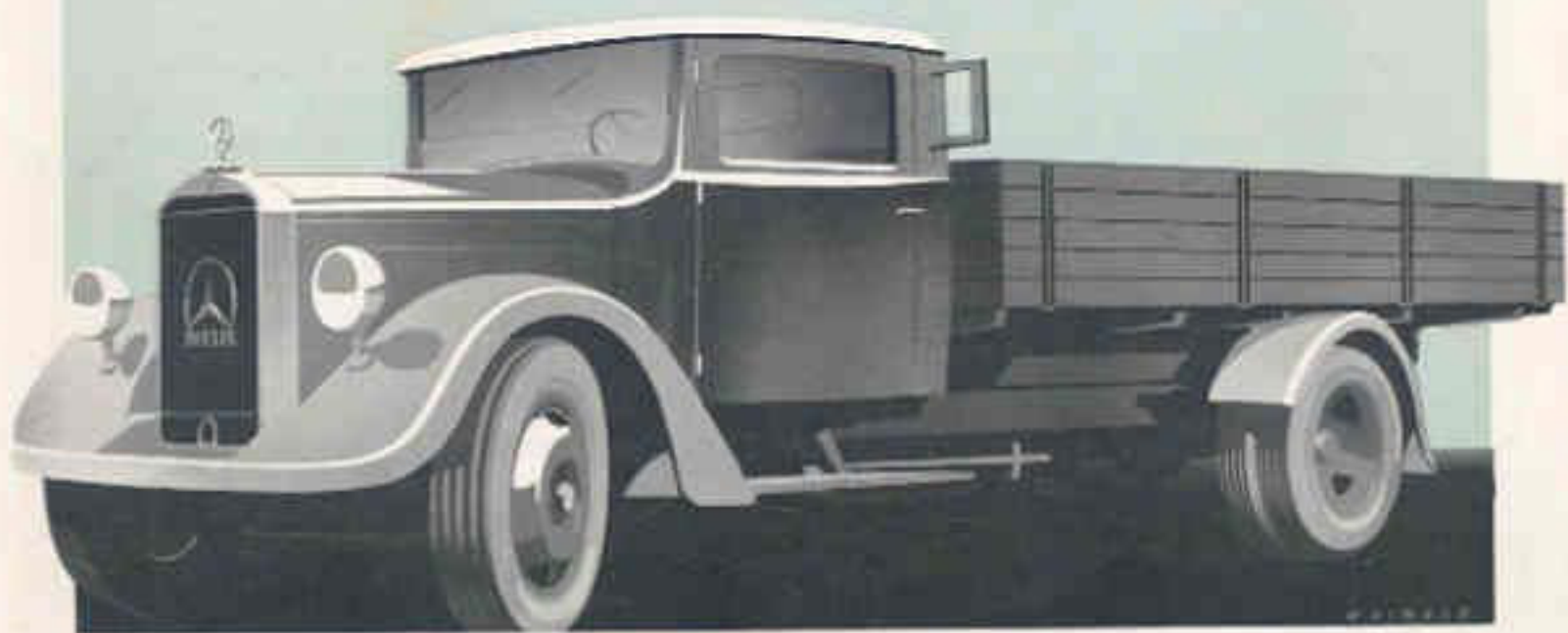


MERCEDES-BENZ

2^{3/4} to Typ Lo 2750 • Fahrgestell-Tragfähigkeit

3600 kg • 70 PS Vierzylinder-Dieselmotor

Radstand 4250 mm • Pritsche 4000x2000 mm



AUTOLIT



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



Mercedes-Benz 2 3/4 Tonner

Der Mercedes-Benz Typ Lo 2750 ist einer der meistgekauften Nutzwagen im Rahmen des umfangreichen Fabrikationsprogrammes des Werkes Gaggenau der Daimler-Benz AG. Es sind im Inland insbesondere Betriebe, bei denen der Lastwagen bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit ausgenutzt wird, welche den M.-B. 2 3/4-Tonner kaufen. Neben seiner Robustheit ist es vor allem die besondere Wirtschaftlichkeit, welche diesen Typ dank seines sparsamen Dieselmotors auszeichnet. Mercedes-Benz Diesellastwagen jeder Stärke haben in allen Teilen der Erde ihre Betriebssicherheit und wirtschaftliche Überlegenheit bewiesen; sie haben selbst dort ihre Besitzer nicht im Stich gelassen, wo andere Fahrzeuge versagten. Unseren 2 3/4-Tonner, welcher normalerweise mit einem 70 PS Vierzylinder-Dieselmotor ausgerüstet wird, liefern wir auf besonderen Wunsch auch mit einem Vergasermotor Typ M 66, der einen günstigen Brennstoffverbrauch aufweist.

