

# MERCEDES L 321

ein neuer Lkw der Mittelklasse

Daimler-Benz stellt mit dem Baumuster L 321 und LP 321 einen neuen und preisgünstigen Lastwagen der 5,5-t-Klasse vor, dessen hervorstechendstes Merkmal wohl sein hoher Nutzlastfaktor ist. Nutzlastfaktor ist bekanntlich das Verhältnis von Leergewicht zu Nutzlast, d. h. wieviel ein Fahrzeug mehr zu tragen vermag als sein Leergewicht beträgt. Bei den bisherigen deutschen Lastwagentypen war der Nutzlastfaktor im Mittel etwa 1:1,2. Beim neuen Mercedes 321 beträgt er bei den Pritschenwagen in Haubenausführung je nach Radstand zwischen 1:1,45 und 1:1,6. Bei den Frontlenker Ausführungen ist er etwas niedriger, liegt aber auch noch nennenswert höher, nämlich bei etwa 1:1,4. Man kann also sagen, daß der Mercedes 321 im Durchschnitt das 1,5fache seines Leergewichts als Nutzlast befördern kann. Allgemeinverständlicher ausgedrückt heißt das, daß praktisch eine Tonne Nutzlast mehr befördert werden kann als bisher, und das schlägt in der Wirtschaftlichkeit schon nennenswert zu Buch.

Als Antriebsmotor ist der aus dem Omnibus O 321 H bekannte 110-PS-6-Zylinder-Dieselmotor verwendet, an dem bezüglich größerer Laufruhe einiges getan worden ist. Eine weitere Besonderheit stellt das ebenfalls aus dem Heckbus bekannte fängige Synchrongetriebe und die leichtgängige Kugelumlauf lenkung dar. Hinsichtlich der Motorlebensdauer sind folgende Verbesserungen angegeben: Vierstofflagerung der Kurbelwelle und Pleuel, Leichtmetallkolben aus einer überzutektischen Legierung, daher noch größere Warmfestigkeit und geringerer Verschleiß, Wachs thermostat, deshalb noch genauere Einhaltung der Betriebstemperatur, im Motor eingebauter und an den Ölkreislauf angeschlossener Luftpresser usw.

Die Zwangssynchronisierung des Getriebes gestattet ein Schalten ohne Zwischengas und Doppelkuppeln bei allen Drehzahlen. Das ergibt kurze Schaltzeiten und demzufolge schnelleres Anpassen an die Verkehrsverhältnisse, von einer Erhöhung der Fahrsicherheit ganz abgesehen. Die Hinterachse, eine starre Banjoausführung, hat Hypoidantrieb, unterliegt also geringerer Beanspruchung. Bei einer Hinterachsübersetzung von 1:5,72 wird eine Höchstgeschwindigkeit von über 90 km/h erreicht. Warum, so muß man sich hier fragen, hat man sich nicht mit 75 oder 80 km/h begnügt und durch eine höhere Übersetzung die Beschleunigung und Bergsteigefähigkeit erhöht. Die bevorstehende allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung verbietet für die Zukunft eine so hohe Spitze ja sowieso. Das Steigvermögen wird für die einzelnen Gänge mit 2,5; 5,0; 9,0; 16,5 und 33% angegeben.

Die Vorderachse ist eine starre Faustachse. Sowohl Vorder- als auch Hinterachse haben außergewöhnlich lange Blattfedern (vorn 1,45, hinten 1,60 m), so daß sich eine weiche und doch schwingungsarme Federung bei entsprechend guter Straßenlage ergeben muß. Hinten selbstverständlich Zusatzstützfedern, die bei halber Nutzlast zum Anliegen kommen. Die Fußbremse arbeitet hydraulisch mit Druckluftvorspann, erreicht somit eine hohe Ansprechgeschwindigkeit. Die maximalen Ver-

zögerungen sollen über 6 m/sec<sup>2</sup> betragen. Die Handbremse wirkt mechanisch auf die Hinterräder, während als dritte Bremse eine Motorbremse durch Hebel auf Gefällstrecken eingeschaltet werden kann. Das Fahrerhaus ist die bekannte Mercedes-Ausführung, aber in nachstehenden Details noch verbessert:

