**[Mercedes-Benz](https://trucksplanet.com/ru/catalog/index.php?id=50) LP тяжелая гамма 15-22 т** 1963 – 1974 г.

Очередной поворот в истории "Даймлер-Бенца" произошел в 1963 г., когда началось внедрение унифицированных семейств разных классов, выполненных по модульному методу и отличавшихся более привлекательной внешностью в едином фирменном стиле. Капотные модели получили массивную аллигаторную облицовку, бескапотные - скругленную кабину над двигателем нескольких размерностей. Главным конструктивным новшеством стал переход на дизели с непосредственным впрыском топлива. Серьезные перемены в программе повлекли за собой изменение индексации моделей, применяемой до сих пор: первые одна или две цифры указывают на округленную полную массу автомобиля в тоннах, последующие цифры - на мощность двигателя в десятках лошадиных сил

С 1964 г. разрыв между машинами легкого и среднего классов начала заполнять"полусредняя" бескапотная гамма. Поначалу ее представлял грузовик "LP911" с короткой кабиной и почти плоской передней панелью. Через несколько лет эта серия включала ряд моделей от "LP608" до "LP913" полной массой 6~9 т с 4- и 6-цилиндровыми дизелями (85-130 л.с.) и 5-сгупенчатыми коробками передач. До 1984 г. их изготовили свыше 300 тыс. штук. С 1963 г. новые средняя и тяжелая гаммы полной массой 9-26 т состояли из многочисленных капотных, полукапотных и бескапотных исполнений от полноприводного шасси "LA911" (4x4) до 3-осного 11-тонного самосвала "LAK2624" (6x4). Первый дизель с непосредственным впрыском "ОМ352" (5675 см3,130 лс) появился в 1967 г. на серии "L/LP1113B" и затем использовался на многих других исполнениях. В 1968 г. к нему добавился 8,2-литровый мотор в 170-190 л.с. для гаммы "1017/1919". Средний модельный ряд "1619/2220" оснащался прежним 10,8-литровым дизелем мощностью 192~218 лс, а для тяжелой гаммы "1921/2624" был разработан 6-цилиндровый дизель "ОМ355" (11580 см3, 210-240 л.с.). Развитием известной серии "333" стали седельные тягачи "LPS2020/2024" (6x2) с двумя передними управляемыми мостами для работы в составе автопоездов полной массой 38 т

В 1964 г. выпуск этих грузовиков развернулся на новом заводе в Вёрте. Предприятие в Мангейме выпускало автобусы и двигатели, в Гаггенау изготовляли вездеходы "Унимог", коробки передач и мосты. В1969 г. было изготовлено рекордное количество - 83196 В 1970 г. объем производства концерна "Даймлер-Бенц", отметившего выпуск 1-миллионного грузовика, превысил 100-тысячный рубеж. Это позволило с начала 70-х гг. взяться за очередную модернизацию всех серий и внедрение принципиально новых моделей.

Расширение тяжелой гаммы также происходило с использованием готовых разработок других фирм. Еще в 1968 г. "Даймлер-Бенц" приобрел завод фирмы "Крупп" в Эссене. Через год, выкупив контрольный пакет акций группы "Райншталь-Хеншель" (Rheinstahl-Henschel), он пополнил свою гамму достаточно совершенными грузовиками фирмы "Хеншель" из Касселя. Все эти преобразования позволили в 1973 г. сразу поднять объем производства до 156,8 тыс. грузовиков. Одновременно, в результате объединения моторостроительного филиала "Майбах-Мерсе-дес-Бенц" (Maybach-Mercedes-Benz Motorenbau) с аналогичным отделением фирмы МАИ (MAN), появилась крупнейшая в стране компания по производству мощных силовых агрегатов — "Моторно-Турбинный Союз" (Motoren und Turbinen Union) или МТУ (MTU). В результате сотрудничества с фирмой МАН в области малошумных и экономичных V-образных дизелей в 1970~72 гг. было представлено два семейства тяжелых грузовиков и магистральных тягачей "1626/2226" и "1632/2232", оснащенных двигателями "ОМ 402" V8 (12760 см3, 256 л.с.) и "ОМ403" V10 (15953 см3, 320 л.с.). Базой полноприводных самосвале "LARK 1632" (4x4) и "LAPK2632" (6x6) грузоподъемностью 7 и 14 т с 6-ступенчатой коробкой передач ЦФ (ZF) и 2-контурной пневматической тормозной системой стали бывшие шасси с кабинами "Хеншель"

Для тяжелой гаммы "1921/2624" был разработан 6-цилиндровый дизель "ОМ355" (11580 см3, 210-240 л.с.). Наиболее мощным был двигатель мощностью 320 л.с. Развитием известной серии "333" стали седельные тягачи "LPS2020/2024" (6x2) с двумя передними управляемыми мостами для работы в составе автопоездов полной массой 38 т. Автомобили оснащались кабинами, унифицированными со средней серией, но отличались фарами, расположенными в бампере. В начале 70х автомобиль претерпел легкую модернизацию.

С 1973 г. началось внедрение "Новой генерации" тяжелых машин "NG"