

**Fahrbericht: Mercedes LP 333. Tausendfüßler wurde der LP 333 genannt, den Mercedes vor 45 Jahren als maßgeschneiderte Antwort auf rigorose Einschnitte in Sachen Maße und Gewichte in die Welt setzte. Der 16-Tonner zeichnete sich durch zwei gelenkte Vorderachsen und ein Maximum an Nutzlast aus.**

**T**reuherzig schaut er aus seinen kugelrunden Glubschaugen. Und hat es dennoch faustdick hinter den Ohren – wie es nach 45 Jahren Lasterleben natürlich auch gar nicht anders sein kann. Hinter der biedereren Fassade steckt viel mehr, weshalb der LP 333 aus heutiger Sicht seltsam modern und urig zugleich anmutet.

Als Lkw nach Maß, der das Beste aus den gegebenen Rahmenbedingungen machte, stand der LP 333 Pate für viele Speziallösungen ab Werk, wie sie beim Lkw von heute gang und gäbe sind.

### 24 statt 40 Tonnen

Geboren wurde das Konzept des LP 333 aus blanker Not. Verkehrsminister Seeböhm, der seit 1949 im Amt war und diesen Posten noch bis 1966 bekleiden sollte, entwickelte im Lauf der Zeit eine zunehmende Abneigung gegenüber dem wachsenden Lkw-Verkehr in den 50er Jahren. Fürs Transportgewerbe brach fast eine Welt zusammen, als Seeböhm im Jahr 1956 schließlich die StVZO novellierte und darin festschrieb, dass ab 1958 das zulässige Gesamtgewicht eines Lastzugs von 40 auf 24 Tonnen und dessen maximale Länge von 20 auf 14 Meter zurückzudrehen sei. Gewisse Schlupflöcher ließen die neuen Vorschriften immerhin. Das machte sich der neue LP 333 konsequent zunutze, um seinem Käufer eben auch unter solch extrem restriktiven Rahmenbedingungen ein Maximum an Nutzlast und Produktivität zu bringen. Den möglichen Spielraum nutzte der LP 333 intelligent. Weit aus leichter als ein Dreiachsler mit doppelter Hinterachse geriet der LP 333 mit seinen zwei gelenkten Vorderachsen mit jeweils vier Tonnen Tragkraft. Einen 16-Tonnen-Anhänger im Schlepp bescherte der LP 333 dem Kunden als 32 Tonnen schwerer Zug immerhin eine Nutzlast von gut 20 Tonnen. Mit den üblichen zweiachsigen Motorwagen wären auch im Hängerbetrieb kaum mehr als 15 Tonnen Nutzlast möglich gewesen.

Fotos: Archiv



# Krabbeltier

Freilich waren die Mittel damals noch etwas begrenzt, und die Erfahrungen mit der neuen Kabinenkategorie Frontlenker standen noch ganz am Anfang. Nur eine schmale Stufe, in luftiger Höhe vor der Vorderachse postiert, muss zum Beispiel als Steighilfe in die gute Stube reichen. Da heißt es, die Arme lang machen und mit trickreicher Verwindung den eigenen Körperschwerpunkt in die Höhe hieven.

Einmal hinterm vierspeichigen Volant Platz genommen, verwöhnt der LP 333 den Fahrer aber geradezu mit traumhaftem Fahrkomfort. Selbst auf harten Holperpisten von rustikaler Natur zeigt sich sehr schnell, dass ein Lkw mit zwei Vorderachsen wie der LP 333 auch pistenbedingtes grobes Ungeheuer stoisch wegsteckt und welcher Fahrkomfort dabei für den Fahrer herauspringt.

Landstraßen dritter Ordnung dürfte der LP 333 in seinem Leben ja genug gesehen haben. Gab es doch zu seiner Vorstellung im Jahr 1958 in deutschen Landen gerade mal 2260 Autobahn-Kilometer. Andere Eigenarten des ungewöhnlichen Dreiachsers bedürfen da-

gegen – zumindest aus heutiger Sicht – wiederum ein wenig der Gewöhnung. So wölbt sich der mit einem noblen Steppbezug versehene Motortunnel gewaltig ins Fahrerhaus. Und dämpft den Schall des 200 PS starken Vorkammertors doch nur zaghaft.

Der elf Liter große Reihensechszylinder bringt sich schon bei Standgas mit kernigem Schlag zu Gehör und steigert sich mit zunehmender Drehzahl auf ein wahrhaft eindrucksvolles Brausen und Tosen. Wie unter einer akustischen Glocke zieht der Mann am Steuer des LP 333 seine Bahn und vergisst die Welt um sich. Für ein Zuggesamtgewicht von 32 Tonnen war dieses Fahrzeug ausgelegt und erfüllte die seinerseits erhobene Forderung nach mindestens sechs PS pro Tonne mit Bravour.

