



**Mercedes-Benz meldt wederom
belangrijke verbeteringen in de
economie van de bedrijfswagen.**



DE NIEUWE MERCEDES-BENZ 1933-1938 SERIE. EEN GENERA



DE FILOSOFIE ACHTER DE DAGELIJKSE PRAKTIJK VAN DE NIEUW

Sinds het ontstaan van de bedrijfs-
wagen, even vóór de eeuwwisseling, heeft
Daimler-Benz steeds voorop gelopen waar
het ging om de ontwikkeling en
constructie van betrouwbare, doelmatige
en economische bedrijfswagens. Zoveel
mogelijk vervoeren tegen zo weinig
mogelijk kosten, dáár ging het om.

En daar gaat het nog steeds om.
Kijken wij er de historie op na, dan blijkt
keer op keer dat Daimler-Benz met de
regelmaat van een klok ingrijpende
verbeteringen heeft doorgevoerd.

Nog maar kort geleden, rond 1974,
zag een geheel nieuwe generatie frontstuur
cabines het licht. Met het ver door-
gevoerde „bouwdoos principe” werd het
mogelijk om tachtig procent van alle
onderdelen van bedrijfswagens boven de
10 ton onderling uit te wisselen.

Dat was andermaal een grote
stap voorwaarts. De efficiëntie van het
wegtransport ging er met een sprong op
vooruit. De exploitatiekosten werden

aanzienlijk teruggedrongen.

Weer heeft Mercedes-Benz een
belangrijke omwenteling te melden. Weer
is het Mercedes-Benz bedrijfswagen-
concept op een groot aantal punten
gewijzigd en het rendement van de
bedrijfswagen verhoogd. Nieuws, dat in
deze tijd als geroepen komt. Op de
technische aspecten komen we straks
terug. Leest u eerst de visie van Mercedes-
Benz op de huidige problematiek.

En vervolgens: welke oplossingen
zijn aangedragen.

Als we de exploitatiekosten van
zware wegvoertuigen analyseren dan
komen daaruit ruw-weg de volgende
percentages.

Afschrijvingskosten: 15%. Algemene
kosten (brandstof, banden, service,
onderhoud en reparatie): 35%. Personeels-
kosten: 50%. Vijf en tachtig (85) procent
van de totale kosten bestaat dus uit

DE ZWARE BEDRIJFSWAGENS DIE ZIJN TIJD VERVOORUIT IS.



DE 1933-1938 SERIE: MEER PRESTEREN TEGEN MINDER KOSTEN.

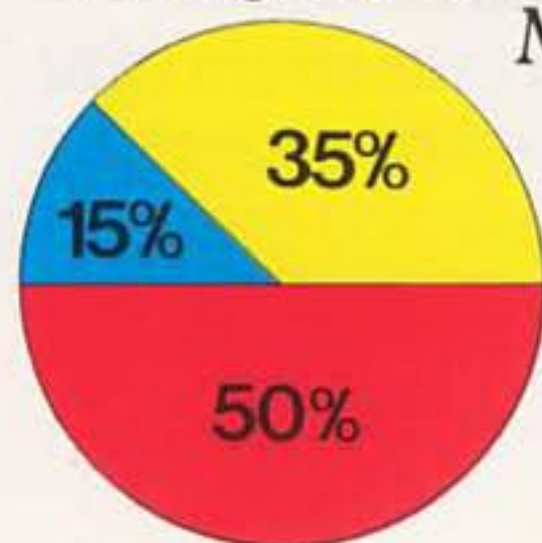
variabele, dus min of meer beïnvloedbare, kosten.

De kostenpost die op het ogenblik het meest in de belangstelling staat is die van de brandstof. Maar ook de onderhoudskosten spelen een niet geringe rol.

Logisch dat Mercedes-Benz aan deze punten veel aandacht heeft geschonken. Daarover later meer. Laten wij ons eerst bezighouden met de zwaarste lasten. Daar moet theoretisch het meest te bereiken zijn. En in de praktijk blijkt dat aardig te kloppen, zoals u zult zien.

Omdat 50% van de exploitatiekosten veroorzaakt wordt door personeelskosten, is veel gedaan om vooral deze post terug te dringen. En dat kan. Dankzij de nieuwe

Mercedes-Benz zware bedrijfswagens, waarmee een hoge gemiddelde snelheid gereden kan worden zonder het verbruik geweld aan te doen.



Anders gezegd: de nieuwe generatie 1933-1938 bedrijfswagens rijden sneller en gebruiken minder.





BIJ DE MEESTE BEDRIJFSWAGENS MOET HET RENDEMENT UIT DE LENGTE OF UIT DE BREEDTE KOMEN. BIJ MERCEDES-BENZ KOMT HET VAN BEIDE ZIJDEN.

De nieuwe generatie bedrijfswagens van Mercedes-Benz kunnen een hoge gemiddelde snelheid behalen bij een laag absoluut brandstofverbruik. Een feit dat we kunnen uitdrukken in de „Economie Faktor”. Deze economie faktor wordt verkregen door de gemiddelde snelheid van de bedrijfswagen te delen door het gemiddelde brandstofverbruik. De uitkomst geeft de verhouding weer tussen snelheid en brandstofconsumptie. Tussen de prestaties van mens en machine.