Die Scheibenwischer sind unter das Armaturenbrett verlegt. An Stelle der Auspuffheizung ist eine Warmwasserheizung, regelbar für Kalt- und Warmluft, eingebaut. Die Batterie befindet sich jetzt unter dem Fahrersitz. Die früher durchgehende Sitzbank wurde unterteilt, so daß der Fahrersitz jetzt allein verstellbar werden kann; und zwar horizontal und vertikal. Zur Verbesserung der Sicht nach hinten sind 2 große Rückfenster angebracht. Der Blinkerschalter ist jetzt an der Lenksäule angeordnet. Die Frontlenker Ausführungen mit ihrem komfortableren Fahrerhaus werden ab Spätherbst dieses Jahres ebenfalls lieferbar sein.

Vom Mercedes 321 werden insgesamt 19 verschiedene Ausführungen gebaut werden, so daß praktisch für jeden Verwendungszweck das geeignete Fahrzeug lieferbar ist. Für Sonderaufbauten ist außerdem das Fahrgestell erhältlich. Vom Haubenwagen gibt es je eine Pritschenausführung mit 3,6 m (Pritschenmaße 3500×2100×500 mm), mit 4,2 m (Pritschenmaße 4500×2100×500 mm) und mit 4,8 m Radstand (Pritschenmaße 5500×2100×500 mm). Dann einen Sattelschlepper mit 3,2 m Radstand, einen Kipper mit 3,2 m Radstand und Stahlblechpritsche 2900×2100×500 mm, einen Sattelschlepper mit 3,6 m Radstand und einen Kipper mit 3,6 m Radstand (Pritsche 3400×2100×400 mm), außerdem einen Allradwagen mit 3,6 m (Pritsche 3500×2100×500 mm), einen Allradwagen mit 4,2 m (Pritsche 4500×2100×500 mm) und einen Allradsattelschlepper mit 3,2 m Radstand. Des weiteren wird gebaut ein Allradkipper mit 3,2 m (Stahlblechpritsche 2900×2100×500 mm), ein Allradsattelschlepper mit 3,6 m und ein Allradkipper mit 3,6 m Radstand (Pritsche 3400×2100×400 mm). Alsdann folgen die Frontlenkerpritschenwagen mit 3,2 m (Pritsche 4500×2100×500 mm) mit 3,6 m (Pritsche 5500×2100×500 mm), 4,2 m (Pritsche 6250×2100×500 mm) und ein Fahrgestell für Sonderaufbauten mit 4,8 m Radstand. Zum Schluß ist noch ein Frontlenker-Sattelschlepper mit 3,2 oder 3,6 m Radstand erhältlich. Der Wendekreis der einzelnen Typen ist je nach Radstand und Ausführungsart verschieden und schwankt zwischen 14,4 und 19,7 m.

Als Kraftstoffnormverbrauch werden 14,9 Ltr./100 km angegeben. Auf Wunsch werden Plane und Gestell, zentraler Auflen Antrieb, Anhängerkupplung usw. werkseitig geliefert. Das zulässige Lastzuggewicht liegt bei 18,3 t, so daß ein Anhänger von 9 t verwendet werden kann, womit gleichzeitig die Forderung des 1:1-Verhältnisses und der 6 PS/t erfüllt werden.

Die Preise für die verschiedenen Ausführungen sind auf Seite 351 wiedergegeben.



Von dem neuen Mercedes L 321 gibt es 19 verschiedene Ausführungen (Hauben- und Frontlenker, als Pritschenwagen mit drei Radständen, Kipper, Allrad und Sattelschlepper). Hier der Haubenwagen mit 4200 mm Radstand.



Der Kipper in Haubenausführung mit 3200 mm Radstand. Außerlich, wenn auch in manchem verbessert, ist die bekannte Mercedes-Form erhalten geblieben. Auffallend ist der hohe Nutzlastfaktor. (Verhältnis Nutzlast : Leergewicht.)



## Modernste Omnibusse

in Stahl-Leichtbauweise  
und in Stahl - Leichtmetall



Stabil · formschön · preisgünstig

**Ernst-Auwärter**  
KAROSSERIEN

Rosenstraße 59 - 61, Telefon 78 77 00, 7 84 10

Stuttgart - Möhringen