

vdh-Scann-2011

WHB /8

Teil 2

-Allgemeines

-Technische Daten

19 Seiten

Allgemeines

Technische Daten

Fahrzeug schleppen

Arb.-Nr.

0—5

Fahrzeug aufbocken

0—6

Änderung und Abschnitt C hinzugefügt.

A. Typ 200 D/8, 220 D/8, 200/8, 220/8

Baumuster

Fahrzeug-Typ	200 D/8	220 D/8	200/8	220/8
Fahrgestell-Baumuster	115.115	115.110	115.015	115.010
Motor-Typ	OM 615		M 115	
Motor-Baumuster	615.913	615.912	115.923	115.920

Konstruktionsmerkmale

Serienmäßig	Zweikreis-Bremssystem mit Unterdruckverstärker Scheibenbremsen vorn und hinten MB-Diagonal-Pendelachse
Sonderwunsch	MB-Automatisches Getriebe, MB-Servolenkung hydropneumatische Niveauregulierung an der Hinterachse Mittelschaltung für mechanisches und automatisches Getriebe

Motor

Arbeitsverfahren		4-Takt-Diesel MB-Vorkammerverfahren		4-Takt-Vergaser	
Zylinderzahl		4			
Bohrung / Hub	mm	87/83.6	87/92.4	87/83.6	87/92.4
Gesamthubraum eff.	cm ³	1988	2197	1988	2197
Verdichtungsverhältnis ε		21 : 1		9 : 1	
Zündfolge bzw. Einspritzfolge		1—3—4—2			
Höchstzahl	U/min	4350		6000	
Motorleistung					
in PS bei U/min nach DIN ¹⁾		55/4200	60/4200	95/4800	105/4800
in gr. HP bei U/min nach SAE		60/4200	65/4200	105/5000	116/5000
Drehmoment max.					
in mkg bei U/min nach DIN		11,5/2400	12,8/2400	15,9/2800	18,2/2800
in mkg bei U/min nach SAE		12,0/2400	13,3/2400	17,1/3000	19,6/3000
Kurbelwellenlager	Aufbau	Mehrstoff-Gleitlager mit Stahlstützschalen			
	Anzahl	5			
Pleuellager-Aufbau		Mehrstoff-Gleitlager mit Stahlstützschalen			
Ventilanordnung		hängend senkrecht			
Nockenwellenanordnung		obenliegend			
Ölkühlung		—	Luftölkühler	—	Luftölkühler
Kühlung		Wasserumlauf durch Pumpe, Thermostat mit Kurzschlußleitung, Ventilator und Rippenrohrkühler			
Schmierung		Öldruckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe			
Ölfilter		Kombinierter Haupt- und Nebenstromfilter		Hauptstromfilter	
Luftfilter		Ölbaddämpferfilter		Dämpferfilter mit Papiereinsatz	

¹⁾ Die angegebene Leistung in PS ist, da alle Nebenleistungen bereits abgezogen sind, an der Kupplung für den Wagen effektiv verfügbar.

Typ	200 D/8	220 D/8	200/8	220/8
-----	---------	---------	-------	-------

Elektrische Anlage

Batterie	Spannung	V	12	12	12
	Kapazität	Ah	66	88	55

Abmessungen

Spurweite	vorn	mm	1444
	hinten	mm	1440
Radeinschlag	innen ca.	Grad	43°
	außen ca.	Grad	35°
Wendekreis-Minstdurchmesser		m	10,85 (11,0 mit Servolenkung)
Radstand		mm	2750
Fahrzeuglänge		mm	4685
Fahrzeugbreite		mm	1770
Fahrzeughöhe, fahrfertig		mm	1440
Bodenfreiheit, Fahrzeug in Konstruktionslage ¹⁾		mm	174

Gewichte

Fahrzeug-Leergewicht nach DIN 70 020 fahrfertig, mit vollem Kraftstoffbehälter, Reserverad und Werkzeug	kg	1365	1375	1330	1335
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1885	1895	1850	1855
Zulässiger Achsdruck vorn/hinten	kg	900/985	910/985	865/985	870/985

