WAFFEN ARSENAL Sonderband S-62
VK 19,80 DM / 10 13

Sonderband S-62

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

MERCEDES - LKW 1935 - 1945

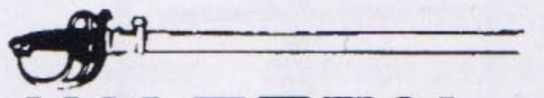
Dr. Hans-Georg Mayer-Stein

Mercedes L 3000 S als Nachrichtenwagen beim Afrika-Korps 1941 - 43. Die Reifen sind gegen Beschuß mit Sandsäcken geschützt.

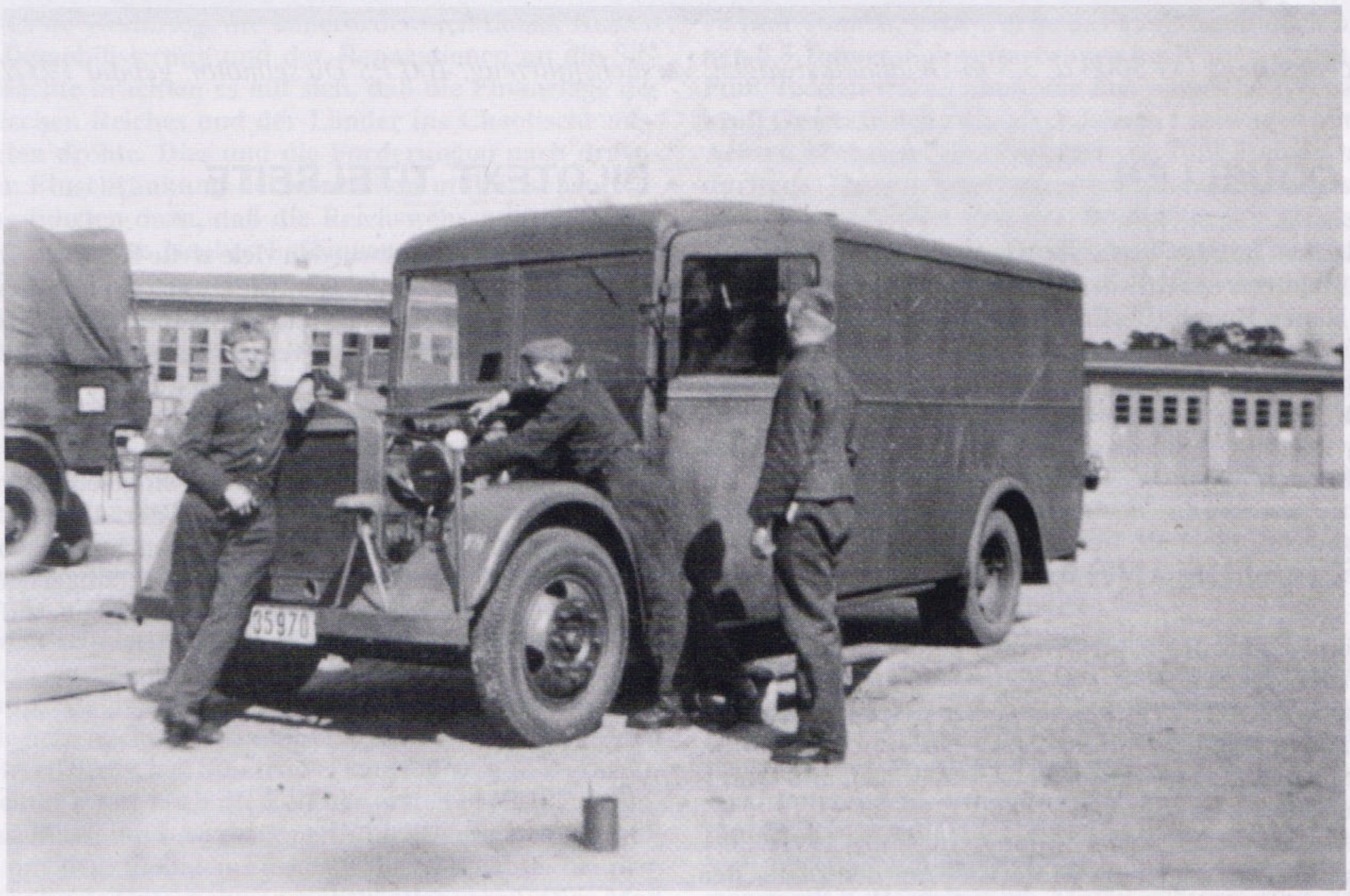
Waffen-Arsenal

Sonderband S-62

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



WAFFEN-ARSENAL

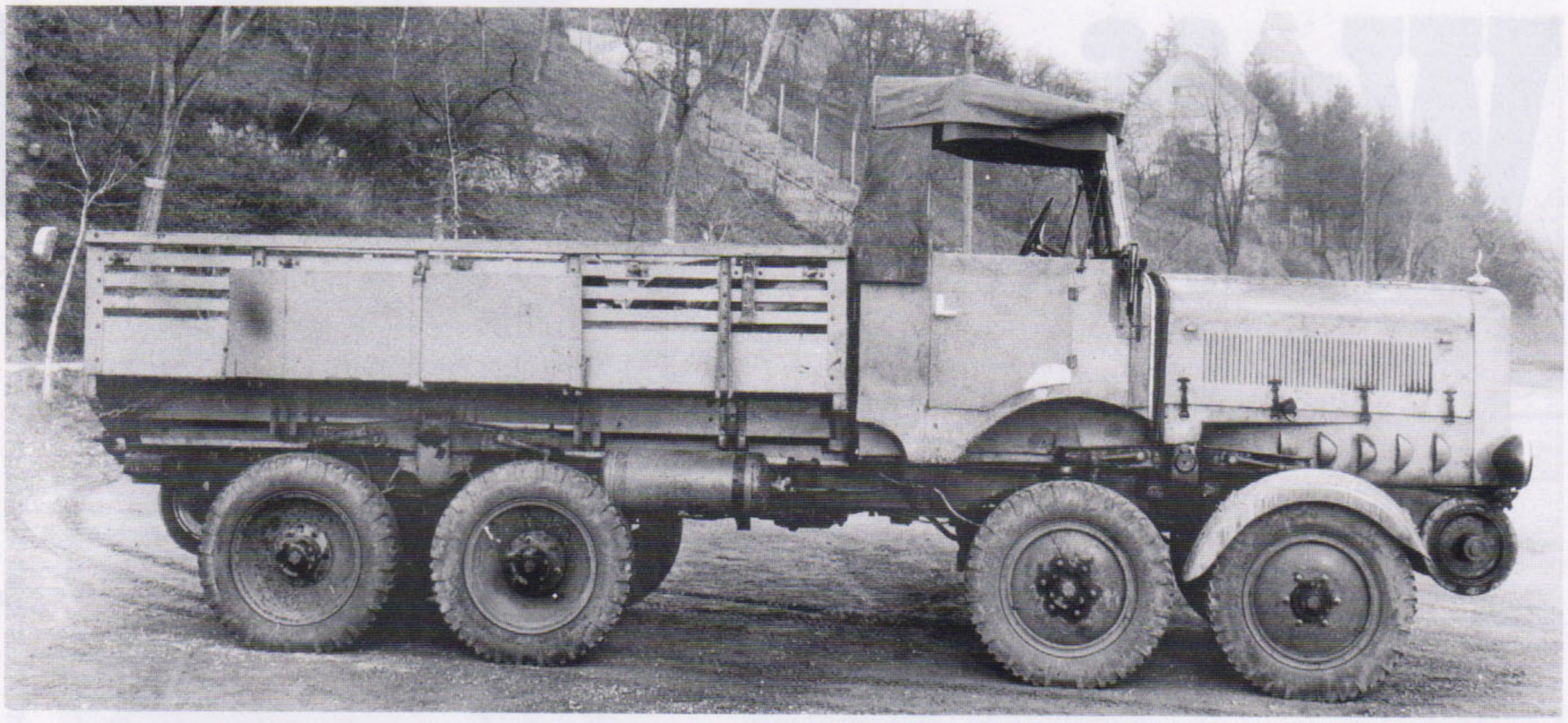


An diesem Mercedes L 2000 werden auf dem Kasernenhof noch Wartungsarbeiten vorgenommen. Wahrscheinlich handelt es sich um einen ehemaligen Möbelwagen.

Mercedes - LKW 1935 - 1945

Dr. Hans Georg Mayer-Stein

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt



Mercedes Benz LG 3000 a, 3,5 to-Geländelastwagen, Versuchsfahrzeug, 100 PS Dieselmotor, gebaut 1937/38.

BILDQUELLEN

Zu danken hat der Verfasser wiederum den Herren Uwe Heinitzer (Archiv der Mercedes-Benz AG, Stuttgart) und Henry Hoppe (Berlin). Beide haben mit großer Geduld alle Fotowünsche erfüllt.
Meinen Dank muß ich auch Herrn Dr. Wolfram vom Müller (Obergrombach bei Bruchsal) und Herrn Wolfgang Reichert (Fahrzeugmuseum Marxzell) für zahlreiche Informationen sagen.

LITERATURANGABEN

Frank, Reinhard: Lastkraftwagen der Wehrmacht, Friedberg/Hessen 1992
Oswald, Werner: Kraftfahrzeuge der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr, Stuttgart 1982
Oswald, Werner: Mercedes Benz, Lastwagen und Omnibusse 1886 - 1986, Stuttgart 1986
Rabe, Klaus: Aller Laster Anfang, Augsburg 1991
Spiegelberger, Walter J.: Motorisierung der Deutschen Reichswehr 1920 - 1935, Stuttgart 1979

Zeitschriften:
"Das Last Auto", 1938
"Last & Kraft" 2/97, darin Aufsatz Bodo Brennecke über den Mercedes Typ L 4500 S.

BILDTEXT TITELSEITE

Während des Krieges wurden viele zivile Kraftomnibusse zum Heeresdienst eingezogen. Sie kamen bei Kommandostellen, als Fahrzeuge des Stabes, bei Verwaltungsdiensten, Nachrichtentruppen, Vermessungsabteilungen, bei der Feldpolizei und der Feldpost zum Einsatz. Die Dienstvorschrift verlangte, daß ältere Geburtsjahrgänge mit Fahrpraxis - etwa bei Städtischen Verkehrsbetrieben oder bei der Reichspost im Linienverkehr - eingesetzt werden. Dieser Mercedes - Kraftomnibus wird gerade per Eisenbahn ins Frontgebiet gebracht. Man beachte am oberen Dachrand das Dreieckzeichen für den Anhängerbetrieb. Vor der Abfahrt läßt sich das Begleitpersonal, auf den Notflügeln sitzend, noch einmal ablichten.

© Copyright, 2001

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70
Internet: http://www.podzun-pallas.de

ISBN: 3 - 79 09 - 07 36 - 7

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel Satz & Druck, 66482 Zweibrücken

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300

Für den österreichischen Buchhandel:
Buchhandlung Stöhr GmbH, Lerchenfelder Straße 78-80, A-1080 Wien

