

Technisches
Konzept

17-19 t
184-320 kW
(250-435 PS)

Mercedes-Benz
Schwere 2-Achs-
Sattelzugmaschinen



AUTOLIT



Automobile - Truck - Motorcycle 1900 to Present
ORIGINAL Sales Brochures, Manuals, Books, Posters,
Catalogs, and MUCH More. World's largest selection!

Das Fazit daraus: So vielfältig wie die Aufgaben des Güterverkehrs sind die Probleme, die zu bewältigen sind.

Vielfältig muß demnach auch das Nutzfahrzeugangebot sein, sollen alle Rationalisierungsreserven im Transport ausgeschöpft werden.

Ohne die wirtschaftlichen Vorteile der Großserie – z. B. rationelle Ersatzteilhaltung, Reparatur und Wartung etc. – zu vernachlässigen, bietet Mercedes-Benz deshalb eine unübertroffene Typen-Vielfalt, die eine optimale aufgabenspezifische Anpassung des Nutzfahrzeugs gewährleistet. Daraus sollen in dieser Broschüre die 2-Achs-Sattelzugmaschinen von 17 – 19 t Fahrzeug-Gesamtwicht für alle Bereiche des Fernverkehrs vorgestellt werden.

Auf der Grundlage des Baukasten-Prinzips läßt sich jede Sattelzugmaschine von Mercedes-Benz der Transportaufgabe so anpassen, daß eine Einschränkung der Wirtschaftlichkeit – wie sie durch Kompromisse entsteht – ausgeschlossen werden kann.



Sattelzüge sind im Baubereich beliebt wegen ihrer hohen Transportkapazität und vielseitigen Einsetzbarkeit.



Für den Gütertransport in den Bereichen des Fern- und Fernverkehrs lassen sich Sattelzüge wirtschaftlich einsetzen.



Sowohl im Tank- und Silbtransport wie auch im Container- und Wechselverehr ist der Sattelzug wegen seiner Wendigkeit und vielseitigen Einsetzbarkeit weit verbreitet.



2-Achs-Sattelzugmaschinen mit 3-Achs-Auflieger – eine bewährte Kombination im Güterfernverkehr.



Mercedes-Benz – auf allen Straßen meßbar wirtschaftlicher.

Flaschenhaken haben es bewiesen: Die Mercedes-Linie mit dem integralen Antriebskonzept lassen meßbar wirtschaftlicher sein. Sei es bei kurzen Beschleunigungen, z. B. beim Einfahren oder Überholen auf Autobahnen, an Steigungen oder bei langen Gefällstrecken. Die großvolumigen, leistungsstarken VMotoren OM 442 A und OM 442 LA mit ihrer besonderen Drehmomentcharakteristik, zusammen mit den fein abgestuften Getrieben und den entsprechenden Hinterachsübertragungen, sind ein weiterer, wegweisender Schritt zu mehr Wirtschaftlichkeit. Mit dem integralen Antriebskonzept kommt es nur noch selten vor, daß der Fahrer den breiten Bereich des maximalen Drehmoments verlassen muß. Er kann also die meiste Zeit den kraftstoffsparenden geraden Drehzahlbereich nutzen – und dabei die Durchschnittsgeschwindigkeit noch steigern.



Erleichterung durch Komfort und Sicherheit.

Das S-Fahrerhaus.

Für Sattelzugmaschinen, die überwiegend im Nah- oder Verteilerverkehr eingesetzt werden. Oder im Baumaterialtransport.



Viele sinnvolle technische Details sind in die Mercedes-Benz Fahrerhäuser integriert. Damit sich der Fahrer dann wohl fühlt. Und – natürlich – damit er konzentriert fahren und jederzeit schnell und der Situation angemessen reagieren kann. Hervorragende Sicht nach allen Seiten und groß ausgelegte Scheibenwischer sind für einen Mercedes-Benz selbstverständlich. Ebenso die großen, verstellbaren und beheizbaren Rückspiegel. Und die gut abgestimmte Fahrerhausfederung.

Das M-Fahrerhaus.

Die um 37 cm verdingerte Variante des S-Fahrerhauses mit viel Stauraum. Auf Sonderwunsch sind ein und zwei Liegen möglich.

Es ist je nach Ausstattung ein Fahrerhaus sowohl für den Baustoffbereich als auch für den Nah- und Fernverkehr.