Füllmengen

Kraftstoffbehälter/Reserve	ca. Ltr.	65/9			
Kühlsystem mit Heizung	ca. Ltr.	10,7	10,3	10,7	10,1
Kurbelgehäuse (ohne Ölfilter) max./min.	HD-Motorenöl Ltr.	4/2,5 (4,5/3,0) ⁴⁾			
Ölfilter	HD-Motorenöl Ltr.	1		0,5	
Luftölkühler	HD-Motorenöl Ltr.	—	0,7	—	0,7
Luftkolbendämpfer (Strombergvergaser)	Ltr.	—		0,020 ³⁾	
Ölbadluftfilter	HD-Motorenöl Ltr.	0,35		—	
Wasserpumpe		wartungsfrei			
Hydraulische Kupplungsbetätigung	Bremsflüssigkeit ca. Ltr.	0,1			
Schaltgetriebe	Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF) Ltr.	1,6			
Automat. Getriebe		5,5 ²⁾			
Hinterachse	Hypoidgetriebeöl SAE 90 Ltr.	1,15			
Lenkung		0,3			
Servo-Lenkung	Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF) Ltr.	1,4			
Vorderradnabe	Wälzlagerfett (je Nabe) g	65–80			
Hinterradlagerung	Wälzlagerfett (je Flansch) g	45			
Bremsanlage	Bremsflüssigkeit ca. Ltr.	0,5			

¹⁾ Die Konstruktionslage wird erreicht, wenn das fahrfertige Fahrzeug auf den Vordersitzen mit je 65 kg und auf dem Fondsitz mit 1 × 65 kg (in der Mitte) belastet wird.

²⁾ Gilt nur bei Erstbefüllung; Nachfüllmenge bei Ölwechsel ca. 4,5 Ltr.

³⁾ War bis 1. November 1969 0,005 Ltr. Der Luftkolbendämpfer ist mit einem für die jeweiligen Außentemperaturen freigegebenen Motorenöl zu befüllen. Bei längeren Kälteperioden unter – 20° C ist ATF-Öl einzufüllen (siehe auch Arb. Nr. 00–10/3).

⁴⁾ Durch eine Vergrößerung der Ölwanne (ab März 1970) erhöhte sich die Motorenöl-Füllmenge um 0,5 Ltr.

Typ	200 D/8	220 D/8	200/8	220/8
-----	---------	---------	-------	-------

Fahrleistungen, Verbrauchswerte und Betriebsbedingungen

Bei Hinterachsübersetzung von i =		3,92				4,08			
Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen gestoppt		mech. Getriebe	autom. Getriebe	mech. Getriebe	autom. Getriebe	mech. Getriebe	autom. Getriebe	mech. Getriebe	autom. Getriebe
1. Gang	km/h	33				43	35	43	35
2. Gang		56				72			
3. Gang		92				117			
4. Gang ca.		130	127	135	132	160	155	168	163
Steigfähigkeit						45			
1. Gang (Rutschgrenze)	%	34	39			30		35	
2. Gang		19	21			16		19	
3. Gang		10	11,5			10		12	
4. Gang		6	7,0						
Beschleunigung mit Durchschalten 0–100 km/h sec. ±7 % ¹⁾ Belastung: 2 Personen		31,0	33,2	28,1	29,1	15,2	15,0	13,7	13,9
Motordrehzahl bei 100 km/h im 4. Gang U/min		3375	3375 bis 3475	3375	3375 bis 3480	3520	3520 bis 3630	3520	3520 bis 3635

