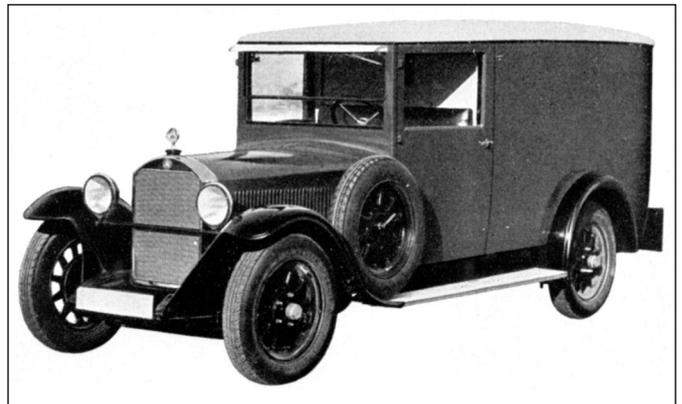
Die geländegängige Zug-Raupe ZR 1 wurde 1931/1932 in der UdSSR erprobt



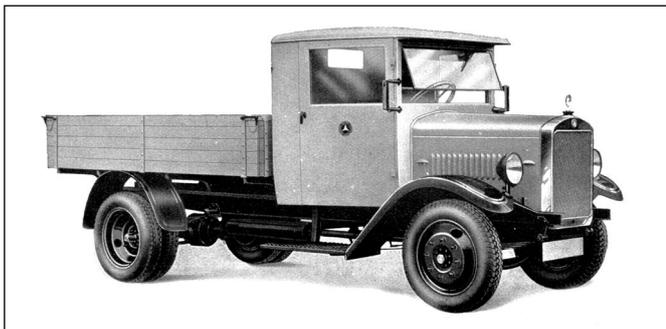
Selbstaufnehmende Straßenkehrmaschine K 1 – 1930



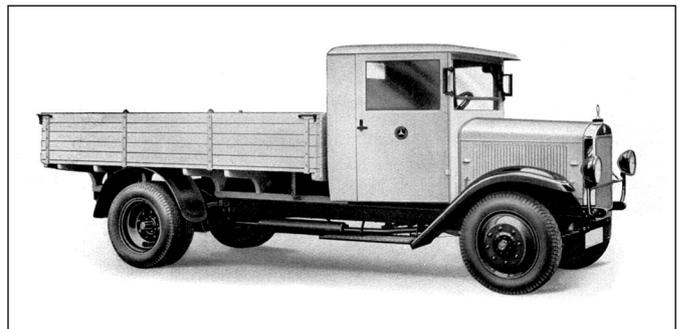
Kleinstes Mercedes-Benz-Nutzfahrzeug war 1930 der L 300



1930: L 1000 Express (Basis Pkw-Typ Stuttgart 260)



Der Zweitonner L 2000 von 1929



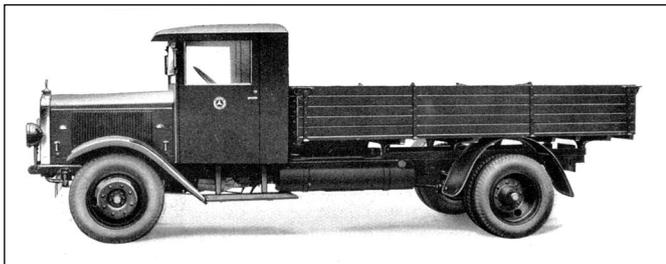
1931: L 2500

L 1000 Express, den 1,75-Tonner N 1 (50/55PS, M 16, 3921 ccm), den 2,5-Tonner L 45 (M 16), den 2,5-t-Nieder-rahmen-Bus N 46 (M 16), den 4-t-Schnelllastwagen L 2 (70/78 PS, M 26, 7069 ccm) sowie die Fünftonner L 5 (100/112 PS, M 36, 7793 ccm) nebst Dreiseitenkipper-Version LK 5 (OM 5). Die Typen N 56 (Dreiachs-Lkw/Omnibus) und der Omnibus N 2 trieb der 100-PS-Ottomotor M 36 bzw. der OM 5 an. Für Kommunen bot Daimler-Benz Spreng- und Müllwagen der Firma Kuka auf Basis des NK 5 (70/78 PS, M 26, 7069 ccm) mit 10 cbm Fassungsvermögen und mit 14 cbm auf dem gleichstarken Dreiachsassis NJ 56 an, K stand für Kipper. Gemeinsam mit der Firma Weygandt & Klein A.-G., Feuerbach, hatte man eine selbst-aufnehmende Kehrmaschine mit 1500 Liter Fassungsvermögen auf einem 1,5-t-Sonderfahrgestell KI (M 16, 3921 ccm) entwickelt. Im Angebot waren zudem Spezialchassis für Feuerwehrfahrzeug-

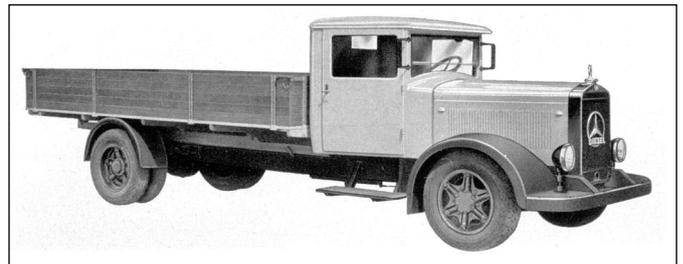
Aufbauten: Typ LS 1 und LS 2 als Feuerspritzen (1000 und 2000 l/min), Drehleiterfahrzeug LD 2 und die Motorspritze NS 2. Bemerkenswert war die Lieferung von 29 Feuerwehrfahrzeugen mit Ausstattung der Firma Metz nach Madrid 1929. Aus militär-ökonomischen Überlegungen wandte man sich anfangs der dreißiger Jahre verstärkt heimischen Betriebsstoffen zu und besann sich auf die Oberleitungstechnik, die von Deutschland kommend, zwischenzeitlich in England entscheidend verbessert worden war (> Brandt, > Daimler, > Gesellschaft für Gleislose Bahnen, > Köhler, > Stoll). Daimler-Benz, > Krupp und später auch > Henschel nahmen den Bau von Oberleitungssystemen auf. Daimler-Benz stellte auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1930 unter dem Namen Fahrdracht-Omnibus einen 33/44-sitzigen Oberleitungs-Bus vor. In das zweiachsige Frontlenker-Niederrahmen-Fahrgestell setzte man eine elektrische Aus-

rüstung (70-PS-Elektromotor) von Brown, Boveri & Cie. (BBC), Mannheim. In Berlin – zwischen Spandau und Staaken – wurde am 24. Dezember 1933 eine Oberleitungsbus-Linie eröffnet. Die Dreiachs-Eindeck-Omnibusse hatten ein Leergewicht von ca. 9 t und ein Fassungsvermögen von 70 Plätzen (fahrplanmäßige Geschwindigkeit 18 km/h). Eine zweite Linie folgte 1934 von Steglitz nach Marienfelde.

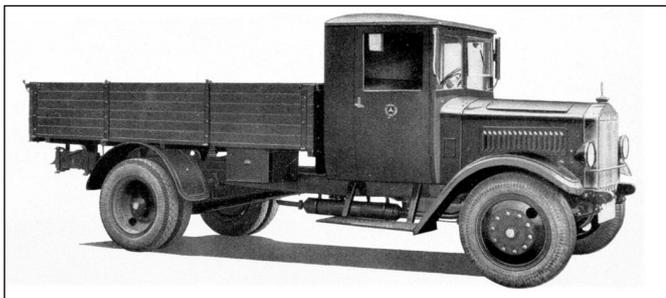
In den zwanziger Jahren war das Unternehmen ständig bedroht. Absatzsorgen und der durch Umstrukturierungen und Rationalisierungen bedingte Kapitalbedarf machten die Firma anfällig für Spekulationen und Übernahmeveruche. Im Hintergrund spielte sich ein Machtkampf zwischen von Stauß (Deutsche Bank), der eine IG-Auto, ähnlich der IG-Farben, unter Führung von Daimler-Benz betrieb und auf die Wiedererstarkung der Rüstung setzte, und die Darmstädter und National-Bank (Danat-Bank), die un-



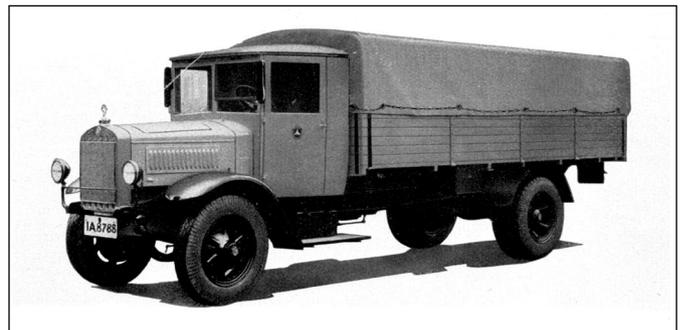
1931: L 3000, 2,5–3 t



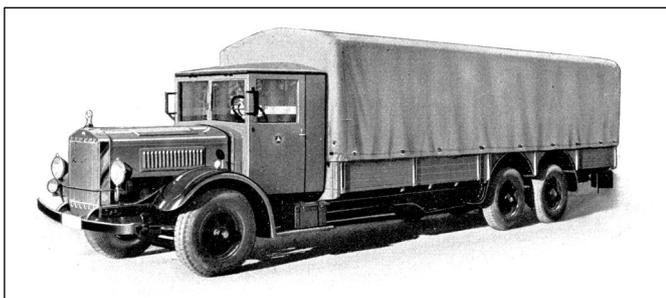
1931: L 3500



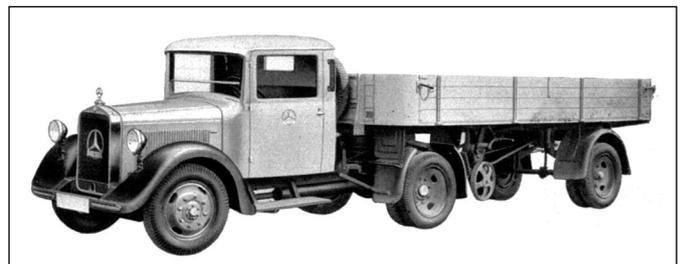
1931: L 4000



1931: L 5000



1931/1932: L 8500



LZ 6000 von 1935

ter ihrem Chef Jacob Goldschmidt (1882–1955) ebenfalls versuchte, einen Autotruster zu etablieren. In Verruf gebracht wurde der erfolgreiche jüdische Großindustrielle Jacob Schapiro (1885–1942), der große Anteile an > Cyklon, > Dixi, > N.S.U. und zeitweise 45% der Daimler-Benz-Aktien besaß, auf eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Organisation der deutschen Automobilindustrie setzte und dadurch in Konflikt mit den Plänen der Banken stand, ebenso der österreichische Industrielle Camillo Castiglioni (1879–1957, Gründer von > BMW). Im Gespräch waren > Adler, > Büssing, > BMW, > Citroën, Minerva, > NAG und vor allem das Werk mit der rationellsten Produktion: > Opel. Mit Zusammenbruch des Imperiums Schapiros 1928, der Übernahme Opels durch die US-amerikanische General Motors 1929 und dem Konkurs der Darmstädter und National-Bank (Danat-Bank) unter Jacob Goldschmidt am 13. Juli 1931, mit dem in Deutschland die Weltwirtschaftskrise vollends durchschlug, wurden diese Pläne zeitweise ad acta gelegt.

Doch schon vor dem Beginn der Weltwirtschaftskrise (Schwarzer Donnerstag, 24. Oktober 1929) befand sich die deutsche Autoindustrie im Krisenmodus. Nachdem im Sommer 1929 der Nutzfahrzeug-Absatz um ein Drittel eingebrochen war, musste Gaggenau im September 1929 die Produktion von 400 auf 120 Fahrzeuge zurückfahren, die dortige Belegschaft wurde bis Mai 1930 von 1500 auf 750 Mitarbeiter reduziert. Der Mannheimer Karosseriebau wurde 1930 nach Sindelfingen, der stationäre Motorenbau nach Gaggenau, die Graugießerei nach Untertürkheim verlagert, das Werk stand somit vor dem aus.

Das Konstruktionsbüro wurde 1930 nach Gaggenau zurückverlegt und Paul Aders (1881–1974), der zuvor bei MAN und Vomag war, zum neuen Leiter der Lkw-Konstruktion bestimmt.

Zeitgleich versuchte Daimler-Benz Adler, Horch, Wanderer und NAG/AEG in die Daimler-Benz zu überführen bzw. mit Kompensationszahlungen dazu zu bringen, den Fahrzeugbau aufzugeben. Da dies nicht

funktionierte, schloss man mit der dann fusionierten Büssing-NAG und MAN eine Preiskonvention und hofften auf den Beitritt von Vomag.

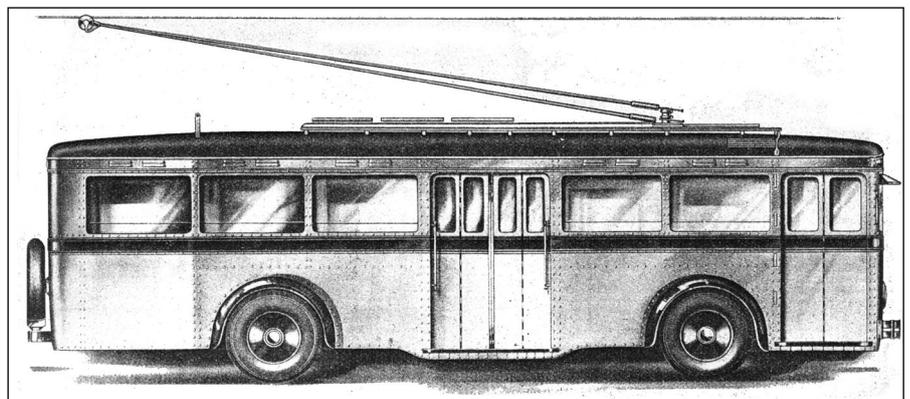
Im April 1930 hatte Gaggenau aus Jugoslawien einen Kommunalfahrzeug-Großauftrag erhalten, der einige Monate Beschäftigung garantierte, als im August 1930 die Kfz-Nachfrage, insbesondere das Lastwagengeschäft, neuerlich abrupt einbrach. Unter diesem Zwang brachte man die für 1931 vorgesehenen Liefer- und Lastwagenmodelle bereits im Dezember heraus. Nachdem bereits 1929 der L 1000 mit der neuen Kennung unter Angabe der Nutzlast in kg auf den Markt gekommen war, erfolgte die Umbenennung aller MB-Nutzwagen im Oktober 1930.

Die Hälfte der Belegschaft entließ man, der Rest arbeitete nur ein bis 3 Tage die Woche. Die leichteren 1,5- und 1,75-t-Typen ließ man fallen bzw. verstärkte sie, damit sie nicht mehr mit den billigen US-Importen konkurrieren mussten. Benzinpreiserhöhungen und eine neue Benzinsteuer sowie die starke Auslandsnachfrage nach „Rohölkraftfahrzeugen“ bewirkten 1930 eine Forcierung des Dieselmotoreinbaus in Nutzfahrzeuge. Auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1931 hatte der Sechszylinder-Fahrzeugdiesel OM 5 S (86 PS, 8572 ccm) Premiere, er wies eine geänderte Nockenwelle auf.

Das Programm 1931 umfasste fein abgestuft die Typen L 1000 Express, L 1500, L 2000 (55 PS, M 32), L 2500 (60/70 PS, M 56, 4170 ccm, RDA31: 60 PS, M 16, 3921 ccm), L 3000 (60/70 PS, M 56, 4170 ccm), L 4000 (100/110 PS, M 36, 7793 ccm), L 5000 (OM S 5, M 36) und als größten Wa-

gen den Dreiaxser L 8500 (110-PS-Sechszylinder, OM 5 S, 8572 ccm, M 36, 7783 ccm; 1932: 120 PS, OM 79/ M 78). Zudem kamen die Omnibustypen: O 2500 (60 PS, M 16, 3921 ccm) 16 bis 21 Plätze, O 3000 (65/70 PS, M 56, RDA31, 6×82,5×130 mm, 4170 ccm) 21 bis 24 Plätze, O 4000 (85 PS, OM 55, 8572 ccm; 110 PS, M 36, 7793 ccm; 85 PS, OM 5 S) 30 bis 42 Plätze und O 8500 (85 PS, OM 55, 8572 ccm; 100/110 PS, M 36, 7793 ccm; 85 PS, OM 5 S) bis 60 Plätze. Die bewährten Feuerwehrfahrzeuge konnte man mit der Kennung OS 4000 (Spritze) und LD 4000 (Drehleiter) mit 110/120-PS-Vergasermotor M 36 ordern, auf Wunsch mit Knorr-Druckluftbremse. Auch auf dem Fünftonner-Chassis wurden Feuerwehrfahrzeuge ausgeliefert, der Typ LD 5000 war mit einer 30-m-Drehleiter bestückt. Gesetzlich vorgeschrieben war Luftbereifung. Als Zwischentyp wurde der leichte Dreitonner L 2750 (Vierzylinder, RDA31, 110×130 mm, 4942 ccm: 65 PS, OM 65; 70 PS, M 66) auf den Markt gebracht.

Eine neue Rahmenbauweise ermöglichte, Omnibusse und Lkw auf dem gleichen Chassis aufzubauen, was sich in der Typenkennung der Modelle verdeutlichte. Als erste Typen traten im Mai 1931 der Lo 2500 (60 PS, M 16, 3921 ccm) und mit zwei Pritschenlängen der Lo 3000 (65/70 PS, M 56, RDA32 6×82,5×130 4170 ccm; M 60 4959 ccm) in die Öffentlichkeit. Der neue L 5000 (95 PS, OM 5; 110 PS, M 36), ebenfalls mit zwei Pritschenlängen, hatte vorne eine weitere und hinten eine engere Spur, was eine stärkere Bereifung ermöglichte.



Fahrdraht-Niederrahmenomnibus mit Brown-Boveri-Aggregaten 1930

Im Rahmen dieser Produkterneuerung ordnete DB 1931 die Fertigung erneut.

Nach einer kurzen Erholung, brach der Inlandsabsatz fast völlig ein, lediglich die Auslandsnachfrage hielt die Produktion in Gaggenau in Gang, alleine die UdSSR orderte 200 Diesel-Lastwagen.

Daimler-Benz vergab eine Dieselmotoren-Lizenz an die Société des Diesel Rapide. Diese Aktiengesellschaft war von der Compagnie Generale de Construction de Locomotives, Batignolles-Chatillon, und der Societe Nouvelle des Automobiles Unic (> Iveco) gegründet worden und ermoglichte es, dass Unic (> Iveco) in Paris die Gaggenauer Diesel-Fünf-tonner nachbauen konnte.

Mit dem 7/32 PS starken Pkw Typ 170 (W 15, Sechszylinder-Vergaser 1709 ccm), einem leichten und billigen Gebrauchswagen, reagierte Untert rkeim im Herbst 1931 zum Pariser Salon auf die Weltwirtschaftskrise und wandte sich vom bisherigen Luxuswagenbau etwas ab. Technisch fortschrittlich war sein Niederrahmen, eine serienm ssige hydraulische Vierradbremse sowie die Einzelradaufhängung aller vier R der. Weiter zeichnete er sich

durch Schwingachsen, Schnell- und Spargang aus. Diese Eigenschaften wies auch der 1933 auf seiner Basis herausgebrachte Lieferwagen L 300 (32 PS, M 15, 1692 ccm) für 0,3 t auf.

Auf dem Genfer Salon 1932, die Weltwirtschaftskrise stand auf ihrem Höhepunkt, erschien der erste leichte Diesel-Lkw der Welt Lo 2000 (55/60 PS, OM 59). Der 2-Tonner war unter Leitung von Arnold Joseph Wilhelm Freiherr Gedult von Jungenfeld (1886–1962) – Hans Christoph Seherr-Thoss, *Die deutsche Automobilindustrie, 1979, S. 622* – konstruiert worden. Der Omnibus bot 20 Sitzplätze. Optisch zeichneten sich die neuen leichten Wagen durch seine mit den Stoßstangen verbundenen Kotflügel aus. Der Lo 2000 besaß eine moderne hydraulische ATE-Lockheed-Vierradbremse, während der Lo 2500 und der Lo 3000 noch durch mechanische Eigenkonstruktionen gebremst wurden. Der neue Diesel-Fünf-tonner L 5000 (110-PS-Sechszylinder OM 77/M 76, 9408 ccm), hatte Vierganggetriebe, Stirnradnabenantrieb, Bosch-Dewandre-Vierradbremse und Simplexr der.

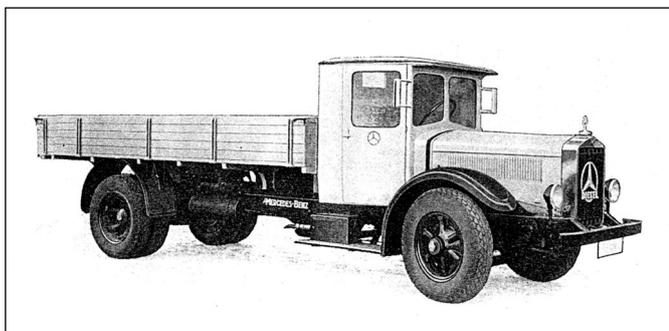
Neben den bekannten Leichtlast-Typen kamen die 2,75-t-Typen Lo 2750

(65 PS, OM 59) und Lo 3500 (95-PS-Sechszylinder OM 67, M 68) auf den Markt. Noch 1932 war die Leistung des 55-PS-Vierzylinder-Diesels OM 59 auf 65 PS erhöht worden.

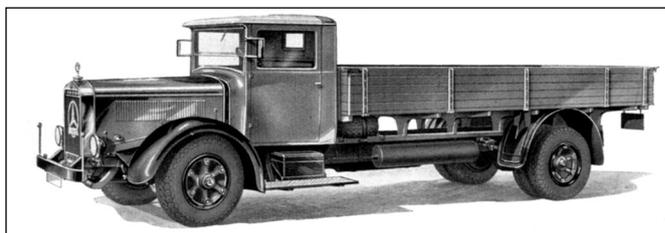
Als Stadt-,  berland- und Aussichtswagen mit 24 bis 42 Sitzplätzen, wurde der Omnibus O 4000 wahlweise durch 95-PS-Diesel- oder 110-PS-Benzinmotoren (OM 67, M 36, 7793 ccm; 1933: OM 77, 9408 ccm) angetrieben. Drei Achsen zeichneten den L 8500 (110 PS, OM 77/M 76 bzw. M36, OM 5 S) aus, der gleichmotorisierte Omnibus O 8500 bot bis 60 Personen Platz.

Um den Preiskampf auszuschalten, schlossen 1930/31 Daimler-Benz und Büssing (>Büssing, Büssing-NAG) ein Preisabkommen, dass lediglich Privatkunden traf. Das Beh rdengesch ft blieb ausgenommen. MAN, > Magirus und > Krupp traten dieser Vereinigung Deutscher Nutzwagenfabriken bei und schlossen mit der Reichsbahn ein Quotenabkommen, nach dem sie 85% der Aufträge erhielten.

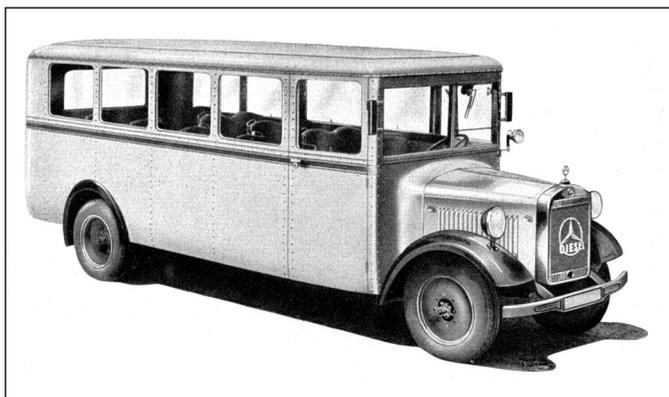
Deflation und anhaltende Wirtschaftskrise hatten 1932 fast zum vollständigen Erliegen der Produktion geführt; ein Bankrott stand unmittelbar bevor. Lediglich der 170 V und der Die-



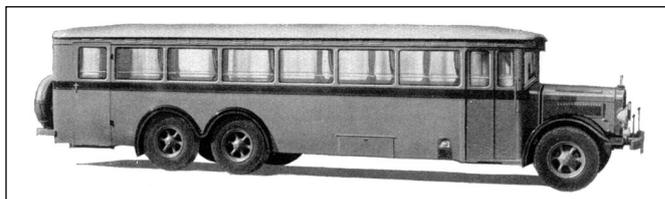
1932: L 5000, M 7, OM 77



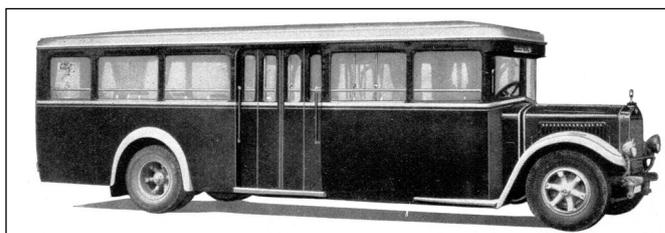
1934: L 5000 M 76, OM 79



1932: Lo 20-Plätze-Bus



1931: O 8500 41–50 Sitze



1931/1932: O 4000 30–42 Sitze

sel-Lo 2000 stabilisierten die Lage des Konzerns.

Das änderte sich schlagartig durch die auch von Daimler-Benz massiv geförderte Machtübernahme des NS-Regimes. Dessen auf Rüstung ausgerichtete Wirtschaftspolitik (Steigerung der täglichen Arbeitszeit, Abschaffung von Kfz-Steuern, Versorgung staatlicher Stellen und Unternehmungen mit Nutzfahrzeugen) brachte staatliche Subventionen und steigerte die Nachfrage. Das generelle Verbot der NSDAP, das Hakenkreuz zu kommerziellen Zwecken zu verwenden, unterband den Versuch, einen markengeschützten Stern mit Haken einzusetzen.

Das Gaggenauer Produktionsprogramm des Jahres 1933 umfasste zunächst die vier Grundtypen 2, 2,75, 3,5

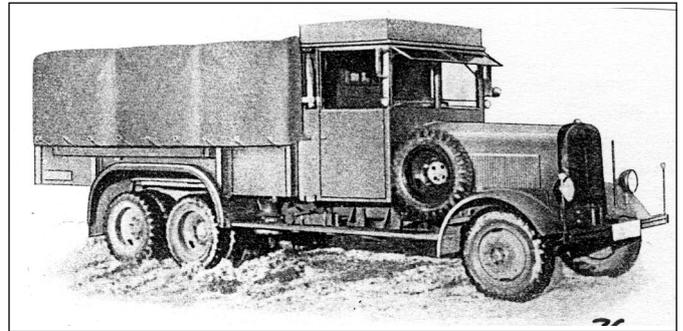
und 5 t mit gleichen Konstruktionsmerkmalen. Außer dem Eintonner L 1000 besaßen alle Nutzfahrzeuge serienmäßig Diesel-Aggregate. Die parallele Fertigung der Motoren gestattete jedoch, gleichwertige Vergaser-Motoren zu wählen.

Als Grundtyp baute man Typ Lo 2000 für 2 t Nutzlast (55 PS Vierzylinder, OM 59/M 60, 3770 ccm) der 60 km/h erreichte. Der Verbrauch betrug 131 Rohöl bzw. 221 Benzin/100 km. Aus dem Typ Lo 2000 heraus wurde der gleichmotorisierte Typ Lo 2500 geschaffen. Neu erschien der Typ Lo 2750 mit einem 65 PS starken Vierzylinder-Diesel (OM 65, 4942 ccm, Orig. 4,61) bzw einem 70 PS starken M 66 (4950 ccm). Die Omnibusvariante fasste 25 Sitze. Es folgte Lkw

Lo 3000 ausschließlich mit Diesel (OM 65). Als interessantestes Fahrzeug wurde der neue konstruktiv hochentwickelte Typ Lo 3500 (95-PS-Sechszylinder, OM 67, M 68, 7413 ccm) bezeichnet, da er die Schnelligkeit und Elastizität eines Leichtlastwagens mit der Tragkraft und Ausnutzungsfähigkeit eines Schwerlastwagens verbunden haben sollte. Er besaß einen neuartigen Tiefzugrahmen, Rutschfedern, Speichenräder sowie Bosch-Dewandre-Vierradbremsten. Zum Transport von Sperrgütern wurde der Lo 3500 statt mit ?? m auch mit verlängertem Radstand (5 m) hergestellt. Seine Höchstgeschwindigkeit wurde mit 65 km/h angegeben. Optisch fielen die neuen Modelle durch eine Verschmelzung von Stoßstange und Kotflügel auf. Die



1934: Geländegängiger LG 63 (LG 3000) in Zivilausführung



1936: Geländegängiger LG 63 (LG 3000) Militärversion



1936: LG 2000 LG 65/2



1936: LG 4000 – LG 68 6x6



1937-1938: LG 3000a – LG 65/4 8x8



1936: LG 3000

Schwerlastwagen Typ L 5000 (110-PS-Sechszylinder OM 77/M 76, 9408 ccm) und der max. 10,60 m lange Dreiachsler L 8500 (120 PS, OM 79/M 78, 10283 ccm) standen an der Spitze. Als Großraum-Dreiachsler beförderte der O 8500 (120 PS, OM 79/M 78, 10283 ccm) je nach Aufbau bis 70 Sitze. Maximal war er 11,11 m lang.