MERCEDES-LKW
LASTKRAFTWAGEN BEI DER REICHSWEHR UND WEHRMACHT

In den frühen zwanziger Jahren war es die Absicht der Heeresleitung, die sieben Infanterie- und drei Kavalleriedivisionen, die die Siegermächte des Ersten Weltkrieges als Höchststärke für die Reichswehr vorsahen, auf 21 Divisionen zu verstärken. Das Ziel war ein kampfkräftiges, operativ lebensfähiges Heer mit neuzeitlicher Ausrüstung und ausreichendem Nachschub. Die Erfahrungen des Ersten Weltkrieges hatten die Bedeutung des schnellen motorisierten Nachschubtransports bei den immensen Massen an Menschen, Waffen, Ausrüstungsmaterial, Verpflegung usw. gezeigt. Über die großen Entfernungen hinweg wurden die Massentransporte im Allgemeinen von der Eisenbahn bewältigt. Im rückwärtigen Gebiet der Front und für die Kriegswirtschaft im Reich war indes der Lastkraftwagen von größter Wichtigkeit.
Der Erste Weltkrieg, die außerordentlich hohen Kosten der Demobilisierung und der Reparationen an die Siegermächte brachten es mit sich, daß die Finanzlage des Deutschen Reiches und der Länder ins Chaotische auszuarten drohte. Dies und die Forderungen nach drastischer Einschränkung der deutschen militärischen Rüstung führten dazu, daß die Reichswehr nur vorsichtig und zögernd an Neubeschaffungen denken konnte. Das Waffenamt stützte sich denn auch in den ersten Jahren ausschließlich auf handelsübliche Typen, die nur wenige zusätzliche Extras hatten, wie z.B. Schützbügel vor dem Kühler, verlängerte Trittbretter zur Aufnahme von Werkzeugkästen und Benzinkanistern. Eine besondere Geländetauglichkeit wurde von den Lastwagen in der frühen Reichswehrzeit nicht erwartet, da sie ohnehin nur innerhalb der deutschen Grenzen eingesetzt wurden. Lkw mit über 5 Tonnen Nutzlast wurden als dienstuntauglich angesehen und daher gar nicht in Erwägung gezogen - das war nicht nur in der deutschen Armee so.
Zu den namhaften Lkw-Herstellern nach dem Ersten Weltkrieg gehörten Benz, Büssing, DAAG, Dürkopp, Krupp, Magirus, MAN, die NAG. Sie bauten ihr Vertriebsnetz nach 1919 national aus und richteten in den größeren deutschen Städten Verkaufsbüros und Werkstätten ein. Es war auch die Zeit der ersten großen Zu-sammenschlüsse und Aquisitionen - nicht vergleichbar freilich mit dem globalen Fusionswahn von heute, bei dem eine hybride Unternehmenspolitik alles vernünftige Maß übersteigt, in der rauschhaften Gier, der Größte sein zu wollen - wobei nicht nur das Unternehmen in die wirtschaftliche Schieflage gerät, sondern auch seine Identität verliert. Die Firmenzusammenschlüsse der zwanziger Jahre hatten primär das Ziel, in Anbetracht der großen Wirtschaftskrise die Unternehmen zu retten, auf nationaler Basis zu kooperieren: Das garantierte immer noch Übersichtlichkeit, Vertrautheit mit den Verhältnissen.
Der Zusammenschluß von Daimler und Benz im Jahre 1926 ging auf die Mercedes- und Benz-Oberen Kissel und von Stauss zurück, die mit der Entwicklung eines neuen Konzepts die Grundlage legten für eine straffe und effektive Organisation mit zweckmäßiger Produktionsauffächerung:
Demnach war die Pkw-Produktion für das Stammwerk Stuttgart-Untertürkheim geplant, der Karosseriebau (Pkw und Omnibusse) für Sindelfingen, die Fertigung der LKW- und Omnibus-Fahrgestelle für das Zweigwerk Gaggenau. In der Produktionsstätte Berlin-Marienfelde wurde die Lkw-Fertigung vorläufig eingestellt. Infolge der enormen Produktionsausweitung nach 1933 wurde in Marienfelde die Lkw-Montage jedoch wieder aufgenommen. Mit dem Aufbau der neuen Wehrmacht ab 1935 wurden dort überwiegend Lkw für das Heer und Flugzeugmotoren hergestellt. Im Werk Mannheim, in dem nach den Plänen Kissels nur die Produktion von Bauteilen verbleiben sollte, wurden ab 1937 die leichteren Lkw bis drei Tonnen gebaut, weil sich rasch gezeigt hatte, daß infolge der allgemeinen Motorisierung nach 1933 die Kapazitäten in Gaggenau längst nicht ausreichten.
Nach der Fusion von Daimler und Benz konzipierten die Stuttgarter Konstrukteure ein völlig neues Nutzfahrzeugprogramm. Die Vielfalt der neuen Modelle unter dem neuen Namen Mercedes-Benz reichte 1927 von einer bis zu fünf Tonnen, 1928 wurde das Programm noch um einen 8,5 Tonnen-Schwerlastwagen nach oben erweitert.
Fünf Tonnen waren aber eine fast magische Grenze, da kraft Gesetz in den zwanziger Jahren Lastwagen mit zwei Achsen höchstens eine Nutzlast von fünf Tonnen haben durften. Ohnehin interessierten sich damals wegen der schlechten Straßen und der Dominanz der Deutschen Reichsbahn nur wenige Spediteure für den Fernverkehr. Kleineren und mittleren Lastern wurden also der Vorzug gegeben.
In den zwanziger Jahren experimentierten einige Hersteller mit Halbkettenfahrzeugen. Die abenteuerlichen Fahrten durch die Sahara und Asien waren außerordentlich publikumswirksam und lenkten das Interesse der Öffentlichkeit auf Fahrer und Firmen. Berühmt wurde der Konstrukteur Adolphe Kégresse, als er mit seinem Citroen-Halbketten-Lkw die Sahara und die Gobi durchquerte. 1925 machten die Bielefelder Dürkoppwerke mit einem Halbketten-Lkw von sich reden.
Ende der zwanziger Jahre interessierte sich in immer größerem Maß die Reichswehr für Halbkettenfahrzeuge, die als Zugmaschinen für Geschütze geeignet schienen und sich in unwegsamen Gelände bewährten. Da Dürkopp während der Weltwirtschaftskrise 1929 den Bau von Kraftfahrzeugen einstellen mußte, konzentrierte sich von nun ab die in München ansässige Firma Maffei auf die Konstruktion und den Bau von Zugmaschinen und Lastwagen mit Kettenfahrwerk. Maffei, später Krauss-Maffei, arbeitete mit dem Heereswaffenamt zusammen und lieferte etliche Zugkraftwagen mit Kettenantrieb an die Reichswehr, später an die Wehrmacht. Die Baureihe KM 8 wurde von Büssing-NAG und Daimler-Benz nachgebaut. Ein von Krauss-Maffei vorbereitetes, dann von Büssing-NAG übernommenes Projekt war der Kettenschlepper mit der Typenbezeichnung BN I 5, der dann ebenfalls von Daimler-Benz nachgebaut wurde.
Halbkettenfahrzeuge dienten hautsächlich als Zugwagen für die Artillerie; Lastwagen mit Kettenlaufwerk waren indessen im 2. Weltkrieg als Versorgungsfahrzeuge für Fronttruppen während der Schlammperiode in Rußland gedacht. Lkw vom Typ "Maultier" gab es von Margirus (3 Tonnen), Opel (3 Tonnen), Ford (3 Tonnen) und Mercedes (4,5 Tonnen). Die "Maultiere" bewegten sich nur langsam; die Höchstgeschwindigkeit lag bei 35 Kilometern pro Stunde. Um die Laufwerke zu schonen, wurde meist noch langsamer gefahren. Bei dem chronischen Fahrzeugmangel der Wehrmacht wurden die "Maultiere" allerdings nicht, wie beabsichtigt, für den Einsatz im

russischen Schlamm aufgespart, sondern bei allen möglichen anderen Transportaufgaben verbraucht.

Mitte der zwanziger Jahre erkannten auch viele Hersteller die Vorteile des Dreiachskraftwagens: Die mittelschweren geländegängigen Dreiachslastwagen mit zwei angetriebenen Hinterachsen eigneten sich besonders gut zum Schleppen schwerer Lasten auf der Straße als auch im Gelände. Sie vereinigten somit die Vorteile des Lastkraftwagens mit denen der Zugmaschinen. Die Achslastverteilung war im Allgemeinen so vorgesehen: vorn 20 %, Mitte und hinten jeweils 40 %. Die hohe Übersetzung des Getriebes erhöhte die Motorzugkraft auf mehr als das doppelte eines normalen Lastwagens, sodaß sowohl hohe Geschwindigkeit auf den Straßen als auch hohe Zugkraft bei schweren Lasten ermöglicht wurde. Durch die Verwendung besonders griffiger und elastischer Bereifung auf den zwillingsbereiften Antriebsachsen konnte das Einsinken oder Eingraben verhindert werden. Mit angelegten Geländeketten hat der Dreiachswagen annähernd die Zugkraft einer Zugmaschine. Mit dem Einbau einer Spilleinrichtung ergeben sich weitere Vorteile: Das Fahrzeug kann mit eigener Kraft herausgezogen werden, wenn es im Schlamm steckengeblieben ist; es können schwere Lasten, z.B. auch andere Fahrzeuge, auf steile Hänge gezogen werden. Ein Ausgleich an der Hinterachse sorgt im übrigen dafür, daß der Druck auf die Antriebsachsen gleichmäßig verteilt ist und das Rutschen der Räder im Morast verhindert wird.
Bei Daimler Benz begann 1928 die Serienfertigung des Dreiachslastwagen G 3 mit Sechszylinder-Ottomotor (60 PS), er wurde ein Jahr später vom verbesserten Typ G 3 a abgelöst, von dem bis 1934 immerhin rund 2000 Stück in Stuttgart-Untertürkheim und Berlin-Marienfelde hergestellt wurden. Ein Großteil davon bekam den geschlossenen Aufbau der Funkwagen für die Nachrichtentruppe; in großer Stückzahl gab es außerdem den Pritschenwagen mit Plane. Der G 3 a hatte einen stärkeren Motor (3,7 Liter, 68 PS) und 1,5 Tonnen Nutzlast. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 65 Kilometer pro Stunde. Der Benzinverbrauch war erschreckend: 27 Liter im Straßenverkehr, 35 Liter im Gelände. Der Mercedes G 3 a wurde bis 1935 gebaut. Eingesetzt wurden diese Wagen hauptsächlich bei Pionier-, Fernsprech- und Nachrichtentruppen, als Funk- und Mannschaftswagen.
Neben diesen leichten geländegängigen Dreiachslastkraftwagen (6 x 4) gab es noch eine mittlere Gruppe mit höherer Nutzlast (3 Tonnen). Zu diesem gehörte der Mercedes LG 3000, der von 1937 bis '38 in einer Stückzahl von etwa 7000 in Gaggenau, Berlin-Marienfelde und Stuttgart-Untertürkheim gebaut wurde. Der Sechszylinder-Motor (7,4 Liter Hubraum) leistete 95 PS. Der Kraftstoffverbrauch (Diesel) lag zwischen 30 (Straßenfahrt) und 45 Litern (Gelände).
Der Lastwagenbau nahm nach 1933 einen rasanten Aufschwung. Nicht, weil - wie man monoton wiederholt und stupid behauptet - die Aufrüstung nach Lastwagen verlangte und diese ausschließlich zu Kriegszwecken gebaut wurden, sondern weil der allgemeine Aufschwung, das "Wirtschaftswunder" der dreißiger Jahre, Mobilität voraussetzte und deshalb Bedarf an modernen Transportmitteln bestand. 1938 wurden 57 659 Last- und Lieferwagen gebaut und dies entsprach einer Produktionssteigerung von rund 80 % in den vergangenen fünf Jahren. Mit etwa 25 % fiel der Hauptanteil auf Zwei- bis Dreitonner. Diese Größenklasse war in der Wirtschaft am meisten begehrt, da der Nahverkehr, der Zubringerdienst noch dominierte. Mit 21,7 % folgten dann die Drei- bis Viertonner, dicht gefolgt von den Ein- bis Zweitonnern, deren Anteil 20 % betrug. Man sieht daran die Vormachtstellung der leichteren und mittleren Lastwagen, wenn man von der großen Zahl der Lieferwagen bis einer Tonne (etwa ein Viertel Produktionsanteil) einmal absieht. Der verbleibende Rest der Fünf- bis Siebeneinhalbtonner mit 3,4 % und die Fahrzeuge mit mehr Nutzlast (0,3 %) kam hauptsächlich im Ferntransport zum Einsatz. Durch das wachsende Netz der Reichsautobahn befand sich allerdings der Fernverkehr mit schweren Lastzügen im Aufschwung.
Die Verringerung der Typenzahl bedeutete für die Hersteller eine Konzentration auf die im Bauprogramm verbleibenden Typen und damit eine rationellere Herstellung. Der Aufbau der Wehrmacht ab 1935 und damit die Aufstellung moderner und schneller motorisierter Verbände vergrößerte natürlich auch die Nachfrage nach geländetauglichen Lastkraftwagen. Das Ziel war dabei, den heereseigenen Kraftfahrzeugbestand mit wenigen Einheitstypen und standardisierten Fahrzeugreihen auszurüsten, um Reparaturen, Nachschub, Austauschbarkeit von Teilen etc. zu vereinfachen. 1938 wurde beim Heereswaffenamt in Berlin die Dienststelle eines "Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen" eingerichtet, zu dessen Aufgaben die Koordinierung der Planung und Konstruktion, die forcierte Rationalisierung der Fertigung und Steigerung der Produktion gehörte. Die mit dem sogenannten "Shell Programm", benannt nach dem Leiter der Dienststelle, dem Oberst Adolf von Schell, vorangetriebene Typenbeschränkung klassifizierte die Fahrzeuge nach "geländefähig" und "geländegängig", wobei letztere mit Allradantrieb ausgerüstet waren. Fahrzeuge in Standard-Ausführungen mit konventionellem Hinterradantrieb waren steuerbegünstigt, wenn sie als geländefähig eingestuft wurden.
Der Dieselmotor hatte lange noch nicht die unbestrittene Dominanz im Lkw-Sektor wie heute. Opel und Ford, lange die Marktführer der mittleren Gewichtsklasse, blieben beim Vergasermotor und die anderen zogen zwangsläufig mit. Die ersten Lastwagen mit Diesel brachte das Gaggenauer Benz-Werk 1923/24 auf dem Markt (damals noch unter der üblichen Bezeichnung Rohölmotor). 1924 wurden auch ein Diesel-Lkw aus der Daimler-Fabrikation in Berlin-Marienfelde und ein MAN-Diesel der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Resonanz war nicht groß. Erst ab 1927, nachdem Bosch die Einspritzpumpe entwickelt hatte, konnten größere Stückzahlen abgesetzt werden. Bei den Schwerlastern war das Interesse am Diesel wegen dessen großer Wirtschaftlichkeit naturgemäß größer.
Ab 1930 war Daimler-Benz marktführend in diesem Sektor. Die große Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors infolge des geringen Kraftstoffverbrauchs und des niedrigen Preises für Schweröle war unanfechtbar. Sein höheres Gewicht und sein höherer Herstellungspreis waren Faktoren, die beim schweren und mittleren Lastwagen nicht ins Gewicht fielen, jedoch bei leichteren Lastwagen von Bedeutung waren. Das war der Grund, weshalb bei Zwei- und Dreitonnern der Vergasermotor bevorzugt wurde. Bei Büssing-NAG, Hansa-Lloyd, Mercedes-Benz und Krupp gab es leichtere Lkw je nach Wunsch mit Diesel- oder Vergasermotor.
Daß der Lkw-Bau traditionell noch von der Starrachse beherrscht war, spricht im übrigen auch gegen die Behauptung, daß die Lastwagenproduktion von vornherein für militärische Zwecke gedacht war, denn abseits befestigter Straßen war diese Konstruktion ziemlich hilflos. Den besonderen Strapazen in Rußland, vor allem während der Schlammperioden, waren deutsche Autos des-