Als voorbeeld, de berekening van de economie faktor van de nieuwe generatie zware Mercedes-Benz bedrijfswagens.

Bij een gemiddelde snelheid van 76 km/u is een verbruik van een 38-ton's Mercedes-Benz combina-

tie realiseerbaar van 33 liter brandstof per 100 kilometer. Aldus een „economie faktor” opleverend van 2,28.

Vergelijk deze waarde maar eens met elke willekeurige andere bedrijfswagen onder identieke bedrijfsomstandigheden. Bij de huidige stand van de techniek geldt 2,28 daarom als de „Optimale Economie Faktor”.

Een unicum. Bereikt, door de hoge graad van technische verfijningen en de wetenschappelijke benadering van het vervoersvraagstuk. Maar wat doet ú met deze theorie? Wat hééft u eraan in de praktijk? Of liever gezegd: h^oe werkt u in de praktijk met deze informatie?

Tenslotte gaat het maar om één ding niet waar: lagere kosten per kilometer.





HET MERCEDES-BENZ LEVERINGSPROGRAMMA BIEDT ALTIJD DE OPTIMALE VERVOERSPRESTATIE.

Om een zo hoog mogelijk financieel resultaat te behalen met een bedrijfswagen, moet zo'n voertuig aan een aantal fundamentele eisen voldoen.

Op de eerste plaats moet nauwkeurig bepaald worden welk type bedrijfswagen het meest geschikt is voor het soort vervoer waarvoor hij is bestemd.

De breedte van het Mercedes-Benz leveringsprogramma biedt méér dan voldoende mogelijkheden.

Bepalend voor de keuze zijn ondermeer: de gemiddelde snelheid waarmee gereden kan worden en het brandstofverbruik.

Deze laatste twee gegevens zijn in hoge mate van invloed op de totale exploitatiekosten. Afhankelijk van het type vervoer moet òf met een

hoge gemiddelde snelheid òf zeer zuinig gereden kunnen worden.

Dat betekent tegelijkertijd dat de transportondernemer zijn chauffeur(s) duidelijke rij-instructies moet geven.

Als „tijd” een belangrijke factor is, moet met een hoge gemiddelde snelheid gereden kunnen worden.

Als de factor „tijd” minder doorslaggevend is, zal zuinig rijden prioriteit nummer één zijn.

Met de nieuwe generatie Mercedes-Benz bedrijfswagens zijn beide mogelijkheden volledig uit te buiten.

Met als resultaat dat de kosten per kilometer, veroorzaakt door brandstof en arbeidsloon, worden teruggedrongen.





DE NIEUWE MERCEDES-BENZ 1933-1938 IS TECHN

De opmerkelijke kwaliteiten van de Mercedes-Benz serie 1933-1938 zijn te danken aan een reeks technische verbeteringen die respekt afdwingen. Wij noemen o.a. het totaal nieuwe trekkerchassis, dat opvalt door het dubbele U-profiel, het verbeterde remsysteem met o.a. automatische remstellers, enz. Maar er is meer.

De motor is verder geperfectioneerd, door toepassing van de modernste technologische kennis. De technische details hiervan willen wij u niet onthouden.

HET NIEUWE TREKKER-CHASSIS.

Voor de twee-assige trekker is een

volledig nieuw onderstel geconstrueerd, waarbij het hulpraam overbodig werd.

In plaats daarvan wordt nu het hoofd-raam uitgevoerd in een dubbel U-profiel, waardoor de eigen hoogte van het chassis kon worden teruggebracht. Deze eigenschap, in combinatie met de nieuwe veerophanging maakt grotere, dus veiligere kantelhoeken voor de oplegger mogelijk.

Ook dit nieuwe Mercedes-Benz chassis is o.a. geschikt voor het transport van 8½ voet containers, zelfs bij montage van de standaard banden 12 x 22.5.

De nieuwe, zeer lange en soepele paraboolveren bieden een uitzonderlijk goed veercomfort, zowel in lege als beladen toestand.





ISCH PERFECT EN EKONOMISCH ONGEËVENAARD.

NIEUW ONDERHOUDS- SYSTEEM: BESPARING OP DE TOTALE ONDERHOUDSKOSTEN VAN 38%.

Als nooit tevoren noodzaakt de economische situatie tot het besparen van kosten.

Dit is van één kant hoogst vervelend, maar van de andere kant leidt deze dwang tot grote vindingrijkheid.

