

Noch 3 Jahre Zeit . . .

Mercedes-Benz L 326

ein neuer Schwer-

Lastwagen

mit 200-PS-Motor



Der Mercedes L 326 geht in dieser Form schon ein ganzes Jahr lang in den Export. Das im Bild gezeigte Fahrgestell + Fahrerhaus kostet 36 880 DM.

Wenn kein Wunder geschieht, werden die Seebohrschenschen Gewichts- und Maßbeschränkungen nicht mehr zu annullieren sein und ab 1. Juli 1960 mit voller Härte in Kraft treten. Es ist klar, daß die Industrie mit Volldampf an der Entwicklung von Fahrzeugen ist, die nach diesem Termin „seebohrschfest“ sein werden. Hier ist keine Zeit zu verlieren. Andererseits trennen uns von jenem Stichtag noch rund drei Jahre, was im Güterfernverkehr immerhin eine Laufstrecke von 2—300 000 Kilometer bedeuten kann, so daß ein heute bereits käuflicher Typ, der die früher in Kraft tretenden Bestimmungen (etwa der Motorbremse oder der 6-PS/t-Formel) berücksichtigt, sehr wohl noch zum Zuge kommen kann.

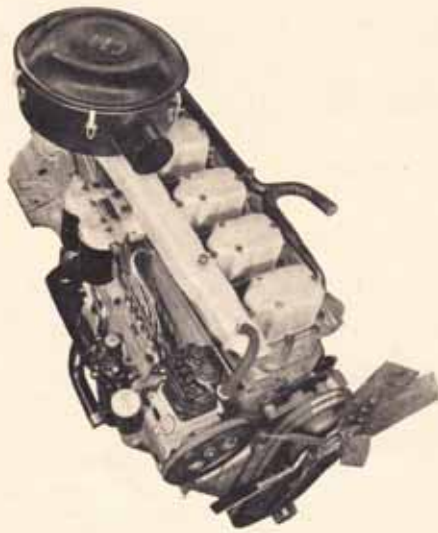
Dies mögen die Gesichtspunkte gewesen sein, von denen sich die Daimler-Benz AG. leiten ließ, als sie sich vor kurzem entschloß, den bisher nur für den Export lieferbaren Typ L 326 auch auf dem Inlandmarkt anzubieten. Im Prinzip handelt es sich um den L 315, doch unterscheidet sich der L 326 von ihm vor allem durch die um 55 PS stärkere Maschine, die natürlich die Fahrleistungen ganz erheblich verbessert, insbesondere aber Beschleunigung und Bergsteigevermögen, nachdem die Spitzengeschwindigkeit des L 315 etwa beibehalten wurde. Zugleich konnte durch die kleinere Belastung des Motors auch die Wirtschaftlichkeit angehoben werden.

Wie alle Mercedes-Lkw-Motoren ist auch der OM 326 ein Sechszylinder mit Vorkammer (diese ist hier aber in Zylinderkopfmittle gerückt und brachte weitere Verbesserung des spezifischen Verbrauchs, der zwischen 172 und 190 g/PS h schwankt). Die übrigen Merkmale der DB-Motoren sind auch hier zu finden: Sorgfältig abgestimmte Wasserkühlung — Ventilator, Thermostat mit Kurzschlußleitung, Öl-Wasser-Wärmetauscher, Ölbadluftfilter, Feinstfiltration des Schmieröls im Haupt-

strom. Gegenüber dem OM 315 hat der OM 326 10 810 ccm Hubraum, die bei 2200 U/min 200 PS und bei 1300 U/min ein maximales Drehmoment von 70 mkg hergeben. Neu sind die Einzelzylinderköpfe mit je zwei Ansaug- und Auslaßventilen, welche günstigere Füllung und kleinere Belastung des Ventiltriebs ergeben. Erfreulich ist, daß diese Maschine auf dem deutschen Markt erscheint, obwohl das Gesetz theoretisch ja auch beim künftigen „Schwerlastzug“ von 24 t Ge-