Die übersichtliche Instrumententafel mit Tachograph, Drehzahlmesser, Kombi-Anzeige für Druckluft-Vorrat, Wassertemperatur, Öldruck und Tankinhalt liegt zentral im Blickfeld des Fahrers.

Mit dem Kombi-Bedienungshebel wurden – einfach wie beim Pkw – die Scheibenwischer- und -waschanlage, Fern- und Abblendlicht, Horn, Lichtscheibe und Blinker bedient.

Das L-Fahrerhaus.

Das Fahrerhaus mit zwei fest eingebauten Liegen und dem Fernfahrerhaus-Komfort.



Bequeme Hängepedale ohne Durchbruch im Fahrerhausboden. Leichtgängige, hydraulisch betrieblige Kupplung.

Gut erreichbare Unterbringung der Sicherungen und Relais in einem Fach vor dem Beifahrersitz. Die Verkschlüsse für den Einbau zusätzlicher Anschlüsse sind bereits vorhanden.

Eine große, vielfach einstellbare Dachklappe sorgt – neben der wirksamen Belüftung durch regulierbare Düsen – für zusätzliche Frischluft. Das stufenlos einstellbare Gebläse verteilt gleichmäßig Kalt- oder Warmluft.

Das Großraum-Fahrerhaus.

Das besonders komfortabel ausgestattete Fahrerhaus für den internationalen Fernverkehr. Mit noch mehr Platz und wohligem Ambiente.



Die Heizung ist so kräftig ausgelegt, daß noch bei minus 20°C das Fahrerhaus auf plus 25°C erwärmt werden kann. Bei den Fahrerhäusern mit Liegen kann der Beifahrersitz in Ruhelage gebracht werden.



Der Zufall hat keine Chance.

Erfolg im Nutzfahrzeug-Bereich kommt nicht von ungefähr. Bevor ein Mercedes-Benz Nutzfahrzeug serienreif ist, sind alle Bauteile und Aggregate einzeln und im Zusammenwirken gründlich getestet und erprobt. Auf modernsten Versuchstischen und natürlich auch im praktischen Einsatz. Kein anderer Nutzfahrzeug-Hersteller in Europa betreibt heute mehr Aufwand für Forschung und Entwicklung als Mercedes-Benz. Neben Prüfstand- und Simulationsläufe sorgen ausgiebige Hammer- und Stürzversuche für verbindliche Ergebnisse.

Auf Versuchstrecken wie im normalen Straßenverkehr fahren Versuchs-LKW jährlich viele Millionen Kilometer für mehr Sicherheit und Wirtschaftlichkeit.

Zurück zu den Prüfständen. Hier legt ein unerschütterlicher Schwermotorkraft für alle Prüfstände sind Eigenentwicklungen und entsprechen dem neuesten Stand der Wissenschaft und Technik. Computer-Steuerung und Auswertung sowie 24-Stunden-Einsatz sind selbstverständlich. Dabei liegt der Überwachungsmaßstab für die Ergebnisse weit über dem üblichen Niveau. Die hoch entwickelten Testmethoden erlauben Voraussagen über die Lebensdauer von Aggregaten mit einer maximalen Toleranz von 1 %.

Ein weiterer wichtiger Teilbereich ist die aerodynamische Strömungstechnik, die von Daimler-Benz Ingenieuren entscheidend entwickelt wurde. Diese zukunftsreichere Technik wird in der Bundesrepublik Deutschland bisher von keinem anderen Hersteller im Nutzfahrzeugbereich umgesetzt. Mit Hilfe von Computern lassen sich alle nur erdenklichen Fahrsituationen simulieren und das Verhalten, die Beanspruchung und Belastung des Nutzfahrzeugs exakt messen.



Strömungstechnik und Versuchstische sind die richtige Basis für die ständige Weiterentwicklung der Technologie. In den aufwendig konstruierten Versuchskammern werden alle Messungen vorgenommen, die mit der Gewährleistung eines Nutzfahrzeugs zusammenhängen.



Fährt ein noch Mercedes-Benz Testgelände unterschiedliche Wetterverhältnisse und Fahrsituationen werden sich ab. So gibt sich der spätere Einsatz in der Praxis ein bestmögliche.



Auch der motor 40 (VW) Cabrio mit der Motor-gebläseblitz anbringen. Das wird in der Fabrikation geprüft.