Verbeteringen en verfijningen aan motoren, aggregaten en vitale onderdelen,

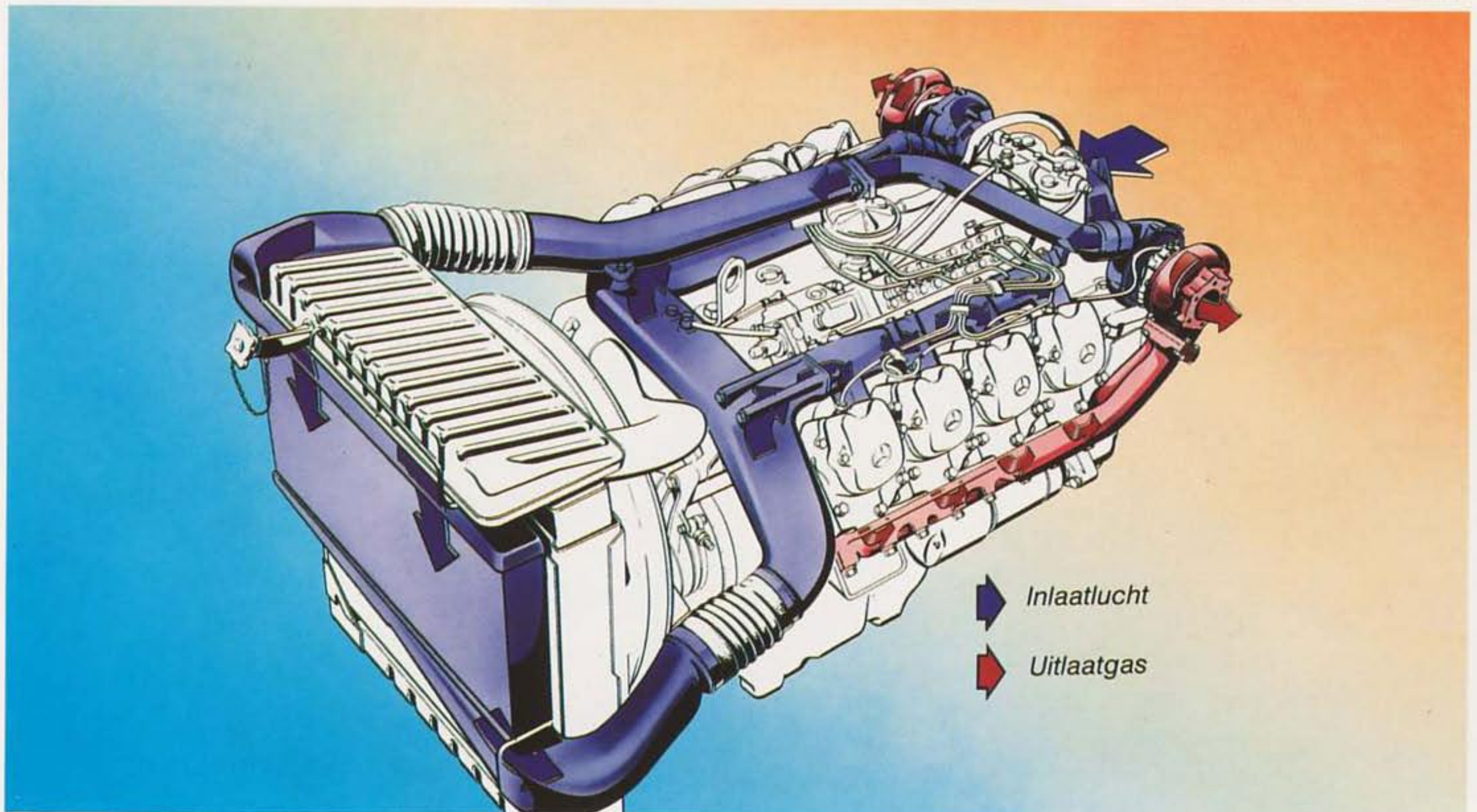
plus de komst van nieuwe smeermiddelen hebben bij Mercedes-Benz geleid tot een nieuw service- en onderhoudsprogramma. Een méér dan interessante ontwikkeling als u bedenkt dat daarmee een besparing op het onderhoud van circa 38% bereikt kan worden.

Heel in het kort komt het erop neer, dat een aantal controle-, service- en onderhoudsbeurten is vervallen. Naast minder service-kosten ook minder stilstand, minder verlies van kostbare arbeidsuren, dus ook lagere totaalkosten.

Wij dachten dat dat geen slecht nieuws was, bij de presentatie van de nieuwe zware Mercedes-Benz bedrijfswagens.



HET "DUO TUR



De 8-cylinder motor van de nieuwe generatie bedrijfswagens heeft niet één maar twee turbo's, één op elke rij van vier cylinders.

Het voordeel van twee kleine turbo's ten opzichte van één grote is, dat twee turbo's eerder effectief reageren. Ook bij een lage snelheid van de uitlaatgassen.

De twee turbo's vullen de 8 cylinders gelijkmatig via een gemeenschappelijk inlaatkanaal. Al bij 800 t.p.m. treden beide turbo's in werking waardoor al tussen 800 en 1350 t.p.m. een zeer hoog koppel wordt bereikt. De Mercedes-Benz Duo-Turbo motor levert dit hoge motorkoppel bovendien over een breed toereengebied.