Sattelschlepper des Typ LZ 4000 (55 PS, OM 59/M 60, 4×100×120 mm, 3770 ccm) und Typ LZ 8000 (95 PS, OM 67/M 68, 6×110×130 mm, 7413 ccm) wurden für den Pendelbetrieb von Schwerlasten in das Fabrikationsprogramm aufgenommen, das sukzessive erweitert wurde: 1934 um die Zugmaschinen LZ 6000 (65-PS-Vierzylinder, OM 65/M 66, 110×130 mm,

4942 ccm). Sie hatten Vierganggetriebe mit Zusatzgetriebe (8 Schaltstufen).

Für 7 t Nutzlast war der LZ 7000 (95 PS, OM 67, M 68, 7413 ccm), für 4 t der LZ 4000 (55 PS, OM 59, M 60, 3760 ccm) im Programm, wahlweise mit Benzin- oder Diesellagregat.

80 Prozent der Nutzwagen wurden mit Diesel-Aggregaten ausgeliefert. Im folgenden Jahr offerierte man an Omnibussen den Lo 2000 (20 Personen, 55 PS, OM 59, M 60), der etwa 65 km/h schnell war, sowie den Lo 3500 (29/36 Sitze) mit 95-PS-Sechszylinder (OM 67/M 68) mit 80 km/h. Der Omnibus O 4000 (95 PS Diesel OM 67, 110 PS Benzin M 78) fand als Stadt-, Überland- und Aussichtswagen Verwendung. Er fasste 24–42 Sitzplätze. Be-

rühmt wurden die von DB nach Dresden gelieferten Feuerwehrfahrzeuge auf Basis des O 4000, die jedoch auf Wunsch mit V 12-Maybach-Benzinmotoren (DSO 8) von 150 PS ausgeliefert werden mussten. Eine dem Trend der Zeit folgende Frontlenker-Busversion mit Unterflurmotor (> Büssing, > Hanomag) wurde nicht weiter verfolgt. Nachdem 1929 in Sindelfingen die Vorrichtungen für Stahlaufbauten eingerichtet waren, fertigte man dort auch die Omnibus-Aufbauten bis zur Verlegung der Produktion nach Gaggenau 1934.

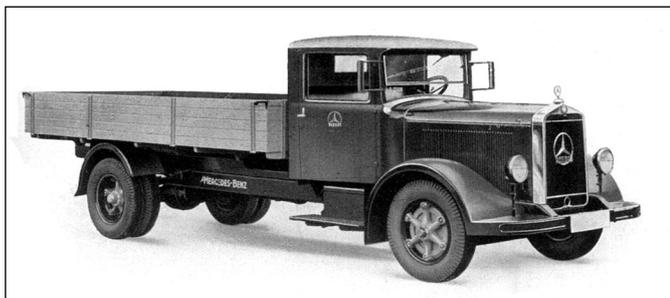
Die Zahl der Beschäftigten in den Daimler-Benz-Werken und -Niederlassungen erhöhte sich von 8850 Mitarbeitern Ende 1932 auf 14000 Ende 1933.



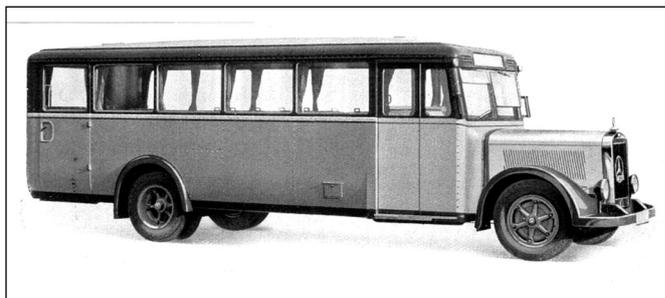
1934: Lo 2750 – M 66, OM 65 – neue Form



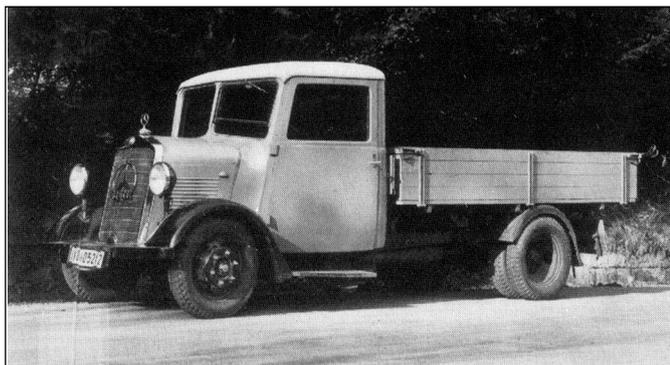
1934: O 4000



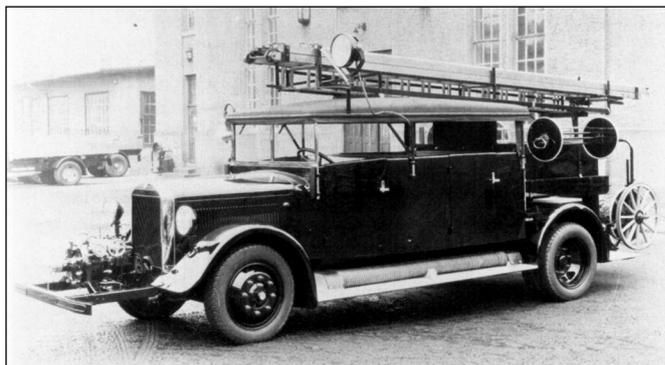
1934: Lo 3500 – M 68, OM 67



1934: Lo 3500 – M 68, OM 67



1934: 1,5-t-Prototyp



1935: LoS 2000-Feuerwehr

Die Binnennachfrage für Nutzfahrzeuge war 1933 gegenüber 1932 um zwei Drittel gestiegen. Mit einer Investition von 5,5 Millionen Mark war der Omnibusbau von Sindelfingen nach Mannheim verlegt und die Mannheimer Gießerei wieder in Betrieb genommen worden. Das Zweigwerk Marienfelde wurde 1933 nach siebenjähriger Pause ebenfalls reaktiviert, man konzentrierte sich auf Rüstungsprodukte wie Spezialfahrzeuge, Allrad-Fahrzeuge und Gleisketten-Zugmaschinen (Halbketten-Fahrzeuge), Panzer, Groß-, Boots- und Flugzeugmotoren. Für die Flugmotoren errichtete Daimler-Benz 1936 ein eigenes Werk in Genshagen („Waldwerk“) bei Ludwigsfelde südlich von Berlin (>IFA).

Auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1934 präsentierte man neben neuen zivilen Fahrzeugen militärisch nutzbare Fahrzeuge, offiziell um das „fortschreitende Verlangen, ganz besonders des Auslandes, für wegelose Gegenden neuzeitliche Nutzfahrzeuge zu erhalten“, zu befriedigen.

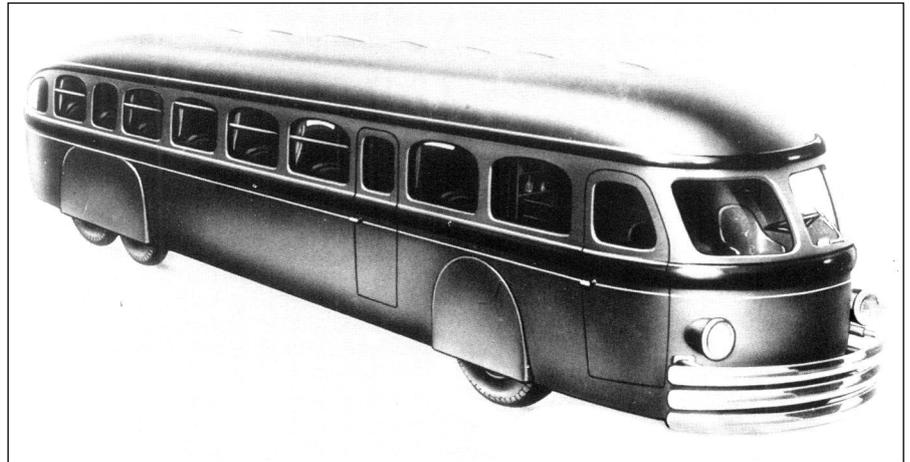
Nachdem das Heereswaffenamt Daimler-Benz als verantwortliche Patentfirma für die Produktion der geländegängigen 12-t-Halbketten-Zugmaschine (Sd.Kfz.8), man nannte sie auch Zwitterfahrzeug, bestimmt hatte, startete im November 1934 die Fertigung als DBs7 mit einem 150-PS-Maybach-V 12-Motor DSO 8 (7977 ccm). Die eigenen MB-Motoren genügten den Anforderungen des Heeres nicht. Zwei Jahre später folgte der Typ DBs8, 1938 der DBs9 und 1939 der DB 10 (185-PS-V-Zwölfzylinder, Maybach HL 85, 8506 ccm). Die letzte Ausführung H 1601 entstand 1941. Daimler-Benz und > Famo sollten schließlich eine 16-t-Zugmaschine HK 1604 mit einem 300-PS-Sechszylinder Typ HL 116 (11 000 ccm) bauen.

Zusätzlich erhielt Marienfelde 1935 den Nachbau des von > Krauss-Maffei entwickelten Halbkettenfahrzeugs Typ KM 1 4 und von > Büssing-NAG zur Serienreife gebrachten BN 1 5 (Sd. Kfz. 6). Es lief unter der Bezeichnung DB 15 mit 85-PS-Maybach-Sechszylinder NL 35 (3435 ccm) vom Band. Nachfolgetypen waren die Typen

DB 1 7 und DB 1 8 bis 1939. Ein zweiter von DB 1934/35 produzierter Nachbau stellte die ebenfalls von Krauss-Maffei entwickelte mittlere Zugkraftwagen DBm8 (Sd. Kfz 7) mit 115-PS-Sechszylinder-Maybachmotor HL 52

(RDAT 1938: 6×100×110 mm, 5184/5702 ccm; Spiel: 3435 ccm) dar.

Halbkettenfahrzeuge, wurden ab 1935 auch für zivile Zwecke ausgeliefert. 1937/1938 baute man 25 Chassis des Typs LR 75 (68 PS, M 18,



1935: Modell des Autobahn-Schnellwagens „S“ mit 32 Sitzplätzen (150 km/h)



1935: Lo 3100



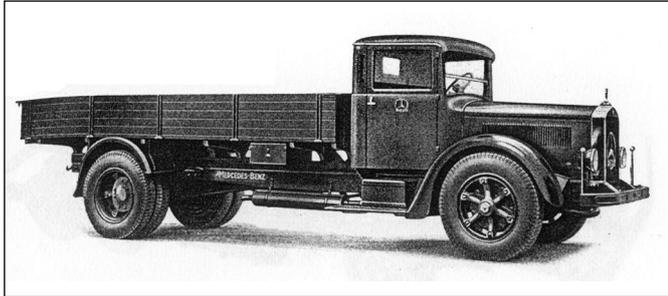
1935: Autobahnomnibus O 3100 mit Stromlinien-Holzgerippe-Aufbau nach Jaray-Lizenz

MERCEDES - BENZ

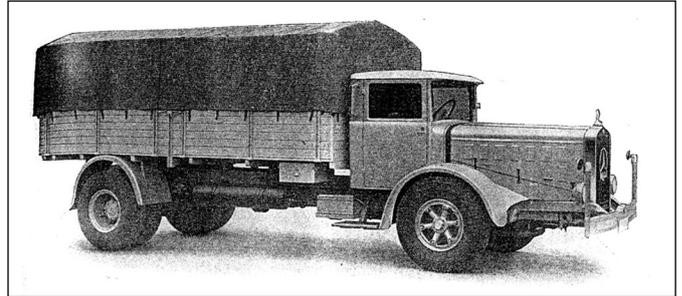
2867 ccm); OS: Sechszylinder, M 142 82,5×100 mm, 3207 ccm). Sie wurden als Pritschenwagen für schwieriges Gelände (0,6 t Nutzlast), und für weitere Post-Omnibusse (8 Personen) auf Hochgebirgslinien genutzt.

Gaggenau erprobte 1934/35 als eigene Typenreihe LG 65 geländegängige zwei-, drei- und vierachsige Lastwagen. Die einzeln aufgehängten und angetriebenen Räder hingen an schrauben-gefederten Schwingachsen. Hydraulischen Ate-Lockheed-Bremsen waren allen gemein, bei den beiden stärkeren druckluftunterstützt. Stützrollen an Front und Heck aller Typen erhöhten die Geländetauglichkeit. Vom Zweiaxser LG 65/2 (70-PS-Vierzylinder

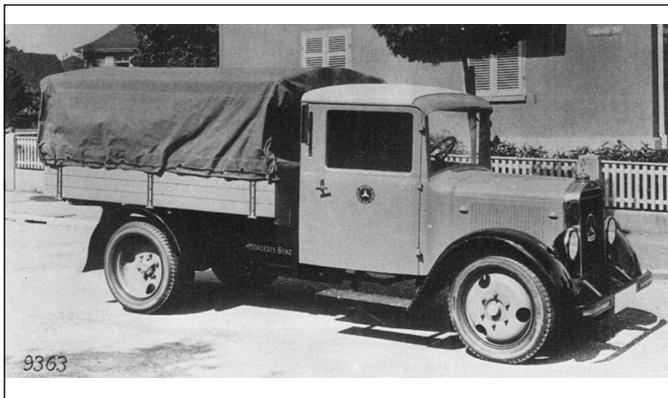
schon Ate-Lockheed-Bremsen waren allen gemein, bei den beiden stärkeren druckluftunterstützt. Stützrollen an Front und Heck aller Typen erhöhten die Geländetauglichkeit. Vom Zweiaxser LG 65/2 (70-PS-Vierzylinder



1934: L 5000



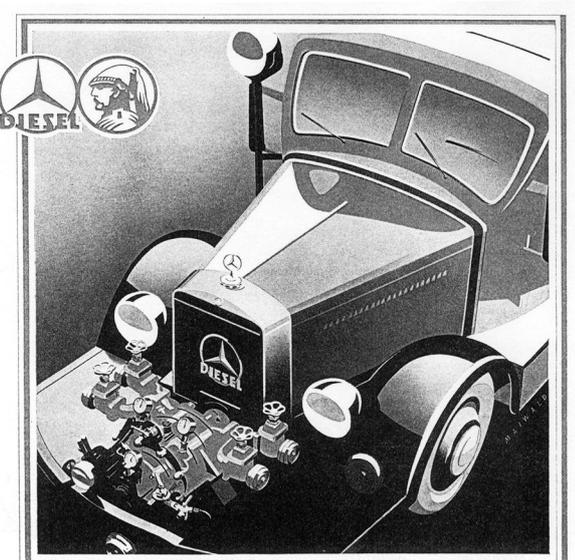
1935: L 6500



1936: L 1100 Pritsche



1936: L 1100 Kasten


 A detailed technical illustration of a Mercedes-Benz-Diesel engine. The engine is shown from a front-three-quarter view, highlighting its complex mechanical components, including the cylinder block, pistons, and various valves. The Mercedes-Benz logo and the word "DIESEL" are prominently displayed on the engine's front cover.

MERCEDES-BENZ-METZ
Kraftfahr-Spritzen

Metz-Mercedes Prospekt-Deckblatt Kraftspritzen 1936


 A detailed technical illustration of a Mercedes-Benz-Diesel truck. The truck is shown from a front-three-quarter view, highlighting its boxy design, large spoked wheels, and prominent front grille. The Mercedes-Benz logo and the word "DIESEL" are prominently displayed on the front grille.

MERCEDES-BENZ-METZ
Kraftfahr-Drehleitern

Metz-Mercedes Prospekt Drehleitern 1936

OM 65/4, 4849 ccm, M 66/1) entstanden zwei Versuchsfahrzeuge. Ausgestattet waren sie mit 8 Vorwärts- und Rückwärtsgängen. Sie erreichten 60 km/h, konnten Steigungen von 45 % nehmen und konnten auf der Straße mit 2,6 t, im Gelände mit 2 t beladen werden. Unter der Bezeichnung LG 2000 (OM 67, 7413 ccm) verwendete die Post die beiden Chassis gekürzt mit 10-sitzigem Omnibusaufbau ab Dezember 1935 für ihre schwierigste Kraftpostlinie Berchtesgaden-Ober-salzberg mit Steigungen bis zu 23,5 %.

Von den 150 gebauten Exemplaren des Dreiachs-Allrad-Lkw LG 65/3 (80/95 PS, OM 67, 7413 ccm; 100-PS-Sechszylinder, OM 67/3, 7274 ccm; 95 PS, M 68, 7413 ccm), auch LG 2500 genannt, dienten viele als Chassis für Flugfeld-Feuerwehrfahrzeuge oder wurden exportiert, u. a. nach Griechenland (Metaxa-Regime). Auf der Straße trugen sie 3,25 t Ladung, im Gelände 2,25 t. Als ersten Mercedes-Benz-Vierachser erprobte DB 1934 den allradgetriebenen LG 65/ (8x8) (OM 67). Beide Vorderachsen wurden gelenkt. Es blieb beim Prototyp.

Die Fertigung der zur IAMA 1934 gezeigten, verbesserten mittleren geländegängigen 1,5-t-Sechsradsfahrge-stelle, Typ G 3 a (intern LG 63; 65-PS-Sechszylinder; 96 PS, OM 67, 7413 ccm), deren Antrieb mittels Doppelgelenkwellen die erste und zweite Hinterachse antrieb, teilte man sich mit Mannheim. Das synchronisierte ZF-Aphongetriebe wies vier Vorwärts-gänge und einen Rückwärtsgang auf. Die Steigfähigkeit reichte im ersten Gang bis zu 40%. Nachdem der G 3/ LG 3000 1933 noch aus Untertürkheim kam, ging er im Mai 1934 in Marien-felde in Serie.

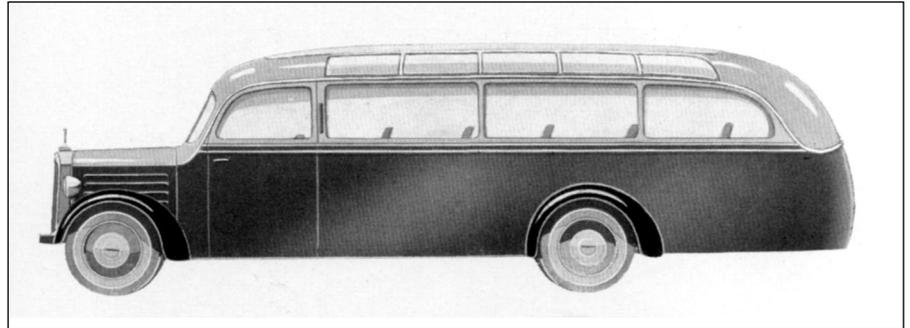
Gaggenauer zeigten auf der Interna-tionalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1934 einen neuen L 5000, dessen Rahmen gegen die Hinterachse eingezogen war, so dass die Verwen-dung wuchtiger extrabreiter Luftreifen ermöglicht wurde. Er erhielt die neuen 110/130-PS-Aggregate OM 79/M 78 (10283 ccm). Die Fahrzeuge wurden breiter ohne die neue gesetzlich vorge-gebene Höchstbreite zu überschreiten. Für das Ausland fertigte man statt der

2,5 m breiten Modelle weiterhin 2,3 m breite Versionen. Bei den Schwerlast-wagen und großen Omnibussen waren Kotflügel und Stoßstangen getrennt.

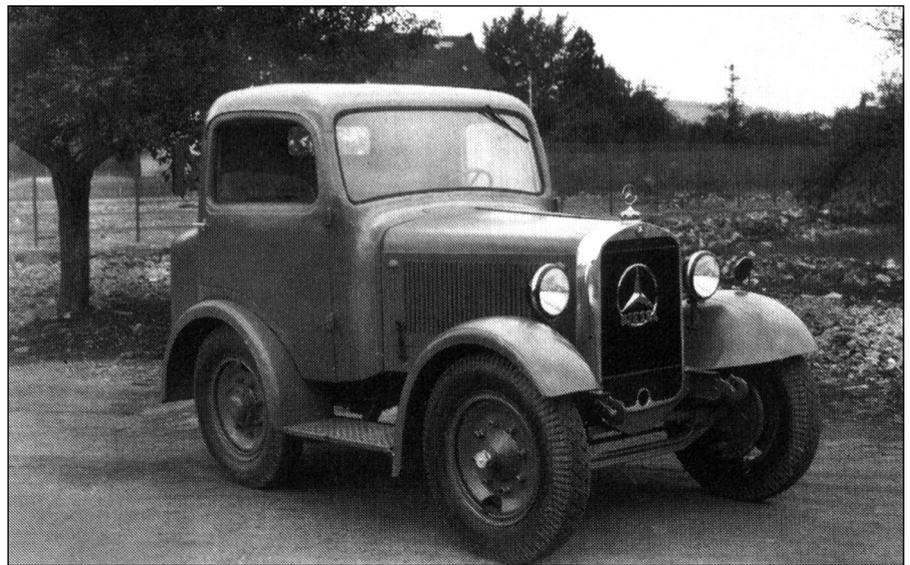
„Reichswehrwerk“ Königsberg: für die Produktion einer begrenzten An-zahl an Sonderlastwagen und Panzern. 1934/1935 im Januar 1937 Niederlas-sung auszubauen ...

1935: Bei Erweiterung des Pro-gramms haben die bisherigen Erfah-

rungen ihren Niederschlag gefunden, das zeigt der Übergang zu einem Sechszylinder-Dieselmotor für Omnibusse in der mittleren Stärke von 3 t. Hier galt es, besonders ruhigen Lauf, stärkeres Anzugsvermögen und größere Ge-schwindigkeit zu erreichen. – Das wei-tere Vordringen des Vorkammersys-tems zeigt, dass diese Konstruktionsart für den Dieselmotor richtunggebend ist. Die Chassiskonstruktion der Firma hat auf das allgemeine Verlangen, die



1937: O 2600 mit OM 65



1937: Zugmaschinen-Prototyp 55 PS



1940 Werksfeuerwehr von Volkswagen 1

Tragfähigkeit durch größere Radstände auszunützen, Rücksicht genommen. Die neue Reichsstraßen-Verkehrsordnung hat zur Folge, dass einzelne Typen zwecks besserer Ausnützung der gesetzlichen Maße breiter geworden sind. Bei den Schwerlastwagen besteht jetzt die Möglichkeit voller Ausnützung bis zu 6 1/2 t Tragkraft, und zwar bemerkenswerter Weise schon bei den schwersten zweiachsigen Modellen.

Interesse fand auf der Ausstellung 1935 der Dreiachs-Geländewagen LG 4000, auch als GL 4000, bei dem die Vorderachse als spiralgefederte Schwingachse ausgebildet war, hinten hatte er Pendelachsen. Der Vorderachsantrieb war ein Schneckenantrieb mit selbstsperrendem Differential und Gelenkwellen. Das gezeigte Fahrgestell wies am Ende noch ein Spill auf, das durch einen Nebenantrieb betätigt wurde.

Es folgte von 1935 bis 1938 die Produktion des Sechsrاد-Gelände-Lastwagens LG 4000 (LG 68, 95 PS, OM 67, 7413 ccm) und des LG 3000 (1935–1938, OM 67, 7413 ccm, 95 PS), die 1937/38 auf den Markt kamen.

Der zuvor von den Nazis erst behinderte, nun aber forcierte Bau von Autobahnen, den „Pyramiden des Dritten Reiches“, sowie der einsetzende Tourismus („Kraft durch Freude“ – KdF) hatten ab 1934 den Bau „autobahnfester“ Omnibusse zu Folge.

Ästhetisches Glanzstück der Ausstellung 1935 war der für die Reichsautobahn nach der Lizenz von Paul Jaray (1889-1974) im „Stil der neuen Zeit“ in Sindelfingen karosierte stromlinienförmige Schnellomnibus auf Typ LO 3100 (95-PS-Sechszylinder-Dieselmotor) für Geschwindigkeiten bis 118 km/h. Im Maschinenraum der sog. Pullmann-Busse (Frontlenker) saßen

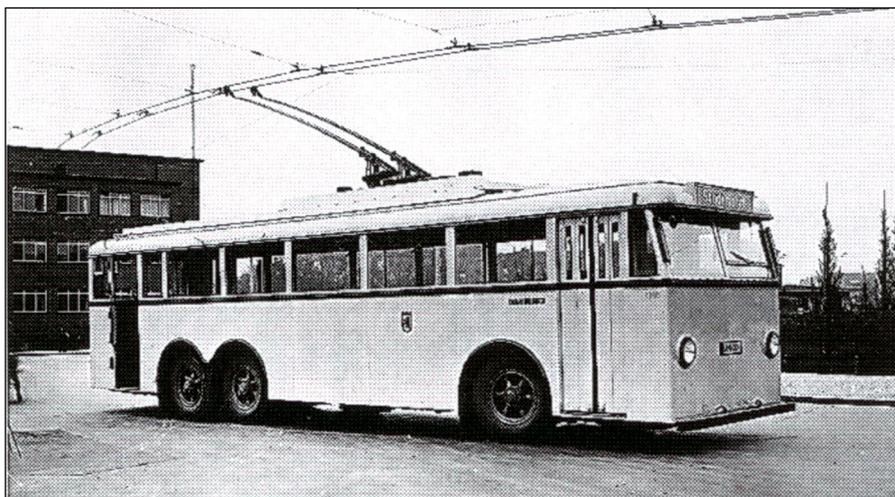
Fahrer und Beifahrer, im lärmgeschützten Fahrgastraum gab es 22 bequeme Sitzplätze. Leicht abgewandelt nahm die Reichsbahn den Typ in Betrieb. Er wies wie auch die konventionellen LO 3100- und LO 3500-Modelle Schnellgang und Knorr-Öldruckbremse auf. Weitere spektakuläre Stromlinienbusse auf Mercedes-Benz-Basis stellten zudem die Karosserie-Werke Uerdingen, Vetter und Kässbohrer her.

Es folgte der Entwurf eines riesigen, dreiachsigen, stromlinienförmigen Großraum Schnell-Omnibusses (350/450-PS-V 12- Zylinder-Dieselmotor im Heck) für den Massenverkehr auf den Reichsautobahnen, 1935 als Modell vorgestellt ist der Typ S nie realisiert worden, wie auch ähnliche Entwürfe konkurrierender Firmen (> Büsing-NAG, > Henschel und > Vomag). Größte Abnehmer der Busse waren Reichsbahn und Reichspost, die Vorgaben für die Ausstattung machten.

Die Omnibusse Lo 2600 (70 PS, OM 65, 4850 ccm), Lo 3100 und Lo 3500 besaßen Schnellgang; die ersteren nutzten Servo-Öldruckbremsen, letzterer Knorr-Öldruckbremsen.

Zur Ausstellung 1935 gliederte Gagenau das Programm weiter auf: zu den Lastwagen von 2, 2,5, 2,75, 3, 3,5 sowie 5 t Nutzlast und den Sattel-schleppern für 4 und 8 t Nutzlast kamen weitere Modelle hinzu.

Mit den neuen Gesetzen war der Fünftonner entfallen und hatte dem zweiachsigen Schwerlastwagen L 6500 für 6,5 t Platz gemacht, der nur mit dem Sechszylinderdiesel (95 PS, 120 PS, OM 79, 10 283 ccm bzw 150 PS, OM 54, 12 519 ccm) angeboten wurde. Er hatte Kulissengetriebe mit vier Gängen, Schnell- und Schongang, außerdem Knorr-Druckluftbremsen mit ATE-Öldruckübertragung. Die Motorisierung der übrigen Modelle war im Wesentlichen gleichgeblieben. Die Fahrgestelle waren für Spezial- oder Kommunalfahrzeuge jeder Art verwendbar. Besonders Kipper wurden nachgefragt. Je nach Art des Ladegutes und dem Umfang des Transportes wurden handbetätigte, handhydraulische oder motorhydraulische Zwei- und Dreiseitenkipper verwendet.



1935: Dreiachsiger O-Bus in Berlin



1936: O-Bus der Stadtwerke Insterburg

Für 6 t Nutzlast stand der Sattelschlepper, Zugwagen genannt, LZ 6000 (65 PS, OM 65, 4850 ccm, M 66, 4942 ccm) bereit. Die Sattelschlepper, Typ LZ 6000 und LZ 8000 hatten Vierganggetriebe mit Berggang (8 Geschwindigkeitsstufen).

Die langen Motorhauben der Schwerlastwagen hatten seitlich kleine aufwendig gefertigte Lüftungsklappen, die rasch fertigungstechnisch einfacheren senkrechten Schlitzfenstern zum Opfer fielen. Die einheitlichen Fahrerhäuser mit ihrem runden Design werden heute als klassisch bewertet.

Als fester Bestandteil der Aufrüstung wurde auch das Feuerschutzwesen normiert und modernisiert. Kleine Stadt- und Landkommunen ersetzten ihre pferdebespannten Handdruckspritzen durch leichte Fahrzeuge wie das genormte MB-Löschfahrzeug des Typs LF 16. Die Luftschutz-Verordnung erhöhte die Nachfrage.

