

## Mercedes L 5000

## Im EXAMEN

Das Nutzkraftwagenprogramm der Daimler-Benz besteht — von Sonderausführungen abgesehen — aus drei Haupttypen, dem 3,5 t 90 PS (Testbericht erschienen in Heft 8/1950), dem 5 t 120 PS und dem 6,6 t 145 PS (Testbericht erschienen in Heft 4/1951). Heute soll der 5 t einer kritischen Betrachtung unterzogen werden, der im „Gestüt der Mercedes-Lkw“ einem robusten, leistungsfähigen und soliden „Ackergaul“ entspricht.

Schon rein äußerlich unterscheidet er sich vom kleineren und größeren Bruder durch seine wenig modernisierte Form. Das soll keine negative Kritik bedeuten, denn die eckige, lang nach vorn gezogene Motorhaube paßt zu ihm und seinem Arbeitsbereich. Auf Bauplätzen, in Kies- und Baggergruben, auf Schuffhalden, überall wo härteste Beanspruchung bei hoher Leistung und Widerstandsfähigkeit von einem Nutzkraftwagen verlangt werden, ist er vornehmlich anzutreffen. Kein Wunder, daß die uns aus Besitzerkreisen vorliegenden Erfahrungsberichte sämtlich Kilometerleistungen von zum Teil weitaus mehr als 100 000 km aufweisen und sonst auch manches zufriedene Urteil enthalten. Natürlich nennt der eine oder andere auch Verbesserungs- oder Änderungsvorschläge, bei dem vielseitigen Spezialeinsatz kein Wunder. Im großen und ganzen jedoch werden unsere Feststellungen auch im Dauereinsatz bestätigt.

### Der Motor

Er ist ein Sechszylinder-Viertakt-Diesel in Reihe, der vor noch nicht allzulanger Zeit ein anderes verbessertes Verbrennungsverfahren erhielt, das sich im Motor des 6,6 t bereits bestens bewährt hatte und mit dem es möglich war, den wirtschaftlichen Wirkungsgrad — sprich Kraftstoffverbrauch — erheblich zu verbessern. Dieser Motor mit der neuen Bezeichnung OM 67/8 leistet bei 2100 U/min 120 PS bei einem Gesamthubvolumen von 7,3 Ltr. Kaltstart und rauchlose Verbrennung konnten ebenfalls verfeinert werden. Durch Verwendung eines ausreichenden Ölfilters im Hauptstrom, einem Ölwärmetauscher und einem verbesserten Schmiersystem konnte das Ölvolumen in der Wanne auf 11,5 Ltr. reduziert werden.

Die Motorleistung ist bei voller Nutzlast auch im Gelände voll ausreichend. Man hat scheinbar bewußt auf hohe Spitzengeschwindigkeit verzichtet und die 120 PS mehr für gute Beschleunigung und Bergsteigefähigkeit verwandt, denn im 1. Gang sind bei Vollast immerhin 32<sup>0</sup>/<sub>100</sub> zu bewältigen, ein Wert, der sich sehen lassen kann.

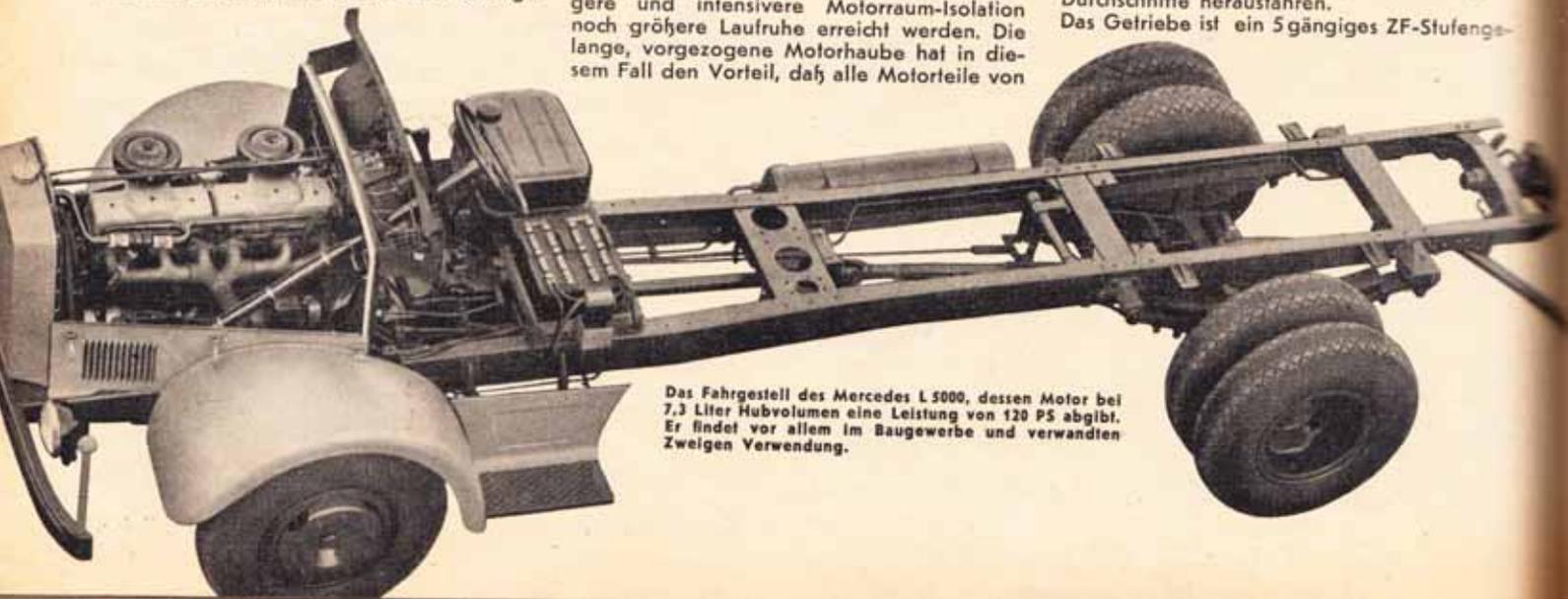
Für ein so schweres Fahrzeug kann der Motor zwar nicht als laut bezeichnet werden, besonders nicht im unteren und mittleren Drehzahlbereich, jedoch könnte durch zweckmäßigere und intensivere Motorraum-Isolation noch größere Laufruhe erreicht werden. Die lange, vorgezogene Motorhaube hat in diesem Fall den Vorteil, daß alle Motorteile von