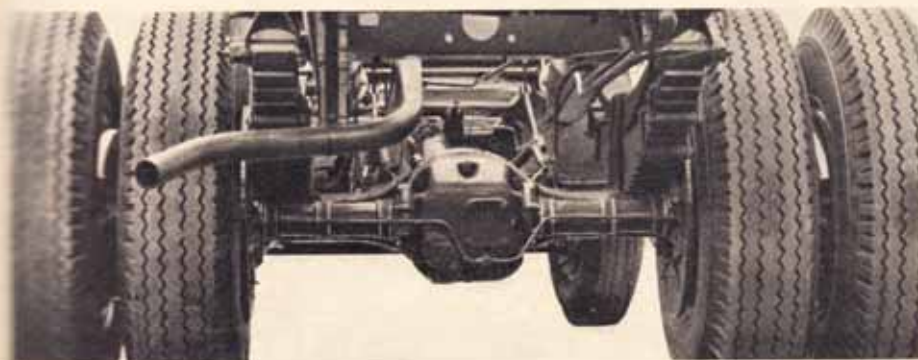
samtgewicht mit 144 PS, also dem OM 315, zufriedengestellt würde. Seine Bewährung hat dieser Motor in oft genug härtestem Einsatz bei Exportfahrzeugen längst bewiesen.

An den Motor und die Einscheibentrockenkupplung schließt sich das AK 6-70-Getriebe an, dessen beide obersten Gänge synchronisiert sind. Nachdem der L 326 wesentlich besseren Durchzug ergeben muß als mit 145-PS-Motor, sind diese beiden Gänge tatsächlich die eigentlichen „Fahrgänge“, solange nicht gerade mit 24-t-Hänger gefahren wird. Aber auch hier sind natürlich 55 PS mehr und zwei synchronisierte Gänge nur wärmstens zu begrüßen. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 75,5 km/std begrenzt. Ohne Anhänger beträgt die Steigfähigkeit des Lastwagens (jeweils an der Stelle höchsten Drehmomentes) im sechsten Gang 3%, und selbst eine Steigung von 17,5% ist noch im dritten Gang zu schaffen. Maximal sind im ersten Gang 57,3% möglich. Der 16-t-Hänger reduziert das Bergsteigevermögen im obersten Gang auf 0,7 und im ersten Gang auf rd. 24%, während der 24-t-Hänger beim Kipper Werte von 0,2 und 18,5% ermöglicht. Ein Voll-Synchrongetriebe mit Druckluft-Schaltheilfe ist auf Wunsch erhältlich.



Der Sechszylindermotor leistet gegenüber demjenigen des OM 315 durch den auf 10 810 ccm vergrößerten Hubraum 200 PS bei 2200 U/min. Charakteristisch sind die Einzelzylinderköpfe.

Die übrigen Bauteile entsprechen dem L 315, wobei Rahmen, Achsen usw. der größeren Leistung angepaßt wurden. Druckluft-Vierradbremse, Ratschen-Handbremse und Schneckenrollen-Lenkung (gegen Aufpreis mit Hydro-Lenkhilfe) sind weiter zu erwähnen. Geliefert wird der L 326 nur als Fahrgestell (mit oder ohne Fahrerhaus), und zwar mit 5200 mm Radstand als normaler Lastwagen, mit 3600 mm Radstand als Sattelschlepper-Zugwagen und mit 4600 mm Radstand als Kipper. Der Fahrersitz ist horizontal und vertikal verstellbar; Heizung und Belüftung des dreisitzigen Fahrerhauses wurden weiter verbessert. Das Fahrgestell des Lkw wiegt 5480 kg, das Leergewicht (mit Fahrer) 6400 kg, so daß sich gegenüber der Nutzlast von 8600 kg (15 t Gesamtgewicht) ein Nutzlastfaktor von 1,35 ergibt. Mit 16-t-Hänger ist das zulässige Gesamtgewicht 31 t, mit 24-t-Hänger 39 t. Die Pritschenmaße des Lkw sind 5,4 x 2,35 x 0,6 m, entsprechend 12,7 m² Ladefläche. Beim Sattelschlepper ist das zulässige Zuggewicht auf 31 t begrenzt. Die Preise bewegen sich (Fahrgestell + Fahrerhaus) zwischen 35 900 DM (Sattelschlepper) und 37 390 DM (Kipper). Als Normverbrauch für den Kipper werden 18,2 Ltr./100 km genannt. Der L 326 ist bis 1960 als wirtschaftlich ansprechende Lösung zu betrachten, eröffnet aber auch einige interessante Aspekte für die Typen ab 1960. bk.



Die Hinterachse des L 326 entspricht zwar normalen Bauprinzipien, doch ist das Differential ohne Ausbau der Hinterachse abnehmbar.