De motor houdt goed vast. Er hoeft minder geschakeld te worden en er kan dus langer in het lage, zuinige toerenbereik gereden worden. De groot volume V8 motor (14,6 liter) heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid en de

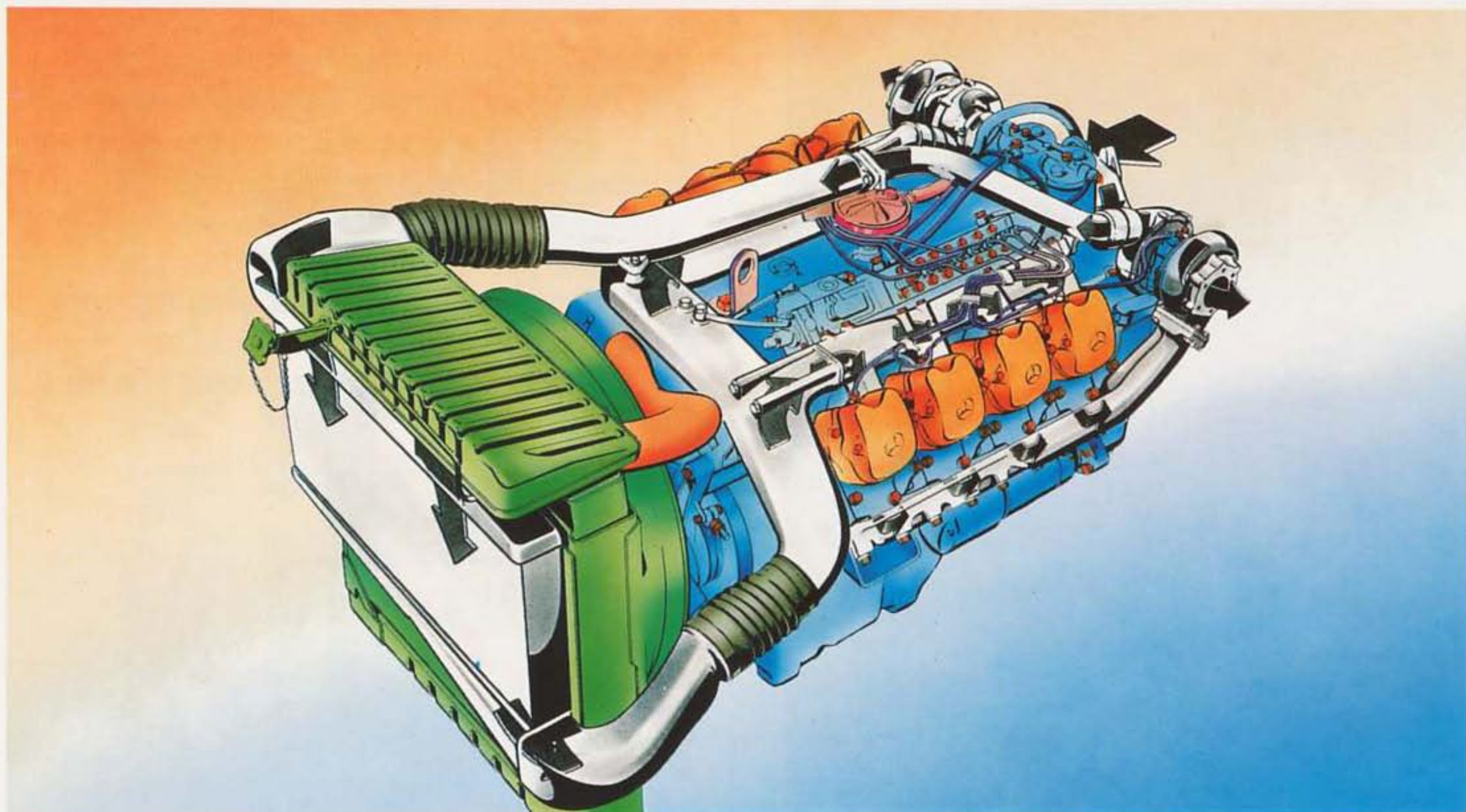
ekonomie. Het grote remvermogen maakt het namelijk mogelijk veilig af te dalen met een hoge gemiddelde snelheid.

Met deze duo-turbo motor kan èn een optimale brandstof ekonomie èn een hoge gemiddelde snelheid bereikt worden.

DE AANDRIJFLIJN.

Snelheid en zuinigheid zijn niet een kwestie van motorvermogen en rijstijl alleen. De samenstelling van de aandrijflijn is mede bepalend. In de nieuwe Mercedes-Benz bedrijfswagens zijn motor, versnellingsbak en achteras(sen) ideaal op elkaar afgestemd. De V8-motoren bieden ruim voldoende vermogen om een 38-ton's combinatie bij 50 km/u in de hoogste versnelling te laten rijden bij slechts 900 t.p.m. Zuiniger kan het niet! Zelfs dan blijft er meer dan voldoende

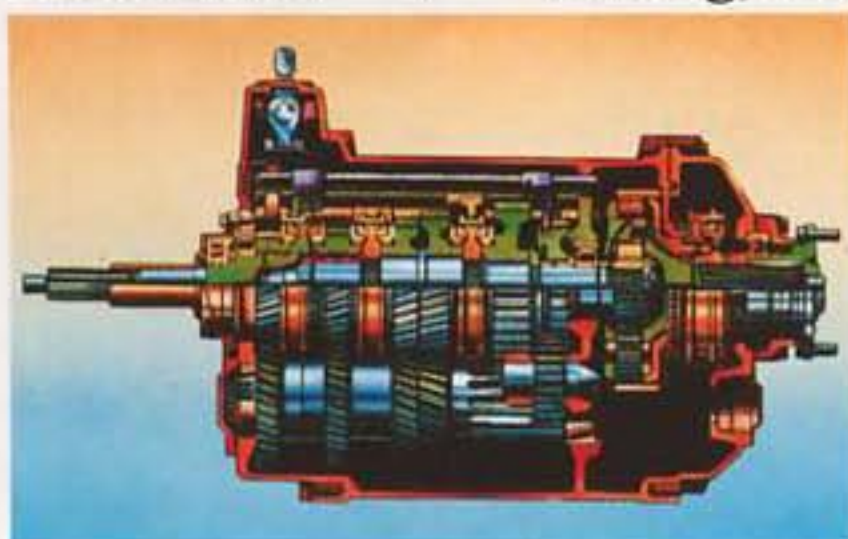
BO" PRINCIPE.