beiden Seiten gut zugänglich sind — ein Merkmal, das bei modernen Führerhäusern mit kurzer Haube manchmal bemängelt wird. Der Lkw-Fahrer hat viele Instandsetzungen und Handgriffe selbst zu machen, er kann nicht wegen jeder Kleinigkeit in die Werkstatt fahren, deshalb ist für ihn gute Zugänglichkeit schon von Wichtigkeit. Weitere Worte über den Motor des Mercedes L 5000 zu verlieren, erübrigt sich, da weitere Einzelheiten den technischen Daten entnommen werden können.

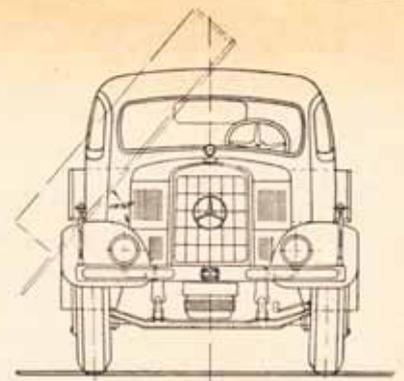
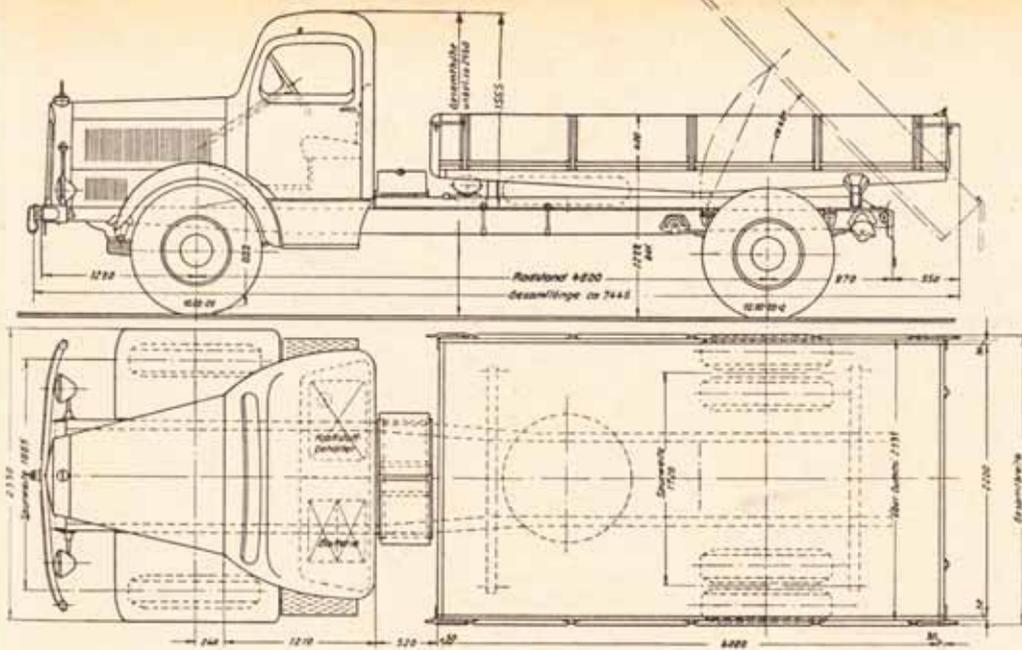
### Das Fahrwerk

Das Fahrgestell besteht aus 2 Stahlblechlängsträgern mit Querträgern vernietet (sog. Leiterrahmen), in dem der Motor elastisch aufgehängt ist. Vorder- und Hinterachse sind bewährte Starrachs-Systeme, an Längsfedern aufgehängt (hinten mit Zusatzfedern), deren Einzelheiten ebenfalls in den technischen Daten wiedergegeben sind. Die Federung ist selbst bei voller Nutzlast noch verhältnismäßig hart, hat aber den Vorteil, daß das Fahrzeug auch bei hoher Geschwindigkeit keinerlei Kurvenneigung zeigt, und damit recht gute Straßelage und auch bei nasser Fahrbahn und im Gelände gute Bodenhaftung besitzt. Trotz der niedrigen Spitzengeschwindigkeit von etwas mehr als 60 km/h lassen sich deshalb gute Durchschnitte herausfahren.

Das Getriebe ist ein 5gängiges ZF-Stufenge-



Das Fahrgestell des Mercedes L 5000, dessen Motor bei 7,3 Liter Hubvolumen eine Leistung von 120 PS abgibt. Er findet vor allem im Baugewerbe und verwandten Zweigen Verwendung.



Diese 3 Zeichnungen lassen im einzelnen die Abmessungen des Mercedes L 5000 erkennen. Bei einer Nutzlast von 5 t beträgt das Gesamtgewicht 10 200 kg. Als zulässiges Gesamtgewicht für einen Zweilachs-Anhänger werden 7600 kg und als zulässiges Gesamtgewicht des Lastzuges 26 500 kg angegeben.

triebe, das sich durch die verschiedenen langen Schaltwege nicht besonders leicht schalten läßt und vom Fahrer erst einige Gewöhnung verlangt. Die Abstufung erschien uns aber bei unseren Testfahrten recht glücklich gewählt. Das Fahrerhaus ist für einen Lkw dieser Größenklasse gut und mit allem Erforderlichen ausgestattet, doch für seine Verbesserung werden noch verschiedene Wünsche vorgebracht. Der Fahrersitz sollte unbedingt verstellbar sein und Sitzbankgestaltung und Polsterung anschmiegsamer und weicher. Wenn auch der Mercedes L 5000 weniger im Langstreckenverkehr eingesetzt wird, diese Wünsche deshalb nur sekundäre Bedeutung haben, so wäre größere Bequemlichkeit für den Fahrer doch zweifellos begrüßenswert. Vielleicht ließe sich das ganze Fahrerhaus im Zuge weiterer Verbesserung sogar voll elastisch am Rahmen aufhängen, um auf diese Weise absolute Dröhn- und Erschütterungsfreiheit zu erlangen. Wie gesagt, das sind Wünsche, die sich in erster Linie der Fernfahrer wünscht. Die Lenkung ist die bekannte und bewährte ZF-Ross-Lenkung, die so übersetzt ist, daß sie weder zu schwer geht, noch Erschütterungen überträgt.