Tuchfühlung mit dem Motor und seinem Puls: Das ist der Preis, der damals für das kompakt bauende, ansonsten aber hochmoderne Konzept des Frontlenkers zu zahlen war. Mit dem Herz des Lkw ist der Fahrer im LP 333 eben auf Du und Du. Zum Kontrollieren des Ölstands oder für Arbeiten am Motor hat der Motortunnel zudem

**Zwei gelenkte Vorderachsen betrachteten die Zeitgenossen von damals als Unikum.**



**Das Ein- und Aussteigen erfordert eine gewisse Gelenkigkeit.**



**Lautstark meldet sich der 200 PS starke Sechszylinder zu Gehör.**

kipp- und demontierbar zu sein, da diese Kabine noch starr montiert ist.

Nostalgie stellt sich beim Blick auf die Instrumente ein: Ton in Ton mit diesem sind die vielen Knöpfe auf der Instrumententafel gehalten, die es beim Betätigen – wie die Register einer Orgel – zu ziehen gilt. Dass die Zeiten andere waren und auch die Uhren noch nicht im heutigen Tempo liefen, zeigt das Rundinstrument mit den Kontrollanzeigen für Wasser, Brems- und Öldruck: Wie's um den Öldruck bestellt ist, bemisst sich übrigens im LP 333 noch nach kg/cm<sup>3</sup>.

Zu Zeiten des LP 333 ist die Feder- speicherbremse obendrein noch keineswegs en vogue. So ragt knapp an der linken Flanke des Motortunnels eben noch die klassische Ratschenbremse schräg empor, die ein paar Mal gezogen sein will und ihrem Namen entsprechend Laut gibt, bevor sie dem Gefährten sicheren Halt im Stand verschafft. Mit der serienmäßigen Motorbremse hält freilich ein anderes Bremssystem im LP 333 Einzug, das von da an aus dem Lkw nicht mehr wegzudenken ist: Eine Auspuffklappe, die nun riegelnderweise einen Stau im Abgastrakt erzeugt und so per gehemmten Lauf der Kolben dem Fahrzeug bei Bergabfahrt energisch in die Speichen greift. Der entsprechende Knopf lugt vor dem Fahrersitz aus dem Kabinenboden empor und ist mit dem Absatz zu aktivieren. „Hackenbremse“ bürgert sich schnell ein.

„Tausendfüßler“ hingegen war der Spitzname, den die Zeitgenossen dem LP 333 mit seinen zwei gelenkten Vorderachsen gaben. Diese Konstruktion, zumal im Verein mit dem unschuldig dreinblickenden, rundlich geformten Frontlenkerfahrerhaus, verlieh dem LP 333 die sympathische Anmutung eines putzigen Krabbelwesens. Entsprechend hoch war seine Popularität bei der Bevölkerung.

Obwohl der LP 333 sein Konzept sehr speziellen Umständen verdankte (siehe Kasten), sollte gerade seine besondere dreiachsige Bauweise weit vorausweisen. Die vom Tausendfüßler abgeleitete, ebenfalls dreiachsige Sattelzugmaschine LPS 333 nämlich stand Modell für den 1966 vorgestellten, äußerst erfolgreichen Sattelzugmaschinentyp LPS 2020. Diese Sattelzugmaschine brachte dank gelenkter Vordachse beste Fahreigenschaften und geringsten Reifenverschleiß optimal unter einen Hut.

Michael Kern ■



## Mercedes LP 333

### Motor

Wassergekühlter Vorkammer-Reihensechszylinder OM 326  
 Bohrung/Hub: 128/140 mm  
 Hubraum: 10 810 cm<sup>3</sup>  
 Leistung: 200 PS bei 2200/min

### Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, Getriebe: Synchron ZF-S 6–70, Hinterachsübersetzung: i = 6,5, Höchstgeschwindigkeit 92,5 km/h

### Lenkung und Reifen

Lenkung: Hydro-Schneckenrollen-Lenkung  
 Reifen: 9.00–20 eHD verstärkt

### Maße und Gewichte

Radstand	365 + 3835 mm
Wendekreis	ca. 20,5 m
Gewicht mit Fahrerhaus, Pritsche und Fahrer:	6900 kg
Nutzlast	9100 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	16 000 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht:	32 000 kg



**Schalter und Uhren versprühen den schlichten Charme der 50er Jahre.**



**Erstaunlich leicht geht das Kurbeln am vier-speichigen Lenkrad des LP 333.**



**Hohe Spurtreue und sagenhafter Fahrkomfort dank zwei gelenkter Vorderachsen.**