Nachdem die Stadt Mannheim 1932 das erste Feuerlöschfahrzeug mit Dieselmotor erhalten hatte, präsentierte Mercedes-Benz zur IAA 1936 ein vollständiges Diesel-Feuerwehrprogramm, das in Zusammenarbeit mit der Firma Metz entstanden war: Zwei komplette Mercedes-Benz-Metz-Löschzüge, bestehend aus je einer Spritze und einer Drehleiter in verschiedenen Größen, Leistungen und Steighöhen wurden gezeigt. Auch die bekannte Autodrehleiter der DB mit Metz-Aufbau Typ LO 2750 und LO 3500 (hier 26 m Steighöhe, 95-PS-Diesel) sind zu sehen. Die Kraftspritze Lo 2750 hatte eine Pumpenleistung von 1500 Liter/min. Die Autodrehleiter, Typ Lo 2750, besaß einen Leiterpark in Ganzstahlausführung aus Vollprofilen. Vollautomatisch erreichte die Autodrehleiter des Typs Lo 3500 26 m Steighöhe. Bevorzugter Feuerwehr-Aufbauhersteller war die Firma Metz, Karlsruhe.

Angeboten wurden die Mercedes-Benz-Metz-Kraftspritzen LS 2000 (60 PS, 4 Zyl., OM 59, 3464 / 4156 ccm oder M 60, 4566 ccm) und LS 2500 (60 PS, 4 Zyl., OM 59/M 60, 3770 ccm / 4566 ccm) mit jeweils 1200 l/min sowie LS 3000 (70 PS, 6 Zyl., OM 65/M 66, 7274 ccm / 7413 ccm) mit 1500 l/min, und LS 3750 (100 PS, 6 Zyl., OM 67/

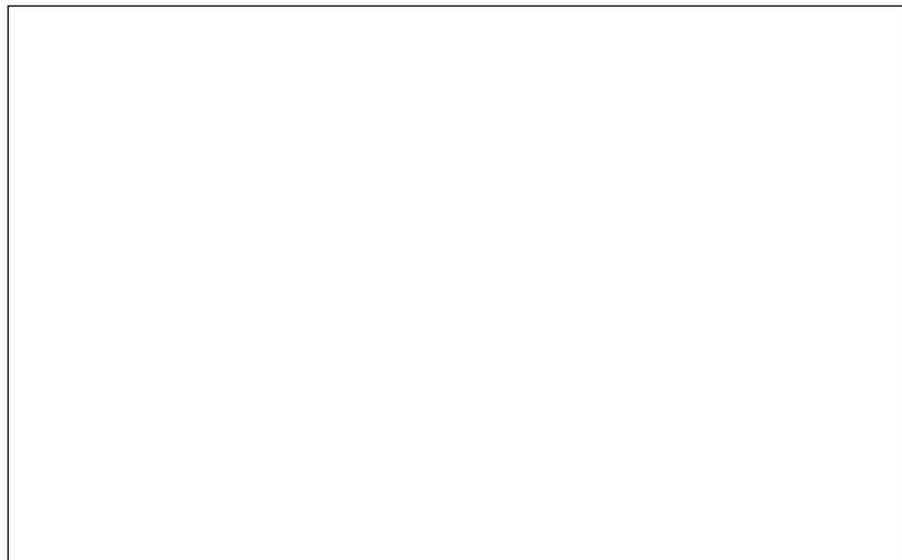
M67 7274 ccm / 7413 ccm) mit 2500 l/min Pumpleistung. Die Kraftfahr-Drehleitern auf den Fahrgestellen LD 2000 und LD 2500 (55 PS, OM 59/M 60), LD 3000 (70 PS, OM 65/M66), LD 3750 (100 PS, OM 67/M 68) und LD 6500 (120 PS, OM 79/M 78, 10 300 ccm) trugen Drehleitern von 12 bis 50 m Steighöhe. Eine weltweite Nachfrage entstand.

Am 6. April 1935 konnte Gaggenau die Fertigstellung des 10 000sten Dieselmotors feiern.

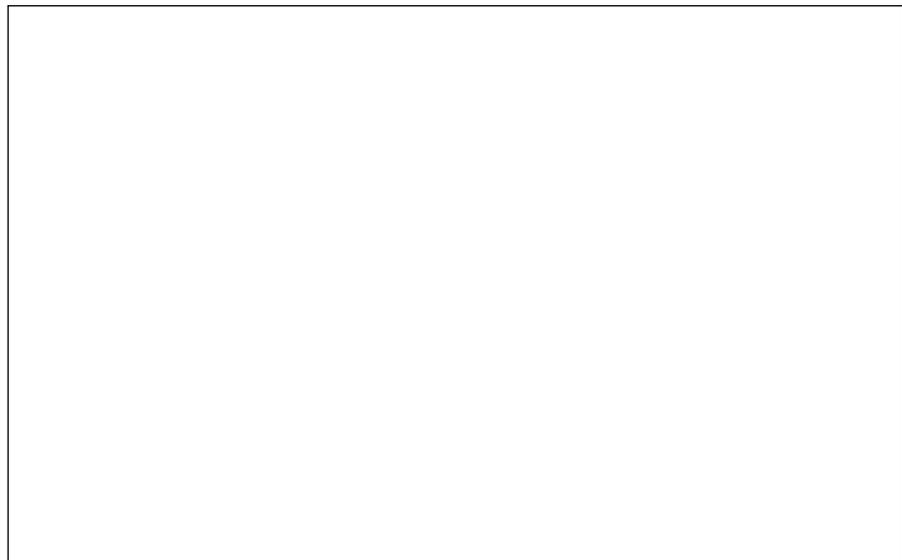
Großen Raum nahm neben dem Feuerwehrfahrzeug- das Kommunal-Programm ein. In den Kommunen waren Mülltransporter, Straßenreinigungs-, Fäkalien- und Sprengwagen sehr begehrt. Niederflur-Müllwagen gab es in

Frontlenker Versionen, die auch mit Holzgasgeneratoren ausgerüstet waren.

Um den Vorgaben entsprechend Devisen und das kriegswichtige Rohöl zu sparen, rüstete Daimler-Benz sowohl Omnibusse wie Lastkraftwagen verstärkt mit Holzgas-Generatoren oder mit auf Flüssiggas-Betrieb ausgelegten Motoren aus. Den 1929 in Sindelfingen eingeführten Stahlbau für Omnibusse gab das Unternehmen aus kriegsökonomischen Gründen Mitte der dreißiger Jahre weitgehend wieder auf. Schon 1937 konnten nicht alle Lkw-Aufträge wegen Rohstoff-Engpässen befriedigt werden. Daimler-Benz erhielt 1937 das Prädikat „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“, zudem wurden die süddeutschen Lkw- und Pkw-Werke zu pri-



193



193

vilegierten Rüstungsbetrieben erklärt, was eine Bevorzugung bei der Materialbewirtschaftung garantierte.

Devisen brachte 1935 der mit Unterstützung des Otto Wolf-Konzerns, Köln, zustande gekommene Verkauf von 5000 speziell entwickelter 2- und 2,5-Tonner des Exporttyps Lex (Lastwagen Export) im Auftrag der Guomindang-Regierung Tschiang Kai Scheks in China. Gegenleistung waren rüstungswichtige Minerale wie z. B. Antimon, Nickel und Chrom. Daimler-Benz errichtete nach der Auslieferung von 1200 Fahrzeugen 1936 in Shanghai ein Reparatur- und Montagewerk, das nach dem Überfall Japans, dem Alliierten des Dritten Reichs, am 7. Juli 1937 auf China nach Hongkong verlagert wurde. Die weitere Lieferung erfolgte unter strengster Geheimhaltung: bis 1940 montierte man 4000 Lkw.

Erst 1938 wurde der Lex zur IAA der Öffentlichkeit vorgestellt. Es handelte sich um einen veralteten aufgelasteten Zweitonner, 70-PS-Vierzylinder-Dieselmotor, bei 3,8 m Radstand und einer Rahmentragfähigkeit von 3,4 t.

Zur IAA Berlin 18. Februar bis 1. März 1936 zeigte Daimler-Benz den

neuen Pkw 170 V (W 136, Vierzylinder, M 136, 1697 ccm). V bedeutete, dass der Motor vorne angeordnet war, zu Unterschied zum Heckmotormodell 170 H. Er sollte — mit einer Unterbrechung von 1942 bis 1946 — bis 1953 im Programm bleiben. In großen Stückzahlen auch als Lieferwagen mit Pritsche oder Kasten sowie als Taxi, Kranken-, Streifen- und Kübelsitzwagen erreichte er über 100 km/h.

Das Nutzfahrzeug-Programm wurde nach unten und oben erweitert. Die untere Grenze bildet ein neues 1,1-t-Schnelllastwagen-Chassis Lo 1100 (2,85–3 t NL) mit dem 45-PS-Vierzylinder-Diesel OM 138 (2545 ccm) des Diesel-Pkw Typ 260 D oder dem 45-Sechszylinder-Benziner M 143 (2240 ccm).

Der 2,75- und der 3-Tonner erhielten einen verbesserten 70 PS-Vierzylinder-Diesel. Aus dem 3,5-Tonner entstand durch Verstärkung des Rahmens der 3,5- bis 4-Tonner Typ Lo 3750 (100 PS-Sechszylinder-Diesel). Die neuen Dieselmotoren wiesen eine 5- bzw. 7-fache Lagerung der Kurbelwellen auf, was sie erheblich leiser machte.

Die MB-Busfahrgestelle entsprachen denen der Lkw. Gezeigt wurde der neue

Pullmann-Omnibus Typ Lo P 3500 mit 37 Sitzen. Bei ihm war der Führersitz neben dem Motor angeordnet. Die Sensation der Ausstellung bildete ein in Gaggenau gefertigter Konferenzwagen. Der Stahlomnibus auf dem Fahrgestell Lo P 3500 (95-PS-Mercedes-Benz-Dieselmotor) besaß einen Schlaf- und einen Konferenzraum sowie eine im Fahrer-raum eingebaute Küche.

Der bekannte Typ Lo 3750 war mit einem 100-PS-Sechszylinder-Dieselmotor ausgerüstet.

Der LG 3000 (96 PS, OM 67, 7413 ccm, 6×4), dessen Serienfertigung im Januar 1936 in Mannheim startete, fand wahlweise auch mit Vergasermotoren Verwendung für LGS 3000-Feuerlöschfahrzeuge insbesondere auf Flugplätzen. Der Typ LG 3000 hatte ein fünfgängiges Spezial-Synchrongetriebe. Die Vorderachse war als Faustachse und die zwillingsbereifte Hinterachsen als Banjoachsen mit Schneckenantrieb ausgebildet. Bis 1941 wurden 5870 Stück gebaut, auch LG 3000 a (100-PS-Sechszylinder, OM 67/3 7274 ccm; M 36) genannt, in mehreren Exemplaren. Gefertigt wurden die LG 3000 in Gaggenau, Marienfelde und 1936 auch

Die Daimler-Benz AG ist zum sinnfälligen Ausdruck des wirtschaftlichen Aufschwunges geworden. Nur ein Bruchteil der heutigen Gefolgschaft fand noch vor wenigen Jahren in diesen Werken Brot und Arbeit, während heute nach einer nie vorauszuahnenden Entwicklung viele Tausende von Volksgenossen in der Betriebsgemeinschaft Daimler-Benz zusammengeschlossen sind. In aller Welt ist der Name Mercedes-Benz für Kraftfahrzeuge und Motoren zu einem Begriff der Qualität und Leistungsfähigkeit geworden. Auch bei der Erfüllung neuer Aufgaben steht die Daimler-Benz AG mit sämtlichen Werken in vorderster Linie, um richtungweisend zum Wohle des Volksganzen Vorbildliches zu leisten.

DAIMLER-BENZ AG
WERK GAGGENAU

MERCEDES-BENZ

Werbung 1937 für Straßenbau- und Bau-Wirtschaft

Mercedes-Benz Kommalfahrzeuge bei unzähligen Stadtverwaltungen des In- und Auslandes im Betrieb - haben sich in der harten Praxis täglicher Arbeit den Ruf besonderer Eignung und Zuverlässigkeit erworben. Unser Fabrikationsprogramm ist so vielseitig, daß wir alle Nutzwagen für den kommunalen Betrieb liefern können. Zur unverbindlichen Ausarbeitung von Kostenschätzungen stehen unsere Verkaufsniederlassungen sowie das Werk Gaggenau zur Verfügung.

MERCEDES-BENZ

DAIMLER-BENZ AG
WERK GAGGENAU

Werbung 1937 für Kommunal-Wirtschaft

520 Fahrzeuge in Untertürkheim. Auf der Straße trugen sie 4,25 t, im Gelände 3,25 t.

Die obere Grenze bildete der neue, wuchtige 10-t-Dreiaxser Lo 10 000 (120-PS- oder 150-PS-Sechszylinder-Dieselmotor; 150 PS, OM 54, 12 517 ccm) für den Ferntransport auf

Autobahnen. Mit ?? m Länge und einer Nutzlast von ?? t prägte er den Inbegriff des Fernlastwagens. Imposant waren die Omnibusse O 10 000 als 3-Achser für den Großstadtverkehr, die 56 Personen und als Doppeldecker 80 Personen fassten, wie auch die Sonderaufbauten, z. B. rollende Poststationen

oder Konferenzbusse, und ein Kraftpost-Kurswagen der Reichspost.

Omnibus LO 2000

Omnibus LO 2600 mit weiterentwickeltem 5fach gelagerten 50 PS Dieselmotor. 2600 (75 PS, 32 Sitze),
Lo 3200 (80 PS, 35 Sitze)



1937: L 10 000



1938 Schwertransport L 6500 mit zwei Anhängern auf der Autobahn (Man beachte die beiden Anhänger)

Omnibus LO, auch OL, Typ 3200 (!) mit weiterentwickeltem 7fach gelagertem 80 PS 6 Zylinder-Dieselmotor.

Der Allwetteromnibus (Fahrgestell Lo 3200, 80-PS-6-Zyl-Dieselmotor) besitzt 30 bequeme, gegeneinander versetzte Sessel und seitliche Dachfenster

Omnibus LO Typ 3750 kommt als neues Modell mit 7-fach gelagertem 100-PS-10-Zylinder-Dieselmotor. Die neuen Motoren waren erheblich leiser. Pullmann-Omnibus LOP 3500 mit 95 PS 6 Zylinder-Dieselmotor, der seitlich neben dem Führersitz zwecks Raumausnutzung eingebaut ist. Dieses neue Modell wird im Inland auch mit 100-PS-6-Zylindermotor geliefert.

Wegen der großen Nachfrage übernahm das Mannheimer Werk 1936 auch den Bau von Omnibussen.

Die Mercedes-Benz-Fahrgestelle dienten auch zu Spezialzwecken, so z.B. als Kommunalfahrzeuge, Feuerwehrfahrzeuge (mit Metz-Aufbauten) und Kipper. Für Spezialzwecke und besonders für den Export baute das Werk Gaggenau geländegängige Fahrzeuge. Außer den bereits bestehenden Typen wurden zwei neue entwickelt, und zwar ein zweiachsanantriebener mit 95 PS.

Zu den bekannten geländegängigen Fahrzeugen waren zwei neue hinzugekommen: ein zweiachsanantriebener

mit 65 PS- und ein vierachsanantriebener mit 95 PS.

Dieselmotor (Typ LG 65, 95-PS-Sechszylinder-Dieselmotor.

Eine technische Neuerung bildete der Universalmotor. Durch Auswechslung der Aggregate für Brennstoffzuführung wurde er als Hochdruckmotor (Diesel), als Mitteldruck- (Diesel-Otto-Verfahren mit Brennstoffeinspritzung) und als Niederdruckmotor (Otto-Verfahren) für eine Vielzahl von Energieträgern nutzbar. Als Treibstoffe kamen teer- und ascharme Kraftstoffe (Anthrazit, Schwelkoks u. a.) infrage. Er konnte aber ebenso für Flaschengas- oder Dieselmotorbetrieb eingerichtet werden.

1937: neu LZ 10 000 (90–100 PS, OM 67, 7270 ccm)

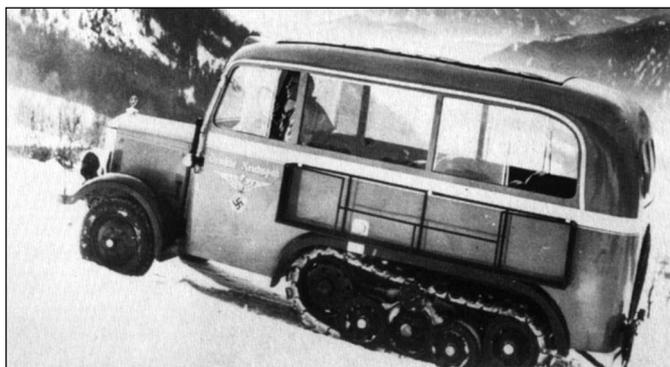
Im Juli 1937 brachte das Werk Mannheim den in Gaggenau entwickelten 1,5 Tonner Typ L 1500 (intern L 70; 45 PS, OM 138, 2240 ccm; M 143, 2545 ccm) auf den Markt. Mannheim war somit wieder Nutzfahrzeugwerk. Seine Omnibuspedant O 1500 beförderte 8 bis 14 Personen. Das Fahrgestell bildete die Basis des weitverbreiteten Feuerlöschfahrzeugs Typ LF 16, das besonders im ländlichen Raum mit einer angehängten Motorspritze seinen



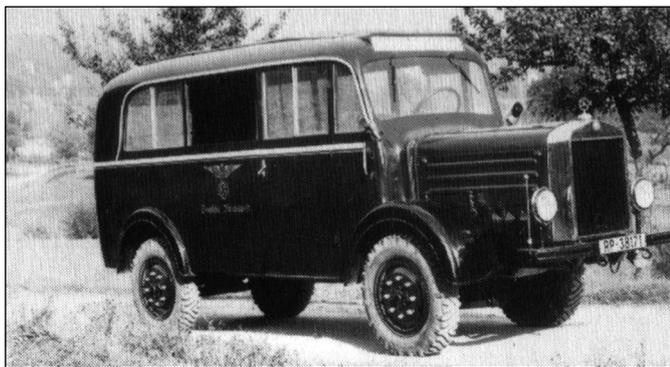
1938: LK 6500 Kipper



1939: Hermann Görings Privatbus O 1500 für Karin Hall



1938: Spezialbus LR 75



1938: LG 2000 (4x4)



1938: LG 2500

Einsatz fand. Eine Krankenwagenversion trug die Kennung L 1500 E. Trotz der Typenbeschränkung des Shellplans entwickelte man den L 1500 weiter. Ab 1941 kam der L 1500 A (60 PS, M 159, 2594 ccm) als Mannschaftswagen sowie mit diversen Sonderaufbauten zum Einsatz. Die militärische Bezeichnung des bis 1943 gebauten allradgetriebenen Fahrzeugs lautete „schwerer geländegängiger Pkw bzw. leichter geländegängiger Lkw“ (s.gl. PKW/le.gl. Lkw). Seine Nutzlast betrug 1,2 t (Gelände) bzw. 1,41 t (Straße) oder er trug 8 Personen.

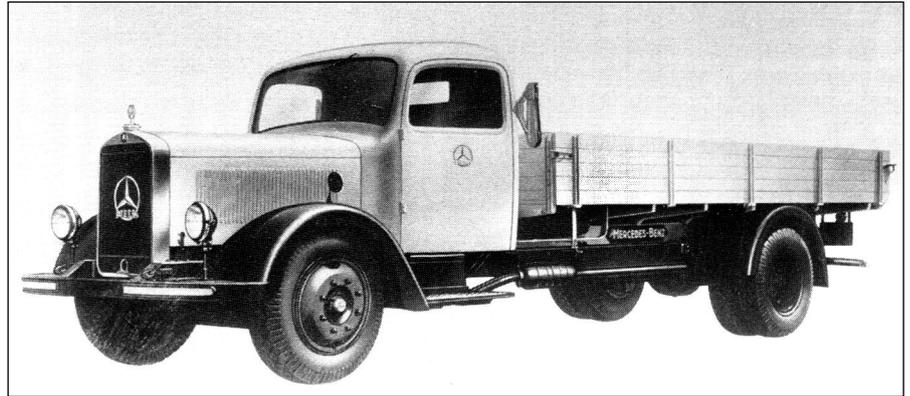
Obwohl Daimler-Benz aus der 1934 vom Heereswaffenamt begonnenen Planung einer einheitlichen Lkw-Konstruktion für 1,5, 3 und 4 Tonnen Nutzlast mit 2, 3 und 4 Achsen zugunsten eigener Entwicklungen ausgeschieden war, fertigte das Unternehmen 1937/38 544 Stück der dreiachsigen Allrad-Version des „leichten geländegängigen Einheits Lkw 2,5 t“ (Nutzlast 2,375 t). Diesen Einheits-Diesel bzw. Einheits-Lkw hatten > MAN (Motor) und > Henschel (Fahrwerk) 1937 zur Serienreife gebracht. Angetrieben wurden er vom 86-PS-Sechszylinder-Einheitsdieselmotor H.W.A. 526 D (6240 ccm). Er war 70 km/h schnell und bewältigte Steigungen bis 60%. Bis 1940 ging der Einheits-Diesel bei weiteren sechs Firmen baugleich und ohne Markenzeichen in Serie: > Borgward, > Büssing-NAG, > Faun, > Krupp, > Magirus, > Vomag).

Zur Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1938 trat DB mit 25 Fahrzeugen bzw. Fahrgestellen an. Wie zuvor waren Sonderaufbauten und Omnibusaufbauten vielfach auf anderen Ständen vertreten. Die Moto-

ren hatten im Bezug auf Laufruhe, Leistungssteigerung und Rauchfreiheit durch eine verbesserte Lagerung der Nockenwellen weitere Verfeinerungen erfahren. Die Schwerlastwagen hatten eine moderne Gestalt erhalten. Ihre langen Motorhauben zierten seitlich kleine aufwendig gefertigte Lüftungs-Klappen, die rasch fertigungstechnisch einfacheren senkrechten Schlitzen zum Opfer fielen.

Gezeigt wurde auch eine reichhaltige Ausstellung von Spezialwagen, da DB mit seinen Sonderfahrzeugen in steigendem Maße sich den Auslandsmarkt zurückerobert hatte und sich neue Absatzgebiete erschloss.

Im einzelnen waren ausgestellt: Typ L 1500, 1,5 t, 45 PS, 4- oder 6-Zyl.-Diesel, Exporttyp; Typ L 2000, 2-t-Diesel-Schnelllastwagen, Exporttyp; Typ L 2500, 2,5 t, 60-PS-Diesel oder -Ver-



1939: L 4500 S



1939: O 10 000 als rollendes Postamt



1939: O 10 000 Dobus – Doppeldecker Prototyp für Berlin



Kriegsende in Berlin, Bretter statt Fenster: O 10 000 von 1939

gaser, 2 Baulängen; Typ L 3000, 3 t, 70 PS, 4-Zyl.-Diesel oder 80-PS-Vergaser; Typ LFG 3000, geländefähiger Diesel, 3 t, 70 PS, Exporttyp; Exporttyp „Lex“ für 3,4 t Rahmentragfähigkeit, 70 PS, 4 Zyl.; Typ 3750, 3,5–4-t-Nah- und -Ferntransportwagen, sehr beliebt; Typ L 6500, 6 bis 6,5 t, 150-PS-Diesel-Fernverkehrswagen, Robust; Typ L, das imposante Flaggschiff 10 000, 9–10 t, 150-PS-Diesel, Dreiachser, Fernverkehr.

Ferner stellte man Kommunalfahrzeuge aus, um die Austauschbarkeit der verschiedensten Aufbauten zu jeder Jahreszeit zu demonstrieren: Sprengwagen, Kasten-Müllwagen, Kehricht- und Abfuhrwagen, Fäkalien-Abfuhrwagen, Kehr- und Waschmaschinen, Kranschlammabfuhrwagen, Gullyentleerungswagen usw. Aufsehen erregte der Mercedes-Benz-Kuka-Müllwagen mit Pullmann-Fahrerhaus und 8-cbm-Müllaufbau (4,5 t; 1939: 9 cbm). Ihn trieb ein Gasmotor Typ GM 65/3 0 in Verbindung mit einem Daimler-Benz-Gehin-Generator an. Die Typen LK 3750 und LK 6500 zeigte man als motorhydraulische Dreiseitenkipper (System Meiller).

Benz-Metz-Mannschaftswagen mit tragbarer Motorspritze für Landfeuer-

wehren. Typ LS 3000, ein Mercedes-Benz-Kraftfahrerspritze KS 15 mit 1500 1/min Pumpenleistung bei 80 m gesamtmanometrischer Förderhöhe. Typ LD 3750, ein Mercedes-Benz-Metz-Rüstwagen für Unfälle mit Demagzug von 4500 kg Zugkraft und Krananlage von 4500 kg Tragkraft. Sämtliche Apparate und Großwerkzeuge elektrisch betätigt durch 6,5 kW Gleichstrommotor. Typ LD 6500 eine Mercedes-Benz-Metz-Kraftdrehleiter von 45 m Steighöhe. Vollautomatisch. Leiterpark 6 teilig aus Vollprofilen. Typ LD 3000 eine Mercedes-Benz-Kraftdrehleiter mit 22 m Steighöhe (halbautomatisch), Typ 8 m³

Das Omnibusprogramm basierte auf den erwähnten Fahrgestellen. Die Aufbauten waren leichter und formschöner; ihr Design sollte bis in die fünfziger Jahre Bestand haben. Das Bauprogramm 1938 wies 5 verschiedene Omnibus-Größen auf: einen 1,5 t mit 13 Fahrgastsitzen; 2 t mit 21 Fahrgastsitzen; 10 t mit 60–80 Fahrgastsitzen. Eine Sonderanfertigung stellte der Pullman-Bus OP 3750 (3–4 t) dar.

Im August 1938 beschloss DB die Rückverlegung ihres Firmensitzes nach Stuttgart. Zu Ende des Jahres 1938 war

die Nutzfahrzeugfertigung für 38 % des Umsatzes verantwortlich und damit der wichtigste Produktionszweig; sie blieb es bis 1941.

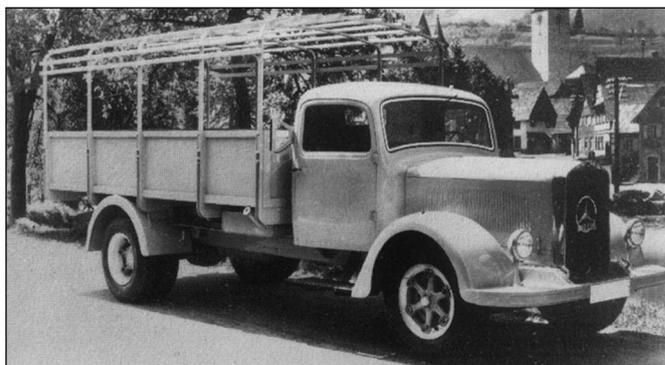
1938 verbesserte die DBAG ihre Dieselmotoren. Durch die Erhöhung des mittleren effektive Drucks von etwa 6,2 auf 7,2 atü und der Steigerung der Drehzahl von 2000 auf 2250 U/min steigerte man die Leistung ohne den Brennstoffverbrauch zu erhöhen. Auf diese Weise wurde z.B. aus dem 45-PS-ein 50-PS-Vierzylinder und aus dem 100-PS- ein 120-PS-Sechszylinder.

... und ein Frontlenker Doppeldecker-Prototyp (Dobus) für die Berliner > BVG, der noch bis 1956 lief. 1937 stellte Daimler-Benz eine komplette neue O-Bus-Baulinie vor, von der jedoch nur zwei Typen (Obus 6000 und Obus 10 000) in geringer Stückzahl gebaut wurden.

Neben dem alten 3 t mit 70 PS ist ein 3 t mit 80 PS als Neukonstruktion herausgebracht worden. Neu war auch der steuerbegünstigte 4 1/2 t, der die vom Reichsverkehrsministerium gestellten Anforderungen für die Zulassung als steuerbegünstigtes Fahrzeug erfüllte. Er ist geländefähig und besitzt einen Radstand von 5000 mm....



1939: LP 3750 Linienbus



1939: L 3750



1939:



1939: LP 3750 Pullman mit Kuka-Aufbau

L 3000 S 1939-1941:

Noch 1939 kamen die ersten neuen 4,5-Tonner L 4500 S (intern: L 303, 120 PS, OM 67/4, 6x105x140 7274 ccm).

Auch als Halbkettenwagen „Maultier“

1941 lief die Produktion der nunmehr auch optisch modernisierten L 4500 S/A als Straßen ... und Allrad ... nunmehr mit 112 PS (gleicher Motor) auch mit Holzgas

Metz und Magirus arbeiten gemeinsam an kleinen Feuerwehrfahrzeugen ...

Unter den in Gemeinschaftsarbeit von Daimler-Benz und Metz entwickelten und gebauten Feuerlösch-Fahrzeugen ist neu eine geländegängige Tankspritze, vor allem für Flugplätze. Die Pumpe ist hier vor dem Kühler eingebaut. Der Tank fasst rd. 2000 l Wasser und rd. 200 l Schaum-Extrakt. Eine besondere Einrichtung gestattet es, schon während der Ausfahrt an das brennende Objekt die Feuerlöschpumpe einzuschalten.

Der L 1500 sollte 1943 auslaufen, aber die Standardisierung des 4,5 t in Gemeinschaft mit MAN wurde auf die lange Bank geschoben: MAN und Daimler sollten ihre 4,5-Tonner weiterbauen und bis zum 1. Januar 1943 einen baugleichen, in allen Teilen untereinander austauschbaren Einheitstyp herstellen.