Die Bremsanlage besteht aus einer kombinierten Oldruck-Druckluftbremse, bei der der Oldruckkreis auf die Vorderräder, der Luftdruckkreis aber auf die Hinterräder und auf den evtl. Anhänger wirkt. Bei etwaigem Ausfall der einen bleibt die andere noch wirksam. Die ermittelten Bremswerte sind, wie die Bremskurve erkennen läßt, selbst bei voller Belastung noch voll ausreichend. Außerdem kann auf Wunsch zusätzlich eine Motorbremse (Auspuffbremse) geliefert werden.

#### Zusammenfassung

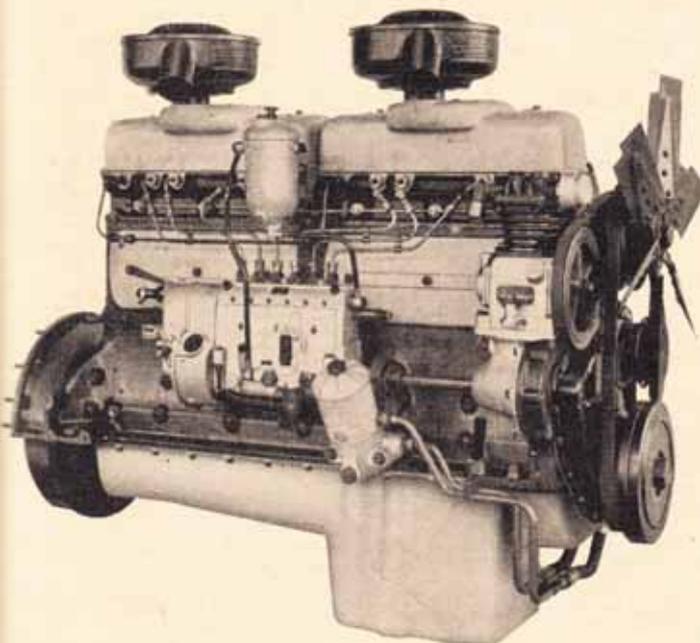
Auf unseren Testfahrten wurde ein Verbrauch bei Vollast im Durchschnitt von 21,5 Ltr. für 100 km ohne Anhänger ermittelt, während der Normverbrauch bei  $\frac{1}{3}$  der Höchstgeschwindigkeit auf ebener Autobahn 16,7 Ltr./100 km beträgt.

Wie schon eingangs erwähnt, decken sich unsere Testerfahrten in etwa mit denen der uns von Besitzern zugegangenen. Das eine hatte rund 120 000 km zurückgelegt und außer normalen, unbedeutenden Instandsetzungen, wie beispielsweise Neubelegung der Bremsen bei 70 000 km, Differentialinstandsetzung bei

95 000 km keine Reparaturanfälligkeit gezeigt. Der Ölverbrauch ist heute noch durchaus normal, obwohl das Fahrzeug sehr viel einschließlich Anhänger bis zu 16 t belastet wurde.

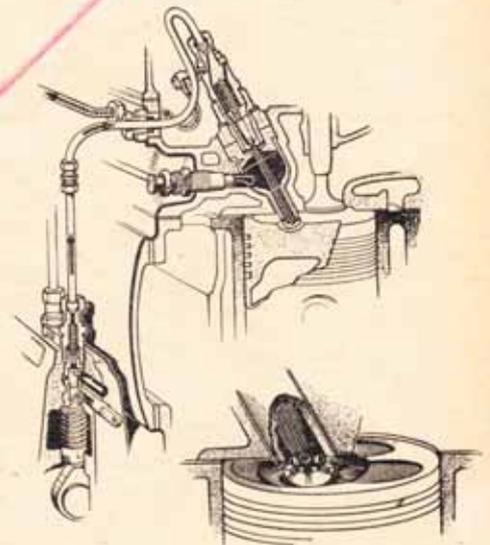
Ein anderer, dessen L 5000 inzwischen sogar ca. 140 000 km zurückgelegt hat und der noch keine erkennbaren Anzeichen einer in nächster Zeit fälligen Überholung zeigt, hatte anfangs etwas Kummer mit der Zylinderkopfdichtung. Nachdem eine vorgepreßte Dichtung verwendet wurde, war der Fehler behoben. Hier mußten nach 45 000 km die Stirnräder ausgewechselt und bei 95 000 km eine kleine Instandsetzung am Differential durchgeführt werden. Ein eingetretener Federbruch wird von dem Besitzer selbst als Folge zeitweiliger Überlastung begründet. Interessant ist auch, daß die erste Garnitur Dunlop-Reifen erst nach 85 000 km Laufzeit erneuert werden mußte. Bemängelt wird lediglich die Anordnung des kleinen Tanks für das Rücköl, bei dem eine Verbindungsleitung zwischen den beiden gewünscht wird, um Überlaufen zu verhindern.

Der Mercedes L 5000 hat auch im Urteil der Besitzer, die ihn schon über große Distanzen fahren, seine Gebrauchstüchtigkeit bewiesen. Gebauer



Der Motor des Mercedes L 5000 ist ein Sechszylinder-Dieselmotor, der nach dem Daimler-Benz-Vorkammer-Gleichstrombrennverfahren arbeitet. Weitere Einzelheiten gehen aus den technischen Daten hervor.