Das Sudetenland wird gemäß den Beschlüssen der Münchener Konferenz vom September 1938 dem Deutschen Reich angegliedert. Die deutschen Soldaten werden als Befreier begrüßt. Auf dem Bild sieht man einen Mercedes LG 3000.

halb auch nicht gewachsen. Im Allgemeinen kam der Lkw aber auch in Deutschland nicht nur dort zum Einsatz, wo gute Straßen waren. In der Land- und Forstwirtschaft, im Baugewerbe usw. mußte er auf schlechten Wald- und Feldwegen, durch Sandgruben und ähnliche Geländeverhältnisse seine Dienste tun. Diesen Bedürfnissen Rechnung tragend, sind bei einigen Herstellern (Magirus, Mercedes, Opel) Lkw mittlerer Zuladung entwickelt worden, die - obwohl Starrachser - durch weitgehende Verdrehbarkeit ihrer Achsen eine sehr gute Geländeanpassungsfähigkeit gestatteten. Beim Reichsarbeitsdienst kamen solche Lastwagen zum Einsatz; sie wurden später von der Wehrmacht übernommen.

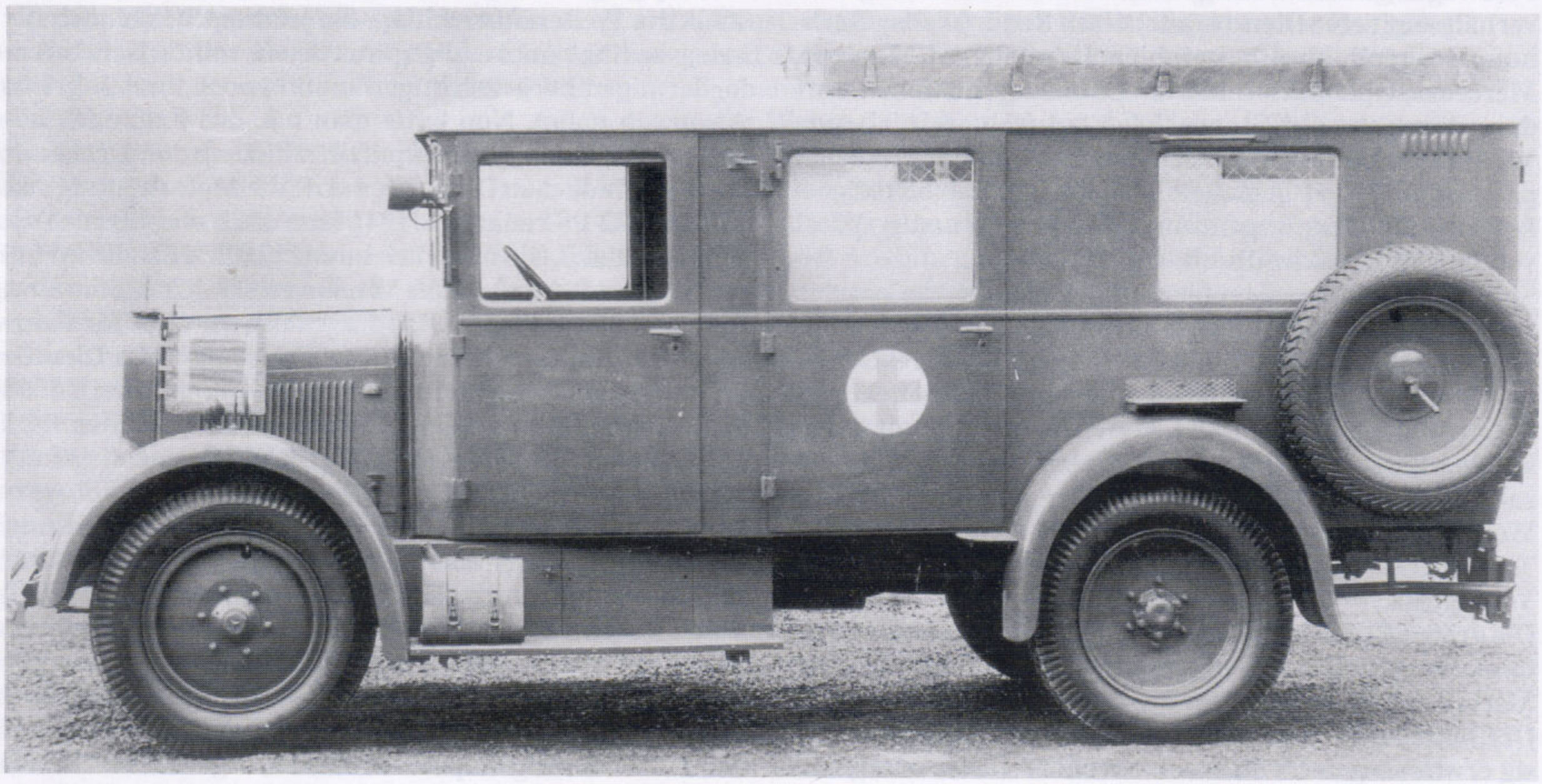
Spezielle Geländewagen für militärische Zwecke wurden von allen deutschen Firmen entwickelt. Die Reichswehr favorisierte den Bau von mittelschweren Dreiachs-Gelände-Lkw, nachdem man damit in langen Versuchen gute Erfahrungen gemacht hatte. Mercedes-Benz baute in dieser Spezies den LG 3000 von 1935 bis '38 in einer Stückzahl von knapp 7500, von denen aber nur ein Teil an die Wehrmacht ging. Größere Verbreitung fand der Henschel Typ 33 D 1, da die Wehrmacht ihm als Einheitstyp den Vorzug gab.

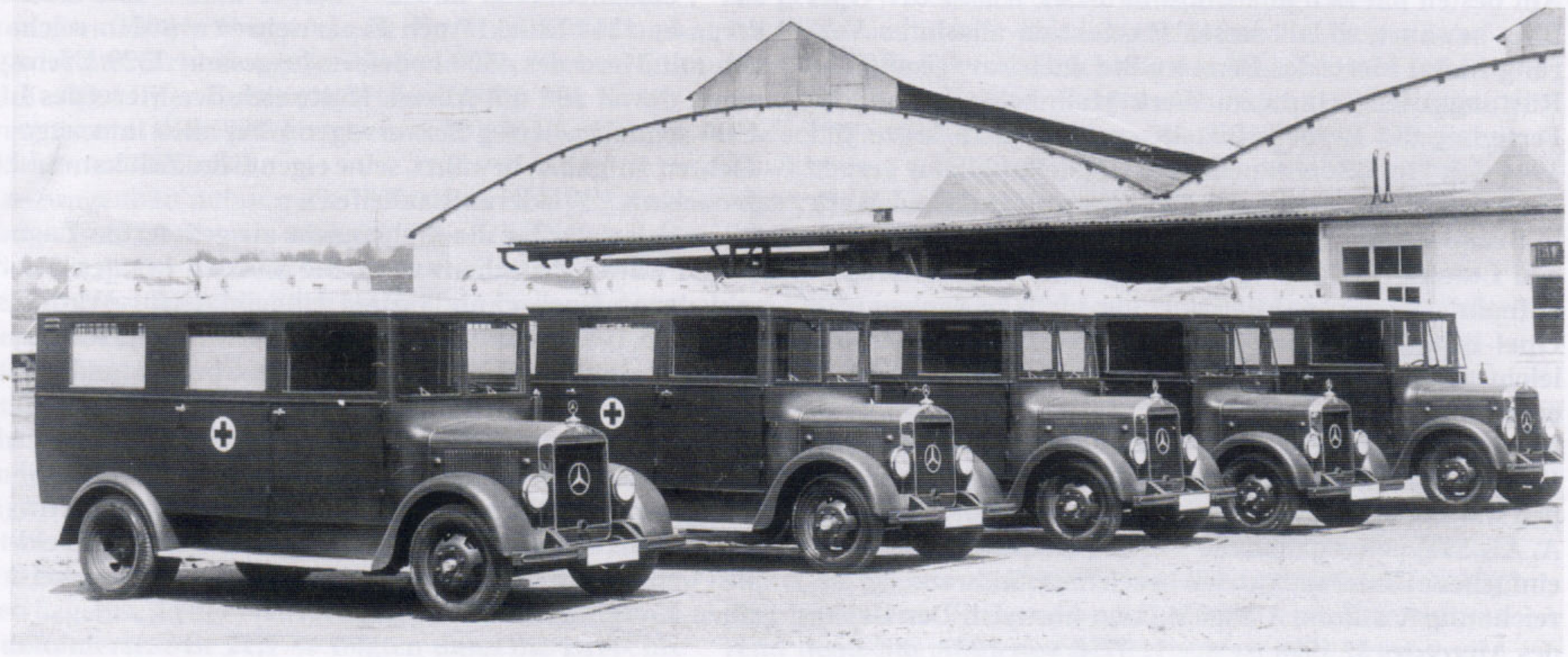
Die größte Bedeutung hatten bei der Wehrmacht die Dreitonner-Lastwagen. Wenig zufrieden war man mit dem Mercedes L 3000 und dem Ford V 8. Passabel waren die Dreitonner von Borgward und MAN; als sehr zuverlässig erwies sich der S 3000 von Klöckner-Deutz-Margirus. Am besten hat sich allerdings in dieser Klasse der Opel Blitz bewährt, sodaß dessen Produktion absoluten Vorrang hatte. Mercedes-Benz mußte nach Anweisung des Rüstungsministeriums im Werk Mannheim deshalb die Fertigung des L 3000 einstellen und dort ab Mitte Juli 1944 den Opel Blitz bauen. Die Umstellung kam gerade noch rechtzeitig, denn am 6. August wurde das Opel-Werk in Brandenburg, wo der "Blitz" vom Band lief, durch einen Luftangriff total vernichtet, sodaß an eine Wiederaufnahme der Produktion dort gar nicht zu denken war. Opel-Blitz-Laster aus der Mercedes-Produktion sind leicht an dem eckigen Einheitsfahrerhaus aus Holz zu erkennen.

Lastwagen der 4,5 Tonnen Klasse hatten während des Krieges eine geringe Bedeutung. Die meistgebauten Typen waren der Büssing-NAG und der Mercedes L 4500 S/A. Als S-Typen wurden die Standard-Ausführungen mit einfachem Hinterradantrieb bezeichnet, während die Bezeichnung A auf die Allrad Version hinweist. Der Urahn des Mercedes L 4500 ist der L 3750 von 1937, mit dem Daimler-Benz den Übergang vollzog von der Holzrahmenbauweise zu einem ganz aus Stahlblech gefertigten, modern geformten, etwas rundlichen Fahrerhaus. 1939 stellte man dann den L 4500 mit höherer Nutzlast vor, dessen Serienproduktion freilich erst 1941 begann, weil die konstruktive Weiterentwicklung, die jetzt natürlich auch die kriegsbedingt notwendig gewordenen militärischen Anforderungen berücksichtigen mußte, noch zwei Jahre in Anspruch nahm. Nun hatte man u.a. das Fahrwerk höher gesetzt und die Frontpartie stilistisch modernisiert. Aus unerfindlichen Gründen wurde die Motorleistung von 120 auf 112 PS reduziert. 1941 kam auch die Allrad-Ausführung hinzu, die natürlich ausschließlich für die Wehrmacht gebaut wurde. Eine Version mit Holzgasgenerator, die ebenfalls ab 1941 im Bauprogramm war, war für Fahrzeuge vorgesehen, die zu kriegswirtschaftlichen Dienten im Reichsgebiet eingesetzt waren. Die oberhalb der L 4500 angesiedelten Mercedes L 6500 und L 10000 wurden 1941 aus Gründen der kriegswirtschaftlichen Rationalisierung eingestellt. Während also die imposanten Schwerlastwagen von Mercedes-Benz dem Shell-Programm zum Opfer fielen, wurde der L 4500 S bzw. A bis 1945 (und selbstverständlich danach) weitergebaut. Etwa 11 000 Stück wurden bis Kriegsende davon in Gaggenau gebaut, wobei auf den L 4500 S 3167 Exemplare fallen, auf die Allrad-Ausführung 2403. Etwa 250 Mercedes L 4500 A wurden außerdem im Wiener Saurer Werk gefertigt. Auf den L 4500 R mit Raupenantrieb, das sogenannte "Maultier", entfallen 1486 und auf den L 4500 S mit Holzvergaser 1214 Stück. Auch Feuerwehren wurden reichlich mit Mercedes 4500 beliefert: insgesamt 2329 Exemplare, davon 308 mit Allrad. Hatte sich der Mercedes L 4500 schon im Krieg hervorragend bei alles ihm zugedachten Aufgaben bewährt, seine eigentliche Zeit kam erst danach als "Wiederaufbauhelfer".