Technischer Fortschritt 1939 46) Schell-Programm: 1,5, 3 und 4 1/2 t Nenn-Nutzlast: 4,5-Tonner: Daimler-Benz und Wiener Automobilfabrik A.G. vorm. Gräf & Stift mit Dieselmotor. Herstellung nach der zwischen den beiden vorgenannten Firmen vereinbarten gemeinsamen Konstruktion. G&S Lizenzen für 105-PS-Sechszylinder-Diesel

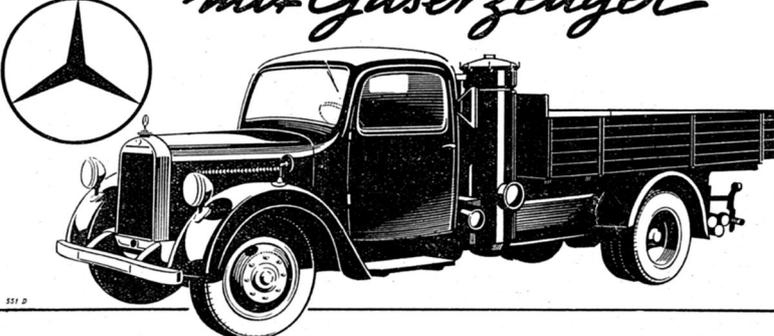
LP 3750 gezeigt.

Daneben verblieben der 1 1/2-Tonner L 1500, nunmehr mit dem von 45 auf 50 PS verstärkten Vierzylinder-Diesel oder mit 45 PS-Sechszylinder-Ottomotor lieferbar, erhielt einen von 3,20 auf 3,50 m verlängerten Radstand, wodurch sich die Ladelänge von 2,50 auf

3,00 m erhöhte. Der 2 1/2 t-Export-Typ L 2500, mit 60 PS-Vierzylinder-Diesel- oder 70 PS-Vierzylinder-Ottomotor ausgerüstet, hat jetzt serienmäßig einen Knecht-Ölbad-Luftfilter. Der neue

steuerbegünstigte 3-Tonner Typ L 3000 S erhält den 70 PS-Vierzylinder-Dieselmotor. Mit normalem Viereck- und einem Zuschaltgetriebe hat er acht normalem Viereck- und zwei Rück-

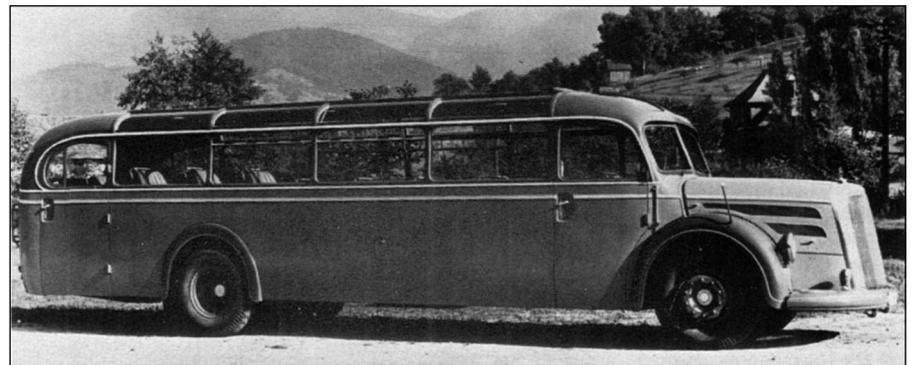
MERCEDES-BENZ NUTZKRAFTWAGEN
mit Gaserzeuger



Der hervorragende Anteil der Daimler-Benz-Werke an der Entwicklung zuverlässiger und wirtschaftlicher Anlagen zur unmittelbaren Verwendung heimischer, fester Brennstoffe für den Kraftwagenbetrieb findet seinen Ausdruck in der Herstellung der „Mercedes-Benz-Gaserzeuger für Kohle“, die auf Grund langjähriger Versuche, Beobachtungen und Erfahrungen gebaut werden und sich in der Praxis bereits bestens bewährt haben.

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

1941: Nutzkraftwagen mit Gaserzeuger



1938: O 4500 mit zukunftsweisendem Design



1941: L 3000 A für die Reichspost

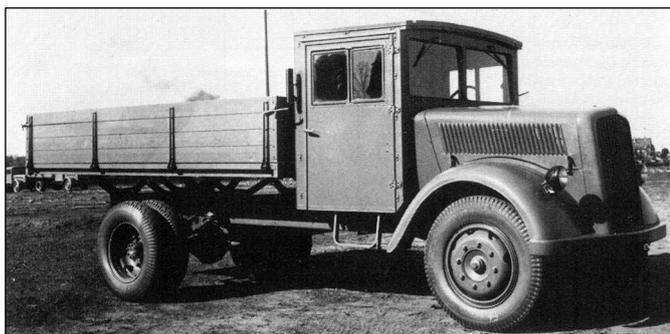
wärtsgänge. Er ist mit Vierrad-Öldruckbremse (Ate-Lockheed) ausgerüstet. Das Fahrzeug hat 4,25 m Radstand, 4,00 m Ladelänge, kann einen Anhänger gleicher Nutzlast ziehen und erreicht im Leerbetrieb 70 km/Std. Der Kraftstoffnormverbrauch beträgt 15,2 Ltr/100 km. – Neben dem neuen 3-Tonner wird der bisherigen 3 t-Wagen Typ LGF 3000 mit dem gleichen Motor geliefert. – Der neue steuerbegünstigte 4 1/2-Tonner Typ L 4500 S wurde aus dem bisherigen L 3750 entwickelt. Bei einer Rahmentragfähigkeit von 6000 kg kann er, je nach Aufbau 4 1/2 bis 5 t Nutzlast befördern. Sein Radstand be-

rägt 5,00 m, desgleichen seine Ladelänge. Der Wagen erhält die Originalachse des MAN-4 1/2-Tonnners (ein Zeichen guter Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Kraftwagenwerken im Sinne der Rationalisierungsbestrebungen). Wesentlich für die Leistungsfähigkeit des L 4500 S ist sein auf 120 PS verstärkter Motor (Sechszylinder-Diesel). Das Fahrzeug erreicht als Höchstgeschwindigkeit 65 km/Std. Sein Kraftstoffnormverbrauch beträgt 22,5 l/100 km.

Omnibus-Bauprogramm von Daimler-Benz ist unverändert geblieben: L 1500, O 2600, O 3750 und OP 3750.

Bei den beiden mittleren Typen wurde durch Änderung der vorderen Dachkonstruktion das Sichtfeld nach vorn stark vergrößert. Der Pullmann-Omnibus OP 3750 mit neben dem Motor angeordnetem Fahrersitz soll in Zukunft nicht nur, wie bisher, geschlossen, sondern auch mit Allwetter-Aufbau geliefert werden. Für Exportzwecke erhält dieser Omnibus statt der normalen Gesamtbreite von 2,26 m eine Breite von 2,10 m in Anpassung an die Verkehrsbestimmungen verschiedener Länder.

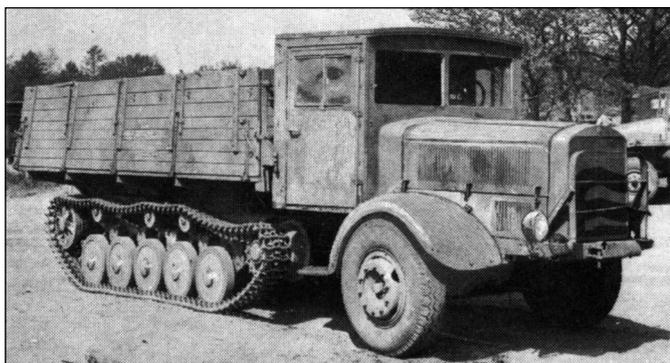
Der O 4500 Reisebus für 32 Fahrgäste. Sein modernes Design sollte sich



1944: L 701 – Opel Blitz-Lizenzbau



1941: L 4500 S mit Tarnbeleuchtung



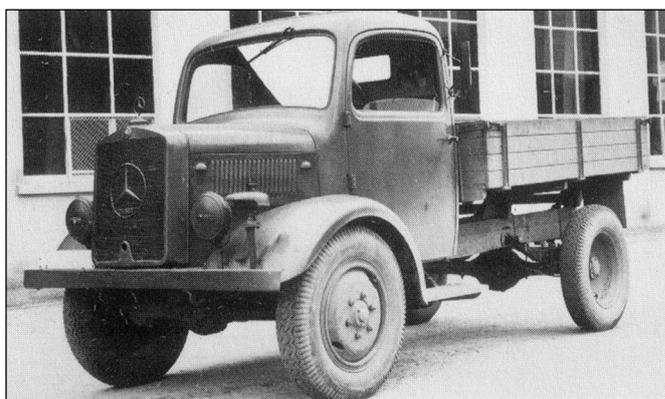
1943/1944: L 4500 R – „Maultier“



1944: L 4500 A in der Sparsausführung



1939: LF 16 Feuerwehr auf L 1500 S



1942: L 1500 A

über den Krieg retten und wurde bis 19xx beibehalten.

1937 Mannheim wiedereröffnet, Gaggenau große Investitionen

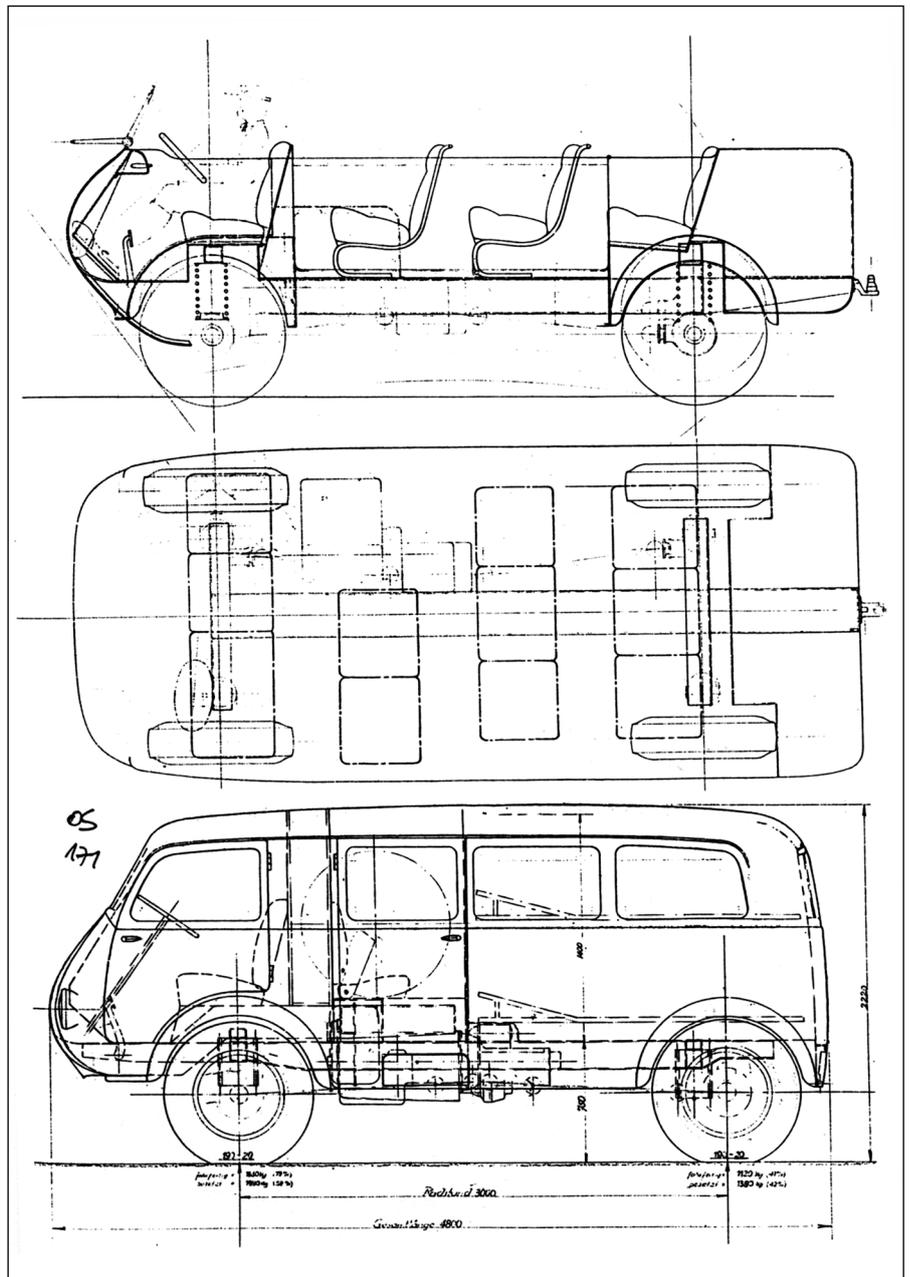
Unter der Kennung LGF 3000 war 1939 ein geländegängiger ... im Vorjahr bereits in Untertürkheim. Noch 1940 für die unzulängliche Type Werkzeugmaschinen ... Typen des Schellprogramms von 1939 bis 1942 geliefert vom 1,5- bis 4,5-Tonner in neun Varianten. Opel bot Werlin Zusammenarbeit bei Dreitonner-Fertigung an: Verhandlung mit Speer 13. Mai 1942; bis 1944 in Untertürkheim und Mannheim 27 700 LGF 3000.

100 000 Opel wurden gebaut startete eigenes 3-t-Projekt

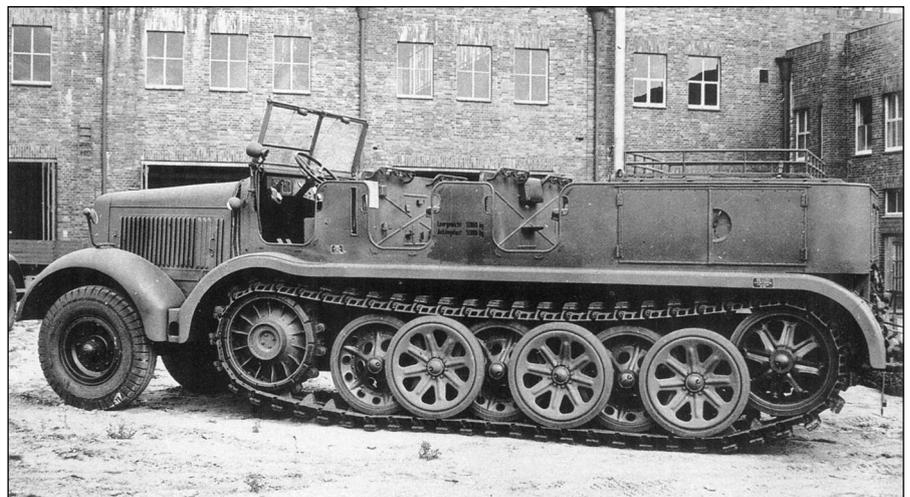
Bereits im Februar 1939 hatte der Vorsitzende Dr. Ing. e.h. W. Kissel, verkündet, die Typenvereinfachung des Dreitonners sei abgeschlossen, die der 1,5- und 4,5-Tonner im Fluss. Der Gaggenauer Omnibusbau wurde nach Sindelfingen verlagert und das Werk Mannheim begann im Juli 1939 die Spezialanfertigung des geländefähigen 3-Tonnners LGF 3000, dessen Fertigung im Vorjahr in Untertürkheim aufgenommen worden war.

Das 1938 eingerichtete Amt des Generalvollmächtigten für das Kraftfahrzeugwesen (Oberst Adolf von Schell) verfolgte im Rahmen des Vierjahresplans das Ziel, die einzelnen Nutzfahrzeughersteller auf höchstens zwei Nutzfahrzeug-Grundmodelle (weniger Modelle = weniger verschiedene Ersatzteile = hoher militärischer Nutzen) zu verpflichten. Der Schell-Plan vom 2. März 1939, sollte ab 21. Januar 1940 gelten, um die Umstellung der Fertigung zu gestalten. Von 133 Lkw-Typen sollten 21 übrigbleiben. Zudem sollte die Produktion einzelner Modelle per Lizenz von anderen Nutzfahrzeugherstellern übernommen werden. Bei Daimler-Benz wurde die Produktion von fünf auf drei Modelle gekürzt; man zog seine 6,5-Tonner zurück, der Zweitonner war nur noch für den Export gestattet, während der Bau und die Weiterentwicklung der 1,5-, 3- und 4,5-Tonner weiter erlaubt blieb.

Vier Tage nachdem der II. Weltkrieg begonnen wurde trat am 5. September 1939 statt des Schellplans ein Kriegs-



MB 1942 Entwurf für G 6 Nachfolger des L 1500



MB 1944 DB 10 12-t-Halbkettenzugmaschine mit Maybachmotor Cole



Mercedes-Benz 170 V als Pritschenwagen aus Untertürkheim 1945

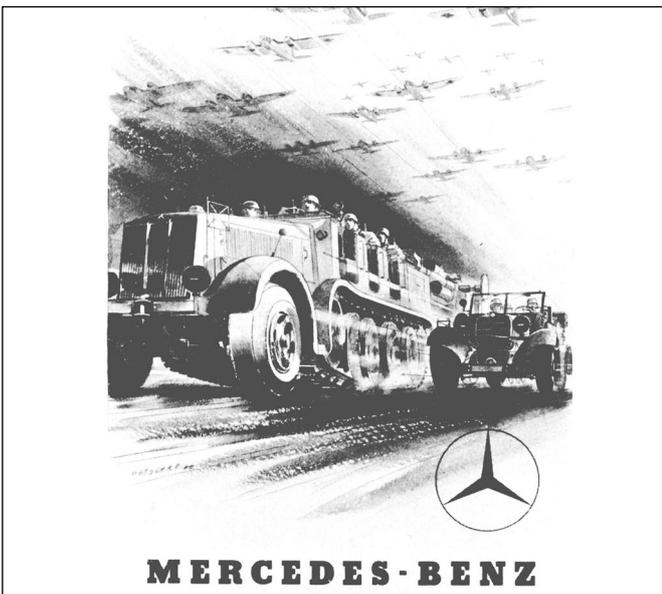


Mercedes-Benz L 4500 nach dem Krieg 1945

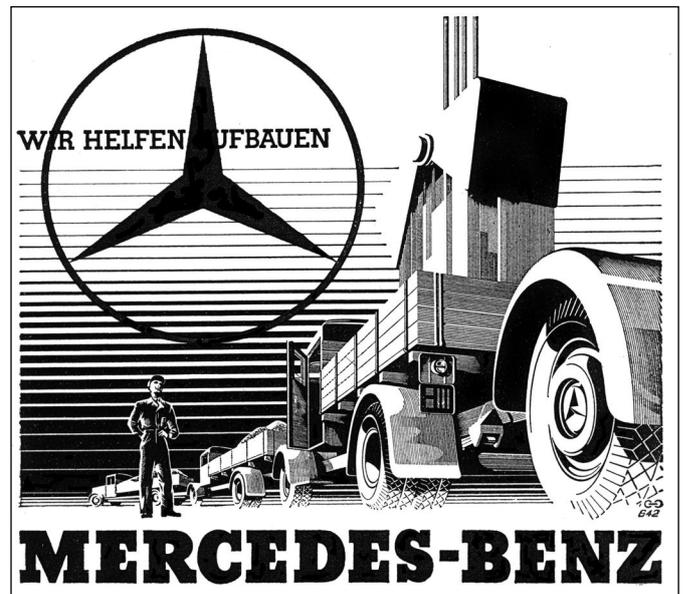
plan in Kraft. Kriegswichtig wurden die 3- und 5-Tonner, der geplante 6,5-Tonner entfiel. Im Oktober stellte Mannheim den Pkw-Bau ein und produzierte zusätzlich den L 3000 A, der auch in Gaggenau vom Band lief, bevor im April 1941 beide Typen nur noch in Mannheim vom Band rollten. Untertürkheim durfte den Pkw 170 V als Nutz- und Sonderfahrzeug (Kübelwagen) sowie den Aufbauten- und Fahrerhausbau noch weiter betreiben.

1940 erfolgte die Normung der Löschfahrzeuge auf Anordnung des Chefs der Ordnungspolizei. Die Produktion wurde nach Kriegsausbruch (1. September 1939) noch gesteigert.

Zu Beginn des Krieges 1939 war der Auftragsbestand mit 600 Millionen Mark doppelt so hoch wie im Vorjahr. In Untertürkheim wurden nun geländegängige Dreitonner und die Mercedes-Benz-170 V-Pkw als Kübelwagen gebaut, Mannheim fertigte Dieselmotoren und die leichteren Fahrzeuge bis 3 t (1,5 und 3 t), Gaggenau hatte die 4,5-t-Lkw 1939: Kipper L 4500 S/K (L 303) (1941–1944: L 4500 S/A: Typ L 303) ab 1943: LF 25 und den Gasgeneratorbau. Ab 1942 erhielten die Fahrzeuge spezielle Mercedes-Benz-Holzkohle-Gaserzeuger. Im Krieg entwickelte luftgekühlte Vierzylinder Lkw-Motoren gingen nicht in Serie
Gleisketten-Lkw Maultier hier.

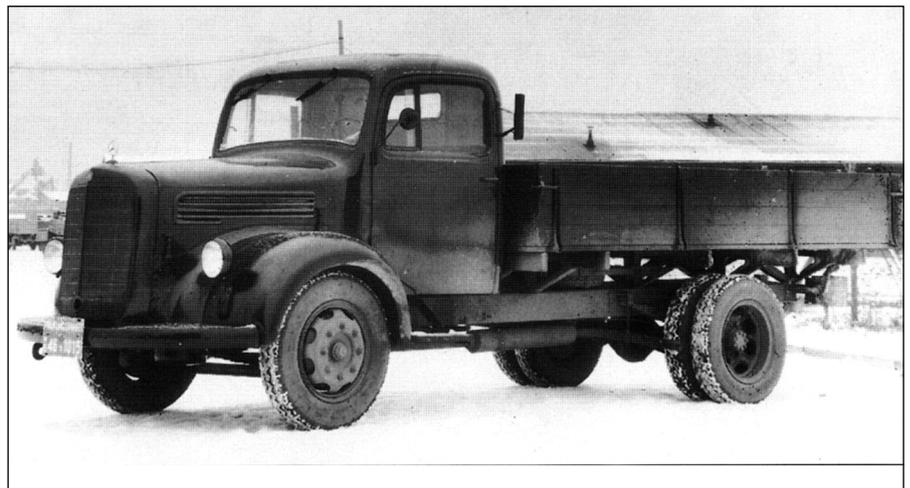


Mercedes-Benz Werbung im Krieg



Mercedes-Benz Nachkriegswerbung 1947

Während ab 1937 mit dem Ostwerk Vorbereitungen getroffen worden waren, wurden auch in mehreren Städten Reparaturstätten aufgebaut. In Minsk entstand zudem unter Leitung von Werlin, der seit ?? eng mit Hitler verbunden war, ein weiteres Reparaturwerk. Im eroberten Frankreich plünderten deutsche Automobil-Hersteller die Maschinen der französischen Hersteller Renault, Peugeot, Citroën sowie S. A. Automobiles Industriels Latil und die Société Nouvelle des Automobiles Unic in Puteaux (Seine). Daimler-Benz passte das Produktionsprogramm Renaults an den Bedarf der Wehrmacht (Drei- und Viertonner) an und überführte französische Facharbeiter ins Reich.



Das Versuchsfahrzeug L 2000 im Januar 1947 zeigt die Richtung

Bis Ende 1941 wurden auch die Verbündeten Finnland, Slowakei, Ungarn, Bulgarien und Rumänien mit Heereslieferungen versorgt.

Erst mit Ausrufung des Totalen Kriegs 1941 wurde auf breiter Ebene Massenfertigung und Typenvereinfachung durchgesetzt.

Da der Mercedes-Benz-3-Tonner LFG 3000 nicht die Militär-Erwartungen erfüllte, erhielt Daimler-Benz am 1. April 1942 per „Führer-Befehl“ die Anweisung zum zwangsweisen Nachbau des technisch fortschrittlichen > Opel 3-t-Lkw (Blitz) mit Vergasermotor.

Nach dem Kessel von Stalingrad begann die Fertigung des „Maultier“

Ende 1943 erste Opel-Blitz in Mannheim,

Die Produktion wurde nach längerem Hinauszögern erst am 20. Juli 1944 in Mannheim als Typ L 701 aufgenommen, ein geplanter Nachbau bei > Borgward wurde aufgegeben. Am 6. August 1944 wurde das Opel-Werk in Brandenburg durch Bomben vernichtet. Bis Februar 1945 verließen 2000 Opel-Blitz Mannheim, alle mit Beihilfsfahrerhaus.

Büssing und Daimler bauten ihre Typen weiter; Saurer, ÖAF und Fross-Büssing bildeten eine Arbeitsgemeinschaft, die DB-Typen weiterbaut. MAN scheidet aus. 4,5 t-Maultier-Entwicklung läuft weiter im Auftrag Speer-Hitler Januar 1943. Gaggenau nahm im Mail Juni die Fließbandmontage auf. Bis Kriegende entstanden in den österreichischen Wer-

**DAS
PRODUKTIONSPROGRAMM DER DAIMLER-BENZ A.G.
1949**

TYP 170 V mit 1,7 l Vergasermotor
neuer Preis DM 7800.-

DER NEUE TYP 170 D mit 1,7 l Dieselmotor
Preis ... DM 9200.-

DER NEUE TYP 170 S
CABRIOLET A (12,3 Sitze) Preis DM 13800.-

Cabriolet B (14,5 Sitze)
Preis ... DM 12850.-

DER NEUE TYP L 3250 37/1 Dieselmotor auch mit Spezialaufbauten Preis ... DM 14500.-

DER NEUE TYP O 3250 Omnibus auf 37/1 Fahrgestell (33 Sitze) Preis DM 34000.-

TYP L 5000 5 l Dieselmotor auch mit Spezialaufbauten Preis DM 22800.-

TYP O 5000 Der Omnibus für Stadt-, Land- und Postbusse (Steininger Aufbau)

Die Preise der Personenwagen verstehen sich einschließlich 5-facher Bereifung, sämtliche Fenster mit Sekurit-Verglasung, Zeituhr und Vigot-Wagenheber etc., Typ 170 S außerdem mit Fernthermometer und regulierbarer Druck-Beilüftung

TYP BM 202 A
Zweizylinder-Dieselmotor für verschiedene Zwecke und Schiffe

Der reiche Erfahrungsschatz der ältesten Automobilfabrik der Welt, die immer wieder neu be-währte Pionierarbeit im Dienste der Motorisierung, ein unbedingter Qualitätstradition geschulter, Stamm wertvoller Mitarbeiter schulen die Grundlage für den Welt Ruf von MERCEDES-BENZ. Mit seinen 1949 er Modellen

hat MERCEDES-BENZ wieder einen Schritt in das Neuland des Fortschritts getan. Neue Begriffe für Fahrkomfort, die überlegene Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors auch für den Personenwagen, temperamentvollere, schnellere und sparsamere Lastkraftwagen und Omnibusse, das sind die Kennzeichen dieses Jahres.

1949 Juni

M E R C E D E S - B E N Z

Das Mercedes-Benz-Programm Juni 1949

ken und in Gaggenau 9500 Stück des verbesserten L 4500. Maultier 40 Fahrzeuge im August 1943. Einstellung im März 1944: 1480 Stück.

1940 übernahm Dr. Fritz Nallinger (1889 – 1984), der bereits seit 1935 als Technischer Direktor fungierte, die Gesamtleitung für Konstruktion, Versuch und Entwicklung (1941 Vorstand, 1954

Großes Verdienstkreuz, 1955 Professor). Obwohl als Wehrwirtschaftsführer am Krieg mitverantwortlich, sollte er mit Unterbrechungen bis 1965 im Bereich Forschung und Entwicklung verantwortlich sein. Zunehmend wurden Fremdarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge in allen Bereichen der Produktion – Fahrzeuge, Panzer, Flug-

motoren und Bootsmotoren – eingesetzt. 1944 machten 46 394 Zwangsarbeiter/innen, Fremdarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge fast die Hälfte der Daimler-Benz-Belegschaft aus. Der Konzern „erhielt“ sie von der SS aus über 100 Konzentrationslagern – freigegeben zur Vernichtung durch Arbeit. Bis zum Jahr 2000 sollte es dauern, bis man das Unrecht anerkannte und einige Überlebende eine spärliche „Wiedergutmachung“ erhielten.

Marienfelde wandelte sich in der zweiten Hälfte 1942 zu einem reinen Panzerwerk. Pläne, die Zugmaschinenfertigung in die Krupp-Elmag-Werke in Mülhausen/Elsaß bzw. nach Königsberg in Ostpreußen in die Schlageter-Halle zu verlagern, scheiterten. Der Wille, die lukrativere Panzerfertigung zu bedienen, veranlasste DB, die Fertigung der Halbkettenfahrzeuge 1944 zu vernachlässigen, bevor ihre Stilllegung am 13. August 1944 angeordnet wurde.