Bei Hinterachsübersetzung von i = Serieneinsatz ab Mai 1969		3,92							
Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen gestoppt		mech. Getriebe	autom. Getriebe	mech. Getriebe	autom. Getriebe				
1. Gang	km/h	45	37	45	37				
2. Gang						75			
3. Gang						125			
4. Gang ca.		160	155	168	163				
Steigfähigkeit						45			
1. Gang (Rutschgrenze)	%	28				33			
2. Gang		15				18			
3. Gang		9,5				11			
4. Gang									
Beschleunigung mit Durchschalten 0–100 km/h sec. ± 7 % ¹⁾ Belastung: 2 Personen		15,2	15,0	13,7	13,9				
Motordrehzahl bei 100 km/h im 4. Gang U/min		3375	3375 bis 3500	3375	3375 bis 3510				

Typ	200 D/8	220 D/8	200/8	220/8
-----	---------	---------	-------	-------

Fahrleistungen, Verbrauchswerte und Betriebsbedingungen (Fortsetzung)

Kraftstoffverbrauch, Fahrverbrauch bei durchschnittlichen Überlandfahrten Ltr./100 km ²⁾		7,0–9,5	7,5–10,5	9,0–14,0	9,5–14,5
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ³⁾ Ltr./100 km		8,1 bei 97,5 km/h	8,5 bei 101,25 km/h	10,9 bei 110 km/h	11,1 bei 110 km/h
Motorölverbrauch Ltr./100 km		0,15–0,20			
Kühlwasser	Betriebstemperatur	70°–95° C			
	max. Temperatur	115° C			
Kraftstoff		Diesel-Kraftstoff DIN 51601		Super (Premium) bzw. Benzin-Benzol-Gemisch	
Klopffestigkeit (Mindest-ROZ)	für Leistungsoptimum ⁴⁾	—		98	
	unter max. Zurück- nahme der Zündung und damit verbunde- nem Leistungsabfall	—		90	

1) Der Bereich „± 7 %“ umfaßt nicht nur die Streuungen infolge der zulässigen Motorleistungs-Toleranz, sondern auch die möglicherweise von den Reifen ausgehenden, zulässigen Abweichungen. Fahrzeuge mit automatischem Getriebe sind in Schaltstellung 4 mit Übergas zu beschleunigen.

2) Bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe liegt der Kraftstoffverbrauch um ca. 5–10 % höher.

3) Ermittelt bei $\frac{3}{4}$ der Höchstgeschwindigkeit, max. 110 km/h unter Zuschlag von 10 %.

4) Die Benzinmotoren werden im Werk mit handelsüblichen Kraftstoffen auf das Leistungsoptimum eingestellt. Müssen ausnahmsweise vorübergehend Kraftstoffe gefahren werden, deren Klopffestigkeit unter der für das Leistungsoptimum angegebenen Oktanzahl liegt, so ist in allen Fällen die Zündung entsprechend später einzustellen.

B. Typ 230/8, 250/8

Baumuster

Fahrzeug-Typ	230/8	250/8
Fahrgestell-Baumuster	114.015	114.010
Motor-Typ	M 180	M 114
Motor-Baumuster	180.954	114.920

Konstruktionsmerkmale

Serienmäßig	Zweikreis-Bremssystem mit Unterdruckverstärker, Scheibenbremsen vorn und hinten MB-Diagonal-Pendelachse
Sonderwunsch	MB-Automatisches Getriebe, MB-5-Ganggetriebe, MB-Servolenkung, hydropneumatische Niveauregulierung an der Hinterachse, Mittelschaltung für mechanisches und automatisches Getriebe