Die meisten der an die Wehrmacht ausgelieferten Lastwagen waren Pritschenwagen. Sie wurden bei den verschiedenen Nachschubdiensten eingesetzt (für Waffen, Munition, Gerätschaften, Ausrüstung, Kraftstoff, Verpflegung, Sanitäts- und Veterinärmaterial), bei Instandsetzungseinheiten (als Werkstattwagen, in Werkstattzügen), zur Einrichtung von Abgabestellen, Lagern, Tankstellen usw. Der Einsatz erfolgte natürlich auch bei den technischen Truppen (Nachrichten-, Eisenbahn-, Pionier-, Straßenbau-, Kraftfahrtruppen usw.), außerdem bei der Feldpost und bei Ordnungstruppen. Funkwagen hatten meist einen Kofferaufbau.

Bild oben: Mercedes LG 2000 Versuchswagen, 1937/38, Dieselmotor (70 PS), 2000 kg, Geländelastwagen mit seitlichen Stützrädern (drehbar) gegen Aufsetzer.
Bilder unten: Mercedes 1100 E,, Heereskrankenwagen mit Sechszylinder-Vergasermotor (45 PS).



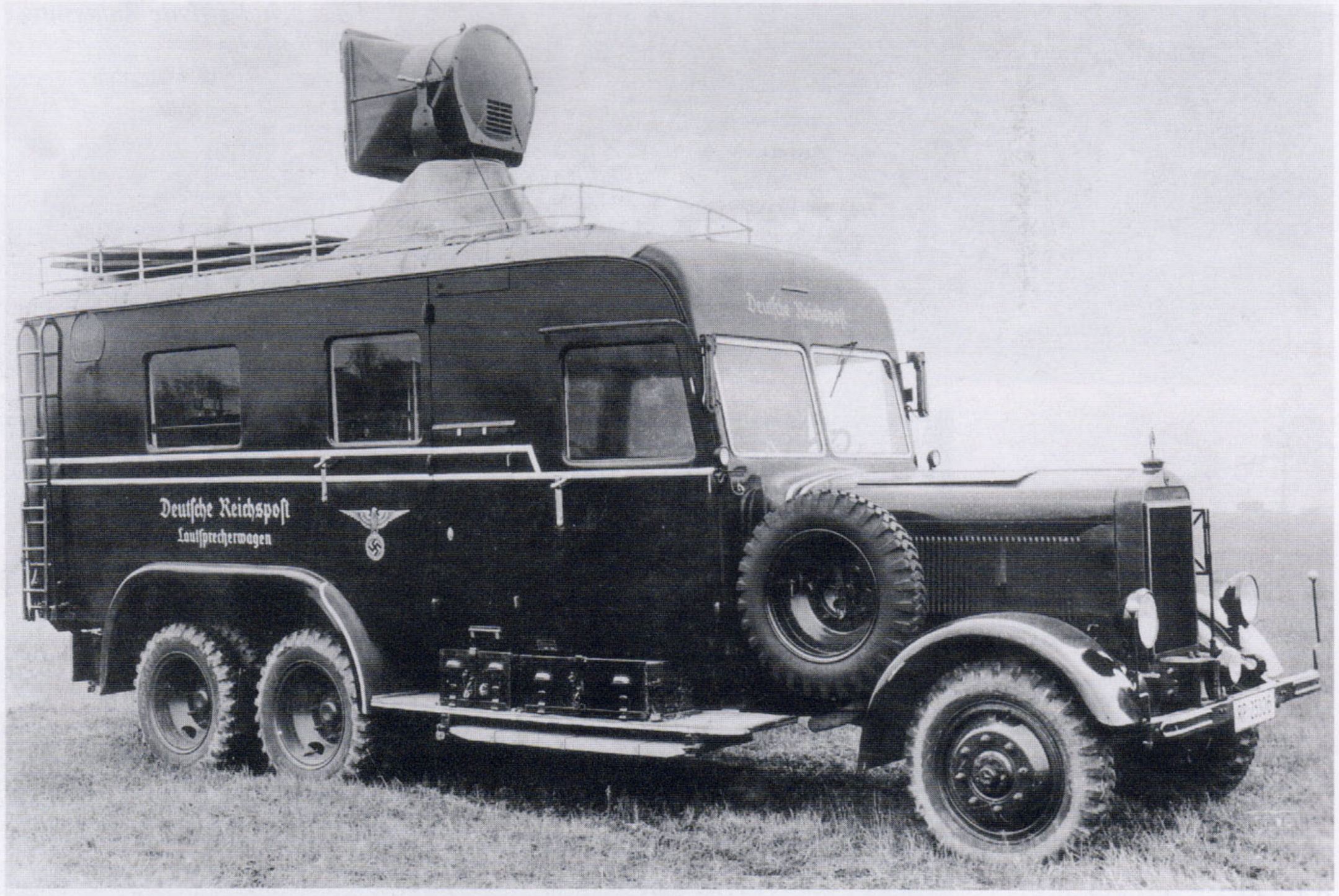


Dieser ältere L 3000 wurde von der Legion Condor im Spanischen Bürgerkrieg eingesetzt (Kennzeichen LC 202 68). Fahrgestell-Nr. 3059/11416, nach Angaben Bundesarchiv.

Ein älteres Semester war auch dieser Mercedes L 2000. Er stammt aus Privatbesitz und hat noch die zivile Zulassung von Berlin.

Scharf bewacht wird dieser Kübelwagen L 2000 einer Polizeieinheit im Osten.

Mercedes LG 4000, Versuchswagen 1937/39, Sechszylindermotor, 95 PS bei 2000 U/min, 50 km/h, Straße 3700 kg, Gelände 2700 kg, Geländelastwagen mit Hilfsrädern am Bug gegen Aufsetzer.



Lautsprecherwagen der Deutschen Reichspost, gebaut von der Karosseriefabrik Luchterhand & Freytag auf dem Fahrgestell eines Mercedes LG 3000.

Mercedes Benz G 3 a, 3,7 Liter Hubraum, 68 PS bei 2900 U/min, Vergasermotor, 65 km/h, Nutzlast im Gelände 1500 kg.
Das untere Bild zeigt ein Versuchsfahrzeug mit provisorischen Holzaufbau.

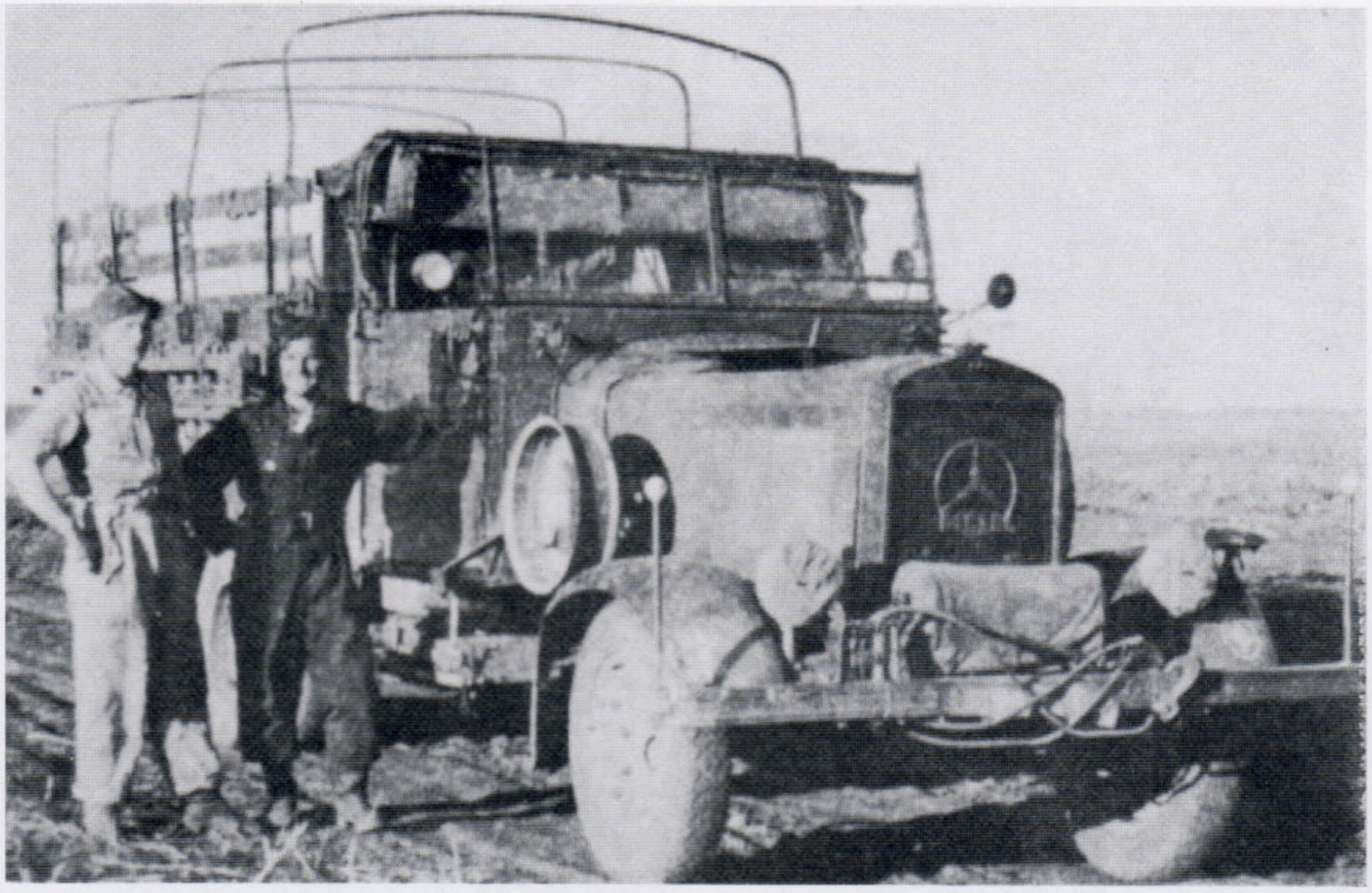
Typ G 3 a im Dienst der Deutschen Reichsbahn.

G 3 a mit Kofferaufbau bei der Reichswehr.

Foto oben und unten: Man sieht deutlich den geschwungenen Schutzbügel des G 3 a vor dem Kühler.