vermogen over om ongekend fel te accelereren (zonder te schakelen). Door de snelle achterasreductie is het mogelijk om bij de gebruikelijke rijsnelheid de motor weinig toeren te laten maken en dus zuinig te laten rijden.

Als de omstandigheden het noodzakelijk maken, bij invoegen of inhalen bijvoorbeeld, kan de chauffeur het gaspedaal volledig intrappen (kick-down) en zo het vermogen boven de 1900 t.p.m. aanspreken. Wel gaat dan een waarschuwingsslamp op het dashboard branden. De snelheid wordt in de hoogste groep van de versnellingsbak, de vijfde tot en met de achtste versnelling (inclusief voorschakelgroep), begrensd tot 112 km/u.

De tachograaf met toerenregistratie maakt het mogelijk om de juiste rijstijl te controleren.



ZESTIEN VERSNELLINGEN.

De nieuwe generatie Mercedes-Benz bedrijfswagens is voorzien van een volledig gesynchroniseerde ZF „Ecosplit” 16 versnellingsbak. Door het hoge en vlakke motorkoppel zijn voor het op snelheid brengen van een 38-ton's combinatie op een vlakke weg echter slechts 6 versnellingen nodig.

De bak wordt gekenmerkt door lichte bediening en een nauwkeurig te bepalen schakelpatroon (dubbel H).

De 16 versnellingsbak maakt het mogelijk onder alle omstandigheden (hellingen, files, enz.) met een laag, dus zuinig, toerental te rijden.

Maar bij het nemen van hellingen en snelle inhaalmanoeuvres kan bovendien het volle vermogen aangesproken worden.



IN DE BEDRIJFSECONOOM ZIJN LUXE EN COMFORT NIET VERGETEN.

De cabine van de nieuwe generatie bedrijfswagens zal bij elke rechtgeaarde chauffeur zeer in de smaak vallen.

Allereerst is de cabine nog ruimer van opzet dan zijn voorgangers. En omdat de 1933-1938 een typische lange afstands-wagen is, kreeg vooral het onderdeel isolatie veel aandacht. Door goede isolatie en separate cabine-vering zijn geluid en trillingen in de cabine tot een ongekend laag niveau teruggedrongen. De zitplaats voor de chauffeur is tot in details uit-gekiend. Wij weten als geen ander welke eisen een chauffeur op dit punt stelt.

Ook de bedieningselementen en het instrumentarium zijn met grote zorg-vuldigheid geplaatst. Alles is soepel en gemakkelijk te bedienen en te overzien.

De cabine heeft een bijzonder grote voorruit. Dit, met het oog op een goede kijk op het verkeer.

Het slaapcompartiment kan het beste vergeleken worden met de luxe die Pullman tot standaard heeft verheven.

Stoffering en bekleding getuigen van smaak. Slaap- en bergruimte komen volledig tegemoet aan alle eisen van de internationale chauffeur.

Er is bergruimte voor kleding, voor voedsel, voor waardevolle zaken.