Bereits 1944 begann eine Konstruktions-Abteilung mit der Entwicklung eines 3-t-Diesel-Lastwagens sowie eines 1,5-t-Truppentransporters zum allradgetriebenen Mehrzweckfahrzeug, die



Obus O 5000 in Kaiserslautern

UBERLEGEN AN LEISTUNG
UBERLEGEN
AN WIRTSCHAFTLICHKEIT

DER NEUE **3 ¹/₄ TONNER**

MERCEDES - BENZ DIESELLASTWAGEN

90 PS Sechszylindermotor · Normverbrauch 14,4 Ltr. auf 100 km
Unverbindliche Vorführung zu jeder Zeit möglich · Für besonders schwere Aufgaben der bewährte Mercedes-Benz Diesel-Fünftonner

ALTESTE AUTOMOBILFABRIK DER WELT

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

Mercedes-Benz Werbung 1949

Der neue MERCEDES - BENZ
6,6 to
DIESEL

Schwerlastwagen
für große Leistungen und höchste Ansprüche

Die Daimler-Benz Aktiengesellschaft hat ihr Nutzfahrzeug-Programm durch einen 6,6-Tonnen-Schwerlastwagen erweitert, der mit 2 Radständen (4600 und 5200 mm) und mit Aufbauten für die verschiedensten Verwendungszwecke geliefert wird. Ein kraftvoller Motor und dadurch gesteigerte Zugleistung, lange Lebensdauer, Betriebssicherheit, niedriger Brennstoffverbrauch, größte Bequemlichkeit für Fahrer und Beifahrer zeichnen diesen neuen Mercedes-Benz-Schwerlastwagen - Typ L 6600 - besonders aus. Mit ihm übergibt unser Werk Gaggenau neben dem bewährten - Typ L 5000 - dem Güterverkehr ein weiteres Nutzfahrzeug von äußerster Wirtschaftlichkeit.

Motor: Sechszylinder-Dieselmotor von 6276 cm Hubvolumen und 145 PS effektiver Bremsleistung, verchromter erster Kolbenring, damit doppelte Laufzeiten. Mercedes-Benz-Vorkammer-Gleichstrom-Verbrennungsverfahren. Insaßig, betriebsicher, unempfindlich und rauschlos. Vollsynchroisiertes Schaltgetriebe mit 6 Gängen, davon der 6. als echter Spar- und Schongang ausgebildet. Stets günstige Betriebsbedingungen durch Temperatur-Regelung von Öl- und Kühlwasser mittels Wärmetauscher und Thermostat.

Fahrgewicht: Günstiges Verhältnis zwischen Eigengewicht und Nutzlast trotz robuster Bauart aller der Beanspruchung und dem Verschleiß ausgesetzten Teile. Zentralschmierung, automatische Schmierpumpe in der Hinterachse, Druckluftbremse. Leichte und stoßfreie Lenkung. Weiche Federung durch Verwendung progressiv wirkender hinterer Zusatzfedern. Höchstgeschwindigkeit 70 km pro Stunde, Kraftstoffnormverbrauch 20,2 Liter = 17,2 kg auf 100 km.

Fahrkomfort: Bequemlichkeit für das Fahrpersonal durch verstellbaren Fahrersitz mit zwei Beifahrersitzen. Fahrerhaus und Klimaanlage leicht und leichtfüßig, durch doppelt isolierte Spritzwand völlig geruschlos. Ausstellbare Scheiben an beiden Türen.

Preis: Pritschwagen 7-fach bereift (11.000-20) mit Anhängerkupplung, Koffertrostung und Heizung (Radstand 4600 mm) Preis: DM 27500,- (Radstand 5200 mm) DM 28100,-. Kompl. Kipper einschl. motorhydr. Dreiseitenkipperaufbau, 7-fach bereift, Preis: DM 30400,-

KIPPER · KOMMUNAL- UND FEUERWEHRFAHRZEUGE · SATTELSCHLEPPER · OMNIBUSSE

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT GAGGENAU

Mercedes-Benz Werbung 1950

im Mai 1945 als „Motorgetriebenes Universalgerät für die Landwirtschaft“ (> Unimog) abgeschlossen wurde.

Zwischen dem 23. März und 24. April stießen amerikanische, französische und russische Truppen auf die Werksanlagen der DBAG.

Werlin, Generalinspektor des Führers für das Kraftfahrwesen ab Januar 1942.

Wilhelm Haspel, Nachfolger im Vorstandsvorsitz 1943:

Bereits im Juni 1945 begann in nahezu völlig intakt gebliebenen Werk Mannheim (amerikanische Besatzungszone) wieder der Lkw-Bau mit dem Typ 701 (3,3 t NL, 5,8 t zGG), dem sogenannten 3-t-Einheits-Lkw von Opel (Typ 3,6-36 S) mit Sechszylinder-Benzinmotor (75 PS, 3626 ccm). Da die Opel Werkanlagen in Brandenburg demontiert wurden und somit Opel als Hersteller ausgeschieden war, drang Daimler mit dem Lizenzprodukt in ein Vakuum, obwohl man die Hälfte der Produktion an Opel abgab. Der Nachbau lief vertragsgemäß Mitte 1949 aus.

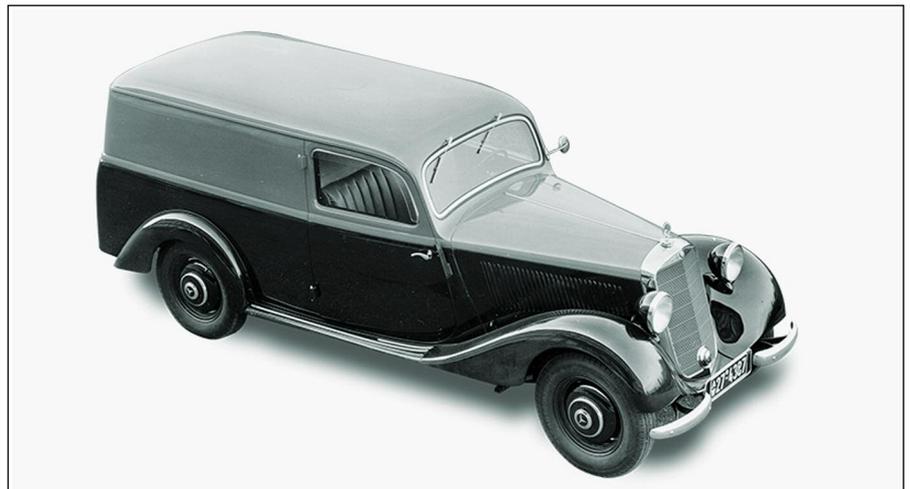
Im ebenfalls amerikanisch besetzten Untertürkheim konnte die Fertigung im November 1945 Dank eines „permits“ (Erlaubnis) aufgenommen werden: mit Kranken-, Pritschen- und Kastenwagen für 0,76 t Nutzlast auf verstärkter 170 V-Basis (38 PS, Vierzylinder-Otto, 1697 ccm; 1950: 45 PS, 1767 ccm). Eine echte Pkw-Produktion war dann im Februar 1946 möglich. In Sindelfingen befand sich die Endmontage des 0,75-Tonnners sowie die Herstellung aller Fahrzeug-Aufbauten inklusive der Busse. Im Zuge der Weiterentwicklung im Pkw-Bau waren ab Herbst 1950 auf Basis des Diesel-Typs 170 D-Lieferwagen (0,5 t Nutzlast, 40 PS, 1767 ccm) erhältlich.

Für das Werk Marienfelde plante man zunächst die Fertigung eines 4,5-Tonnners und erwog den Bau eines 6-Tonnners. Für die in der russischen Besatzungszone liegenden 17 Produktionsbetriebe, die über 23 000 Menschen beschäftigten, wurde in Berlin ein Zentralbüro errichtet. Das Werk wurde wie auch viele andere (z.B. das Opel-Werk Brandenburg) als Entschädigung für die Zerstörungen durch das deut-

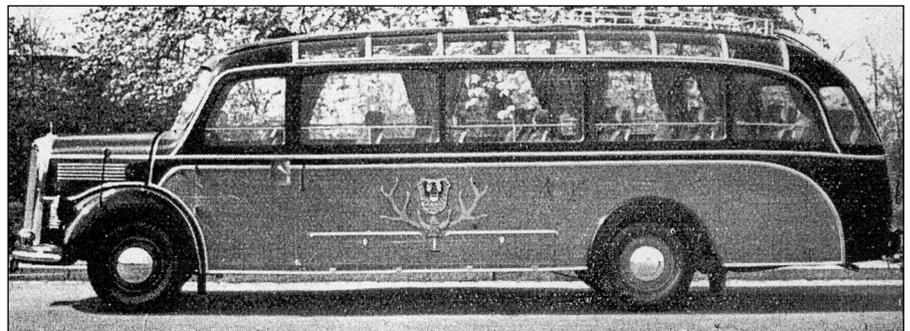
sche Heer in der UdSSR demontiert – die Mercedes-Benz-Lkw-Produktion in Berlin endete. (Nach dem Bau stationärer Motoren entstehen heute in Marienfelde Einbauaggregate. Von 1973 fertigte man noch eine Weile Henschel-Motoren.)

Das Gaggenauer Werk fertigte ab 1945 bis zum Anschluss der französischen Zone an die britisch-amerikanische (Bizone) am 1. August 1948 fast ausschließlich für die französischen Besatzungsbehörden. Zur Nutzung von

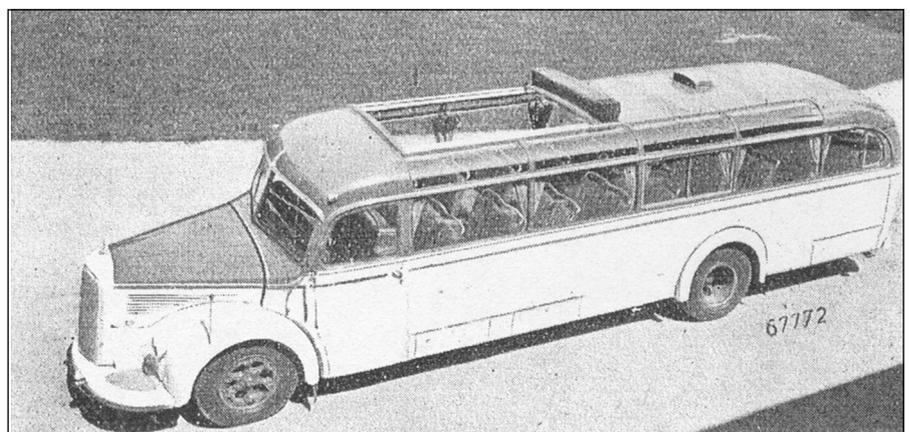
Festkraftstoffen in Pkw und Lkw wurden weiterhin Mercedes-Benz Generatoren hergestellt. Die Nutzlast der L 4500-Konstruktion (Typ 303, OM 67/4, 7274 ccm, 120 PS, reduziert auf 112 PS) mit 4,6 m Radstand, steigerte man 1946 auf 5–6 t im neuen Typ L 5000 S (10,5 t zGG, 120 PS). Auf einem Niederrahmen-Chassis mit 5,7 m Radstand (10,5 m Länge) gab es ab 1948 den Omnibus O 5000 (11 t zGG, 39 bis 47 Sitze, max. 60 Personen), der in Sindelfingen karosiert wurde. Auf



Mercedes-Benz 170 D in Kastenlieferwagen-Ausführung 1951



O 3500 als Reisebus 1950



O 5000 in Reisebusausführung 1950

dieser Basis erhielt Kaiserslautern Nachkriegs-O-Busse. Hinzu kamen Kipper (L 5000 K), Sattelzugmaschinen L 5000 Sa (auch LS 5000, 10–15 t Nutzlast) sowie Spezial-Chassis für kommunale Zwecke L 5000 Ko, die Müllentsorgung L 5000 M (10 cbm) und die Feuerwehr L 5000 F. Ende 1948 erhielten die Fünftonner ein Ganz-

stahlfahrerhaus. Erst 1952 glich man auch die Haube des L 5000 (11–12 t zGG) der neuen Linie an und implantierte den überarbeiteten Sechszylinder OM 67/8 (7274 ccm, 120 PS). Mit ihm waren 26,5 t Lastzug-Gesamtgewicht (LZG) erlaubt.

Verantwortlich für den Wiederaufbau der Daimler-Benz AG war Dr. Ing.

Wilhelm Haspel (1898–1952), der bereits seit 1942 Generaldirektor war. Trotz seiner Verstrickung in der NS-Zeit als nicht vorbelastet eingestuft, wurde er zum 1. Januar 1948 erneut Generaldirektor.

Mit der Währungsreform 1948 (20. Juni) und der Gründung der Bundesrepublik Deutschland 1949 endete die wirtschaftlich unsichere Nachkriegssituation.

In Gaggenau wurden 1949 schon wieder 1470 Fünftonner inklusive Bus-Chassis, in Mannheim 4425 der 3-Tonner und 18 Busse gebaut. Das Exportgeschäft begann mit einem Paukenschlag: 1000 Lkw Chassis und -Fahrerhäuser in zerlegtem Zustand (ckd – completely knocked down) gingen 1949 nach Brasilien, ein Jahr später folgten 2000 Lkw- und 500 Omnibusfahrgerüste; die Mannheimer Kapazitäten mussten erweitert werden. Bis 1955 war Argentinien vor Schweden und Brasilien das führende Importland bis Indien es aus dieser Position verdrängte. Ckd-Aufträge machten bis Anfang der sechziger Jahre zwei Drittel des Nutzfahrzeugbau-Volumens (Lkw und Omnibusse) aus.



MB Obus in Berlin-Steglitz

MERCEDES-BENZ
DIESEL-HECK-OMNIBUS TYP O 6600 H

Fahrgäste und Fahrer bevorzugen den O 6600 H. Laufruhe des Motors, Straßenlage und Innenausstattung bieten den Komfort eines Schienen-Pullman-Wagens. Spielend leichte Lenkung, mit einem Finger bedienbare elektrische Schaltung und eine wirkungsvolle Oldruck-Druckluftbremsanlage erleichtern die Arbeit des Fahrers wesentlich und erhöhen die Verkehrssicherheit.

145 PS 6-Zylinder-Dieselmotor elektromagnetisches Getriebe, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Kraftstoffnormverbrauch: 21,6 ltr./100 km, Fassungsvermögen im Überlandverkehr bis 57 Fahrgäste – im Linienverkehr bis 95 Fahrgäste.

Das quer im Heck eingebaute robuste Antriebsaggregat ist auf einem Hilfsrahmen montiert und kann zur Überholung leicht ausgebaut werden

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT WERK MANNHEIM

Moderner Frontlenkerbus MB O 6600 H 1952

MERCEDES-BENZ
Typ L 3500 • Typ L 4500

welterprobt
weltbewährt

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
STUTTGART · UNTERTURKHEIM

Mercedes-Benz Werbung 1954 L 3500 und L 4500

Materialmangel verzögerte in Mannheim den Serienbeginn des ersten Nachkriegs-Lkw L 3250 (6,5 t zGG, 3,6 m Radstand) bzw. des Kippers L 3250 K (3,2 und 3,6 m) und des entsprechenden Niederrahmen-Busses O 3250 (8,25 t zGG, 4,83 m Radstand, 8,63 m Länge, 33 Sitze, max. 45 Gäste) bis in den Mai 1949. Sie debütierten auf der Technischen Messe Hannover. Das seit 1938 gepflegte Hauben-Design sollte erst 1962 endgültig aufgegeben werden. Für den Antrieb sorgte ein Sechszylinder-Diesel (OM 312, 4578 ccm, 90 PS) der neuen Motoren-Baureihe 300, die auf der Opel-Motorkonstruktion aufbaute.

Mit höherer Nutzlast kam Anfang 1950 der L 3500 (6,7/7,1 zGG, Anhängelast 7,7 t) heraus; auf Wunsch gab es druckluftunterstützte Bremsen. Zwei Radstände (3,6 und 4,2 m) wurden offeriert, kenntlich durch die Bezeichnung L 3500/R 3600 bzw. L 3500/R 4200. In Belgien war ihnen gar 5 t Nutzlast erlaubt. Das Sattelschlepper-Gespann L 3500 Sa (12,5 t zGG, 3,2 m Radstand) trug 7–7,5 t Nutzlast, das Entsorgungsfahrzeug L 3500 M eine 6 cbm-Trommel. Für Brandschutz-Fahrzeughersteller stand das L 3500 F-Chassis bereit, für den Bau den Kipper L 3500 K.

Das Jahr 1952 brachte eine gesetzliche Festlegung des Lastzug-Gesamtgewichtes auf 12,9 t, das bedeutete, dass hinter die Pritschen mit 6,7 bzw. 7,1 t zGG eine Anhängelast von 6,2 bzw. 5,8 t gehängt werden konnte.

Nach nur 18 Exemplaren des O 3250 folgte Anfang 1950 der O 3500 (8,63 m Länge) als Allwetter-Reise- und -Überlandbus (33 Sitze) und im Oktober der Stadtlinien-Bus (1/22 Sitze/23 Stehplätze). Letzterer erhielt eine reine Druckluft-Bremse, da hier Druckluft auch die Türen betätigte. Das Gesamtgewicht betrug 8,25 t und konnte bei erlaubten 40 km/h im Spitzenverkehr auf 9,1 t gesteigert werden, mit Omnibus-Anhänger sogar auf 14,1 t zGG.

Der Kalte Krieg hatte 1950 eine Lockerung des Allrad-Bauverbots bewirkt. So konnte das Werk Gaggenau 1951 von >Boehring die Produktion des >Unimog (Universal-Motoren-Gerät) übernehmen. Es blieb dort bis 2000 in großer Variantenvielfalt im Programm. Einzigartig in der damaligen Automob-

bilindustrie war der von der übrigen Organisation getrennte Verkauf und Service unter einer eigenen Marke.

Allrad-Versionen ergänzten das Lkw-Angebot ab Dezember 1950: Pritschenwagen LA 3500 (7,1 t zGG), Kipper LA 3500 K, Sattelzugmaschine LA 3500 Sa/LAS 3500/32 (12,5 t zGG, 7–7,5 t Nutzlast) und für die Feuerwehr das Chassis LA 3500 F (36/42).

Im Oktober 1950 erhielt das Gaggenauer Programm Zuwachs durch den völlig neuen 6,6-t-Schwerlastwagen L 6600 (12,75 t zGG, LZG 30 t) mit zwei Radständen (L 6600/46 und L 6600/52), *der auch als L 6000 titulierte*. Sein neuer Sechszylinder OM 315 (8276 ccm) leistete 145 PS. Die Sattelzugmaschine L 6600 Sa beförderte ca. 18,5 t Nutzlast. Im Frühjahr 1952 wurde für den L 6600 das Lastzuggesamtgewicht (LZG) auf 36,5 t erhöht (12,5 t und 24 t) und bereits ein Jahr später die Nutzlast des Solowagens auf 7,2 t (13,25 t zGG) gesteigert; das technisch mögliche LZG betrug nun max. 37,25 t. Weitere Allradversionen kamen 1954 in den Versionen LA 6600

(13,8 t zGG, 37,8 t LZG), LA 6600 K und L 6600 Sa hinzu. Für militärische Zwecke geländegängig ausgelegt, erprobte man den LG 6600 in Vorbereitung der umstrittenen Wiederaufrüstung der Bundesrepublik.

Zur Entlastung des Sindelfinger Werks fertigte Mannheim bereits seit Ende 1949 auch die Aufbauten vom O 3250 bzw. O 3500. Mit der Vorstellung zweier neuer druckluftgebremster *Busse der Typen xxxxx* zur IAA 1951 übernahm Mannheim die Endfertigung aller Modelle.

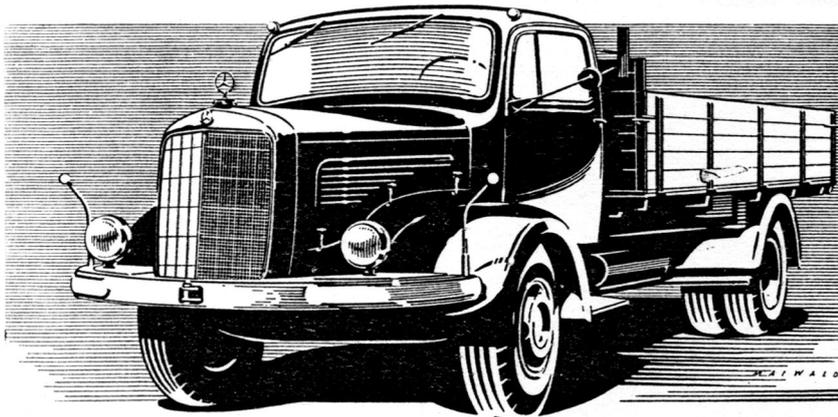
Dem O 5000 folgte der Großomnibus O 6600 auf Niederrahmen-Chassis (10,47 m Länge, 5,7 m Radstand). Es gab ihn als Chassis für Sonderaufbauten, als Reisebus (42 bis 65 Gäste), als Stadtbus (27 Sitz-/24–28 Stehplätze und 14 auf Hinterperron, max. 90 Personen) sowie als Überland- (37–41 Sitze) und Allwetterbus mit Schiebedach (45/12 Sitze/Klappsitze). Das Gesamtgewicht von 12,3 t, konnte im Spitzenverkehr auf 15,55 t und mit einem bis 1952 zugelassenen Anhänger gar auf 23,5 t erhöht werden.



1964: LG 6600 fürs Militär



1964: LG 6600 fürs Militär



Der neue

MERCEDES - BENZ

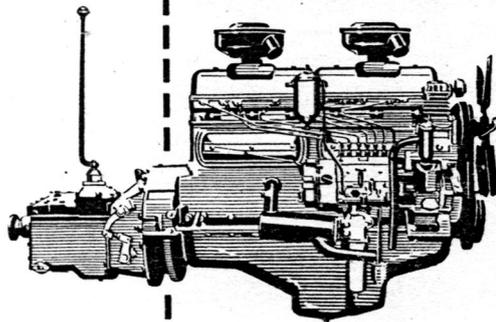
Diesel-Lastkraftwagen

L 325

6 to-Klasse

Mit der Zuverlässigkeit eines Uhrwerkes, der Sicherheit einer durchgereiften Konstruktion und einer hohen Transport-Leistung steht dieses Fahrzeug mit an der Spitze seiner Klasse. Elastisch am Berg, lebendig im Anzug und kraftvoll bei Dauervollast bietet dieser Wagen eine Fahrleistung, die den Anforderungen des modernen Straßengüterverkehrs voll entspricht. Vorzug reiht sich an Vorzug zu dem Gesamtbild einer bis ins kleinste gelungenen Konstruktion, die sich unter härtesten Belastungsanforderungen hervorragend bewährt hat.

Moderner 125 PS-Dieselmotor mit Frischluftansaugung von außen - Kraftstoffnormverbrauch 16,9 ltr. Dieselöl/100 km - neues leicht schaltbares Fünfganggetriebe - Höchstgeschwindigkeit 70 km/h - Steigfähigkeit ohne Anhänger bei einem Gesamtgewicht von 11 t ca. 38‰ - Steigfähigkeit mit Anhänger bei einem höchstzulässigen Lastzuggewicht von 27 to 14 7/8 - außerdem serienmäßig eingebaute Fahrerkabine-Heizung.



901

DAIMLER - BENZ AKTIENGESELLSCHAFT WERK GAGGENAU

Rasch verdrängte der völlig neue Frontlenker-Bus O 6600 H mit 5,48 m Radstand (11 m) den Haubenbus, den es bis 1958 gab. Die althergebrachte Motoranordnung war verlassen und der OM 315 quer in das Heck verlegt. Angeflanscht war erstmals ein elektrisches Getriebe (ZF-Media-Getriebe), das es auf Wunsch auch für Lkw gab. Die Gangvorwahl (6 Gänge) erfolgte über einen am Lenkrad angebrachten kleinen Hebel. Das Gesamtgewicht betrug 13,8 t bzw. bei Anhängerbetrieb 21,8 t, konnte sich in Spitzen auf 15,5 bzw. 23,5 t erhöhen. Offeriert wurden Stadtbusse (30/61 Sitz/Stehplätze), Überland (45/12 Sitze/Klappsitze) und Reisebusse (44-47 Sitze) mit Dachrandverglasung. 1953 erschienen zwei weitere Versionen für die Stadt (1/38/34 Sitze, bis zu 100 Personen mit Hinterperron) und als Allwetterwagen (54-58 Personen). Neu waren auch eine reine Druckluftbremse mit Trittplattenventil und eine Ratschen-Feststellbremse.

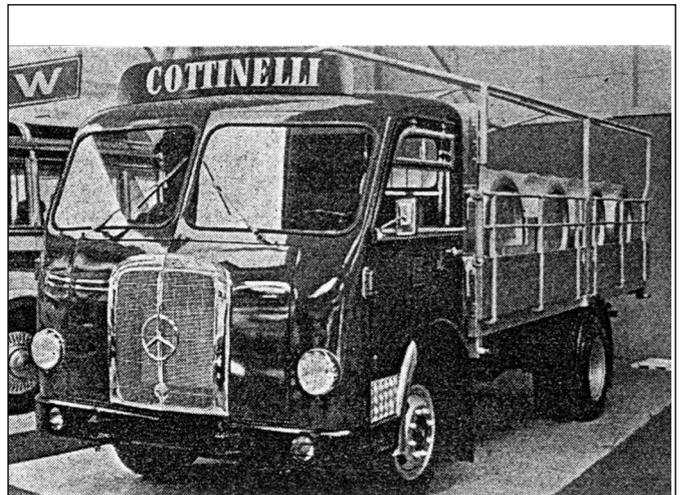
Eine Variante für den Oberleitungs-Betrieb stellte der O 6600 T (Trolley) dar, der fast ausschließlich exportiert wurde. Argentinien vergab 1952 den seinerzeit größten O-Bus-Auftrag in die BRD, je 175 Fahrzeuge lieferten > Henschel und > MAN, 350 Stück entfielen auf Daimler-Benz. Für die elektrische Ausstattung (Lahmeyer-Einkollektormotor 96 kW = 130 PS) zeichnete Kiepe, Düsseldorf, verantwortlich. Die letzten Exemplare entstanden 1955 als O 320 T.

Eugen Stump Leiter der Lkw-Konstruktion, 1950 Prokura, 1953 Abteilungsdirektor.

Werbung für den L 325 Sommer 1954



Frontlenker L 315 von 1955 mit 8 t Nutzlast und 145 PS



Nur für den Export LP 5000 Aufbau Moser in Zürich 1955

Nach dem Tod Haspels war 1952 Heinrich G. Wagner als neuer Vorstandsvorsitzender gefolgt. Wagner hatte ab Ende 1948 den Wiederaufbau der Lastwagenwerke Gaggenau und Mannheim organisiert, verstarb aber überraschend 1953. Sein Nachfolger wurde Dr. Koenecke (1899–1979) bis 1960. Unter seiner Regie wurden u. a. Auslandswerke in Indien, Brasilien und Argentinien errichtet (s. u.).

Im gleichen Jahr (1953) bot Daimler-Benz erstmals einen Motor mit Abgas-Turboaufladung (OM 312 A, 115 PS) auf Wunsch im O 3500 an. Zudem erlaubte ab 1953 eine Sonderausführung mit verlängertem Hecküberhang (8,91 m), vier weitere feste Sitze (33 Sitze) im Überlandbus anzubieten. Allein 500 komplette O 3500-Stadtbusse lieferte man 1954 nach Teheran. Damit begann eine bis zum Handelsboykott 2014 andauernde enge Beziehung zum Iran.

Neben dem L 3500 erschien als ein größerer Bruder zur IAA 1953 der L 4500 (4,8 t, 7,75 t zGG, OM 312, 90 PS) samt Kippversion (K) mit neuem Rahmen in zwei Radständen (3,6 und 4,2 m). Die Sattelzugmaschine nannte sich L 4500 Sa (16 t zGG). Mit Allrad-Antrieb gab es die Versionen LA 4500, LA 4500 K bzw. LA 4500 Sa. Für alle Mercedes-Benz-Modelle gab es eine neuentwickelte Motorbremse. Der L 4500 mit seinen Weiterentwicklungen war der erfolgreichste Mercedes-Benz-Lkw der fünfziger Jahre. Bis zur Einstellung verließen fast 94 000 Haubenwagen und 13 000 Frontlenker das Mannheimer Werk.

Während der L 5000 noch für den Export weitergebaut wurde, erschien ebenfalls zur IAA 1953 äußerlich dem L 6600 angepasst der modernisierte L 5500 (Sechszylinder OM 325, 120 PS, 7274 ccm) mit 10,45 t zGG und 5,7 t Nutzlast. Mit 16 t Anhängelast erreichte man erlaubte 26,45 t Lastzugsgesamtgewicht.

In der BR Deutschland hatte Kässbohrer (> Setra) 1950 nur auf besonderen Wunsch das L 5000-Chassis als Frontlenker karossiert. Mehr Akzeptanz fanden Frontlenker-Lkw und -Omnibusse dagegen im Ausland, in das man ab Herbst 1953 die entspre-

chenden Chassis LP 4500 und LP 5000 ohne Fahrerhaus lieferte. In Brüssel debütierten zudem Anfang 1954 Reisebusse auf den Omnibus-Pullman-Chassis OP 3500 und OP 6600, die von Spezialisten wie > Vetter und van Hool karossiert wurden. In Deutschland baute u. a. > Harmening L 3500-Serienchassis in LP 3500-Frontlenker-Busse um.

Parallel zur Diskussion um neue zulässige Gesamtgewichte und Fahrzeug-Abmessungen durch Dr.-Ing Hans Christoph Seeböhm (erster Bundesverkehrsminister 1949–1966) änderte Daimler-Benz Mitte 1954 die Verkaufsbezeichnungen, man benutzte bisher nur werksintern sinnvolle Entwicklungsnummern. Durch den nationalen Alleingang begann eine Epoche paral-

leler Bauweisen für den Export und kostenintensiver Entwicklungen für den Binnenmarkt. Die Motoren-Familie 300 ergänzten die Sechszylinder OM 321 (110 PS, 5103 ccm), der aufgebaut vom OM 312 abstammte, und OM 325 (125 PS, 7274 ccm).