Dieses Bild zeigt das neue Verbrennungsverfahren der Mercedes - Lastkraftwagen, und zwar eine Art Vorkammer, in die der Kraftstoff mit 115 atü eingespritzt wird. Ein wurmartiger Fortsatz, der etwas in den Brennraum hineinragt, läßt durch seitlich angeordnete Bohrungen den Kraftstoff in diesen hindurchtreten. (Werkbilder)



## TECHNISCHE DATEN

### Preise:

|   |             |
|---|-------------|
| Fahrgestell unbereift:                      | DM 20 031,— |
| Pritschenwagen:                             | DM 27 850,— |
| Fahrgestell mit Fahrerhaus:                 | DM 26 450,— |
| Fahrgestell m. mot.-hydr. Dreiseitenkipper: | DM 30 850,— |
| Müllwagen:                                  | DM 25 650,— |
| 7fache Bereifung:                           | DM 4 918,90 |

### Motor:

|                             |                                      |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| Typ:                        | OM 67/B                              |
| Zylinderzahl:               | 6                                    |
| Arbeitsweise:               | Viertakt-Dieselmotor                 |
| Zylinderanordnung:          | in Reihe                             |
| Bohrung:                    | 105 mm                               |
| Hub:                        | 140 mm                               |
| Verdichtungsverhältnis:     | 1 : 18,5                             |
| Hubraum:                    | 7274 ccm                             |
| Mittl. effekt. Druck:       | ca. 65—70 atü                        |
| Verbrennungsdruck:          | ca. 65—70 atü                        |
| Verbrennungsverfahren:      | Yorkammer                            |
| Höchstleistung:             | 120 PS bei 2100 U/min                |
| Leistungsgewicht:           | 6,25 kg/PS                           |
| Leerlaufdrehzahl:           | 500 U/min                            |
| Zylinderlaufbüchsen:        | keine                                |
| Ölwanne — Werkstoff:        | Leichtmetall                         |
| Kolben — Werkstoff:         | Leichtmetall                         |
| Zahl der Kolbenringe:       | 4 + 2 Ölabstr.                       |
| Anzahl d. Zylinderköpfe:    | 2                                    |
| Pleuellager — Werkstoff:    | Bleibronze                           |
| Pleuelstangen — Werkstoff:  | Vergütungsstahl                      |
| Kurbelwellenlager — Anzahl: | 7                                    |
| Kurbelwellen — Werkst.:     | Einsatzstahl                         |
| Nockenwellen — Werkst.:     | Einsatzstahl                         |
| Nockenwellen — Antrieb:     | schräg verz. Stirnräder (gezeichnet) |

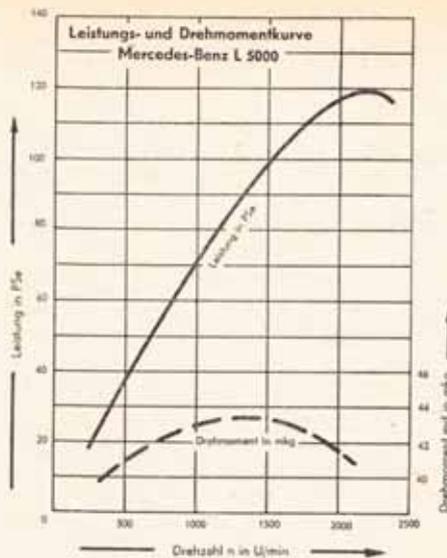
|                                  |                                |
|----------------------------------|--------------------------------|
| Art der Nockenwellenlager:       | Gleitlager                     |
| Zylinderblock — Werkstoff:       | Grauguß                        |
| Schwingungsdämpfer:              | Reibungsdämpfer                |
| Maximales Drehmoment:            | 44 mkg bei 1400 U/min          |
| Kurbelwellen — Lagerabmessungen: | außen 80 φ, innen 76 φ         |
| Pleuellagerabmessungen:          | 72 φ × 60                      |
| Kolbenbolzensicherung:           | Seegeringe                     |
| Kolbenbolzenlagerung:            | Gleitbüchse                    |
| Kolbengeschwindigkeit:           | max. 9,8 m/sec                 |
| Ventilzahl:                      | 2 je Zylinder                  |
| Ventilanordnung:                 | hängend                        |
| Ventilbetätigung:                | Stößel, Stoßstangen, Kipphebel |
| Ventilzeiten:                    |                                |
| Einlaß öffnet:                   | 9 1/2 Grad vor OT*             |
| Einlaß schließt:                 | 44 1/2 Grad nach UT*           |
| Auslaß öffnet:                   | 44 1/2 Grad vor UT*            |
| Auslaß schließt:                 | 7 1/2 Grad nach OT*            |
| Schwungradschleibendurchmesser:  | 395 mm*                        |

\* Oberer Totpunkt und Förderbeginn auf Schwungradumfang durch gelbe Markierungsschraube sichtbar nach Wegnahme des Bodenbretts.

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| Ventilspiel:              |                      |
| a) Einlaß:                | 0,30 mm (Motor kalt) |
| b) Auslaß:                | 0,30 mm (Motor kalt) |
| Ventilteller φ:           | 42 mm                |
| Ventilschaft φ:           | 11 mm                |
| Anzahl der Ventillfedern: | 2 je Ventil          |

### Motorschmierng:

|                              |                        |
|------------------------------|------------------------|
| Bauart der Ölpumpe:          | Zahnradpumpe           |
| Lage der Ölpumpe:            | in Ölwanne             |
| Maximaler Öldruck:           | 3 atü                  |
| Öldruckregelung:             | Überdruckventil        |
| Ölreinigung:                 | Ölfilter im Hauptstrom |
| Öltemperatur [Dauerbetrieb]: | 80° C                  |
| Geschmiert werden:           | alle Lagerstellen      |
| Ölverbrauch:                 | 0,3 Ltr./100 km        |