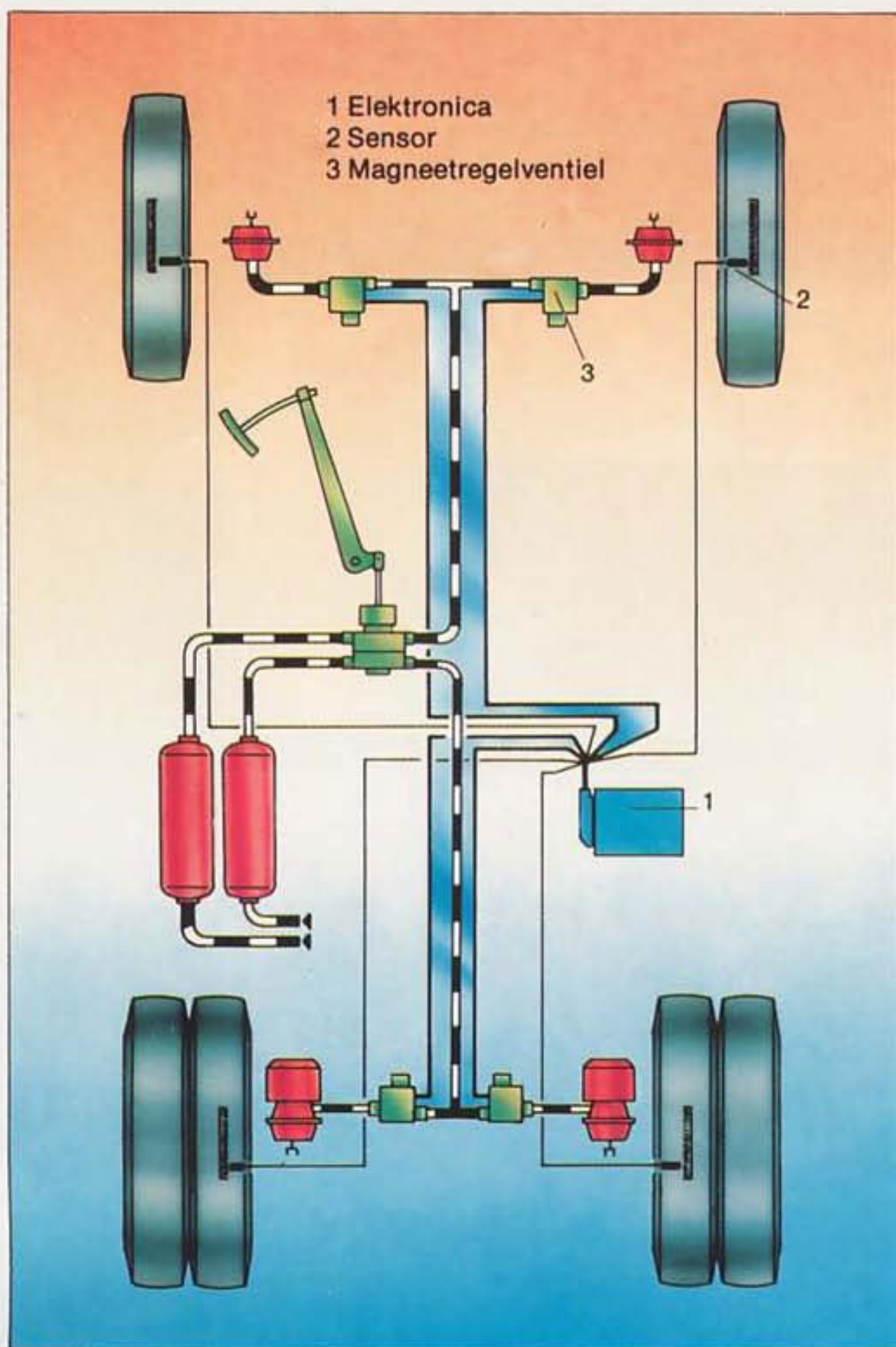
De cabine is meer dan ooit een huis en thuis voor de chauffeur.

HET NIEUWE ANTI-BLOKKEER-SYSTEEM IS NU LEVERBAAR.

Net als aan elke Mercedes-Benz is ook bij de ontwikkeling en de bouw van de 1933 en de 1938 veel aandacht besteed aan actieve en passieve veiligheids-aspecten. De meest veilige gedachte bij elke Mercedes-Benz bedrijfswagen is het feit dat alles, elk onderdeel, sterker gemaakt wordt dan de taak waarvoor het is bestemd.

Deze overbemetenheid komt u overal tegen, bij alle aggregaten, veer- en remsystemen. Wederom is hier een veiligheids-aspect van grote importantie aan toegevoegd: het Anti-Blokkeer-Systeem (A.B.S.). Een remsysteem waarbij sensoren langs elektronische weg de remkracht van de wielen afzonderlijk regelen, zodanig dat een maximale remvertraging wordt verkregen.

Onder alle weers- en weg-omstandigheden, zonder dat de wielen



ook maar een moment blokkeren.

Door het A.B.S. remsysteem wordt het slipgevaar sterk gereduceerd en blijft het voertuig ook bij noodstops volledig bestuurbaar. Bij de trekker/oplegger-combinatie is scharen vrijwel uitgesloten.

Deze relatief geringe extra investering voor het A.B.S. levert een onbetaalbare bijdrage aan de verkeersveiligheid.