Da Lastkraftwagen nicht in die Schweiz einzuführen waren, behielt man den L 5000 bis 1958 bei, während man den L 5500 bis 1957 unverändert für andere Länder fertigte. Weiterentwickelt zum L 330/46, L 330/52 (OM 315/11, 125 PS, 8280 ccm, 12/13 t zGG, 6,55/7,55 t NL) sowie LK 330 und LS 330 blieb er noch bis 1961 im Programm.

OP 315/OP 330; O 320 H bis 1961 ???

LP 329
der neue Frontlenker

LAK 329
der neue Allradkipper

MERCEDES-BENZ

Ihr guter Stern auf allen Straßen

Mit einer Leistung von 145 PS besitzt der L 329 – ein LKW der 6 t-Klasse – auch im Anhängerbetrieb stets genügend Kraftreserven. Diese Eigenschaft macht ihn bei jeder Transportarbeit überlegen. Der Frontlenker LP 329 mit 6,3 t Nutzlast, 11,75 qm Ladefläche und 14 m Wendekreis wird im Nah- und Fernverkehr vorteilhaft eingesetzt. Die Rundumverglasung seines Fahrerhauses bietet nach allen Seiten beste Übersicht. Der Allrad-Kipper LAK 329 mit 6,56 t Nutzlast und 13,35 t Gesamtgewicht kann seine hohe Motorkraft richtig ausnutzen: auf Baustellen und in Kiesgruben fährt er sicher an und kommt zügig vorwärts. Die gleichen Vorzüge – hohe Leistung und Wirtschaftlichkeit – bieten die Frontlenker-Sattelzugmaschine LPS 329 mit 6,9 t Sattelzugdruck und 12 t Gesamtgewicht und die Allrad-Sattelzugmaschine LAS 329 mit 6,42 t Sattelzugdruck und 12 t Gesamtgewicht.

Der neue Frontlenker LP 329 von 1957

Im Inland ersetzte ihn 1954 in der 6-t-Klasse der neue Schwerlast-Grundtyp L 325/6 t (OM 325, 11,3/12 t zGG, 5,85/6,55 t NL). Mit 16-t-Anhänger erreichte er 27,3 t LZG. Als Varianten gab es Kipper (LK) und Sattelzugmaschine (LS) sowie Chassis für Kommunalaufbauten, Müll- und Brandschutzfahrzeuge. Den L 6600 brachte man entsprechend seiner Nutzlast als L 325/74-Klasse (7,25 t, 13,25 t zGG) auf den Markt.

Auch die Busbezeichnungen wurden geändert: den O 6600 H nannte man ab 1955 O 320 H. Noch im gleichen Jahr orderte Istanbul 200 Omnibusse des Typs OP 315 (12/13,8 t zGG), einem weiterentwickelten O 6600 in Pullmanform, der bis 1961 gebaut werden sollte.

Zögernd und erst unter dem Druck der Seeböhm-Diskussionen entschloss sich Daimler-Benz 1955, auch in der BR Deutschland Frontlenker selbst zu vermarkten. Die Kabinen bauten ver-

schiedene Spezialisten, besonders profilierte sich die Gebrüder Wackenhut GmbH, Nagold, die 1954 vom stahlbeplankten Holzgerippe zur Stahlbauweise übergegangen war.

In der 8-t-Klasse trat neben den vom L 6600 abstammenden Haubenwagen L 315 (OM 315, 14,9 t zGG, 6,6–8,5 t NL) mit 4,6 und 5,2 m Radstand, und seine Derivat LK/LS 315 (4,2 und 4,6 bzw. 4,2 m) sowie den Allradversionen LA/LAK/LAS 315 der Lastwagen-Pullmann LP 315 (14,9 t zGG, max. 8,2 t NL, 38,9 t GZG). Gegenüber dem Hauber erhöhte sich der Nutzraum ohne Änderung der Geamlänge (8,45 m). Den LP 315 gab es mit 4,6 m Radstand, als Chassis mit 4,2 m und in zwei Sonderausstattungen als Kipper LPK 315 und Sattelschlepper LPS 315 (3,6 m). Die Müllwagenversion nannte sich LPM 315.

Der OM 315 PS stand mitten in der Kabine zwischen Fahrer und Beifahrer,

zwei Klappliegen boten bei Bedarf zusätzlich 2 bis 3 Personen Platz. Bevor der Motor zur Generalüberholung nach vorn ausgefahren werden konnte, musste die Vorderachse ausgebaut werden, gewartet wurde er nach Abheben der isolierten Haube in der Kabine „unter Dach“.

Die Wiederbewaffnung der Bundesrepublik bescherte der Daimler-Benz volle Auftragsbücher. Neben den prädestinierten Unimogs erhielt die neue Bundeswehr ab 1956 den nunmehrigen LG 315/46 (12,6 t zGG, 5 t NL) mit zuschaltbarem Vorderradantrieb. In ihm arbeitete der vom Dieselaggregat abgeleitete Vielstoffmotor OM 315 V (8276 ccm, 145 PS oder MAN 1246 MVA, Sechszylinder, 8276 ccm, 145 PS). Bis 1964 wurden 6640 Stück des Lkw 5 t gl (mW) 4x4 geliefert und vorrangig als Mannschafts- und Materialtransporter, aber auch für andere Zwecke, z. B. als Feuerwehr-Fahrzeug, Kranwagen usw. eingesetzt. Anfänglich prägten den Wagen ein Ganzstahlfahrerhaus mit Dachluke, ab 1958 das sogenannte Einheitsfahrerhaus mit Stoff-Faltverdeck. Die 1959/60 vorgestellte Weiterentwicklung LG 326/46 (172 PS) kam nicht zum Tragen.

Die Mannheimer 3,5- und 4,5-t-Entwicklungen hatten Daimler-Benz den Durchbruch gebracht. Sie stellten Mitte der 50er Jahre 53% der zugelassenen Wagen dieser Klassen, 70% der Fertigung wurde zumeist als ckd-Satz in über 80 Länder ausgeführt, vornehmlich nach Indien und Argentinien.

Anfang 1955 avancierte der L 3500 zum L311 (OM 312, 100 PS, 7 t zGG, 3,6 t NL), LA 311 (7,1 t zGG), LA 311 nannte sich die Allradversion. Die Feu-



1955: Das Unikat zum Transport von Rennwagen wurde verschrottet



1955: L 319



1955: O 319

erwehrversionen LF/LAF 311 (9 t zGG) mit 3,6 und 4,2 m Radstand lieferte man, wie bereits seit April 1954 alle schweren Brandschutzfahrzeuge, mit dem Abgas-aufgeladenen OM 312 A (115 PS) aus. 1956 trug der L 311 mit verstärktem Rahmen und stärkerer Bereifung xxx t NL bei xxx t zGG. Ein Vollsynchrongetriebe gab es auf Wunsch. Die Pullmann-Variante LP 311 (7 t zGG) fand wenig Abnehmer, ebenso der Allrad-Ableger LAP 311. Für den Export baute man von 1957 bis 1962 aus dem Lkw abgeleitete Bus-Chassis OP 311 (OM 312, 100 PS) bzw. Teilesätze. Der Bus O 3500 wurde zum O 311 (8,6 t zGG).

In der 4,5-t-Klasse wurde der L 4500 mit einem stärkeren OM 312 (100 PS) zum L 312 (Radstände: 3,6, 4,2, 4,83 m).

Er wurde einer der erfolgreichsten Lkw seiner Zeit, bis zur Ablösung entstanden ca. 94 000 Exemplare. Technische Änderungen, die auf Wunsch ein Vollsynchrongetriebe einschloss, steigerten seine Nutzlast 1956 von 4,6 auf 5 t, sein zGG von 8,1 auf 8,5 t (1:1,3), sein LZG auf 16,6 t (6 t/PS). Vorrangig für den Export implantierte man zudem den OM 321, 110 PS. Von 1957 bis 1959 erhielt die Bundeswehr den geländegängigen Allrad-Lkw LG 312 (OM 321), anschließend gingen 1963/64: 266 Stück in den Export. 1955 hatte man ihm im Inland den Frontlenker LP 4500 als LP 312 (8,1 zGG) zur Seite gestellt, der zudem auch mit 4,83 Radstand geliefert wurde. Somit gab es 12 verschiedene Typen: L 312 drei Hauben-Pritschenwagen (4,6, 4,75, 4,65 t NL), LP 312 drei Radstände (NL je nach Aufbau), LK 312 Kipper (4,5 t NL), LS 312 Sattelschlepper (16,1 t GZG), zwei LA 312 Lkw-Allrad (4,55 und 4,45 t NL), LAK 312 Allradkipper (4,6 t NL), LAS 312 (16,1 t GZG), LPF 312 Feuerlösch-Fahrzeug (OM 321, 110 PS). Zudem exportierte man ehemalige O 4500-Chassis als OP 312 (OM 321, 8,6 t zGG) von Dezember 1956 bis Dezember 1968.

Ein Unikat konstruierte die Daimler-Benz-Rennabteilung 1955. Der Rennwagen-Transporter erreichte eine Geschwindigkeit von 170 km/h mit dem Mercedes-Benz 300 SL Einspritzmotor

(M 198, 2996 ccm, 192 PS). Da man kurz danach den Rennsport aufgab, wurde er verschrottet.

Durch die Entwicklung im deutschen Omnibusbau, besonders bei Kässbohrer (> Setra), war Daimler-Benz gezwungen, selbsttragende Omnibusse zu bauen. Damit verabschiedete sich der MB-Bus konstruktiv vom Lkw-Bau und wurde eine eigene Gattung (s. u.).

Abs, Quandt und Flick neu im A.R. der Firma

Zur IAA 1955 in Frankfurt stieß Daimler-Benz mit dem L 319 (3,6 t zGG, 1,75 t NL) erstmals nach dem

Krieg wieder in den Kleinlaster-Markt vor. Der Radstand betrug 2,85 m. Wie im Mercedes-Pkw-Bau war die Vorderachse mit Lenkung, Federung, Motor und Getriebe zu einem sogenannten Fahrschemel vereint, der an der Rahmen-Boden-Anlage befestigt war. Mit ihr wurde der Aufbau in mittragender Bauweise verschweißt, ein konventioneller Rahmen entfiel. Die Hinterachsen war hypoidverzahnt, die Bremsen hydraulisch. Im August 1956 lief die Serie in Sindelfingen an. Geliefert wurden Pritschen- (1,85 t) und Kastenwagen (1,64 t NL). Der Vierzylinder-Die-

O 321 H - wendig wie ein PKW

Im wachsenden Verkehr schnell und wendig zu sein, heißt pünktlich und sicher zugleich ans Ziel zu gelangen. Der moderne Mercedes-Benz O 321 H erfüllt diese Forderung durch sein hervorragendes Fahrverhalten, das durch seine PKW-Konstruktionsmerkmale bestimmt wird. Seine Wendigkeit ist das Ergebnis der direkt ansprechenden, besonders leichtgängigen Kugelumlauflenkung und des ungewöhnlich großen Einschlags der Vorderräder von 52° (Wendekreis 16 m). Die mühelose Schaltung des günstig abgestuften, vollsynchronisierten Fünfgang-Getriebes und das Temperament seines elastischen 110-PS-Dieselmotors machen ihn zudem beim Überholen und am Berg schneller und anzugsfreudiger. Sein Fahrer behält dank der großflächigen Verglasung des gesamten Aufbaus stets den Überblick über alle Verkehrssituationen. Im dichtesten Stadtverkehr wie auf engen Gebirgsstraßen beherrscht er seinen wendigen O 321 H gleich sicher und bringt seine Fahrgäste schnell und pünktlich ans Ziel.

MERCEDES-BENZ

IHR GUTER STERN AUF ALLEN STRASSEN

Frontlenker-Omnibus O 321 H von 1955

sel (OM 636, 1767 ccm) im L 319 D stammte, auf 43 PS gesteigert, aus dem Pkw-Typ 180 D. Im Typ L 319 (B) arbeitete der Vierzylinder-Vergasermotor aus dem Pkw-Typ 190 (M 121, 1897 ccm), reduziert auf 65 PS (1961: 68 PS). Das Getriebe war erstmals in einem Nutzfahrzeug serienmäßig vollsynchronisiert. 1958 erweiterte man das Angebot auf 5 Varianten, neu waren ein offener Lieferwagen und ein Tiefladermodell sowie die Bodengruppe für Aufbau

Die Leichtomnibus-Variante O 319 D/O 319 B (4,28 m) kam in drei Ausführungen aus Mannheim: mit 1/10, 1/17 und 1/18 Sitzen. Neben der Standard-Version offerierte man Luxus-Busse mit Dachrandverglasung und Schiebedach. Anfang 1958 erhielt die Hamburger Hochbahn zudem eine Ver-

sion des O 319 D mit 13 Sitzen und 5 Stehplätzen als City Bus.

Mit Blick auf die Seebohm-Verordnungen, die ab 1. Januar 1958 gelten sollten, wurden die neuen Schwerlastwagen-Modelle von vornherein zweigleisig als Hauber und Frontlenker entwickelt. Man wollte sie damit unterschiedlichen nationalen Bauvorschriften anpassen und zugleich diversen Kundenwünschen Rechnung tragen können. Der Nutzlastfaktor, also das Verhältnis von Leergewicht zur Nutzlast, trat bei den Maschinenwagen in den Vordergrund. Die Bestimmungen ließen u. a. nur noch 12 t Gesamtgewicht für Zweiachs-Lkw und bei einem Gewichts-Verhältnis von 1:1 (Zugwagen: Hänger) sowie 14 m Lastzuglänge maximal 24 t Lastzug-Gesamtgewicht zu. Eine 8-t-Hinterachse wurde vorge-

schrieben sowie eine dritte Bremse und mindestens 6 PS Motorleistung pro Tonne gefordert. Sattelzüge durften lediglich 13 m lang sein und 24 t Gesamtgewicht erreichen. Noch 1957 schien man sich dem Druck zu beugen und die Maße der Genfer Konvention: 32 t GZG, 18 m Länge übernehmen zu wollen, jedoch bei Beibehaltung der 8-t-Achse, womit das Interesse der Inlandskundschaft an bestimmten Modellen wieder wuchs. Die Gesetze sollten zum 1. Juli 1960 in Kraft treten.

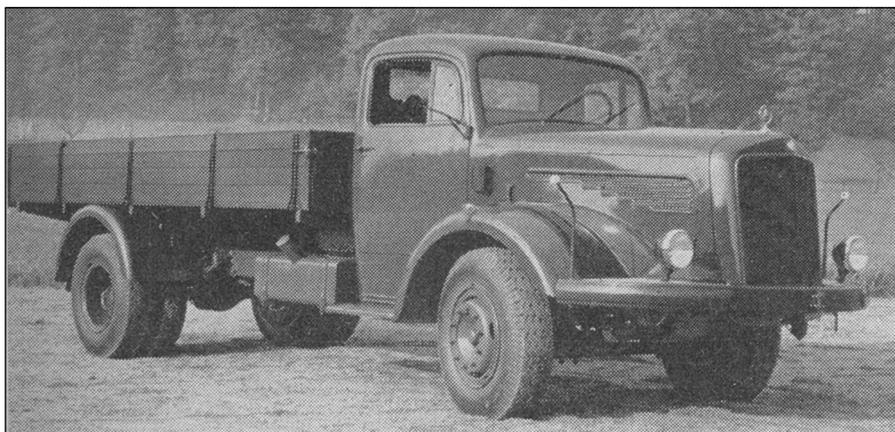
Dem begegnete Daimler-Benz 1957 in den Baureihen 326 und 329 mit der Anhebung der Motorleistung im neuen Sechszylinder OM 326 (10 809 ccm) auf 200 PS. Er war aus dem OM 315 durch Aufbohren entstanden und besaß im Lkw Einzelzylinderköpfe mit zwei Ansaug und Auslassventilen je Zylinder. Im Omnibus Typ xxxx war er als Unterflur-Aggregat eingesetzt. Zum Serienbeginn übernahmen Mannheim und Gaggenau den Bau der abgerundeten Frontlenkerkabinen für die Baureihen 326, 329 und 321, die zuvor von Wackenhut bezogen worden waren, selbst.

Die aus dem 315 entstandene Schwerst-Lastwagen-Baureihe 326 (OM 326, 200 PS, 16 t zGG) sollte anfänglich nur exportiert werden, da sie wegen der für 1958 erwarteten Bestimmungen in der BR Deutschland nicht zuzulassen war. Die Verschiebung des Termins ließ ihn aber auch für das Inland wieder interessant werden. Die Haubenfahrzeuge L 326/52 für Pritschen (1:1,35, 15 t zGG, 8,6 t Nutzlast) und LS 326/36 (31 t LZG) gab es nur als Chassis mit oder ohne Fahrerhaus, den Kipper LK 326 (8,32 t) dagegen auch komplett. Beim Lastzug mit 16-t-Hänger betrug das zGG 31 t, mit einem vor 1957 zugelassenen 24-t-Hänger bis 1960 jedoch noch 39 t. Der Frontlenker LP 326 (OM 326, 12 t/16 t zGG) mit 4,6 bzw. 5,2 m Radstand trug 9,2 bzw. 8,9 t Nutzlast. Zur Steigerung der Bequemlichkeit und Sicherheit stattete man die Typen mit Hydrolenkung aus. Ein Stirnrad-Nabenantrieb hatte den antiquierten Ritzelantrieb der Hinterachse abgelöst.

Voll und ganz als Seebohm-Typ debütierte zur IAA die Reihe 329 (OM 315, 145 PS) mit 8-t-Hinterachse



MB 1956 LP 315 M



MB 1956 L329

und 12 t zGG. Sie nutzte Komponenten der Muster 315 und 325 und beinhaltete erst 7, später 10 Varianten. Es gab die Haubentypen L 329/46 (1:1,24, 6,5 t, 24/28 t LZG, LS 329/36 (24/28 t LZG) sowie mit Allrad den LAS 329. Für die Bauwirtschaft waren der LK 329/42 Dreiseitenkipper (6,0 t) und der Allrad-Kipper LAK 329/42 (12,365 t zGG, 6,56 t NL) gedacht. Hinzu kamen die Pullman-Versionen LP 329/35 (1:1,18, 12 t zGG, 6,3 t, 24 t LZG) und der erste Mercedes-Benz Frontlenker-Sattelschlepper LPS 329/30 (1:1,5, 24/28 t LZG, 14,5/16 t NL). Im Mai 1958 wurde im LP 329 der auf 172 PS gedrosselte OM 326 IV eingesetzt. Stärkere Reifen erhöhten bei einigen Varianten die Nutzlast um etwa 0,13 t. Durch einen Großauftrag für den LPS 329 schuf die staatliche Transportorganisation Bulgariens 1959 die Grundlage für eine anhaltende Kooperation mit Daimler-Benz und für ihre prominente Rolle im Ost-West-Handel des Comecon.

Die Vielfalt dieser Reihe fiel dem Seeböhm-Wirrwarr zum Opfer; übrig blieb 1960 der LAK 329 (14,6 t zGG), der erst 1962 seine konventionelle Langhaube abgab, zeitgleich modifiziert mit einem nur noch auf 180 PS gedrosselten OM 326 und einer 10-t-Achse. Damit ergänzte er als Allrad-Lkw die Baureihe 338 (s. u.) und wurde nur aus export-strategischen Gründen nicht umgetauft. Nach 1963 lebte der LAK 329/375 (1:1,08, 14,8 t zGG, 7,7 t NL, 29,6 t LZG) im LAK 1518 weiter.

Die zur IAA 1957 vorgestellten neuen Mittelklasse-Lkw der 5,5-t-Baureihe 321 (9,25 t zGG) sollten in 19 Ausführungen entstehen: als Haubenwagen die Pritschenwagen (5,52 t, Nutzlastfaktor 1:1,45 und 1:1,16) L 321/36, -/42 und -/48 (Chassis für Sonderaufbauten), Sattelschlepper LS 321/32, -/36, LK 321/32, -/36 sowie die Allradtypen LA 321/36, -/42, LAS 321/32, -/36 und LAK 321/32, -/36. Von den Haubern L 311/312 unterschieden sie sich durch die Scheibenwischer, die man unter das Armaturenbrett verlegt hatte.

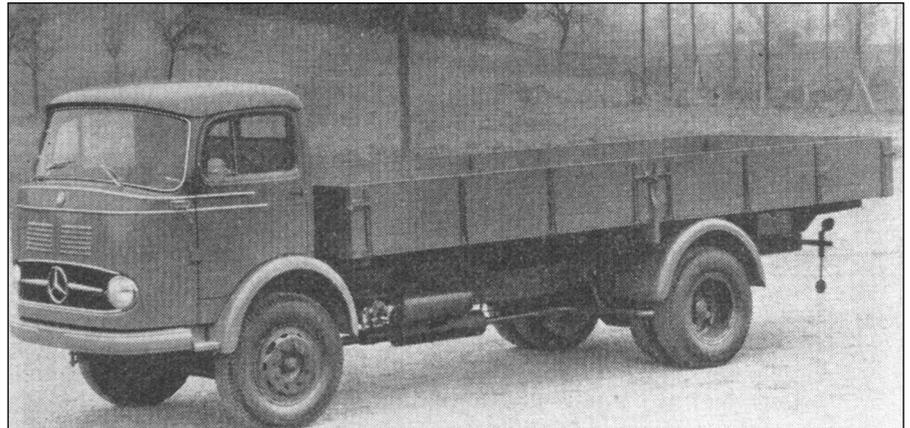
Bei den Kabinen der Frontlenker (5,345 t NL, 1:1,4) sorgten durchgehende Panorama-Scheiben für bessere Sicht und seitliche Ausstellfenster für

gute Belüftung. Vorgesehen waren die Modelle: LP 321/32, -/36, -/42 und -/48 (für Sonderaufbauten) zudem LPS 321/32 und -/36. Das zulässige Lastzuggewicht lag mit 9 t Anhänger bei 18,3 t. Für den Antrieb sorgte der OM 321, 110 PS. Der Bundeswehr lieferte man in geringer

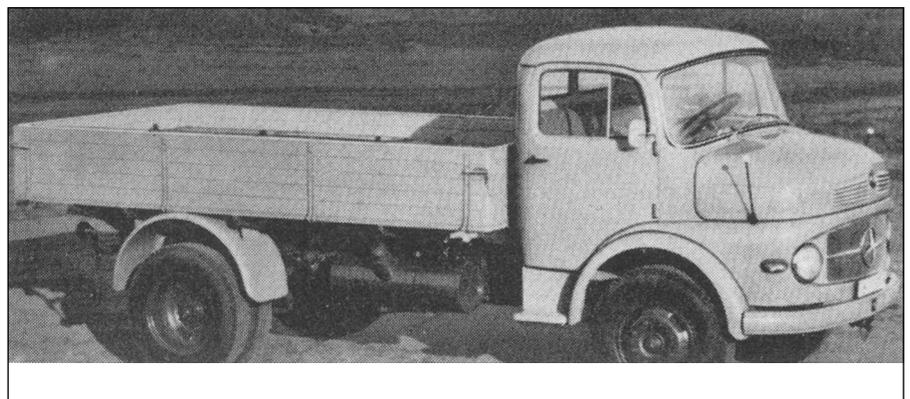
...lebte im Ausland zwischen 1968 und 1971 noch einmal als LP/LPO 321 (11 t zGG, 7,4 t) eine Renaissance.

Um trotz Seeböhm in der BR Deutschland ein Fahrzeug mit höherer

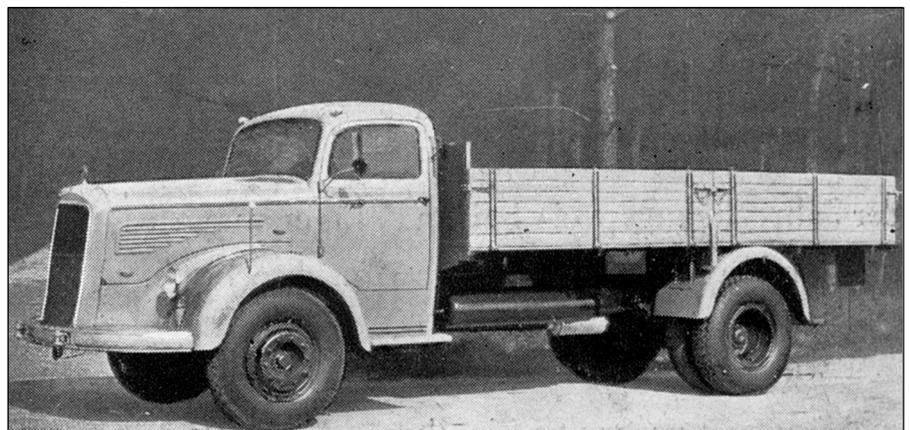
Nutzlast anbieten zu können, entstand nach englischem Vorbild die Dreiachs-Konstruktion LP 333 (OM 326, 200 PS) von 1958. Der Frontlenker mit zwei servo-gelenkten Vorderachsen (4+4+8 t = 16 t zGG, Radstand 1,365 und 3,835 m) erhielt später den Namen Tatzelwurm bzw. Tausendfüßler. Sein voll-synchronisiertes Getriebe wurde druckluftunterstützt geschaltet. Für den Export bot man ihn mit einer 10-t-Achse (18 t zGG) an. Die Pritschenlänge betrug mit normalem Fahrerhaus bzw.



MB 1959 L 337



MB 1959 L 322



MB 1957 L 315

mit Fernfahrerhaus und hochgezogener Schlafkabine, dem sogenannten Schwalbennest, 6,2 m (1:1,36, 9,2 t NL), mit Fernfahrerhaus 5,5 m (1:1,32, 9,1 t). Das verordnete Lastzuggewicht von max. 24 t ermöglichte, einen 8-t-Anhänger mitzuführen. Lediglich vor dem 1. Januar 1958 zugelassene Hänger durften bis Mitte 1960 noch 16 t GG (32 LZG, 20 t NL) aufweisen. Zum 1. Juli 1960 wurde die Nutzlast des LP 333 auf 8,9 t (1:1,25) bzw. 9 t (1:1,29) reduziert. Ende 1958 stand der Sattel-

schlepper LPS 333 (32 t zGG) bereit: mit einem Radstand von 2,1+1,4 m und einem Aufsatteldruck von 9,85 t beim langen und 10 t beim kurzen Fahrerhaus. Nachdem man 1960 die Motorleistung auf 192 PS gedrosselt hatte, steigerte man sie 1961 wieder auf 200 PS. Zugleich versah man die Fahrzeuge mit neuen Breitbandscheinwerfer-Stoßstangen, bevor man die beliebte Serie Ende des gleichen Jahres einstellte. 1193 Pritschenwagen und 640 Sattelzugmaschinen waren entstanden.

Zusätzlich zu den „reduzierten“ Baumustern lieferte man weitere Parallelversionen, um im Ausland bestehen zu können: dazu gehörte von 1957 bis 1959 das Modell L 331/52 (OM 326/II, 150 PS; ab 1958: OM 326/IV, 172 PS) mit 15 t zGG sowie der LAK 331/42. L 331/1618 (16,5 t zGG) von 1963–1967.

Ihm folgten von 1958 bis 1962 der L 332/46, LAK 332/42 und L 322/52 (OM 326, 172 PS) mit 11 t NL und 17,5 t GG, dem man 1961 das Sattelschlepper-Chassis LPS 332 zur Seite stellte. Nur 1962

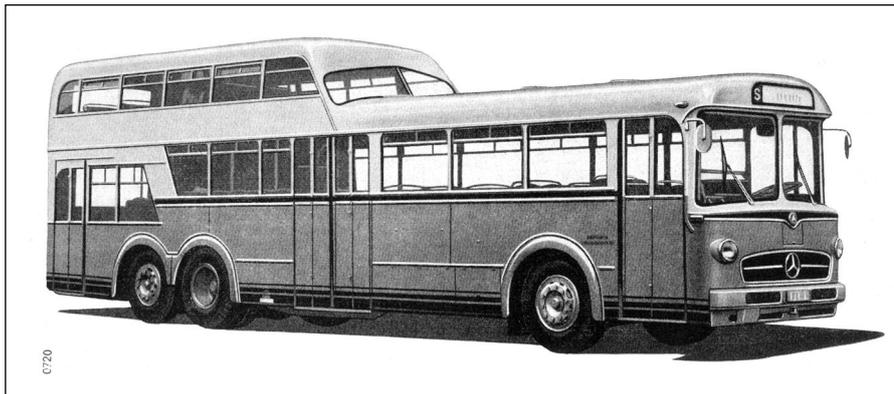
Zahl der Modelle LAP/LAPS 321.

Anfänglich in Gaggenau gefertigt, wurde seine Produktion bald nach Mannheim verlegt. Bereits 1959 endete die Fertigung der Baureihe L 321 fürs Inland, sie wurde noch bis 1966 exportiert und so baute man den Typ L 332 B/52 (Typ 348) mit 180 PS (OM 326) und 11,7 t NL (19 t GG).