Mercedes-Benz Dieselmotor

Der bei dem 2 3/4-Tonner Typ Lo 2750 zum Einbau kommende Vierzylinder-Dieselmotor hat eine Leistung von 70 PS, Bohrung 105 mm, Hub 140 mm, 2000 Umdrehungen je Minute bei der vorerwähnten Leistung von 70 PS, Gesamthubvolumen 4850 ccm. Dieser Motor ist außerordentlich widerstandsfähig und zeigt sich allen Anforderungen des angestregten Lastwagenbetriebes gewachsen. Einige wichtige technische Daten dieses Motors: Zylinder und Kurbelgehäuse in einem Block gegossen. Zylinderköpfe paarweise zusammengefaßt. Vorkammer, Düse und temperaturregelnder Einsatz (Trichter) als Ganzes leicht herausnehmbar. Reichlich dimensionierte, sorgfältig ausgewuchtete Kurbelwelle aus hochwertigem Spezialstahl. Ölumlaufl durch starke Zahnradpumpe über ein kombiniertes Grob- und Feinfilter. Ölüberdruckventil seitlich gut zugänglich. Das Ansaugen des Rohöles erfolgt durch eine Kolbenpumpe mit Vorfilter, von hier über ein Feinfilter zur Brennstoffeinspritzpumpe. Anlassen durch Druckknopf nach vorhergehendem Glühen elektrischer Heizspiralen.

Mercedes-Benz Trichtersystem

Auch der 70 PS Diesel, welcher für unseren 2 3/4-Tonner Typ Lo 2750 vorgesehen ist, arbeitet wie alle übrigen Mercedes-Benz Dieselmotoren nach dem durch eine Reihe bedeutungsvoller Patente

Der Pritschenaufbau

Wie beim Fahrgestell wird auch beim Aufbau jedes Einzelteil in sorgfältiger Präzisionsarbeit unter Verwendung ausgesuchten Materials hergestellt. Das gesamte Fahrzeug bildet ein harmonisches Ganzes, denn Fahrwerk und Aufbau sind in jeder Hinsicht aufeinander abgestimmt. Geräumiges, drei Personen bequem Platz bietendes Führerhaus. Zwei Türen mit Kurbel Fenster; gepolsterte Sitze mit Rückenlehne. Das Reserverad befindet sich unter dem Pritschenboden und ist leicht erreichbar.

Reichhaltige Ausstattung

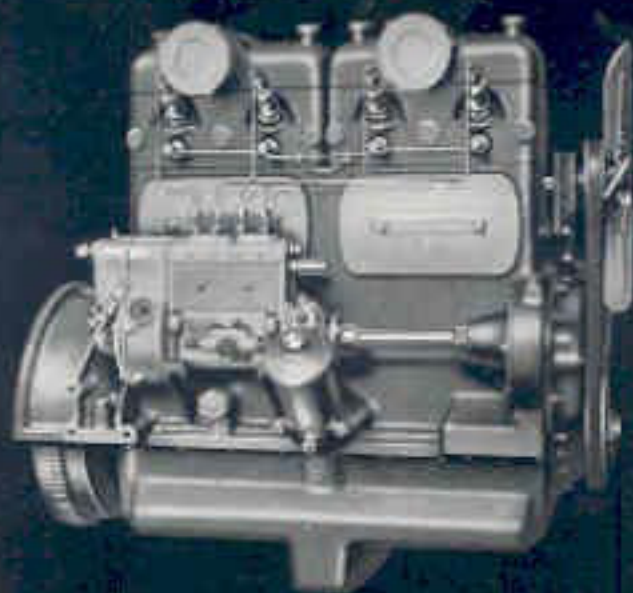
An der Armaturentafel befinden sich die Schaltapparate für Beleuchtung, elektrischen Winker, Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzähler, Ölkontrollanzeiger, Brennstoffregulierung, Glüh- und Anlaßschalter, Stecker für Handlampe. Die elektrische Ausrüstung umfaßt: Bosch-Dynamo und -Anlasser, eine Akkumulatorenbatterie von großer Kapazität für Motor, Licht und Glühspiralen, 2 Scheinwerfer, Schlußlampe, Armaturentafelbeleuchtung, elektrischer Wischer und Signalthorn. Signalknopf am Lenkrad. Ablenkung durch Fußschalter, Rückblickspiegel, Werkzeuge und ein unbereiftes Reserverad.