### Zündanlage:

|                      |                                    |
|----------------------|------------------------------------|
| Einspritzpumpe:      | Typ Bosch PE 6 B 70 E 410 RS 979   |
| Drehzahlregelung:    | Flechkraft Bosch R 250/1050 DD 274 |
| Einspritzdüse:       | Typ Bosch DNO SD 214               |
| Abspitzdruck:        | 115 atü                            |
| Kraftstoffförderung: | mech. Pumpe, Bosch FP/K 22 B 48    |
| Förderbeginn:        | 250 v. o. T                        |
| Fördermenge:         | 76 mm <sup>3</sup> /Hub            |
| Glühkerzen:          | Bosch KE/GA 1/2 oder Beru 214 Ge   |
| Zündfolge:           | 1-5-3-6-2-4                        |

### Elektrische Anlage:

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Spannung:                      | 12 V   |
| Lichtmaschine:                 | Typ LI/GK 300/12/1400 R 1                    |
| Übersetzung der Lichtmaschine: | 0,592  |
| Anlasser:                      | Typ 24 V Bosch BNG 4/24 CRS 177 [Schubanker] |
| Batterie:                      | 2 je 12 V und 94 Ah                          |

### Kupplung:

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| Bauart:          | F & S Typ LA 50 |
| Ausrücklager:    | Rillenlager     |
| Kupplungs spiel: | 30 mm am Pedal  |

### Getriebe:

|                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Bauart und Typ:          | ZF-FAK 45            |
| Art d. Zahnradschaltung: | mech. Stufengetriebe |
| Untersetzungen:          |                      |
| 1. Gang:                 | 1 : 5,4              |
| 2. Gang:                 | 1 : 3,0              |
| 3. Gang:                 | 1 : 1,67             |
| 4. Gang:                 | 1 : 1                |
| 5. Gang:                 | 1 : 0,725            |
| Rückwärtsgang:           | 1 : 5,35             |

### Kühlung:

|                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| Bauart:                      | Wasserkühlung                  |
| Kühlsystem:                  | Rippenrohr-Kühler              |
| Regelung:                    | Jalousie und Thermostat        |
| Wasserinhalt:                | ca. 44 Ltr.                    |
| Günstigste Wassertemperatur: | 80—90° C                       |
| Wasserablaßhahn:             | an Motor und Kühlwasserleitung |

### Hinterachse:

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Bauart:                       | Starrachse   |
| Ausgleich:                    | Kegelradgetriebe   |
| Untersetzung:                 | 9,2 : 1  |
| Zähnezahl:                    | Hinte 8:27, Seite 11:30  |
| Art der Verzahnung:           | Gleason oder Klingenberg                                       |
| Lagerung des Antriebsritzels: | vorn: Schräglager, hinten: Zylinderlager                       |
| Art des Hinterachskörpers:    | Banjoachse   |
| Typ der Radlager:             | Zylinderlager  |
| Art der Hinterachswelle:      | Halbachsen   |
| Federung:                     | Halbfedern längs, hint. Zusatzfedern                           |
| Anzahl der Federblätter:      | Hauptfedern 16, Zusatzfedern 5                                 |
| Werkstoff:                    | Federstahl   |
| Felgenreife:                  | Schrägschulter 7,5—20  |
| Reifengröße:                  | 10,00—20eHD [auf Wunsch 11,00—20eHD] außen 5,0; innen 4,75 atü |
| Reifendruck:                  | keine  |
| Stoßdämpfer:                  | keine  |

### Vorderachse:

|                          |                                     |
|--------------------------|-------------------------------------|
| Bauart:                  | starre Faustachse                   |
| Federung:                | Halbfedern längs                    |
| Anzahl der Federblätter: | 10                                  |
| Werkstoff:               | Federstahl                          |
| Vorspur:                 | 6 mm                                |
| Radsturz:                | 1° 43'                              |
| Nachlauf:                | 2° 17' 30"                          |
| Spreizung:               | 0°                                  |
| Typ der Radlager:        | Kegelager                           |
| Wendekreis halbmesser:   | 19,3 m                              |
| Felgenreife:             | Schrägschulter 7,5—20               |
| Reifengröße:             | 10,00—20eHD [a. Wunsch 11,00—20eHD] |
| Reifendruck:             | 5,75 atü                            |
| Stoßdämpfer:             | keine                               |

### Lenkung:

|              |             |
|--------------|-------------|
| Bauart:      | ZF-Ross 722 |
| Übersetzung: | 31,4 : 1    |

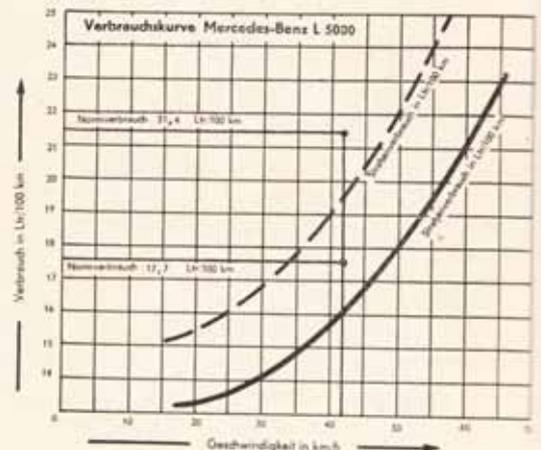
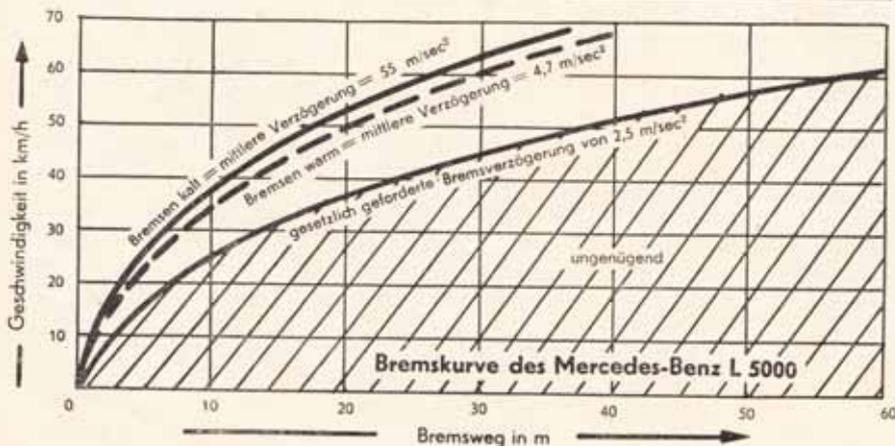
### Bremsen:

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| Bauart:                          | Ate-Zweikreis (Vierrad)                                |
| Fußbremse:                       | vorn Öldruck — hinten Druckluft                        |
| Handbremse:                      | mech. auf Hinterräder                                  |
| Bremstrommel φ:                  | 440 mm   |
| Bremsfläche je Bremsstrommel:    | vorn 780 cm <sup>2</sup> , hinten 1090 cm <sup>2</sup> |
| des Fahrzeugs:                   | 3740 cm <sup>2</sup>                                   |
| Bremsbelagbreite:                | vorn 100; hinten 140 mm                                |
| Zulässige Abnutzung des Belages: | 6 mm   |
| Bremsbelagstärke:                | 10 mm  |
| Nachstellung der Bremsbacken:    | Excenter   |

### Rahmen und Aufbau:

|                                      |                                       |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Bauart:                              | Stahlblech-Längsträger [Leiterrahmen] |
| Spurweite:                           | a) vorn: 1865 mm, b) hinten: 1726 mm  |
| Radstand:                            | 4600 mm                               |
| Bodenfreiheit:                       | ca. 340 mm                            |
| Rahmenhöhe:                          | ca. 822 mm [bei Überhanglänge]        |
| Überhanglänge:                       | a) vorn: 1230 mm, b) hinten: 2000 mm  |
| Länge:                               | 8000 mm                               |
| Breite:                              | 2460 mm                               |
| Höhe:                                | ca. 3150 mm                           |
| Eigengewicht des Fahrgestells:       | 4050 kg                               |
| Eigengewicht des fertigen Fahrzeugs: | 5450 bzw. 5700 kg                     |
| Zulässige Belastung:                 | 5000 kg                               |

Fortsetzung der „Technischen Daten“ s. Seite 407

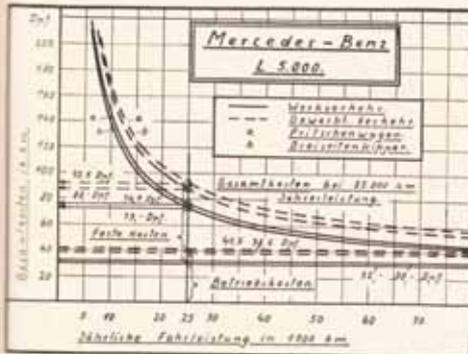


# Wirtschaftlichkeitstest für den Mercedes-Benz-Lastkraftwagen L 5000

Der „Fünffonner“ stellt in den Anfängen des Nutzfahrzeugbetriebes in der Regel die obere Grenze für den „schweren“ Lastkraftwagen dar, die allerdings inzwischen ganz erheblich hinausgeschoben worden ist, soweit dies die gesetzlichen Bestimmungen zulassen. Heute liegt diese Größenklasse etwa in der Mitte zwischen dem sogenannten Schnelllastwagen und dem eigentlichen schweren Lkw. Diese Grenzstellung gibt diesem Typ gewissermaßen eine universellere Einsatzmöglichkeit: Er ist für die Zwecke des Nahverkehrs noch nicht zu groß und unbeweglich, er kann aber mit wirtschaftlichem Erfolg auch schon im Fernverkehr eingesetzt werden, da er mit entsprechenden Anhängern Nutzlasten bis etwa 15 t ohne weiteres zu befördern vermag.

Es lag daher ganz in der traditionsgebundenen Entwicklung der Fa. Daimler-Benz, daß diese bereits im Jahre 1945 wieder den Bau dieses Typs, ihres „L 5000“, wieder aufnahm und ihn neben ihren leichteren und schwereren Fahrzeugen bis heute beibehalten hat, zumal dasselbe Chassis auch als motorhydraulischer Dreiseitenkipper und für Kommunalaufbauten (insbesondere für Müllwagen) verwendet wird. Mit einem Radstand von 4,6 m und einer Ladepritsche von 5 m Länge erreicht das Fahrzeug die verhältnismäßig große Ladefläche von 11 1/2 qm bzw. 7 cbm, so daß es auch für die Beförderung leichtgewichtiger Güter geeignet ist. Seine Maschine von 120 PS Leistung reicht dabei — wie schon erwähnt — auch für die Mitnahme eines oder zweier Anhänger aus. Für den Kipper ist die gleiche Nutzlast von 5 t zulässig, da durch Verkleinerung der Ladepritsche eine entsprechende Eigengewichts-Ersparnis erzielt wird, die das Mehrgewicht der Kippanlage zum größten Teil wieder ausgleicht. Allerdings wird dadurch die Lademöglichkeit (3 1/2 cbm Laderaum) — sofern die Tragfähigkeit des Fahrzeuges voll ausgenutzt werden soll — vor allem auf schwergewichtige Güter beschränkt, wie sie für Kippentladung hauptsächlich auch im Betracht kommen (s. Tabelle „Kennzahlen für Belademöglichkeiten“), so daß dieser Typ besonders im Baugewerbe Verwendung findet.

In den Selbstkosten hält sich der Wagen — nicht zuletzt auch infolge seines verhältnismäßig geringen Brennstoffverbrauchs, der erst noch vor kurzem durch Verwendung des neuen Motors OM 678 erneut herabgesetzt werden konnte — in einem recht günstigen Rahmen. Dies kommt u. a. durch einen Vergleich mit den Tarifsätzen der NVP Teil I zum Ausdruck, wobei vor allem die Betriebskosten je km erheblich niedriger sind als die betreffenden Tarifsätze. Man wird wohl in der Annahme nicht fehlgehen, daß dieser Fahrzeugtyp von Daimler-Benz auch in der Zukunft sein Aufgabengebiet finden bzw. behalten wird.