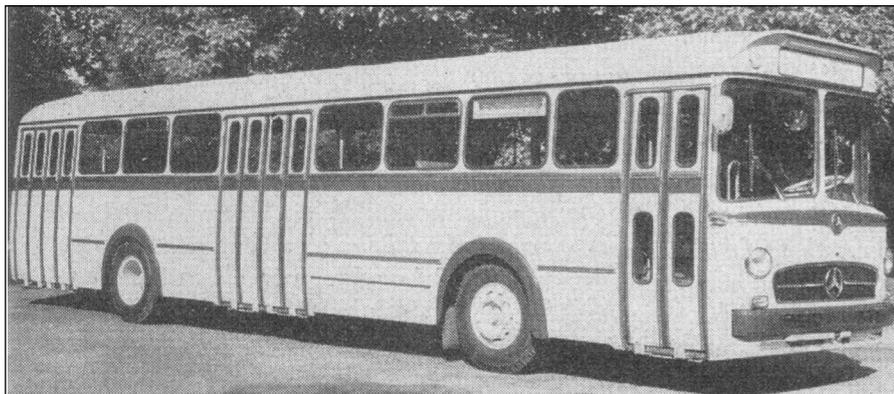
HIER fehlen noch Exportvarianten !! LPO 322 (10,5 t zGG) wurden von 1962 bis 1968 gebaut.

Ihm folgte von 1958 bis 1962 der L 332/46 und L 332/52 (OM 326, 172 PS) mit 11 t NL und 17,5 GG, dem man 1961 das Sattelschlepper-Chassis LPS 332 zur Seite stellte. Nur 1962 baute man den Typ L 332 B/52 (Typ 348) mit 180 PS (OM 326) und 11,7 t NL (19 t GG). Parallel entstand im gleichen Jahr das Export-Modell L 322 C (Typ 349) mit 5,2 m Radstand und 19 t zGG (11,7 t NL) und OM 326, 180 PS, der dann 1969 als L 1918 (Direkteinspritzer OM 346, 180 PS) im Programm blieb.

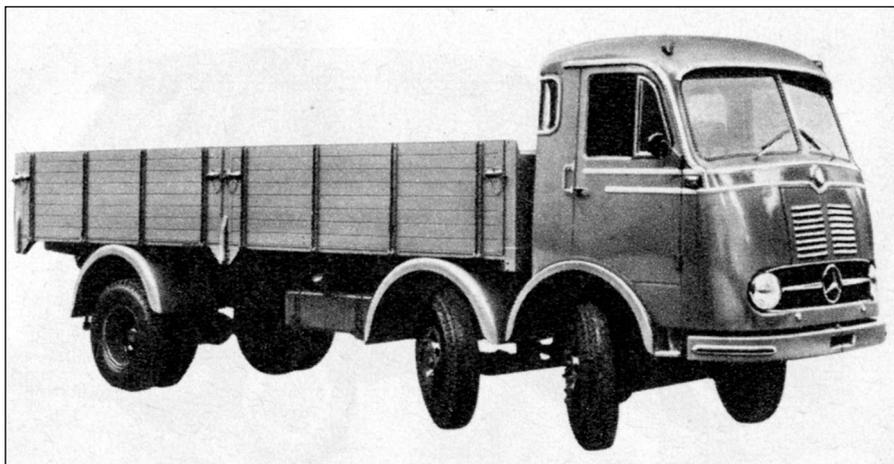
Nachdem bereits 1958 Ägypten Militär-Lastwagen des Gelände-Typs LG 322 (8,5 t zGG) mit einer modifizierten Haube erhalten hatte, stellten die Mannheimer im Frühjahr 1959 die völlig neu gestalteten Baureihen 322 und 337 vor. Wieder geänderte gesetzliche Vorgaben hatten eine sogenannte Leichtbauweise hervorgebracht, bei denen der Nutzlastfaktor im Vordergrund stand. Die neuen Fahrerhäuser mit ihren charakteristischen Kurzhauben läuteten das Ende der „Schnauzen“-Lkw-Ära ein. Sie benötigten nur einen halben



MB 1960 O 317



MB 1959 O 317



MB 1958 LP 333 „Tatzelwurm“ mit zwei gelenkten Vorderachsen für 9 t

Meter mehr Länge als die Frontlenkerkabinen, da der Motor in den Fahrer- raum ragte. Serienmäßig ermöglichten erstmals gebogene Panorama-Wind- schutzscheiben ohne Mittelsteg bessere Sicht. Das Baukastensystem – gleiche Grundelemente wie Rahmen, Fahrer- häuser und Antriebsaggregate – er- möglichte eine Vielzahl von Varianten innerhalb eines Baumusters (für 322 und 337 zusammen 50 Versionen), aber auch die Neukonstruktion von Baurei- hen aus verschiedenen bestehenden.

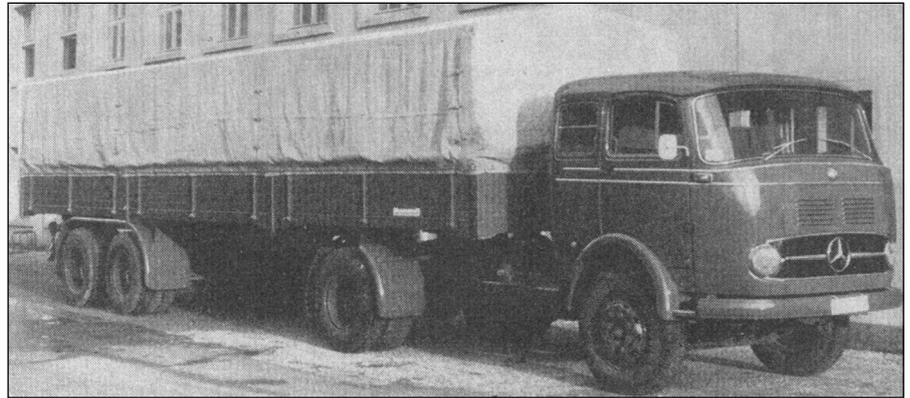
In der 6–7-t-Nutzlast-Klasse plat- zierte Mannheim die Baureihe 322 (10,5 t zGG). Angeboten wurden 15 Va- rianten: L 322/36, L 322/42, L 322/48, LK 322/36, LS 322/36, LP 322/32, LP 322/36, LP 322/42, LP 322/48, LPS 322/32, LPS 322/36, LA 322/36, LA 322/42, LAK 322/36 (5,95 t NL) und LAS 322/36. Die Baureihe wies im Pritschenwagen L 322 (6,75 t NL) den seinerzeit besten Nutzlastfaktor (1:1,8) auf, der Frontlenker LP 322 (6,8 t) brachte es auf 1:1,6. Ihre Radstände be- trugen 3,6, 4,2 und 4,83 m, die des All- rad-Typs LA 322 (6,485 t) 3,6 und 4,2 m. Für den Antrieb sorgte der OM 321. Die 6-PS/t-Regelung ließ beim LP 322 eine Anhängelast von 7,8 t zu, also 18,3 t LZG (12 t Nutzlast). Die wunschweise eingesetzte abgasturbo- aufgeladene Version OM 321 A mit 126 PS ermöglichte das gesetzlich er-laubte LZG von 21 t (1:1) auszunutzen, während sie vorrangig in den Feuer- wehr-Chassis LF 322/48 bzw. LAF 322/36 für Drehleiter- bzw. Löschfahr- zeuge verlangt wurden. Nach der IAA 1961 ersetzte ihn der OM 322, 126 PS (5675 ccm). Mit Unterbrechungen ging von 1961 bis 1967 das Bus-Chassis LPO 322 (10,5 t) in den Export, ab 1963 als LPO 1113 (12 t zGG). Das modifi- zierte Export-Modell L 322 C (Typ 349, OM 326, 180 PS) stand mit 5,2 m Rad- stand und 19 t zGG (11,7 t NL) ab 1962 bereit und blieb bis 1969 als L 1918 (OM 346, 180 PS) im Programm. (1961: LPS 322-Export)

OF/OH 1113 von 1965 bis ?

Die Baureihe 315 löste die 1959 in Genf vorgestellte Leicht-Baureihe 337 (12 t zGG/24 GZG) als neuen Seeböhm- Typ ab. Sie war hauptsächlich für den Solo-Betrieb gedacht, reflektierte aber

schon auf sich lockernde Bestimmun- gen. Insgesamt wurden 22 Variationen angeboten. Auch die schweren Front- lenker besaßen nun eine Panorama- Scheibe, die Scheinwerfer waren in den Stoßstangen integriert. Neben den bei- den Grundtypen, dem Kurzhauber L 337/44/55 (max. 1:1,5, 7,23 t NL) und dem Frontlenker LP 337 gab es die Aus-

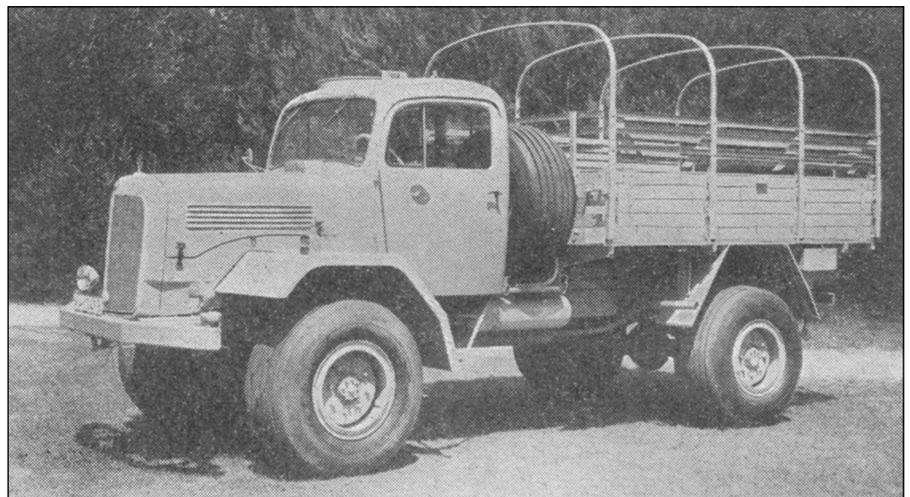
führungen LK 337/42, LS 337/37 und LPS 337/32/37. Beim LP 337 mit 3,7, 4,2, 4,25 und 5 m Radstand betrug die Nutzlast 7,26 und 6,8 t (max. 1:1,53). Bei zugelassenem 24 t GZG errechnete sich eine max. Nutzlast von 15 t. Für den Antrieb sorgte der OM 326, auf 172 PS gedrosselt. Neu war die druck- luftbetätigte Zweigangschaltung der



MB 1959 LPS 337



MB 1960 brasilianischer Überlandbus



MB 1958 LG 312-42 – 3-t-Klasse

Hinterachse (Doppelschaltachse), die auch mit einer Differentialsperre versehen werden konnte. Somit standen 10 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge zur Verfügung. Neue Bestimmung ermöglichten 1960, das zGG der Typen L 337, LK 337 und LP 337 durch eine verstärkte Hinterachse auf 13,5 t zu steigern. Im gleichen Jahr wurde er Basis für die Baureihe 338.

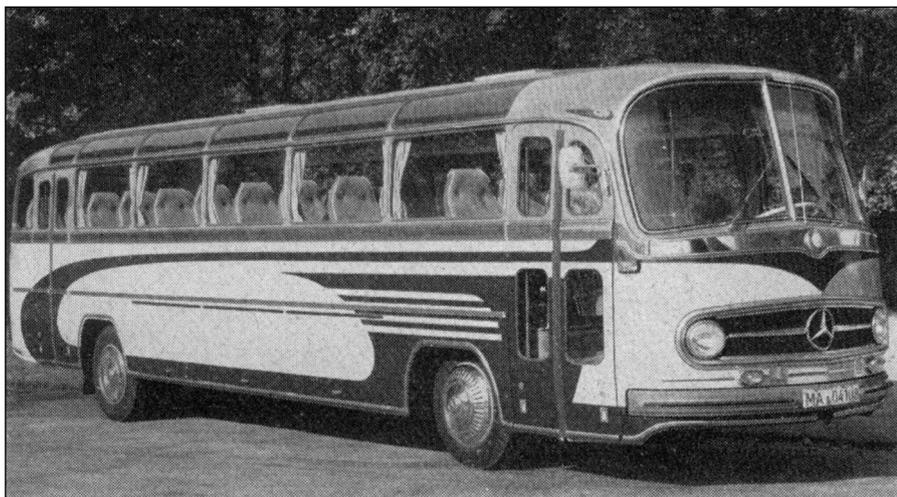
Für Nutzfahrzeuge galten ab 1. Juli 1960 wiederum neue Vorschriften: Zweiachser mit 10-t-Hinterachse und 16 t zGG waren erlaubt, Lastzüge und Sattelzüge durften 32 t (bis 1. April 1963) auf die Straße bringen. Bei Dreiachsem stieg das zGG auf 22 t. Die Länge durfte 11 m bei Solofahrzeugen, 15,0 m bei Sattelzügen, 16,5 m bei Lastzügen (mit Ausnahmen 18 m) und Ge-

lenkbussen sowie max. 12 m bei Omnibussen betragen. Vorgeschrieben war die dritte Bremse für Busse mit mehr als 5,5 t zGG und anderen Nutzfahrzeuge über 9 t zGG.

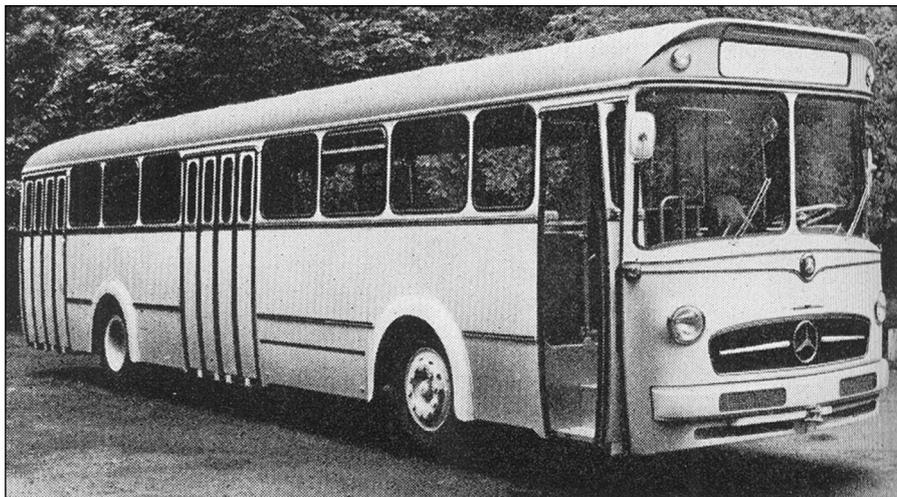
Auf die Änderungen reagierte Daimler-Benz mit den neuen Baureihen 338 und 334. Wie gewohnt gab es Pritschenwagen, Ein- und Mehrseitenkipper sowie Sattelzugmaschinen (mit lastabhängigen Bremsen, ALB). Es hatte sich die Trennung Frontlenker für den Güternah- und Fernverkehr und Hauber für die Bauwirtschaft herauskristallisiert.

Die Serienfertigung der aus dem 337 neuentwickelten Baureihe 338 (13,5 t zGG, 8,3 t NL) begann im November 1960. Mit 9 Varianten bildete sie die Brücke vom 12- zum 16-t-Lastwagen: L 338/44 (1:1,6, 8,3 t NL), L 338/50, LK 338/42 (8,18 t), LS 338/37, LP 338/42 mit zwei Pritschenmaßen, LP 338/50 (ab 1962) und LPS 338/32, LPS 338/37. Bis April 1963 durfte der Zug mit 16-t-Hänger (1:1,2) 32 t LZG erreichen, vorausgesetzt der Anhänger war vor 1957 zugelassen, danach nur noch mit 27 t LZG (1:1). Bis 1961 reichte zudem die auf 172 PS gedroselte Leistung des OM 326 aus. Danach erfüllte er mit 180 PS die 6-PS/t-Forderung, um die mit neuem Rahmen (14 t zGG) versehene Baureihe im Lastzugverkehr mit 28 t und im Sattelzugbetrieb mit 30 t GG einzusetzen. Ein Zweizylinder-Luftkompressor passte die druckluftunterstützte Einkammer-Hydraulikbremse an das höhere LZG per Drucksteigerung von 5,3 auf 7,4 atü an. Mit Ausnahme der Frontlenker ohne Schlafkabine bekamen die Modelle 1961 eine schwingungs- und stoßdämpfende Fahrerhausaufhängung. Die Räder wurden zudem auf Einzelmutterbefestigung und 10-Lochscheiben umgestellt. 1963 erfolgte die Umbenennung in 1418.

Den L 326 hatte man nach 1958 zum leistungsstärksten Exporttyp L 334/52 (18,5–19 t zGG, 11,73–12,24 t NL, OM 326, 200/192 PS) weiterentwickelt. Die wieder hoffähige 10-t-Achse ermöglichte Ende 1960 die Einführung der Baureihe 334 (16 t zGG, OM 326, 192 PS) auf dem Binnenmarkt. Ihr Lastzuggewicht durfte 32 t (ca. 20 t NL) erreichen. Wahlweise erhielt sie ein klei-



1961: Mit neuem Gesicht, der O 321 H/HL



1963: MB O 317



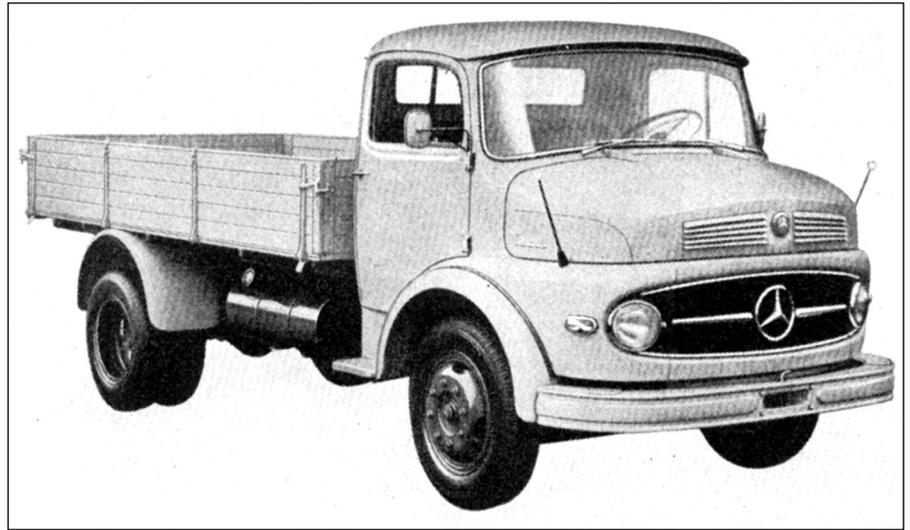
MB 1962 O 322 H

nes oder großes Fahrerhaus, 8 Ausführungen wurden angeboten. Den Frontlenker mit geteilter Windschutzscheibe gab es als LP 334/46 (1:1,38 bzw. 1:1,35, 9,28 t bzw. 9,2 t NL) mit zwei Pritschenlängen und als LPS 334/30/35, die Kurzhauber als LK 334/46 (1:1,14, 8,5 t NL), LS 334/36 und zwei LS 334/42. Zur IAA 1961 hob man die Motorleistung auf 200 PS (OM 326) an, zugleich erhielten die LK/LS 334 (8,9 t) Kurzhauben. Die Fahrerhäuser wurden schwingungs- und stoßgedämpft aufgehängt, was sukzessive bei den anderen Modellen eingeführt wurde. Neues Kennzeichen der Gaggenauer Wagen (auch des 329) wurden eine tiefhängender Stoßstange mit integrierten Breitbandscheinwerfern. Dem Baureihen-code wurde ein C angehängt: L 334 C, LK 334 C (8,9 t), LA 334 C, LAK 334 C. Den LS 334 C bot man jetzt mit zwei Radständen (4,2 und 3,6 m) jeweils mit kurzem oder langem Fahrerhaus an, ebenso den Frontlenker LPS 334 C/32/37. Den Maßregeln des „Europäischen Sattelauflegers“ (32 t, im Ausland 38 t GZG) entsprach der Radstand von 3,2 m, die 3,7-m-Variante ermöglichte, ältere Auflieger weiter zu verwenden. Die Vorderachse war zurückgesetzt worden. Ein neuer Spezial-Doppelrahmen erübrigte den bisher bei Sattelschleppern benötigte Hilfsrahmen. Eine lastabhängige Bremse verhinderte das gefährliche Einknicken des Gespanns beim Abbremsen. Der Bauwirtschaft bot man den Allrad-Typ LAK 334 B/42 u. a. mit Meiller-Muldenkipper (Fassungsvermögen 4,2 bis 5 cbm, 7,65/8,9 t NL) an, ebenso den LK 334 B. Der neue L 334 C/52 (OM 326, 192/200 PS, 19 t zGG, 12,9 t NL) ging ab 1962 ins Ausland. Mit den Straßenversionen LP/LPS 1620 begann 1963 die Ablösung der Baureihe 334. Die Typen L/LAK 334 B (1962–1963) wurden ab 1963 als L/LAK 1620 bzw. die L 334 C (19 t zGG, 12,9 t NL) als Exporttyp L 1920 (Typ 336) bis 1970 (ab 1964: OM 346, 210 PS, ab 19xx: xxx PS) weiter gebaut. 1969 erschien zudem der L/LS 1921 (12,8–13 t NL) 17 Exemplare), der bis 1974 in der Form gebaut wurde.

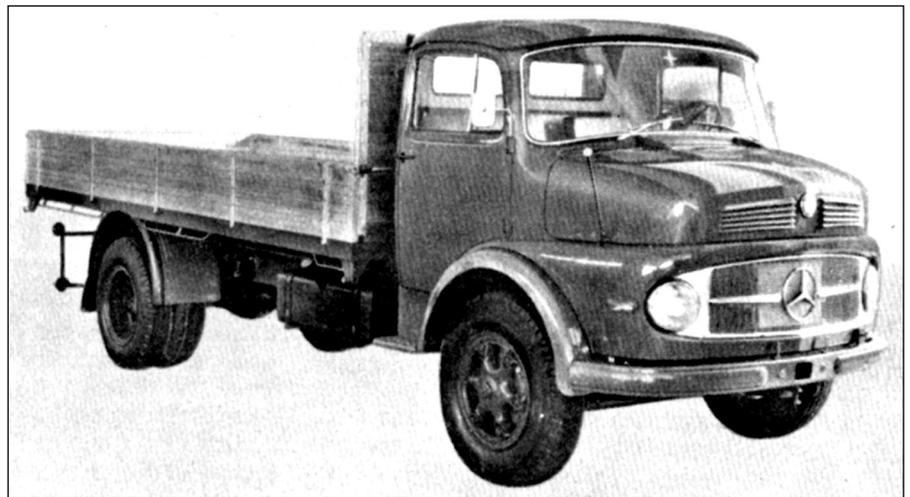
Die bereits auf dem Genfer Salon 1959 vorgestellte und ausschließlich für

den Export bestimmte Gaggenauer Baureihe 327 (OM 321, 14 t zGG) konnte 1960 mit reduziertem 12 t zGG (7,23 t NL) auch in der BR Deutschland zugelassen werden. Um die Nach-

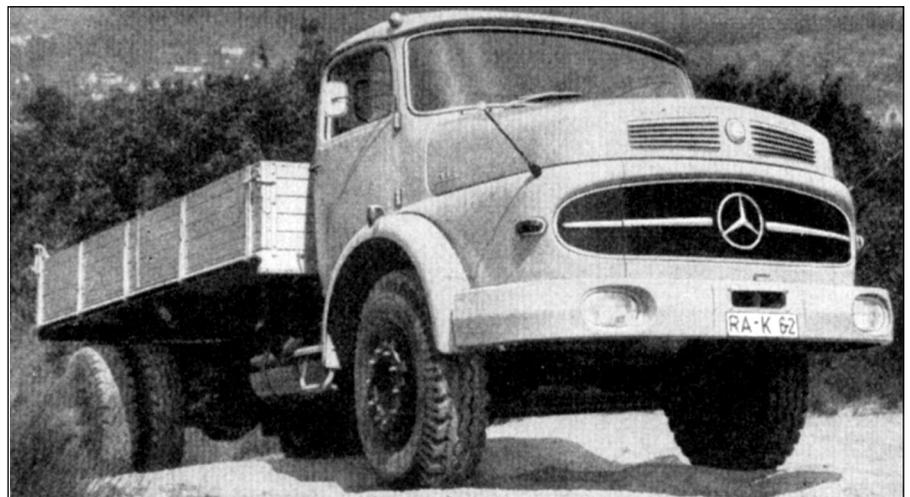
frage bedienen zu können, lief sie ab Sommer 1961 mit 13,5 t zGG (OM 321) in Mannheim vom Band, auf Wunsch mit aufgeladenem OM 321 A, 126 PS. 1962 wurde der neue OM 322, 126 PS



MB 1962 L 323, 100 PS, 3–3,5 t NL



MB 1963 L 322, 126 PS, 5,5–6,5 t



MB 1962/63 MB LK 334, 200 PS



MB 1965 LP 810



MB 1965 LPS 2020



MB 1965 LP 608



LP 608 aus iranischer Produktion 2004

eingesetzt. Hausintern machte der 327 dem teureren Gaggenauer Muster 338 Konkurrenz. Je nach Motorleistung durften jedoch nur ein 5- bzw. ein 7,5-t-Hänger (21 t zGG) bei dem vorrangig zum Solobetrieb ausgelegten Fahrzeug mitgeführt werden. Sechs verschiedene Varianten wurden angeboten: L 327/44 (9 t NL), L 327/50, (8,8 t), LK 327/42 (7 t), LS 327/37 (9,8 t Sattellast), LP 327/44 (8,9 t) und LPS 327/32 (9,85 t). Der L 327/44 bot mit 1:2 den besten Nutzlastfaktor sämtlicher damaliger Lkw. Alle Varianten gab es nur als Fahrgestelle mit Vorbau oder mit Fahrerhäusern. Das Fahrgestell LB 327 markierte zur IAA 1961 den Einstieg in den Betonmischer-Chassisbau, auch die LS/LPS-Sattelschlepper (13,5/13,75 t zGG) fanden zunehmend Verwendung für Transportmischer. Den Antrieb der Mischtrommeln (3 bis 3,5 cbm) besorgte ein separater OM 636-Vierzylinder oder der Fahrzeugmotor über hydraulische oder mechanische Übertragungselemente. Wie der Baustellen-LK 327 waren Differentialsperre und Zweigangschaltachse möglich. Nach der Einführung der Allradversion LA327/42 (14 t zGG) 1962 erweiterte 1963 der LAK 327 (13 t zGG, 7,6 t NL) die Einsatzmöglichkeiten im Baugewerbe. Noch im gleichen Jahr erfolgte die Umbenennung der Baureihe in 1413.

Die bisherige Baureihe 312 löste Anfang 1961 die neuen Mittelklasse-Typen 328 (8,3 t zGG) ab. Lieferbar waren die Frontlenker-Chassis ...

Äußerlich unterschied sich der Haubenwagen nicht vom L 322. Neu war die Hinterachse mit Hypoidantrieb und der

genietete Rahmen. Von 22 angekündigten Varianten wurden 15 realisiert: Kurzhaubenwagen L 328 (1:1,38, 4,83 t NL) mit drei verschiedenen Radständen (3,6, 4,2 und 4,83 m), Kipper LK 328/36, Allradwagen LA 328/36/42, LAK 328/36 und Sattelschlepper LS 328/36, LAS 328/36, zudem Frontlenker LP 328 mit insgesamt vier Radständen 3,2, 3,6, 4,2 und 4,83 m (1:1,8, ? t NL) und Sattelschlepper LPS 328/32/36. Mit dem bewährten OM 312, 100 PS (4580 ccm) durfte der Lastzug der 6-PS/t-Regelung wegen 16,6 t zGG erreichen. Eine Ausnahme blieben von Domburg in den Niederlanden auf dem LP 328-Chassis mit zurückversetzter Vorderachse aufgebaute Frontlenker-Omnibusse. Ab Herbst 1961 auf Wunsch verwendet, wurde der OM 321, 110 PS im Folgejahr serienmäßig eingebaut und mit verstärkten Reifen 9 t zGG erreicht. Im Anhängerbetrieb konnte so mit einem Lastzug-Gesamtgewicht von 18 t gefahren werden. Die Bundeswehr erhielt den einzelbereiften geländegängigen LG 328/36 (8,5 t zGG, 4,46 t NL, NATO-Klasse 5 t) mit Allradantrieb, und vom LA 328 bekamen ab 1962 der Bundesgrenzschutz und die Bereitschaftspolizei ein ansehnliches Kontingent. 1963 wurde der 328 zum 911.

Mitte 1961 vollendete der neue Grundtyp 323 (OM 312, 100 PS), der das bisherige Muster 311 ablöste, die Umgestaltung des Erscheinungsbilds der Mannheimer Mercedes-Benz-Lkw. Erstmals bot man in dieser Nutzlastklasse Frontlenker-Kabinen an. Sowohl die Frontlenker als auch die Kurzhauber unterschieden sich nicht mehr von den Typen 322, 323, 327 und 328, die jetzt alle unter dem Armaturenbrett angeschlagene Scheibenwischer aufwiesen. Ausgehend von sechs Varianten wurden im Folgejahr 14 Versionen angeboten: L 323/36, L 323/42, L 323/48, LK 323/36, LA 323/36, LA 323/42, LAK 323/36, LAS 323/36, LP 323/32, LP 323/36, LP 323/42, LP 323/48, LPS 323/32 und LPS 323/36. Im Solo-Betrieb unterlagen sie mit 7,4 t zGG nicht dem Sonntagsfahrverbot (Führerschein Klasse III); das technisch mögliche 8,4 t GG konnte nur im Ausland ausgereizt werden. Der L 323 mit 3,6, 4,2 und 4,83 m Radstand



MB 1964 LP 1620



MB 1964 LP 1413



MB 1964 LAK 2220, 22 t GG

trug 4,05, 3,97 und 3,84 t Last, der LK 323/36 noch 3,53 t. Die Frontlenker mit 3,2 bzw. 3,6 m Radstand wiesen 3,43 bzw. 3,5 t NL, die beiden andere gab es

nur als Fahrgestell für Sonderaufbauten. Für den Lastzugbetrieb (14,8 t GZG, im Ausland 16 t) empfahl sich der OM 321 mit 110 PS.