AUTOLIT



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

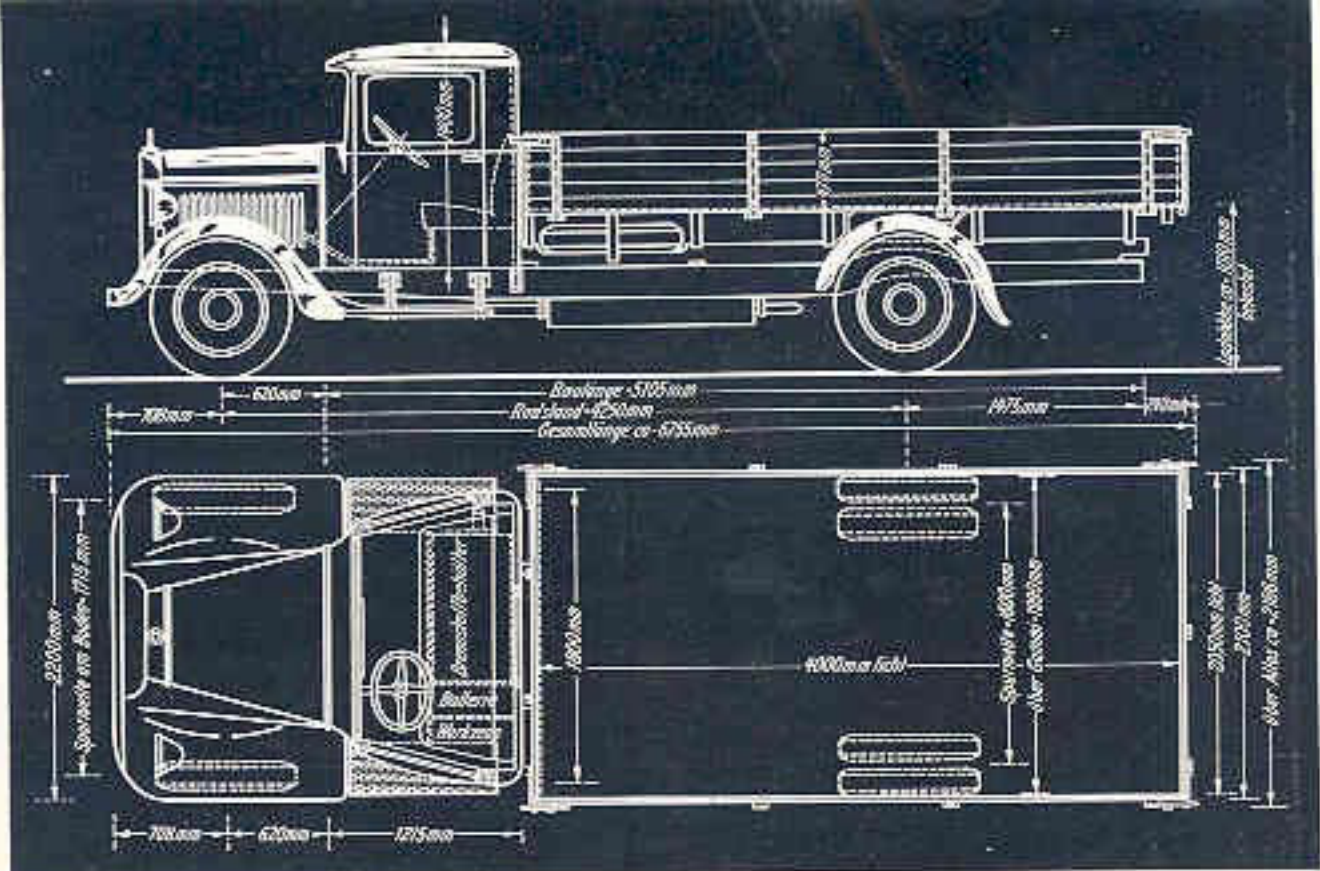


geschützten System der Vorkammer mit temperaturregelndem Einsatz. Bei diesem System wird der Brennstoff nicht unmittelbar in den Zylinderraum eingespritzt. In der Vorkammer, welche mit dem Zylinderraum durch einen düsenförmigen, temperaturregelnden Einsatz in Verbindung steht, entzündet sich zunächst nur ein Teil des Brennstoffes, der durch den in der Vorkammer vorhandenen Luftsaauerstoff begrenzt wird. Durch die hierbei auftretende Drucksteigerung wird die Hauptmenge des Brennstoffes in den eigentlichen Brennraum eingepulsen, wo die Hauptverbrennung erfolgt. Der in der Vorkammer nicht zur Entzündung kommende Brennstoff wird durch die besondere Formgebung des Durchganges sowie die hohe Austrittsgeschwindigkeit außerordentlich stark verwirbelt und mit der im Zylinder befindlichen Luft auf das innigste vermischt. Die bei der Teilverbrennung freiwerdende Wärme bewirkt eine starke Erhitzung und Verdampfung dieses Brennstoffteiles, so daß in den Zylinder selbst keinerlei Flüssigkeitströpfchen mehr gelangen. Restlose Verbrennung des Betriebsstoffes im Zylinder ist die Folge dieser Vorgänge. Niedrige Einspritzdrücke von ca. 65 Atm., also weitestgehende Schonung von Einspritzpumpe und Düsen, somit größere Sicherheit und geringerer Verschleiß. Gleichmäßige Entzündungstemperaturen auch bei Teilbelastung, daher rauch- und geruchlose Verbrennung bei allen Belastungsstufen und Drehzahlen.

Stabiles Fahrwerk

Für starke Beanspruchungen gebaut, entspricht das Fahrgestell des Typs Lo 2750 in allen seinen Teilen der Stärke des Motors sowie der Nutzlast und Geschwindigkeit des Wagens. Der verwindungssteife Rahmen von besonders hoher Festigkeit ist durch starke Quertäger zu einem starren Gebilde verbunden. In dem verwindungssteifen Stahlrahmen ist das Maschinenaggregat elastisch und schwingungsdämpfend gelagert. Vom Getriebe aus erfolgt die Kraftübertragung über eine gut ausgewuchtete, gelenkig verbundene Antriebswelle auf das Differential. Starke





Technische Daten

Motorleistung	70 PS