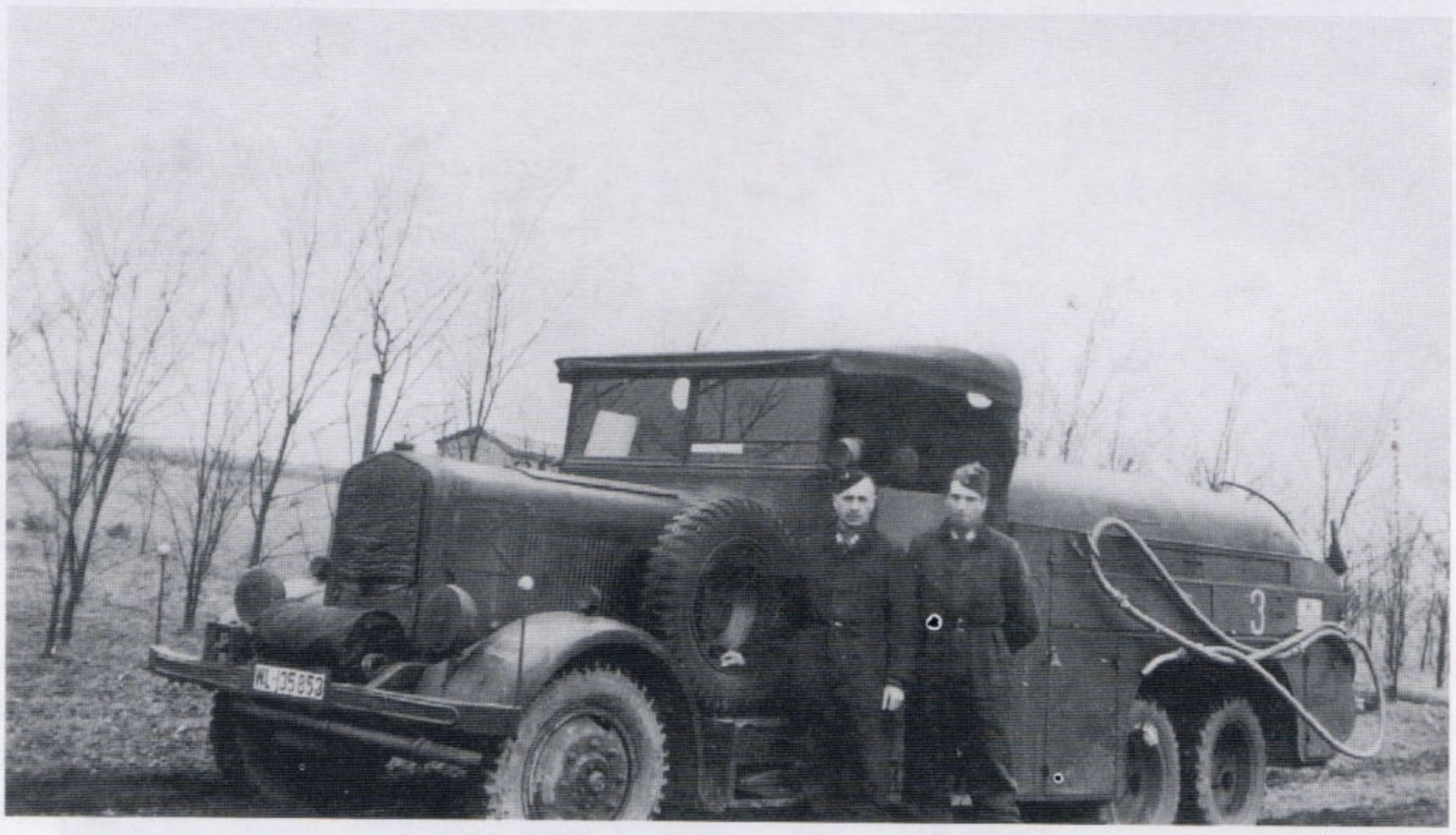
Ein G 3 a mit Unfallschaden.

G 3 a als Funkwagen.



Als Nachfolger des G 3 a kann man den Mercedes LG 3000 sehen: Sechszylinder Dieselmotor mit 7,4 Liter Hubraum, 95 PS, Nutzlast Straße 3000 kg, im Gelände 2000 kg, Verbrauch Straße 30 Liter, im Gelände ca. 45 Liter, Bauzeit 1935 bis '38.
Oben und in der Mitte ein Fahrzeug der Luftwaffe, unten: LG 3000 in Pantschewo (Jugoslawien), Ostern 1941 (Balkanfeldzug).

Die Bilder auf dieser Seite zeigen einen LG 3000 als Kfz 384 (Flugbenzintankwagen). Auf dem oberen Bild ein Wagen der Legion Condor.



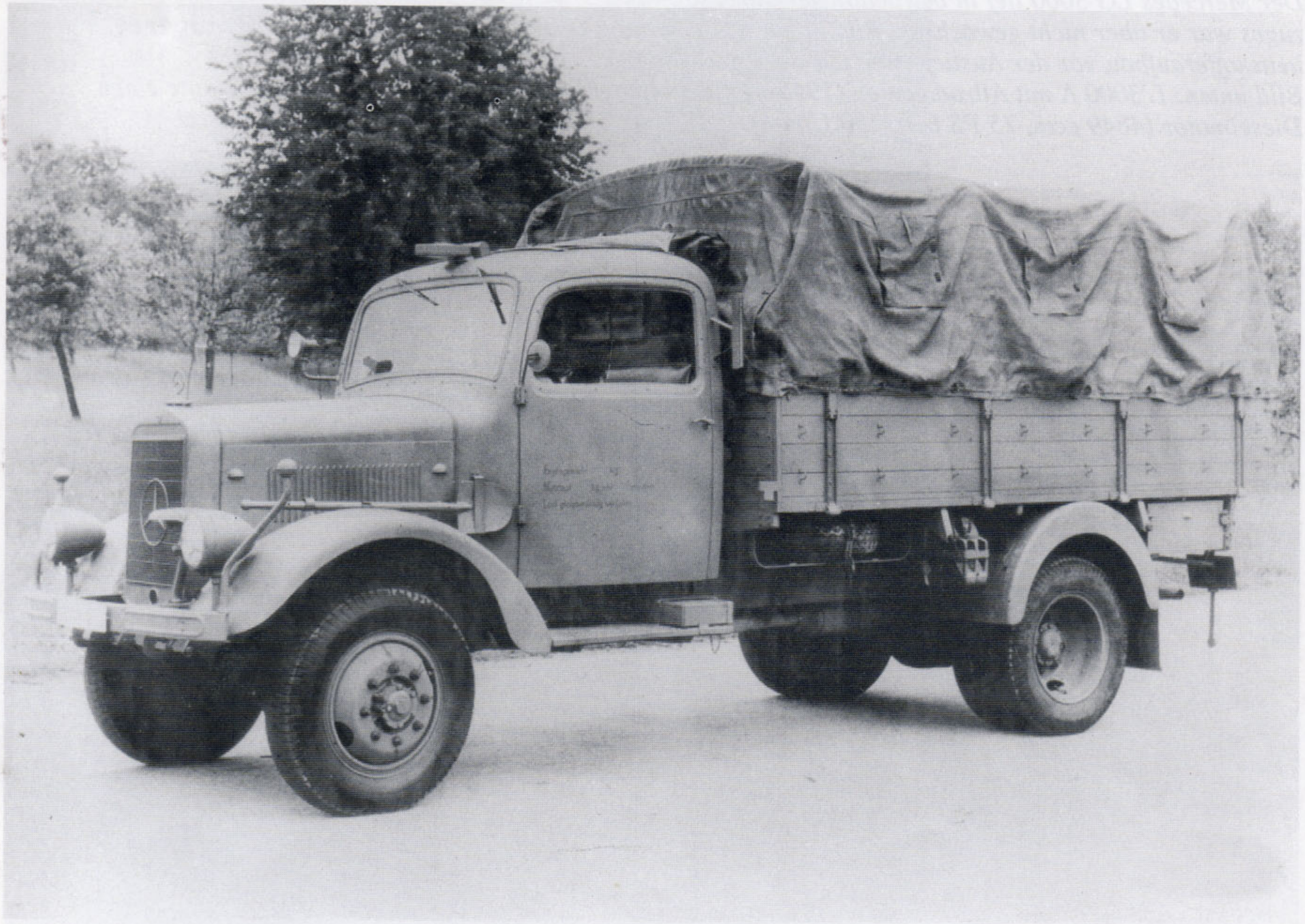
Ein Funkmast-Kraftwagen (Kfz 301) Mercedes LG 3000.

Dieser G 3 a der Luftwaffe wurde 1940 in Frankreich aufgenommen.

Mercedes LG 3000 auf einer Landstraße in Polen 1939.

Der Mercedes LG 3000 lief in beträchtlicher Stückzahl bei der Wehrmacht, den Belastungen des Rußlandfeldzuges war er aber nicht gewachsen. Bild oben: S-Ausführung (gebaut 1940-44, S=steuerbegünstigt) mit Einheitskofferaufbau vor der Auslieferung auf dem Werkgelände.
Bild unten: L 3000 A mit Allradantrieb (1940-42) und offener Fahrerkabine. Der L 3000 S/A hatte einen Dieselmotor (4849 ccm, 75 PS bei 2250 U/min).

L 3000 S mit Einheitskofferaufbau der Wehrmacht, 1939-44, 4 Zylinder, 75 PS, 70 km/h.



L 3000 A, Pritschenwagen, 1939-1942, 3000 kg, 4 Zylinder, 75 PS, 70 km/h.

L 3000 A als Bautruppwagen der Deutschen Reichspost.

L 3000 S Hilfsgerätewagen der Deutschen Reichspost.

L 3000 auf einem provisorischen Knüppeldamm in Rußland.

L 3000 A mit aufgesetzten heizbaren Scheiben.

L 3000 A, Versuchsfahrzeug, 1940.

Mercedes-Dreitonner der Deutschen Wehrmacht in Paris 1940.

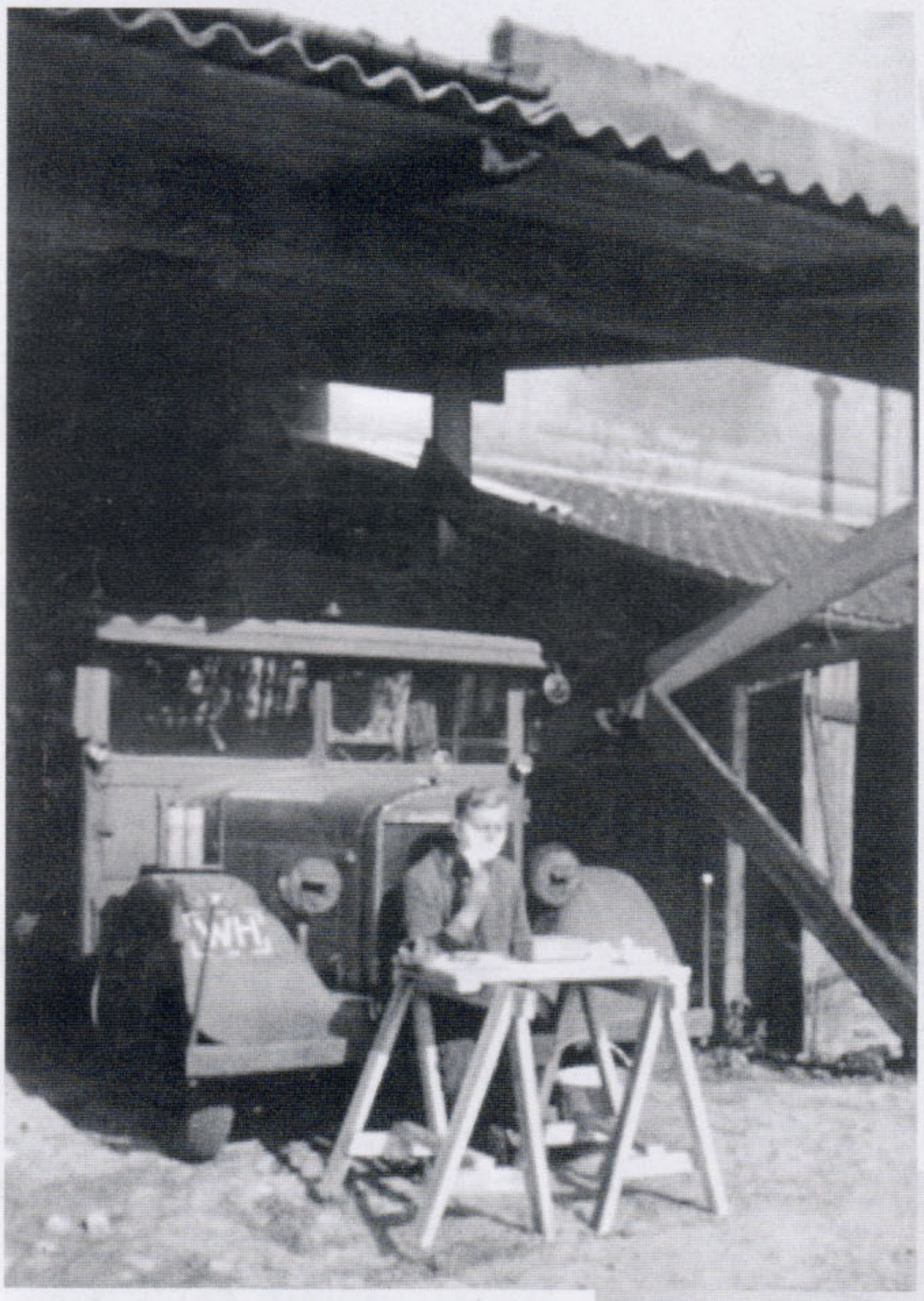
Mercedes L 3000 der Leibstandarte Adolf Hitler am 20 Juni 1940 in Clermont-Ferrand. Inbesitznahme des Flugplatzes.

Mercedes L 3000 bei freiwilligem und erzwungenem Halt.

Mercedes L 3000 auf einer Rollbahn in der Weite Rußlands.

Oben: ein L 3000 der älteren Ausführung mit eckigem Fahrerhaus 1933/34. Es gab ihn wahlweise mit Vergaser- oder Dieselmotor (65 PS). Unten: L 3000, Bj. 1939.
Offensichtlich ließen sich die Fahrer zur liebevollen Erinnerung gern vor ihrem treuen Lastwagen fotografieren.