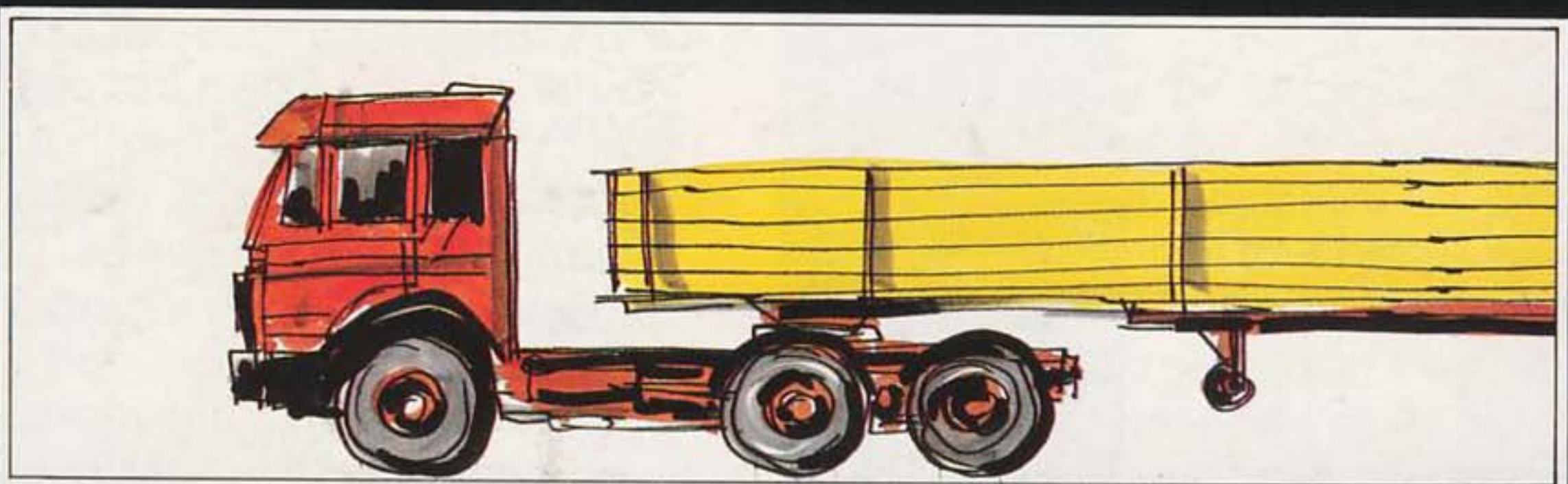
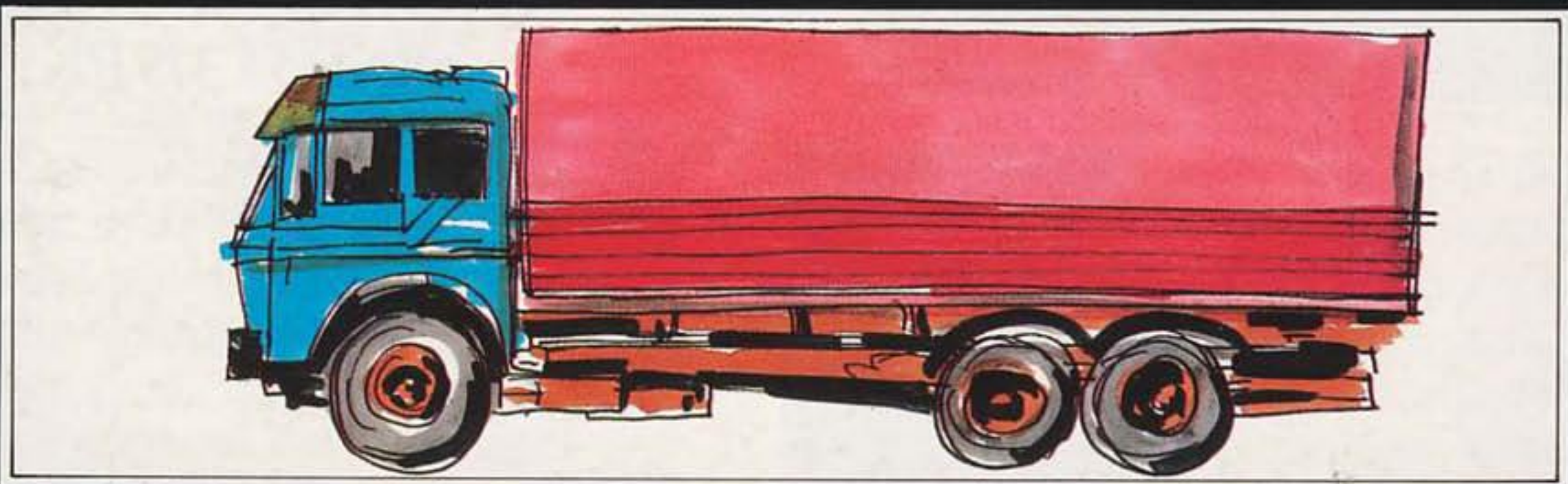
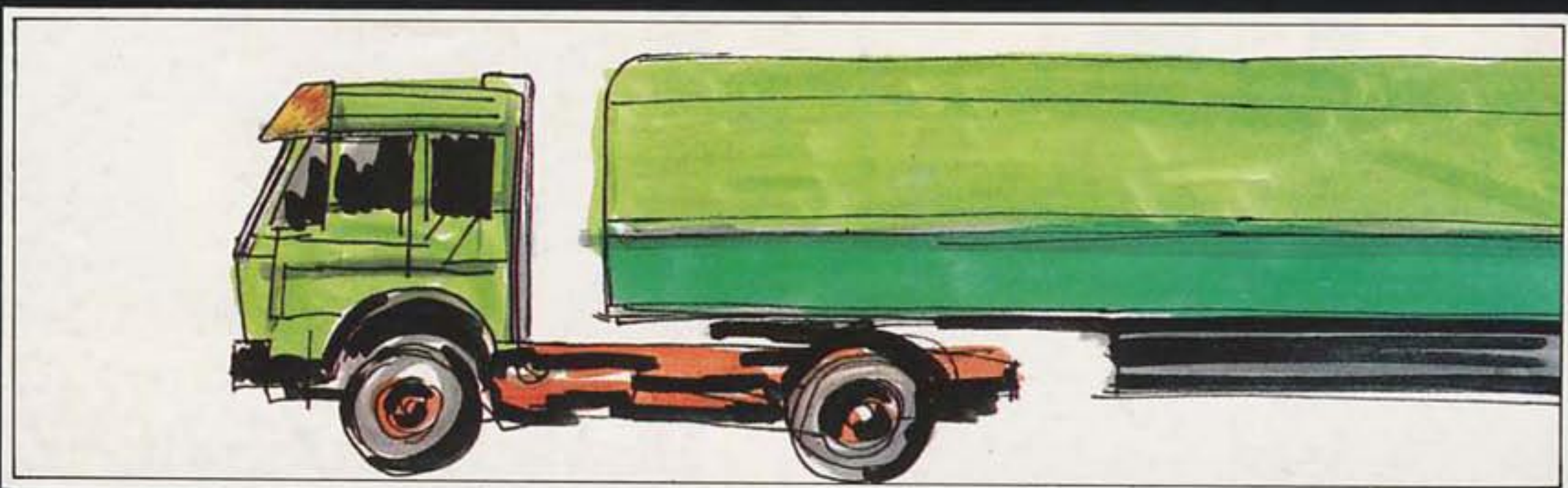
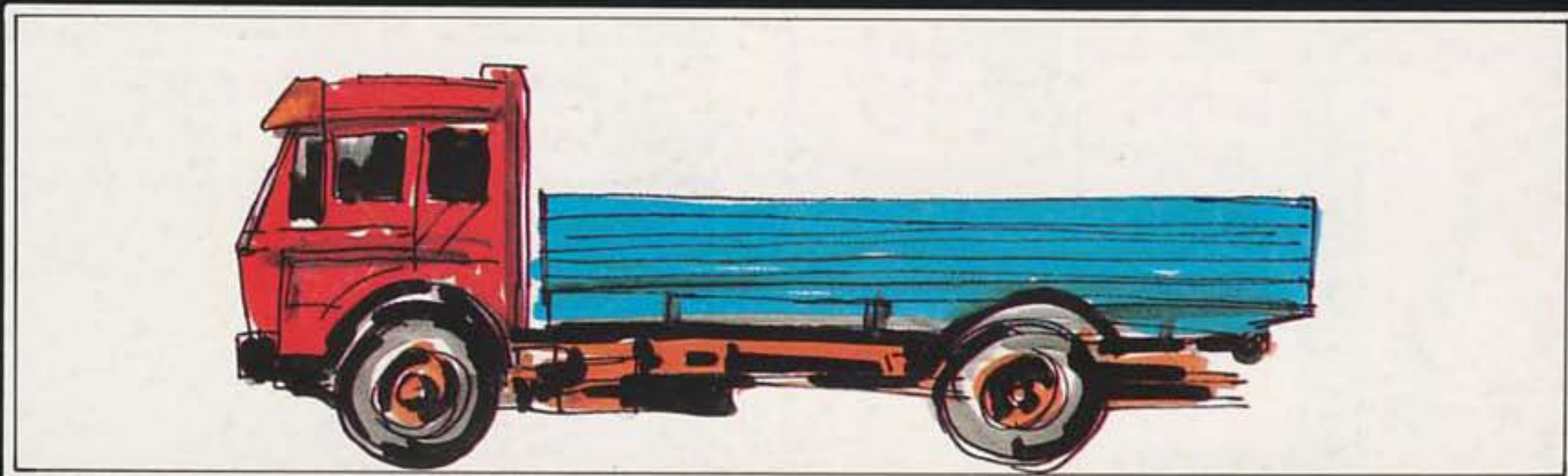
DE MERCEDES-BENZ VLOOT IN DE CATEGORIE 280 TOT 375 PK.