M. Schöpke-Heilbronn

| Betriebswirtschaftliche Kennzahlen                                |          | Pritschenwagen | Dreiseiten-Kipper |
|---|----------|----------------|-------------------|
| <b>A. Anschaffungspreise</b>                                      |          |                |                   |
| 1. Komplett mit Zulassung usw.                                    | DM       | 28 000         | 31 000            |
| 2. Je Tonne zulässiger Nutzlast                                   | DM       | 5 600          | 6 200             |
| 3. Je PS Motorleistung  | DM       | 233            | 258               |
| <b>B. Feste Aufwendungen</b>                                      |          |                |                   |
| 1. Im Jahr a) Werkverkehr   | DM       | 10 760         | 11 120            |
| b) Gewerblicher Verkehr   | DM       | 12 320         | 12 740            |
| 2. Je Fahrtag (260 Fahrtage im Jahr)                              | a) DM    | 41,40          | 42,40             |
| b) DM   | 47,40    | 49,—           | —                 |
| 3. Tagessatz nach Teil I der NVP                                  | DM       | 46,50          | 50,50             |
| 4. Je km bei 25 000 km/Jahr Normleistung                          | a) Dpl   | 43,—           | 44,50             |
| b) Dpl  | 49,50    | 51,—           | —                 |
| <b>C. Betriebskosten</b>  |          |                |                   |
| 1. Je km  | a) Dpl   | 30,—           | 32,—              |
| b) Dpl  | 34,50    | 41,50          | —                 |
| 2. Kilometersatz nach Teil I der NVP                              | Dpl      | 47,—           | 52,—              |
| <b>D. Gesamtkosten</b>  |          |                |                   |
| 1. Im Jahr bei 25 000 km Fahrleistung                             | a) DM    | 18 260         | 19 120            |
| b) DM   | 24 695   | 25 740         | —                 |
| 2. Je Fahrtag   | a) DM    | 70,25          | 73,55             |
| b) DM   | 99,—     | 99,—           | —                 |
| 3. Je km  | a) Dpl   | 73,—           | 76,50             |
| b) Dpl  | 88,—     | 92,50          | —                 |
| 4. Je t/km bei halber Ausleistung                                 | a) Dpl   | 29,—           | 30,50             |
| b) Dpl  | 39,50    | 41,50          | —                 |
| 5. Je Betriebsstunde (bei 8 Std. Arbeitszeit)                     | a) DM    | 7,55           | 8,20              |
| b) DM   | 12,—     | 13,35          | —                 |
| 6. Stundensatz nach Teil II der NVP                               | DM       | 10,50          | 11,50             |
| <b>E. Nutzlast</b>  |          |                |                   |
| 1. Zulässig insgesamt   | kg       | 5 000          | 5 000             |
| 2. Laderaum (Pritsche ohne Aufsatzbretter)                        | cbm      | 7              | 3 1/2             |
| <b>Selbstkosten-Aufstellung</b>                                   |          | Pritschenwagen | Dreiseiten-Kipper |
| <b>A. Anlagekapital</b>   |          | DM             | DM                |
| 1. Kaufpreis mit Bereifung, Zulassung usw.                        |          | 28 000         | 31 000            |
| 2. Wiederbeschaffungspreis der Bereifung (ohne Ersatzreifen)      |          | 4 220          | 4 220             |
| 3. Halber Kaufpreis mit Bereifung                                 |          | 14 000         | 15 500            |
| 4. Umlaufkapital <sup>1)</sup>                                    |          | 4 000          | 4 000             |
| 5. Betriebsnotwendiges Kapital (Summe A 3 + A 4)                  |          | 18 000         | 19 500            |
| 6. Halber Kaufpreis ohne Bereifung                                |          | 11 890         | 13 390            |
| <b>B. Feste Kosten im Jahr</b>                                    |          |                |                   |
| 1. Verzinsung des Anlagekapitals (6 1/2 % von A 5)                |          | 1 170          | 1 268             |
| 2. Abschreibung des halben Kaufpreises ohne Bereifung (A 6 : D 1) |          | 1 699          | 1 913             |
| 3. Kraftfahrzeugsteuer  |          | 765            | 780               |
| 4. a) Haltpflichtversicherung                                     |          | 819            | 819               |
| b) Kaskoversicherung mit DM 300.— Selbstbeitr.                    |          | 452            | 452               |
|   | Obertrag | 4 905          | 5 232             |

| Selbstkosten-Aufstellung   |  | Pritschenwagen | Dreiseiten-Kipper |
|--|--|----------------|-------------------|
| Obertrag   |  | DM             | DM                |
| 5. Unterstellung   |  | 4 905          | 5 232             |
| 6. Winterschutz  |  | 360            | 360               |
| 7. Fahrerlohn einschl. Urlaubsvertretung und soziale Abgaben     |  | 200            | 200               |
| 8. Allgemeine Unkosten für Verwaltung und Büro                   |  | 4 250          | 4 250             |
| 9. Nebenleistungen <sup>2)</sup>                                 |  | 550            | 550               |
|  |  | 495            | 528               |
| Summe der festen Kosten im Werkverkehr                           |  | 10 760         | 11 120            |
| 10. Unternehmervergütung <sup>3)</sup>                           |  | 1 076          | 1 120             |
| 11. Umsatzsteuer, 4,1 % von der Summe B 1 — 10                   |  | 484            | 508               |
| Summe der festen Kosten im gewerbli. Einsatz                     |  | 12 320         | 12 740            |
| <b>C. Bewegliche Kosten je km</b>                                |  | Dpl            | Dpl               |
| 1. Abschreibung vom halben Kaufpreis, ohne Bereifung (A 6 : D 2) |  | 3,0            | 3,4               |
| 2. Kraftstoffverbrauch   |  | 8,0            | 8,5               |
| 3. Schmierstoffverbrauch   |  | 3,0            | 3,2               |
| 4. Bereifung (A 2 : D 3)   |  | 6,0            | 6,0               |
| 5. Instandhaltung  |  | 10,0           | 10,9              |
| Summe der Betriebskosten im Werkverkehr                          |  | 30,0           | 32,0              |
| 6. Unternehmergeinn <sup>4)</sup>                                |  | 7,0            | 7,8               |
| 7. Umsatzsteuer 4,1 % von der Summe C 1 — 6                      |  | 1,5            | 1,7               |
| Summe der Betriebskosten im gewerbli. Einsatz                    |  | 38,5           | 41,5              |
| <b>D. Hilfsdaten</b>   |  |                |                   |
| 1. Fahrzeuglebensdauer in Jahren                                 |  | 7              | 7                 |
| 2. Höchstfahrleistung in 1000 km                                 |  | 400            | 400               |
| 3. Lebensdauer der Reifen in 1000 km                             |  | 70             | 70                |
| 4. Brennstoffverbrauch je 100 km in Liter                        |  | 19             | 20                |