Viele Lastwagen der privaten Industrie, von Handel und Gewerbe wurden bei Kriegsbeginn eingezogen, um den Bedarf der Wehrmacht zu decken. Wie man sieht, wurden die Wagen in der Eile nicht einmal mit den stumpfen Militärfarben getarnt. Interessant ist am Fahrzeug auf dem oberen Foto, daß zwar schon das WL-Kennzeichen der Luftwaffe angebracht wurde, der Zivilanstrich aber nicht überlackiert wurde, außer einer Streichprobe an der Bordwand. Auf beiden Bildern ein L 3000.

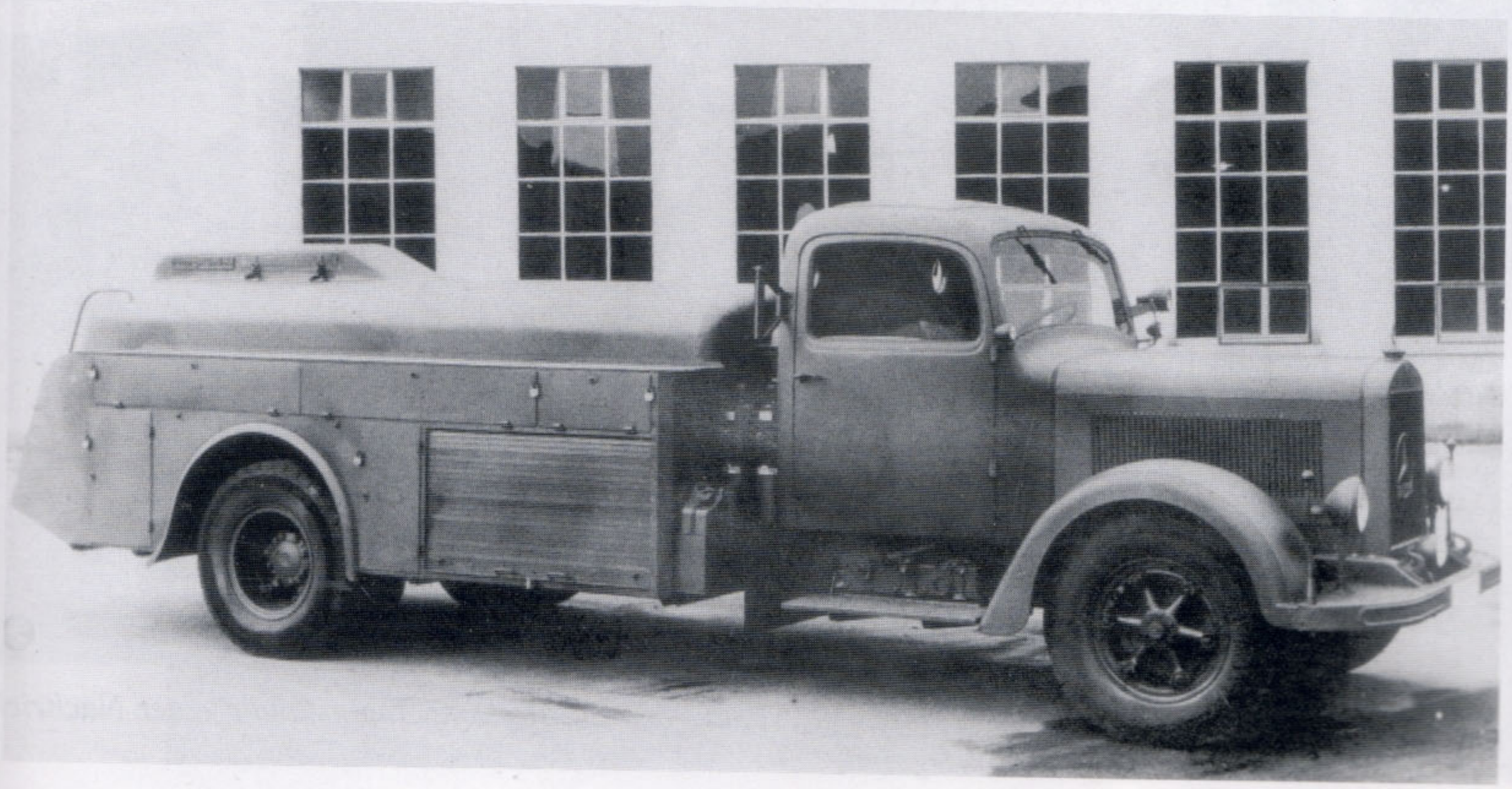


Die Bilder auf dieser Seite zeigen einen L 3000 (von 1935/36) mit ungewöhnlich breitem Fahrerhaus (Polizeiaufbau?). Möglicherweise handelt es sich um das gleiche Fahrzeug. Der Mercedes diente einer Pioniereinheit, auf dem obersten Foto hat er noch eine zivile Berliner Zulassung (IA - 23014), dagegen unten das Kennzeichen WH - 330 der Wehrmacht. Der Fahrer steht mit seinem Laster am Rand der Reichsautobahn in Ostpreußen in Richtung Königsberg. Bemerkenswerk ist auch die Pflasterung der Fahrbahn; der Mittelstreifen ist mit schwarzen Basaltsteinen ausgelegt.

Während des Krieges wurden viele Kraftwagen infolge Treibstoffmangels auf Antrieb mit Holzgasgenerator umgerüstet, so auch diese beiden Mercedes Lastwagen L 3000.

Mercedes L 3000 vor einem alten Bahnhofsgebäude, das jetzt als Werkstatt genutzt wird. Interessant ist auch die Tarnung an dem ehemaligen Möbelwagen.

Mercedes Benz Typ L 3750 als Mannschaftswagen und Tankwagen, 1937- 1941, 6 Zylinder, 100 PS bei 2000 U/min, 3500 - 4000 kg, 62 km/h.

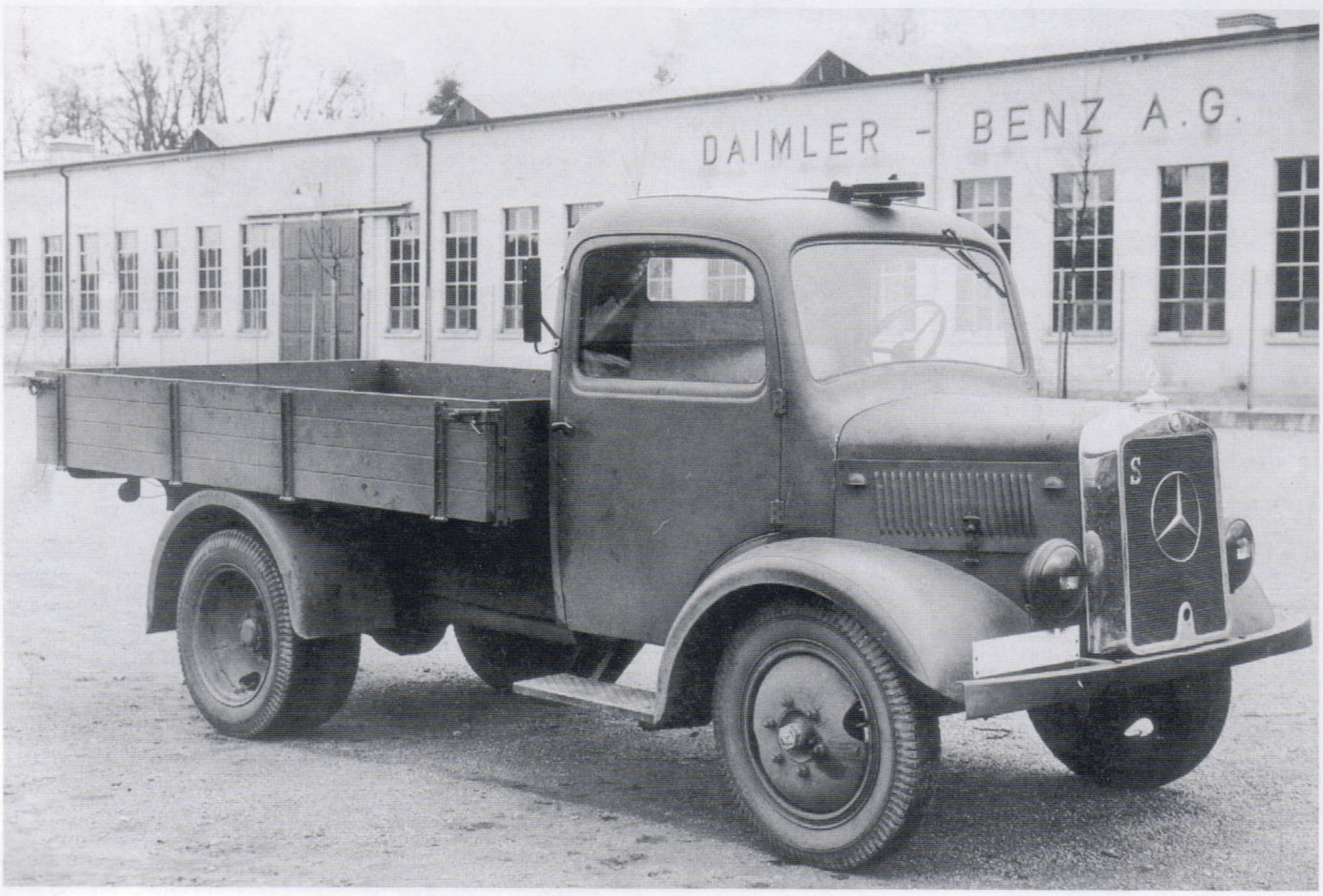


L 6500 mit Dreiachsanhänger, ein Reichsautobahn-Ferntransportlastzug der Deutschen Reichsbahn, jetzt im Dienst der Wehrmacht. Im militärischen Einsatz waren solche Schwerlastwagen nur ein Notbehelf.

Schwerlastwagen der Provenienz Büssing, Mercedes, Vomag bei der Mobilmachungsübung einer Nachrichtentruppe im Umkreis von Berlin in der Vorkriegszeit.

Der L 3750 einer Baupionier-Einheit mit Betonmischer und Förderband. Um Kraftstoff zu sparen, wurde bis weit in die Nachkriegszeit hinein bei Bedarf mit zwei Anhängern gefahren.

Der 1500 A mit Allradantrieb (Bild oben) wurde von Juni 1941 bis Juli 1943 gebaut (4900 Stück). Eine einfachere Version mit Hinterradantrieb (Bild unten) wurde noch bis Juli 1944 gefertigt (4100 Stück).



Mercedes 1500 S. Der kurze Aufenthalt mit Brotzeit wird schnell für ein Erinnerungsfoto genutzt.