Type ¹⁾	Aandrijflijn	Motortype ²⁾	Vermogen kW/pk	Koppel- (Nm)	Maximaal totaal gewicht (kg)
1928	4 x 2	OM422	206/280	1040	17.500
1928L	4 x 2	OM422	206/280	1040	17.500
1928S	4 x 2	OM422	206/280	1040	16.500
1928LS	4 x 2	OM422	206/280	1040	16.500
1928LS	4 x 2	OM422	206/280	1040	17.500
1933	4 x 2	OM422A	243/330	1402	17.500
1933S	4 x 2	OM422A	243/330	1402	16.500
1938	4 x 2	OM422LA	276/375	1550	17.500
1938S	4 x 2	OM422LA	276/375	1550	16.500
2028LS	6 x 2/4	OM422	206/280	1040	22.500
2033LS	6 x 2/4	OM422	206/280	1040	22.500
2228	6 x 2	OM422	206/280	1040	23.500
2228L	6 x 2	OM422	206/280	1040	23.500
2228	6 x 4	OM422	206/280	1040	25.000
2228S	6 x 4	OM422	206/280	1040	24.500
2233	6 x 2	OM422A	243/330	1402	23.500
2233S	6 x 4	OM422A	243/330	1402	22.500
2238	6 x 2	OM422LA	276/375	1550	23.500
2238S	6 x 4	OM422LA	276/375	1550	25.000
2633S	6 x 4	OM422A	243/330	1402	25.500
2638S	6 x 4	OM422LA	276/375	1550	25.500

¹⁾ S = Trekker
L = Luchtvering

²⁾ A = Turbo-oplading
L = Intercooling

**De nieuwe generatie Mercedes-Benz
zware wegvoertuigen.
De bedrijfseconomen onder de bedrijfswagens.**



Kies het zekere voor het onzekere... kies Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Nederland B.V., Postbus 2088, 3500 GB UTRECHT. Tel.: 030 - 45 19 11.