**Erläuterungen:**  
<sup>1)</sup> Betrag für Vorräte an Betriebsmitteln usw.  
<sup>2)</sup> Aufwendungen für unproduktive Fahrten (zu Reparaturzwecken usw.), errechnet mit 80 % der Betriebskosten für 260 x 8 km im Jahr.  
<sup>3)</sup> Entgelt für die Mitarbeit des Unternehmers bei der Verwaltung des Fahrzeugbetriebes (kein Unternehmergeinn), errechnet mit 10 % der Summe B 1 — 9.  
<sup>4)</sup> Errechnet mit 10 % vom betriebsnotwendigen Kapital (A 5), geteilt durch 25 000 km Fahrleistung im Jahr.

| Kennzahlen für Belademöglichkeit    | Pritschenwagen        |                         | Dreiseitenkipper      |                         |
|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
|                                     | Zulässige Beladung kg | Ungefährte Ladehöhe cbm | Zulässige Beladung kg | Ungefährte Ladehöhe cbm |
| 1. Basaltlava, porig, gebrochen     | 5000                  | 4 1/2                   | 4100                  | 3 1/2                   |
| 2. Basaltlava, porig, ungebrochen   | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/4                   |
| 3. Basaltspült und -schotter        | 5000                  | 3 1/2                   | 5000                  | 3 1/2                   |
| 4. Beton mit Ziegelbrocken          | 5000                  | 2 1/4                   | 5000                  | 2 1/4                   |
| 5. Beton m. Kalksteinbrocken        | 5000                  | 2 1/4                   | 5000                  | 2 1/4                   |
| 6. Beton mit Granitbrocken und Kies | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/2                   |
| 7. Braunkohle                       | 5100                  | 7                       | 2600                  | 3 1/2                   |
| 8. Braunkohlenbriketts              | 5000                  | 4 1/2                   | 3800                  | 3 1/2                   |
| 9. Erdaushub                        | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/2                   |
| 10. Granit                          | 5000                  | 2                       | 5000                  | 2                       |
| 11. Granitschotter                  | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/2                   |
| 12. Haussteine                      | 5000                  | 4                       | 4400                  | 3 1/2                   |
| 13. Kalk, gebrannt                  | 5000                  | 4                       | 4400                  | 3 1/2                   |
| 14. Kalkschotter                    | 5000                  | 3 1/2                   | 5000                  | 3 1/2                   |
| 15. Karthofeln                      | 4800                  | 7                       | 2400                  | 3 1/2                   |
| 16. Kies, trocken bis naß           | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/2                   |
| 17. Kohlen, Ruhr                    | 5000                  | 6                       | 2900                  | 3 1/2                   |
| 18. Koks, Gas                       | 2800                  | 7                       | 1400                  | 3 1/2                   |
| 19. Koks, Zechen                    | 3300                  | 7                       | 1650                  | 3 1/2                   |
| 20. Lehm                            | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/2                   |
| 21. Mörtel                          | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/2                   |
| 22. Pflastersteine                  | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/2                   |
| 23. Röhren                          | 4200                  | 7                       | 2100                  | 3 1/2                   |
| 24. Sand                            | 5000                  | 3 1/2                   | 5000                  | 3 1/2                   |
| 25. Schnee, frisch gefallen bis     | 930                   | 7                       | 470                   | 3 1/2                   |
| 26. Schnee feucht                   | 3400                  | 7                       | 1700                  | 3 1/2                   |
| 27. Torf, feucht                    | 4700                  | 7                       | 2100                  | 3 1/2                   |
| 28. Torf, lufttrocken               | 2500                  | 7                       | 1250                  | 3 1/2                   |
| 29. Ziegelsteine, gewöhnliche       | 5000                  | 3 1/2                   | 5000                  | 3 1/2                   |
| 30. Ziegelsteine, Klinker           | 5000                  | 2 1/2                   | 5000                  | 2 1/2                   |
| 31. Buche, frisch                   | 5000                  | 5                       | 5000                  | 5                       |
| 32. Buche, lufttrocken              | 5000                  | 6 1/2                   | 5000                  | 6 1/2                   |
| 33. Eiche                           | 5000                  | 4 1/2                   | 5000                  | 4 1/2                   |
| 34. Fichte und Tanne, ganz frisch   | 5000                  | 5 1/2                   | 5000                  | 5 1/2                   |
| 35. Fichte und Tanne, waldtrocken   | 5000                  | 6 1/2                   | 5000                  | 6 1/2                   |
| 36. Fichte und Tanne, lufttrocken   | 5000                  | 9                       | 3900                  | 7                       |
| 37. Kiefer und Lärche, frisch       | 5000                  | 5 1/2                   | 5000                  | 5 1/2                   |
| 38. Kiefer und Lärche, lufttrocken  | 5000                  | 8 1/2                   | 4300                  | 7                       |

<sup>1)</sup> Durch Aufsatzbretter bessere gewichtsmäßige Auslastung möglich.  
<sup>2)</sup> Durch Höherladen oder Ausladen nach hinten größerer Laderaum angenommen.