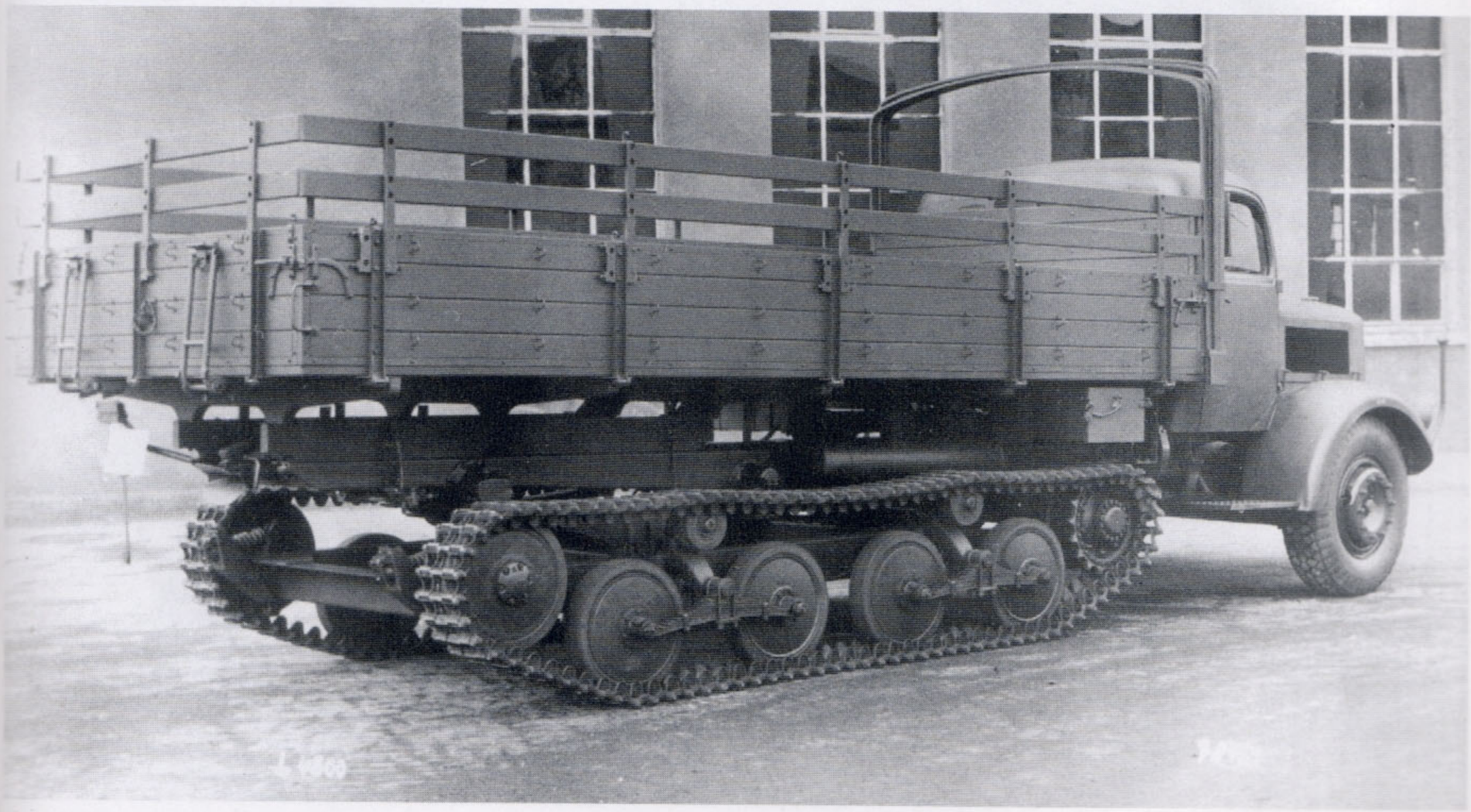
Der Mercedes 1500 A war ursprünglich als kleiner 1,5-Tonner-LKW vorgesehen. Es gab ihn als Pritschenwagen und als Funkwagen. Er wurde aber fast ausschließlich als Gruppen- und Mannschaftswagen genutzt. Technische Daten: 2,6 Liter Vergasermotor (60 PS bei 3000 U/min), Allradantrieb, zwei Sperrdifferentiale, 85 km/h, Verbrauch: Straße 20 Liter, Gelände 30 Liter, Bodenfreiheit 240 mm, Gewicht 2400 kg.

Rechts: 1500 A an der Spitze einer Kolonne. Der Kompanieführer beobachtet die Straße. Sommer 1942 am Don.

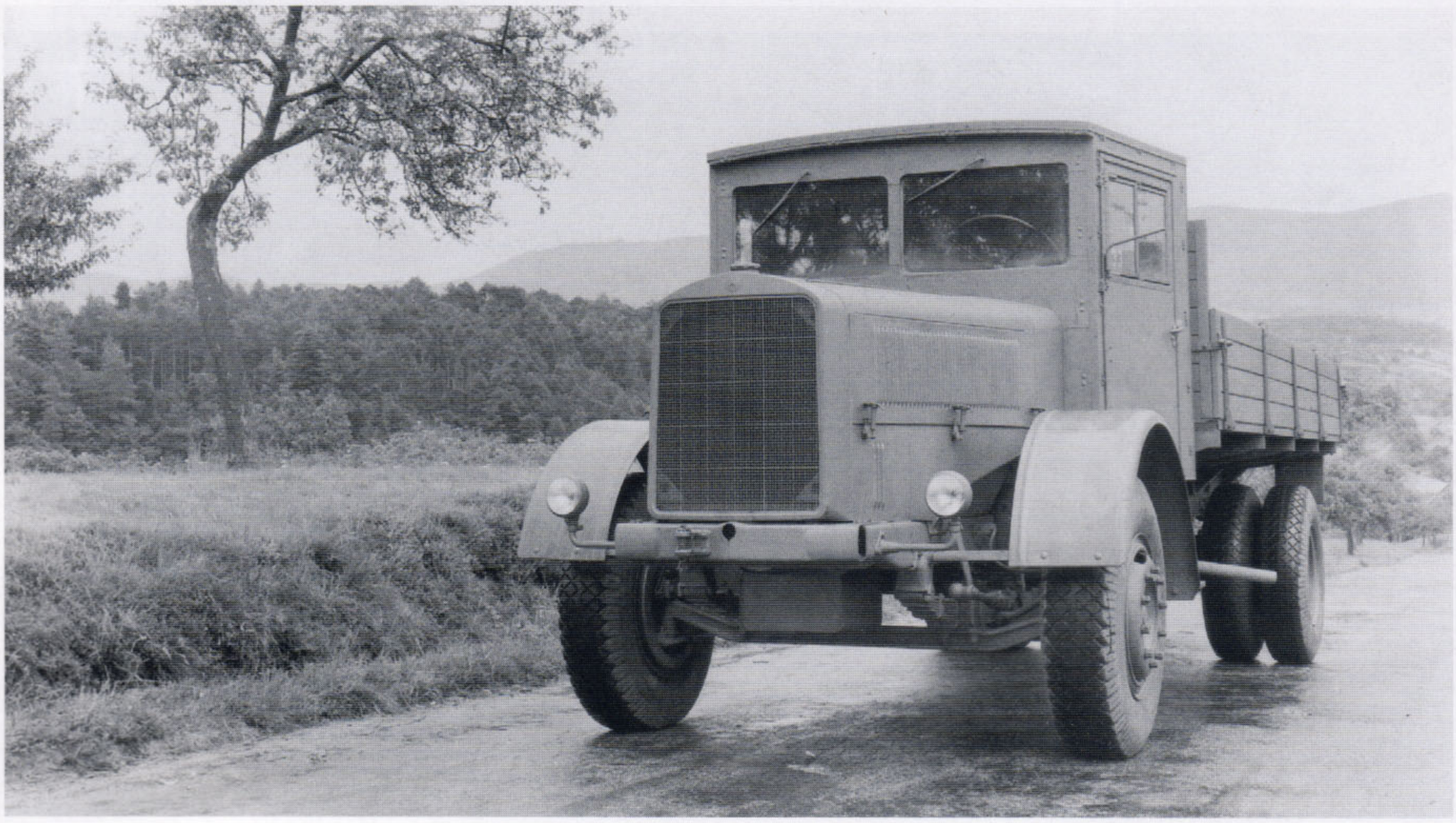
General Hermann Balck in seinem Befehlswagen. Balck war zu der Zeit Kommandeur der Panzergrenadierdivision "Großdeutschland" und besichtigt gerade den Ausbildungsplatz der Division bei Achtyrka (in der Nähe von Charkow).
Der dunkelgraue Mercedes 1500 A wurde zur Tarnung mit gelben Linien überlackiert.

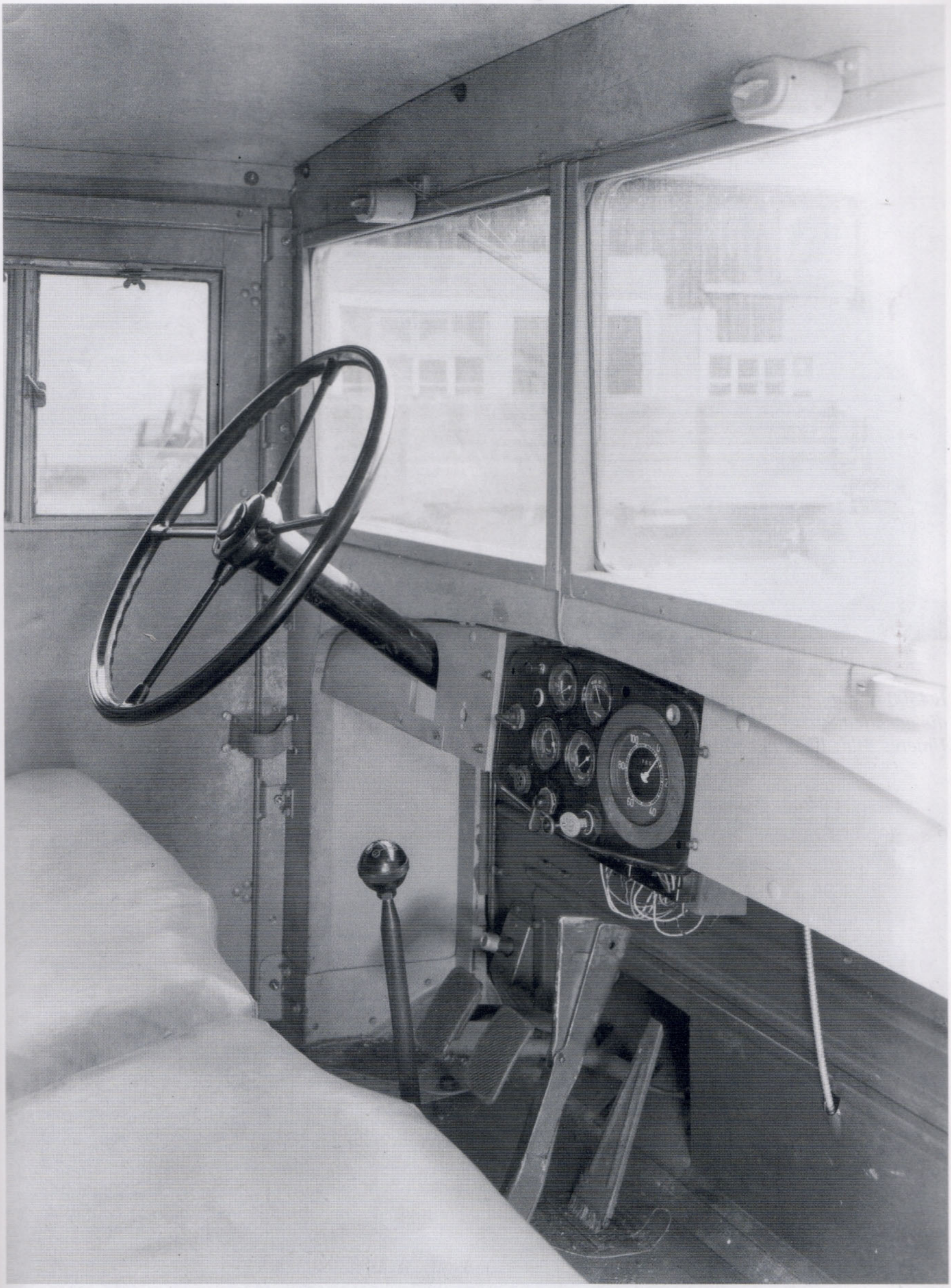
Die Bilder auf dieser Doppelseite zeigen den Mercedes 4500, der sich bei der Wehrmacht und in der Nachkriegszeit als Wiederaufbauhelfer hervorragend bewährte. Es gab ihn in S- und A-Ausführung, mit Kofferaufbau, als Pritschenwagen, Schienenfahrzeug und mit Raupenantrieb ("Maultier"). Angetrieben wurde er von einem Sechszylinder-Dieselmotor (112 PS).
Der abgebildete Pritschenwagen mit Plane hat an der Bordwand Anfahrhilfen zum Unterlegen der Hinterräder für Fahrzeuge, die im Morast steckengeblieben sind.

L 4500 als Schienenfahrzeug und mit Kettenantrieb ("Maultier").



Der Mercedes L 4500 war eigentlich ein formschöner Lastwagen, das war bei der Zivilausführung, die oft in ansprechenden Farben lackiert war, besonders sichtbar. Von der abgemagerten Version, die gegen Kriegsende und in der frühen Nachkriegszeit gebaut wurde, um Material zu sparen, kann man das freilich nicht sagen. Anstelle des runden Fahrerhauses des Originaltyps bekam diese spartanische Ausführung das eckige Einheitsfahrerhaus aus Holz und primitive Kotflügel. Eingespart wurden auch die vordere Stoßstange und die hinteren Radhäuser. Die kleinen Einheitsscheinwerfer bekamen zwecks Rationalisierung der Produktion u.a. der Opel-Blitz, der Ford-Dreitonner, der VW-Kübelwagen und sogar der VW-Käfer. Das obere Bild zeigt den Mercedes L 4500 A mit Allradantrieb.