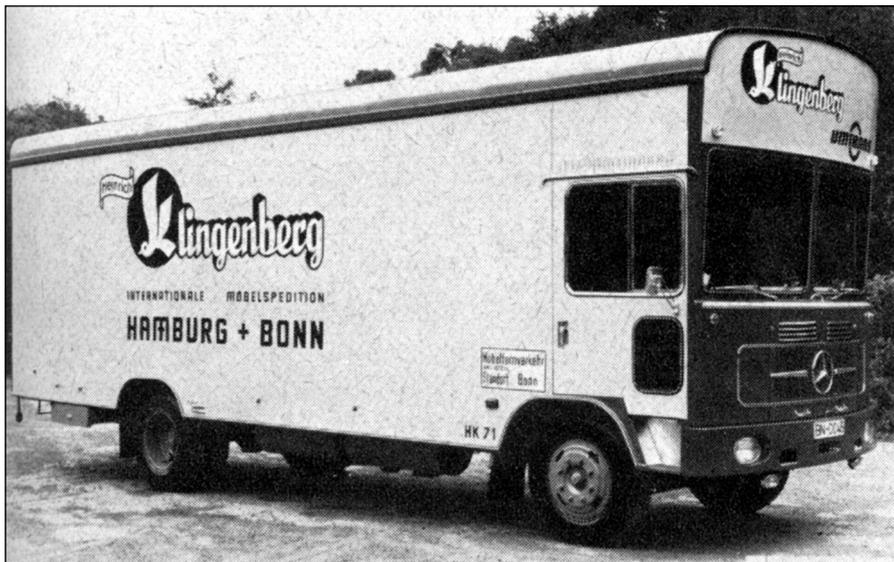
1961 wurde Baurat h.c. Dipl.-Ing Walter Hitzinger (1908–1975) Nachfolger Köneckes. Er blieb bis Ende 1965; 1968: Leiter der gesamten Nutzfahrzeug-Entwicklung Direktor Dr. Alfred Müller.

Obwohl die Übernahme der > Auto Union G.m.b.H. (> DKW) 1958 (rückwirkend zum 1. Januar) bis zur Übergabe an Volkswagen (> VW) am 5. Januar 1965 nur ein Intermezzo blieb, hatte dies weitreichende Folgen. Der Verkaufserlös unterstützte den weiteren Ausbau des 1962 projektierten zentralen Montagewerks in Wörth am Rhein (Kreis Germersheim), zudem erhielt man eine Dependence in xxx in Spanien und pachtweise das ehemalige DKW-Werk in Düsseldorf zur Produktionsausweitung.

Niemand stand so lange an der Konzernspitze wie Joachim Zahn. Unter seinem Kommando fielen so wichtige Entscheidungen wie der Aufbau von Europas größter Lkw-Fabrik im pfälzischen Wörth und das Einrichten von eigenen Vertriebstöchtern im Ausland – zum Beispiel in den USA. 1971 bis 1979 Vorstandsvorsitzender „beim Daimler“.

Hier konzentrierte man zwischen Ende 1961 und Mitte 1962 die Fertigung L/O 319-Baureihe sowie den Bau der OM 636-Vierzylinder aus Untertürkheim, Sindelfingen und Mannheim, um endlich die große Nachfrage befriedigen zu können. Bei dem bisherigen Typ L 319 hatte man bereits 1961 das zGG auf 3,6 erhöht.

Die Leistungen der Motoren stiegen beim Benziner auf 68 PS (M 121), durch den neuen Diesel des Pkw 190 D (OM 612, 1988 ccm) auf 50 PS. Zudem bot man nunmehr mit U-Profilrahmen und Querträgern wieder ein konventionelles Chassis für den Pritschenwagen L 319 mit 3,6 m Radstand und 3,9 t zGG (1,9 bis 2,135 t NL) an. Ein Chassis mit Fahrerhaus stand für Fremdaufbauten bis 4 m Lade-Länge bereit. Bei gleichem Radstand 2,85 m entstanden Fahrzeuge mit 3,6 und 3,9 t zGG. Neben einem Pritschenwagen mit 3,6 m Radstand (3,9 t zGG, xx NL), gab es ein Chassis mit verlängerten Radstand (xxx m) und Fahrerhaus für Fremdaufbauten bis 4 m Lade-Länge.



MB 1965 mit Eylert-Aufbau



MB O 302 aus der Iran Khodro-Produktion 2007 in Iran



MB 1965 O 302 Überland-Bus

Zur IAA 1963 läutete Daimler-Benz mit neuen Bezeichnungen, Direkteinspritzung und einem neuen kubischen Frontlenker-Fahrerhaus in der 16-t-Gewichtsklasse eine neue Ära im Nutzfahrzeugprogramm ein.

Bei der neuen Typen-Kennung setzte man hinter das Baumuster maximal 4 Zahlen, die jetzt die Gesamt-Gewichtsklasse und das angenäherte Zehntel der Motorleistung angaben. Kurz darauf entfiel die Baumusterangabe völlig. Die Buchstaben-Kombination verwies weiter auf den Einsatzzweck und die Kurzhauben- bzw. Pullman-Ausführung.

Die Düsseldorfer Transporter L 319 erschienen nunmehr in der Diesel-Version als L 405, in der Benzin-Version als L 407, während der Bus die Kennung O 319 D/319 beibehielt.

Eine Leistungssteigerung des M 121 (1988 ccm) auf 80 PS ließ den Benzin-Transporter 1965 zum L 408 werden; 55 PS leistete nun der OM 621 (1988 ccm), womit die Diesel-Variante zum L 406 wurde. Die Lenkradschaltung ersetzte 1966 ein Mittelschalthebel.

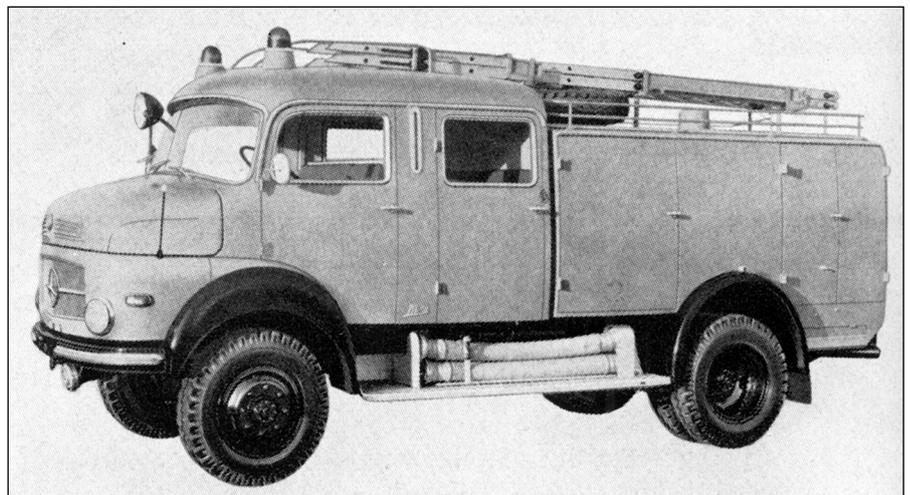
Die L 319-Typenreihe wurde nun (xxx 1965? xxx) erweitert. Nach 11 Jahren Produktion hatte man über 100 000 Fahrzeuge hergestellt, etwa 90 % davon mit Dieselmotoren.

Die Aufsplitterung des Lkw-Einsatzes: Frontlenker für den Fernverkehr, Kurzhauber für die Bauwirtschaft zeigte sich deutlich bei der Baureihe 1620. Kaum verändert baute man die ehemaligen 334-Kurzhauben-Typen als LS 1620/36, LS 1620/42, LK 1620/36, LK 1620/46, LAK 1620/42 und LAS 1620/36 weiter. Lediglich der OM 326, 200 PS war durch einen neuen thermostatisch gesteuerten Visco-Lüfter modernisiert worden, bei dem der ständig mitlaufende Keilriemen ersetzt und so zeitweilig 8 PS Leistung eingespart wurden. Der Kurzhauben-Gelände-Lastwagen in Militärausführung LG 1620 (Typ 335) wurde 1963 bis 1967 ausgeliefert.

Der OM 326, 200 PS trieb anfänglich auch noch die völlig neuen, speziell für den Fernverkehr entwickelten Frontlenker LP/LPS 1620/45 (9 t NL). Ihre Betriebsbremse war als lastabhängige Zweikreis-Bremse (mit Membranzylinder-



MB 1966 Typ 1418



MB 1965 TLF 16 LAF 1113



MB 1966 Typ 408

dern) ausgeführt. Im neugeschaffenen kubischen Frontlenker-Fahrerhaus sorgten eine durchgehende Windschutzscheibe und drei Scheibenwischer für freie Sicht. Da die Kabine nicht zu kippen war, hatte man zur einfachen Motor-Wartung auf beiden Kühlergrill-Seiten Wartungsklappen eingelassen und die Einstiege waren hoch-

klappbar. Für mehr Schlafiegen-Komfort im Fernverkehr sorgte man ab Dezember 1964 mit einem um 20 cm verlängerten Fahrerhaus, erkenntlich an einem breiteren zweiten Fenster. Die Frontlenker-Kabine der Schwerlastwagen 1418, 1620 und 2020 fertigte Wackenhut, bis 1967 Wörth den Serienbau selbst übernahm, während ihr die

6 cm längere und 12 cm höhere Wackenhut-„Luxus“-Version verblieb.

Die Sattelzugmaschine LPS 1620 gab es ab 1963 mit zwei Radständen (3 und 3,6 m), die einen 13 m (xx zGG) bzw. einen nun zugelassenen 15 m langen Zug (32 t zGG) ermöglichten. Zeitgleich erschien der Export-Typ LP/LPS 1920 mit 13-t- statt 10-t-Hinterachse.

Zur IAA 1965 erschienen die Frontlenker-Kipper LPK 1620/36 (8,61 t NL), die sich mit einem Dreiachsanhänger zu einer 38-t-Einheit kombinieren ließen, sowie die Typen LPK 1630/33 und LPK 1620/46. Die Frontlenker stießen beim Baugewerbe anfänglich auf starke Skepsis.

Eine Revolution bedeutete jedoch die Umstellung des Daimler-Benz-Motorenbaus vom Vorkammer- auf das etwa 15% sparsamere Direkteinspritzverfahren, das durch den steuerlich verteuerten Dieselmotorkraftstoff erforderlich geworden war. Die Wartungsintervalle stiegen von 4500 auf 9000 km. Man präsentierte neben dem Vierzylinder-Direkteinspritzer OM 314 (3,78 l, 80 PS), die Sechszylinder-Direkteinspritzer OM 352 und OM 346 zur IAA 1963.

Der OM 352 (5675 ccm) aus Mannheim ersetzte die Baumuster OM 322, OM 321 und OM 312. Er stand in den fünf Leistungstufen mit 100, 110 und 126 PS, gedrosselt mit 65 PS sowie aufgeladen als OM 352 A mit 150 PS (1969: 156 / effektiv 170 PS) (196xxx: 168 PS, sicher 1971) für den Brandschutz bereit. 1969 steigerte man die Leistung des OM 352 auf 130 PS, bei der aufgeladenen Version gab man ab 1967 effektive 170 PS an, ab 1971/77 als Direkteinspritzer OM 352 AV Turbo aufgeladen 168 PS, mit denen er die ECE-Abgas-Vorschriften erfüllte.

Gegenüber dem OM 326 erbrachte die Gaggenauer Ausführung OM 346 (10 809 ccm) bei gleichen Abmessungen genau 202 PS. Hier führte der Viskolüfter in den Leistungsangaben zu Verwirrungen: inklusive der zeitweilig eingesparten 8 PS Leistung beim nicht aktiven Viskose-Lüfter kam man auch auf 210 PS. Die gedrosselte Version leistete 180 PS (ab 1969: 185 PS). Im Laufe des Jahres 1964 wurde der OM 346 in den verschiedenen Leistungsklassen in



MB 1966 406/408



MB 1966 LK 1920



MB 1966 LAK 1620

alle Mercedes-Benz-Lkw über 6 t Nutzlast eingebaut, seine Leistung bezifferte man ab 1965 mit 210/218 PS.

Unter den neuen 16-Tonnern war ab 1963 als gereifteres Baumuster 338 die Baureihe 1418 (14,5 t zGG, OM 326/346) angesiedelt. Folgende Ausführungen standen bereit: L 1418/40, L 1418/44, L 1418/50, LK 1418/40, LS 1418/32, LS 1418/37, LS 1418/42, LP 1418/42, LP 1418/50, LPS 1418/30, LPS 1418/32 und LPS 1418/37. Mit 4,2 m Radstand und 6-m-Pritsche erreichte der Frontlenker eine Nutzlast von 8,23 t. Als Nutzlastfaktor ergab sich bei 6,27 t Leergewicht das Verhältnis 1,3:1. Die Lastzuggewichte betragen 27 bis 30 t, das der Sattelzüge 29,5 bis 30 t. 1965 wurde die Baureihe erneuert, indem die Frontlenker das neue kubische Fahrerhaus erhielten: L 1418/44, LK 1418/40,

LS 1418/37, LP 1418/42 und LPS 1418/30

(TYPEN noch einmal Checken !!!: kubisches Haus ab 1966)

Aus der Baureihe 1418 entwickelt schloss sich 1963 als einziger Vertreter der 15-t-Klasse das umbenannte Allrad-Relikt LAK 329/42 unter der Kennung LAK 1518/42 an. Mit veränderten Radständen lief er 1964/65 als LAK 1518/37 und 1966 bis 1968 als 1518/37,5.

Die Solo-Wagen-Baureihe 327 lief im Wesentlichen unverändert von 1963 an weiter als (Kurzhauber) L 1413/42, L 1413/48, LK 1413/36, LAK 1413/36, LB 1413/36 und (Frontlenker) LP 1413/36, LP 1413/42. Zudem stand das Frontlenker-Chassis LP 1413/48 (4,83 m Radstand) mit oder ohne Kabine für Sonderaufbauten bereit, ab 1965 mit kubischer Kabine. Das Gesamtzuggewicht des LPS 1413/32 betrug 21 t. Anfang 1964 wich das Antriebsaggregat OM 322, 126 PS dem gleichstarken Direkteinspritzer OM 352. Obwohl dies in Verbindung mit einem 7-t-Anhänger der gesetzlichen 6-PS/t-Bestimmung entsprach, war ab der IAA 1965 der aufgeladene OM 352 A (150 PS, 1969: 156 PS) erhältlich, womit dann 50% der Baufahrzeuge bestellt wurden. Der Bauwirtschaft diente das Betonmischer-Chassis LB 1413/36, das ab 1965 auf

Wunsch mit einer 5-t-Vorderachse und Hydrolenkung ausgestattet zum LB 1513/36 (15 t zGG) aufstieg. Das Bauprogramm erweiterten 1967 die Allrad-Versionen LA 1413/36/42 bzw. LAB 1413/36. Die Betontransporter

hatten einen Diagonal-Rahmen, die sich unebenem Gelände besser anpassen als normale Leiterrahmen. Der Kommunalwirtschaft bot man im Spezial-Chassis LP Ko 1413/42 mit Schleppachse die Basis für 18,1 cbm



MB 1966 LP 1113



MB 1966: LP 911



MB 1965 LA 911

Müll-Trommelvolumen (12,3 t NL). Bis 1970 lief die Fertigung der Baureihe 327/1413 aus.

Stärkste Mercedes-Benz-Lkw wurden die zur IAA 1963 vorgestellten und ein Jahr später ausgelieferten Kurzhau- ben-Dreiaxser LK/LAK 2220/36 (OM 326200/OM 346, 210 PS), Baumusterkennung L 343. Daimler-Benz brachte als letzter deutscher Hersteller mit ihm zwei angetriebene Hinterachsen auf den Markt. Sie eigneten sich mit und ohne Allradantrieb für Dreiseiten- Kippaufbauten, Kippmulden LAM 2220 oder für Betontransporter LB/LAB 2220. Das neue Doppelachs- aggregat besaß je einen Wellenstrang pro Achse, für den Allradbetrieb (6×6) gar drei. Differentialsperre gab es auf Wunsch. Mit seiner „verkappten“ 13-t-

Hinterachse waren die 2220-Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr mit 22 t GG (12,3 t NL) zugelassen und trugen auf nicht öffentlichen Wegen bei 26 t GG 15 bis 16 t Nutzlast.

Der steigenden Nachfrage nach Dreia- chsern im In- und Ausland entsprach man zudem mit den zum Pariser Salon 1964 vorgestellten Neuentwicklungen LK/LAK 2620 (OM 346, 210/218 PS, 18 t NL). Sie eigneten sich besonders für Kippmulden im Baustellenverkehr, und 1966 erweiterten die Sattelzugma- schinen LS/LAS 2220/36 für Tieflade- Auflieger, große Transportbeton-Mi- scher und Sattelkipper die Einsatz-Pa- lette.

Die Mannheimer mittelschwere Klasse umfasste ab 1963 die Schnell- lastwagen-Typen 710, 911 und 1113.

Zum kleinsten Muster gehörte der L 710 (OM 312, 100 PS) mit drei Rad- ständen (3,6, 4,2 und 4,8 m), der Kip- per LK 701/36, der Sattelschlepper LS 710/36 sowie die Allrad-Wagen LA 710/36/42 und (ab 1965) LAK 710/36, zudem die Frontlenker-Prit- schenwagen LP 710/32/36 und der Sat- telschlepper LPS 710/36. Mitte 1964 er- hielt das Baumuster den Direktein- spritzer OM 352, 100 PS (auf Wunsch 110 PS), was ein Lastzuggewicht bis 16,6 t (17,7 t) erlaubte. Serienmäßig fand der OM 352, 110 PS in dem Brand- wehr-Chassis LAF 710 sowie dem Un- tergestell LP 710 Platz. Eine letzte Än- derung erfolgte 1967 mit dem B-Fah- rerhaus (710 B). Die Serie endete 1969.

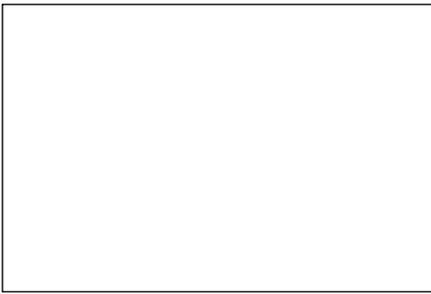
Die Baureihe 328 wurde in 911 (8,95 t zGG, 5 t NL) umgenannt. Sie startete 1963 mit 15 Modellen: L 911/36, L 911/42, L 911/48, LK 911/36, LS 911/36, LP 911/32, LP 911/36, LPS 911/32, LPS 911/36, LA 911/36, LA 911/42, LAK 911/36 und LAS 911/36. Das Lastzug-Gesamtgewicht betrug 16 bis 18,3 t, das der Sattel- schlepper lag zwischen 14,8 und 16 t. Ein erhebliches Kontingent des LG 911 (Allrad permanent, Einzelbereifung) erhielten der Bundesgrenzschutz und die Bereitschaftspolizei bis 1968. Für den Getränketransport bot man eine Niederrahmen-Version LPN 710 mit 3,8 m Radstand an. Der Direktein- spritzer OM 352 löste 1964 mit 110 PS den gleichstarken Vorgänger OM 321 ab. 1965 entstanden bei dem Karosier Steib in Eisfeld, Sieg, auf den abge- leiteten Fahrgestellen OP 911 H und



MB 1966: LAK 2620 mit Exportkennzeichen



MB 1971 Elektro-Versuchsbus LE 306 – MB 1969: Elektro-Versuchsbus OE 302 – MB 1971 OG 305 Erdgas



Iran National



Iran Khodro



Iran Khodro

OP 911 HL preiswerte Omnibusse. Die 1964 aufgenommene Teilesatz-Lieferungen des L 911 nach Argentinien endeten erst 1975.

Die Baureihe 322 hatte die Kennung 1113 (OM 322) erhalten und bestand aus den Haubentypen L 1113/36, L 1113/42, L 1113/48, LK 1113/36, LS 1113/36, bei denen jetzt die Scheinwerfer im Kühlergrill integriert waren. Zu den Frontlenkern gehörten: LP 1113/32, LP 1113/36, LP 1113/42, LPS 1113/32, LPS 1113/36, LA 1113/36, LA 1113/42, LAK 1113/36 und LAS 1113/36. Bei 11,5 zGG lag die Nutzlast zwischen 6 und 7 t. 1964 statete man die Wagen mit dem Direkteinspritzer OM 352, 126 PS sowie einer hydraulischen Vierradbremse mit Druckluftvorspann aus. Die Militär-Ausführung LG 322 lief als LG 1113

(8 t zGG, 4,545 t NL) als Nato-Klasse 3-t-Fahrzeug bis 1969 weiter. Mitte der 60er Jahre entwickelte die DB-Versuchsabteilung aus Umweltschutzgründen einen Müllwagen auf Basis des LP 1113, dessen Motor M 352 G mit Propan-/ButanGas betrieben wurde. 1967 erhielt die L-Ausführung das neue B-Fahrerhaus mit 3 Scheibenwischern. Erstmals gab es 1968 einen Frontlenker-Kipper der Baureihe LPK 1113.

Als Antwort auf lange politische Überlegungen, schwere Lkw aus Ballungsräumen zu verbannen, hatte Daimler-Benz ein spezielles Verteiler-Fahrzeug konzipiert. Sein Debüt auf dem Brüsseler Nutzfahrzeugsalon im Januar 1965 markierte den Beginn des „full line“-Angebots der Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge und die Entwick-

lung einer Leicht-Lkw-Reihe (Baureihe 2/ T 2 xx), die mit 20 Jahren Bauzeit als die Leichten Wörther Geschichte schrieb. Am 14. Juli 1965 lief der erste LP 608 in Wörth, wohin man die Serie aus Mannheim verlagert hatte, vom Band. Seine neue kubische Frontlenker-Kabine war 20 cm kürzer als die der Mittel-Klasse. In seinem kubischen, formal dem LP 1620 angepassten und nicht kippbaren Fahrerhaus arbeitete ein neuer Vierzylinder-Direkteinspritzer OM 314 (3,781, 80 PS, ab 1969: 85 PS) untersitz. Die hydraulische Bremsanlage war druckluftunterstützt. Mangels Konkurrenz stieß der LP 608 (5,95/6,5 t zGG, 3,1, 3,275, 3,7 t Nutzlast) in eine Marktlücke. Mit Anhänger war ein LZG von 11,98 t (6,8 t Anhängelast) möglich. Angeboten wurden Pritschenwagen, Pritschenwagen mit



Iran-Khodro-Lizenz 2004 LPK 608



Iran-Khodro-Lizenz 2004 MB D 508



MB 1968: LP 608/808



MB 1969: L 408 D, 508 D, L 608 D

Doppelkabine und Kastenwagen mit drei Radständen: 3,2, 3,6 und 4,2 m. Die Einsatzmöglichkeiten ergänzte der Sattelschlepper LPS 608/32 (14 t LZG). Ab der IAA 1965 erhielt die Bauwirtschaft den LPK 608/32 (5,95 t zGG,

2,8 t NL). Bis 2000 ??? lief der L 608 im Iran gebaut von Iran National bzw. Iran Khodro und wurde dort vor Ort eigenständig weiterentwickelt. Er gehört somit zu den am längsten gebauten MB-Baumustern.

FAZ 1999-11-27) Die Menschen sind unser wichtigstes Aktivum: Firma Pars Lux der Brüder Tehrani (Holz/Stahl-Aufbauten auf amerikanischen Gms-Fahrgestellen) wurde 1964 Lizenzproduzent für Magirus-Busse, in die sie luftgekühlte Deutz-Motoren einsetzte.

Unter der Protektion des Shahs von Persien gründeten die Brüder Ahmad und Mahmud Khayyami 19xx die Firma Iran National. Sie montierten Mercedes-Busse, nach der Revolution in Iran Khodro umbenannt, wurde die Fabrik der größte Hersteller von Personen- und Nutzfahrzeugen im gesamten Nahen und Mittleren Osten. Im Jahr 1994 wurde der erst 35 Jahre alte Diplom-Volkswirt Manouchehr Ghavami an die Spitze des Staatsbetriebs berufen, der sich vollständig im Besitz der staatlichen Industrieholding Idro befand. Heute gehören ihr noch 45%, 10% der Aktien sind an die 12000 Beschäftigten von Iran Khodro verkauft worden, 45% befinden sich in Streubesitz.

Der letzten Schritt zum einheitlichen Frontlenker-Design vollzog sich mit der Vorstellung des kubischen Einheitsfahrerhauses bei den völlig neuen mittelschweren Typen der 8-, 10,5- und 12-t-Klasse aus Mannheim zur IAA 1965. Der Vorbau mit Panorama-Frontscheibe, die Türen und die Fahrerhausrückwände waren bei der Mittelklasse und den schweren Lkw gleich. Unterschiedlich waren die Dach- und Bodenkonstruktion und die Seitenteile, die in drei Längen gefertigt wurden. Während bei den Gaggenauer Modellen ovale Scheinwerfer in den Stoßstangen eingelassen waren, fanden sie bei den neuen Mannheimer Modellen im Kühlergrill Platz. Zudem unterschieden sich die Einstiege durch verschiedene Trittbreiten.

Die neue Mittelklasse-Typen 810, 1013 und 1213 entstanden aus einem Baukasten und besaßen Fischbauchrahmen, hydraulische Zweikreisbremsen und druckluftunterstützte Einkammer-Bremsverstärker.

Der LP 810 (OM 352, 100 PS), Baumuster 353, übernahm die Rolle des 710, blieb jedoch nur ein Jahr im Angebot. Um dem Sonntagsfahrverbot zu entgehen und mit Führerschein



1967 LP 806¹



Das variantenreiche Düsseldorfer Transporterprogramm L 406/408 von 1967¹



MB 1967: O 305 VÖV-Prototyp

Klasse 3 gefahren werden zu können, betrug sein zGG 7,49 t (4,2 t NL). Sein Fischbauch-Rahmen war genietet. Die Baureihe umfasste mit 3,2, 3,6, 4,2 und 4,8 m Radstand Pritschenwagen, Fahrgestelle für Sonderaufbauten sowie die Sattelschlepper LPS 810/32 und LPS 810/36 (8 t zGG).

Der neue LP 1013 (OM 352, 126 PS) ersetzte den 1113. Er galt als größerer Bruder des LP 810 und war in mit 10,5 t GG und bis zu 6,4 t Ladevermögen in den gleichen Varianten und einer zusätzlichen Kipper-Ausführung LPK 1013 bis 1968 erhältlich.

Mit dem konstruktiv identischen LP 1213 (OM 352, 126 PS), Baumuster 352, bot man wieder einen Lkw in der 12-t-Klasse (max. 7,8 t NL) an. Nach den gerade gültigen Gesetzen konnte der LP 1213 mit einem 9-t-Anhänger kombiniert als 21-t-Zug gefahren werden. Für Pritschen standen fünf (3,2, 3,6, 4,2, 4,8 und 5,1 m), für die Sattelzugmaschine LPS 1213 zwei (3,2 und 3,6 m) Radstände zur Wahl. Die Chassis standen auch für Kipper LPK 1213 und Sonderaufbauten zur Verfügung.

Im Dezember 1966 wurden in denselben Varianten die LP/LPS 1216 herausgebracht. Für ihre Motorisierung griff man auf den OM 327 (170 PS, 7980 ccm) aus dem Omnibus O 302 zurück, drosselte ihn jedoch auf 160 PS.

Mit diesem 7,65-t-Triebwagen hat Mercedes eine weitere im Mannheimer Programm noch offene Lücke geschlossen. Er ist als Pritschenwagen mit fünf Radständen zwischen 5200 und 5170 mm erhältlich, dann als Sattelzugmaschine mit zwei Radständen und außerdem als kompletter Dreiseitenkipper. Als Lastzug ist er für 26,6 t Gesamtgewicht ausgelegt.

So konnte der Pritschenwagen mit 12,5 t zGG (8 t NL) einen Anhänger mit 14,1 t zGG (26,6 t GZG) ziehen und somit 16 bis 17 t Nutzlast tragen. Die Besonderheit beim LPK 1216 waren Schaltachse und Differentialsperre auf Wunsch. Bereits 1967 liefen LP 1213 und LP 1216 aus.

Die neue Gesetzeslage ab Mai 1965 (38 t GZG, 18 m, 10-t-Achse) ermöglichte zur IAA 1965 eine Wiederbelebung des „Tatzelwurm“ durch den Dreiachs-Sattelschleppertyp LPS 2020

(OM 346, 218 PS) mit einer 10-t-Antriebsachse und zwei gelenkten Vorderachsen. Er entsprach den neuen Bestimmungen für schwere Fernverkehrs-Sattelzugmaschinen vom Mai 1964 und trug bei zulässigen 19 t GG (20 t technisch mögliches GG: 5 + 5 + 10 t Achslast) 12 t Nutzlast (mit Zweiachsaufleger 38 t GZG, technisch möglich 40 t). Bei einem Radstand von 2,1 + 1,5 = 3,6 m wurde aus Gründen der Fahrgaugauslastung die zweite gelenkte Achse nach hinten zurückversetzt.



MB 1967 LPS 2023 6x2



MB 1967 LP 2223 6x4



MB 1967 230 S Universal



MB 1967 200 D Universal