Geschwindigkeit / Std.	ca. 50 km
Steigvermögen	ca. 22 %
Rohölverbrauch für 100 km	ca. 17 Ltr.
Benzinverbrauch für 100 km	ca. 26 Ltr.
Schmierölverbrauch für 100 km	ca. 0,56 Ltr.
Radstand	4250 mm
Spurweite vorn	1755 mm
Spurweite hinten	1600 mm
Baulänge Spritzwand bis Rahmenende	ca. 5105 mm
Baulänge von Führersitzrückwand bis Rahmenende	ca. 3890 mm
Luftbereifung vorn	7,00 - 20 Trisp.
Luftbereifung hinten, doppelt	7,00 - 20 Trisp.
Tragfähigkeit des Fahrgestelles	3600 kg
Gewicht des Fahrgestelles komplett	ca. 2540 kg
Gewicht des fahrbereiten Fahrzeuges (Pritschenaufbau)	ca. 3030 kg
Länge der Ladefläche	ca. 4000 mm
Breite der Ladefläche	ca. 2100 mm
Höhe der Seitenwände	ca. 470 mm
Ladehöhe bei beladenem Fahrzeug	ca. 1010 mm
Größte Länge des Fahrzeuges	ca. 6755 mm
Größte Breite des Fahrzeuges	ca. 2236 mm
Größte Höhe des unbeladenen Wagens (ohne Plans)	ca. 2100 mm

Abbildungen u. Beschreibungen sind für die Lieferung unverbindlich; wir behalten uns Änderung der Konstruktion u. Ausstattung vor.

DAIMLER-BENZ AG
GAGGENAU (BADEN)





Halbelliptikfedern vorn und hinten sichern weiche Abfederung. Übertragung der Kraftmomente auf den Rahmen durch die Hinterfedern. Stoßfreie, leicht zu bedienende Schraubenspindellenkung. Die zuverlässige Fußbremse, als Oldruck-Vierradbremse ausgebildet, hat den Vorrug absoluter Betriebssicherheit; der Wagen kann auch bei hoher Geschwindigkeit und voller Ladung rasch und mühelos abgebremst werden. Die feststellbare Handbremse wirkt auf die beiden Hinterräder mittels Gestänge. Abnehmbare Stahlscheibenräder. Fassungsvermögen des unter dem Führersitz befindlichen Brennstofftanks ca. 70 Liter. Der Typ Lo 2750 wird mit Eindsuckschmierung ausgerüstet. Es handelt sich hier um ein zuverlässig arbeitendes Druckschmiersystem, aus einer Zentralpumpe bestehend, die durch Rohrleitungen alle Schmierstellen mit Öl versorgt. Es genügt, wenn diese Pumpe durch Fußdruck alle 100 km einmal betätigt wird.

m wird
welche
bindung
rammer
ng wird
Haupt-
oll wird
ndigkeit
nnigste
hitzung



3600 kg

Fahrgestelltragfähigkeit

AUTOLIT



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