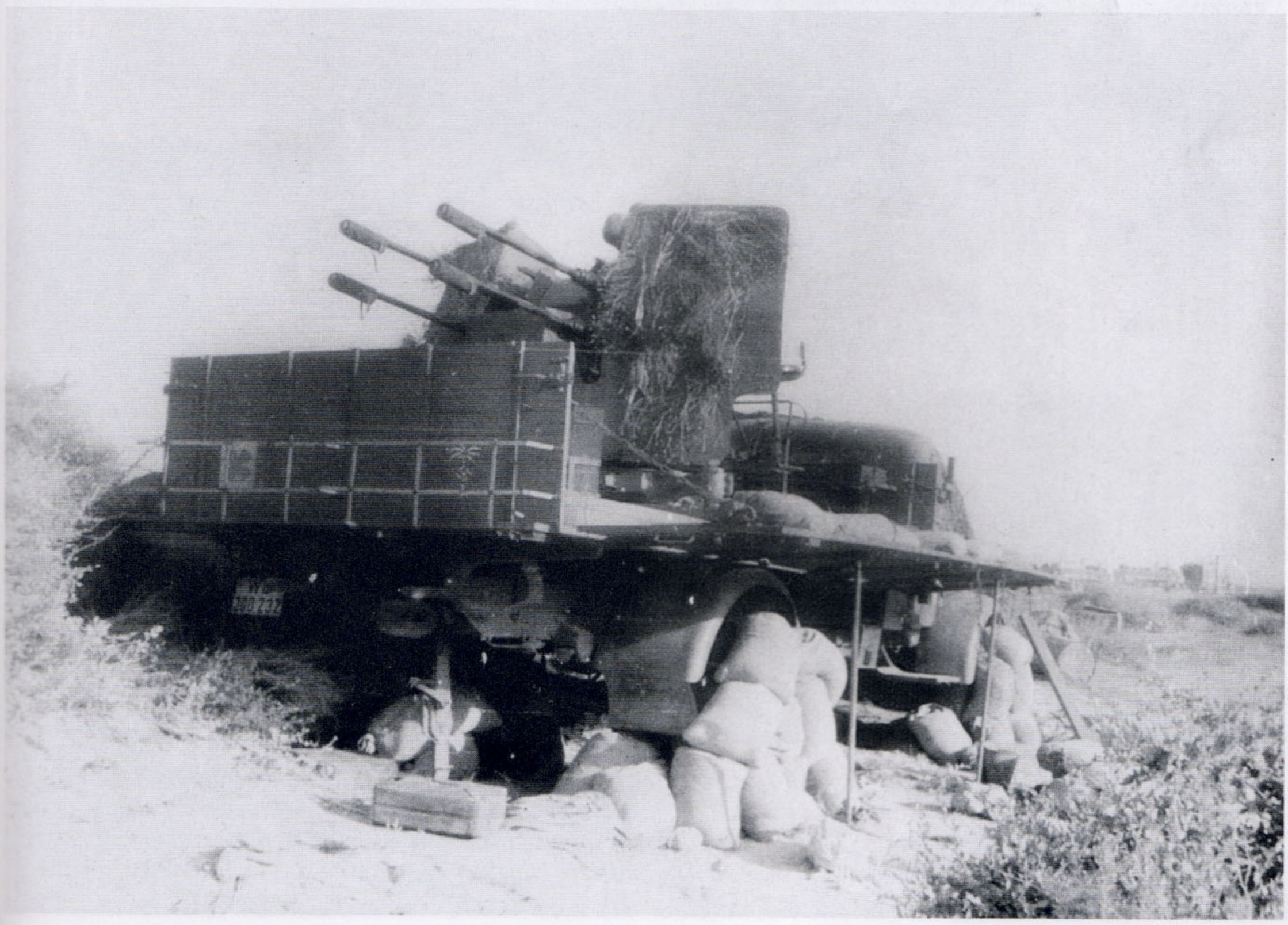




Blick in den L 4500 mit Einheitsfahrerhaus.

L 4500 A, aufgenommen während des Afrikafeldzugs. Auf den vorderen Kotflügel sitzen Luftraumbeobachter, die nach feindlichen Flugzeugen Ausschau hielten.
Unteres Bild: LKW mit Wasseraufbereitungsanlage.

L 4500 A mit 2 cm-Vierling. Die Räder sind mit Sandsäcken gegen feindlichen Beschuß geschützt.



Opel-Blitz-Nachbau aus dem Werk Mannheim 1942: 3 Tonnen, 3,6 Liter, 6 Zylinder, Vergasermotor, verlängertes Fahrgestell.

Mercedes-Benz L 701, Nachbau des Opel-Blitz in der letzten Kriegsausführung mit Einheitsführerhaus, das es beim originalen Opel-Blitz nie gab. Gebaut wurde der L 701 von Juli 1944 bis 1949. Mercedes-Benz mußte die Herstellung des eigenen Dreitonners im April 1944 kriegsbedingt einstellen. Technische Daten: 6 Zylinder, Vergasermotor, 3,6 Liter, 68 PS, 3000 U/min, Hinterradantrieb, Nutzlast 3300 kg, Verbrauch: 25/35 Liter Straße/Gebäude.

Mercedes L 3500 aus Beständen der Reichswehr bei einer Demonstration für Holzgasbetrieb.

Auch Linien- und Reisebusse wurden während des Krieges von der Wehrmacht konfisziert. Auf dem oberen Bild ein ehemaliger Linienbus der Reichspost, der in Rußland von der Feldpost eingesetzt wurde. Das unterste Bild zeigt einen früheren Reiseomnibus mit Dachrandverglasung und Vorhängen an den Fenstern, der als Straßensperre genutzt wurde.

11. Inbetriebnahme des Motors

Anlassen:

a) Schaltschlüssel tief einstecken, daß rote Kontrollampe brennt. Knopf 76 7581 (Bild 22) für Kraftstoffmenge nach rechts drehen.

b) Glühkerzen durch Drehen des Glüh- und Anlaßschalters 85 9541 auf der Schalttafel auf Stellung 1 anheizen (etwa 1 Minute bei kaltem Motor!). Kontrollfaden darf nur rot glühen.

c) Glüh- und Anlaßschalter **längstens ½ Minute** auf Stellung 2 drehen, bis der Anlasser den Motor in Schwung gebracht hat.

Springt der Motor nach ½ Minute nicht an, so lasse man eine **Pause von mindestens einer Minute** eintreten, bevor der Schalter erneut auf Stellung 2 gedreht wird; während der Pause lasse man den Schalter auf Stellung 1, d. h. die Glühkerzen bleiben eingeschaltet.

d) Gleichzeitig mit c) Fußplatte 76 7504 ganz durchtreten (größte Kraftstoffmenge geben).

Wenn der Motor läuft, Griff des Glüh- und Anlaßschalters auf Stellung 1 zurückdrehen und noch einige Sekunden weiterglühen, Leerlauf mittels Knopfes 76 7581 einregeln.

Bei betriebswarmem Motor brauchen die Glühkerzen nicht lange beheizt zu werden, man drehe den Griff des Glüh- und Anlaßschalters gleich auf Stellung 2.

Nach dem Anlassen fahre man nicht gleich los, sondern lasse den Ölvorrat durch langsamen Leerlauf des Motors warm werden, bis der Druckmesser normalen Druck anzeigt.

An Frosttagen setze man dem dickflüssigen Sommeröl im Kurbelgehäuse rechtzeitig dünnflüssiges Winteröl zu (siehe Seite 36). Wenn irgend möglich, bei größerer Kälte Einstellraum heizen oder wenigstens Raum unter der Haube durch kurzschlußsicheren elektrischen Heizkörper, Glühstein oder katalytisches Heizöfchen warmhalten, dabei Haube und Kühler mit Wolldecken gut zudecken. Ist beides nicht möglich und Motor sehr kalt, dann den Motorblock durch Einfüllen heißen Wassers in den Kühler anwärmen, evtl. erste Füllung, wenn erkaltet, ablassen und nochmals heißes Wasser nachgießen. Wer einen völlig durchfrorenen Motor ohne Erwärmung des Öles mit dem Anlasser in Gang zu bringen versucht und dabei Schäden an Anlasser, Batterien, Lagern erlebt, hat die Folgen sich selbst zuzuschreiben. **Insbesondere darf bei Kälte nach dem Anlaufen des Motors keinesfalls weggefahren werden, bevor** der Ölvorrat durch langsamen Leerlauf des Motors erwärmt worden ist und **der Öldruckmesser normalen Druck anzeigt.**

Weitere Handgriffe wie im Sommer, jedoch Glühkerzen bis zu 2 Minuten anheizen! (Auf die Uhr sehen!)

Betrieb:

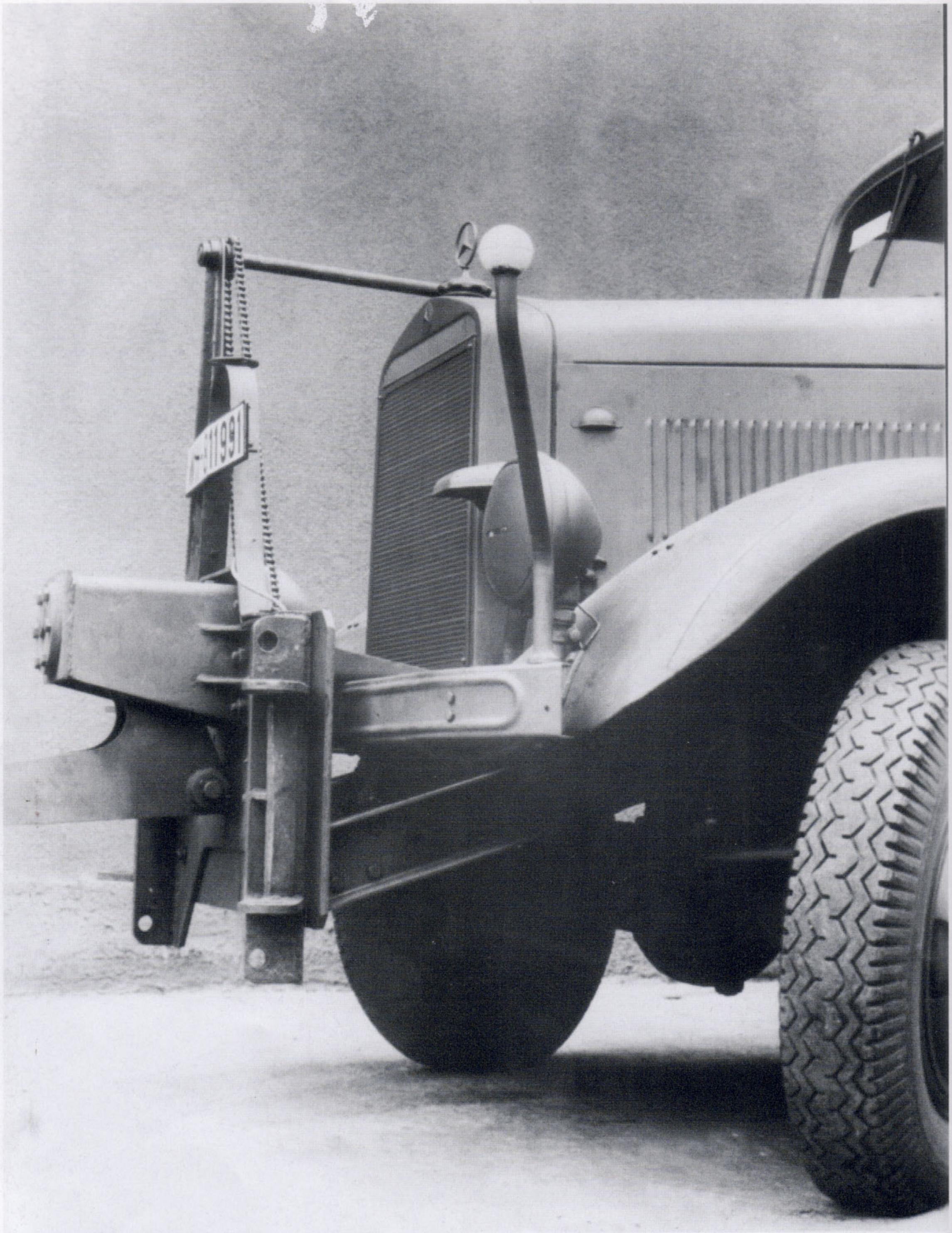
Im Betrieb muß die Leerlauf-Kraftstoffmenge durch den Knopf 76 7581 der Belastung und der Temperatur des Motors angepaßt werden, um rauchfreie Verbrennung und klopffreies Arbeiten zu erzielen.

Für den **langsamen Leerlauf** braucht der heiße Motor weniger Kraftstoff als der kalte Motor, also: **bei heißem Motor Knopf 76 7581 mehr nach links drehen.**

Abstellen:

Zum **Abstellen** des Motors wird der Knopf 76 7581 so weit nach links gedreht, bis der Motor abstellt. Schaltkastenschlüssel zurückziehen oder besser abziehen.

Ein Mercedes LG 3000 der ersten Pionierkompanie fährt gerade über eine provisorische Holzbrücke (Division "Das Reich").



Mercedes L 3000 A mit Hebevorrichtung für Schneepflug. Höhenverstellung vom Fahrerhaus manuell über Kette.

Die Bilder auf dieser Seite zeigen einen Mercedes L 3000 beim Afrika-Korps.

Waffen-Arsenal Sonderband S-62
DM 19,80 / € 10,13 / öS 145,-- / sfr 19,--

Die Produktion des Mercedes Dreitonners lief bis April 1944. Die Bilder zeigen den L 3000 beim Einsatz in Afrika.

ISBN: 3 - 79 09 - 07 36 - 7

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt
Internet-Shop: http://www.podzun-pallas.de