Motor

Arbeitsverfahren	4-Takt-Vergaser		
Zylinderzahl	6		
Bohrung / Hub	mm	81,75/72,8	82/78,8
Gesamthubraum eff.	cm ³	2292	2496
Verdichtungsverhältnis ε	9 : 1		
Zündfolge bzw. Einspritzfolge	1—5—3—6—2—4		
Höchstzahl	U/min	6300	
Motorleistung			
in PS bei U/min nach DIN ¹⁾		120/5400	130/5400
in gr. HP bei U/min nach SAE		135/5600	146/5600
Drehmoment max.			
in mkp bei U/min nach DIN		18,2/3600	20,3/3600
in mkp bei U/min nach SAE		20,0/3800	22,3/3800
Kurbelwellenlager-	Aufbau	Mehrstoff-Gleitlager mit Stahlstützschalen	
	Anzahl	4	7
Pleuellager-Aufbau	Mehrstoff-Gleitlager mit Stahlstützschalen		
Ventilanordnung	hängend senkrecht		
Nockenwellenanordnung	obenliegend		
Ölkühlung	Luftölkühler		
Kühlung	Wasserumlauf durch Pumpe, Thermostat mit Kurzschlußleitung, Ventilator und Rippenrohrkühler		
Schmierung	Öldruckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe		
Ölfilter	Hauptstromfilter		
Luftfilter	Dämpferfilter mit Papiereinsatz		

¹⁾ Die angegebene Leistung in PS ist, da alle Nebenleistungen bereits abgezogen sind, an der Kupplung für den Wagen effektiv verfügbar.

Typ			230/8	250/8
Elektrische Anlage				
Batterie	Spannung	V	12	
	Kapazität	Ah	55	
Abmessungen				
Spurweite	vorn	mm	1444	
	hinten	mm	1440	
Radeinschlag	innen	Grad	43°	
	außen	Grad	35°	
Wendekreis-Mindestdurchmesser		m	10,85 (Servolenkung 11,0)	
Radstand		mm	2750	
Fahrzeuglänge		mm	4685	
Fahrzeugbreite		mm	1770	
Fahrzeughöhe, fahrfertig		mm	1440	
Bodenfreiheit, Fahrzeug in Konstruktionslage ¹⁾		mm	174	
Gewichte				
Fahrzeug-Leergewicht nach DIN 70 020 fahrfertig, mit vollem Kraftstoffbehälter, Reserverad und Werkzeug		kg	1355	1375
Zulässiges Gesamtgewicht		kg	1875	1895
Zulässiger Achsdruck vorn/hinten		kg	890/985	910/985
Füllmengen				
Kraftstoffbehälter/Reserve Kraftstoff		ca. Ltr.	65/9	
Kühlsystem mit Heizung Wasser		ca. Ltr.	10,1	9,9
Kurbelgehäuse (ohne Ölfilter) max./min.		HD-Motorenöl Ltr.	5,5/4,0	
Ölfilter		HD-Motorenöl ca. Ltr.	0,5	
Luftölkühler		HD-Motorenöl ca. Ltr.	0,7 ²⁾	
Wasserpumpe			wartungsfrei	
Hydraulische Kupplungsbetätigung Bremsflüssigkeit		ca. Ltr.	0,1	
Schaltgetriebe	Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF)	Ltr.	1,6	
MB-5-Gang-Getriebe			2,5	
Automat. Getriebe			5,5 ³⁾	
Hinterachse	Hypoidgetriebeöl SAE 90	Ltr.	1,15	
Lenkung			0,3	
Servo-Lenkung	Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF)	Ltr.	1,4	
Vorderradnabe	Wälzlagerfett (je Nabe)	g	65—80	
Hinterradlagerung	Wälzlagerfett (je Flansch)	g	45	
Bremsanlage Bremsflüssigkeit		ca. Ltr.	0,5	

¹⁾ Die Konstruktionslage wird erreicht, wenn das fahrfertige Fahrzeug auf den Vordersitzen mit je 65 kg und auf dem Fondsitz mit 1 × 65 kg (in der Mitte) belastet wird.

²⁾ Bei Ölwechsel Arb.-Nr. 18–1/4 und Hinweise in der Betriebsanleitung beachten.

³⁾ Gilt nur bei Erstbefüllung; Nachfüllmenge bei Ölwechsel ca. 4,5 Ltr.

Typ	230/8	250/8
-----	-------	-------

Fahrleistungen, Verbrauchswerte und Betriebsbedingungen

Bei Hinterachsübersetzung von i =		3,92		4,08	3,92		4,08
Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen gestoppt		4-Gang-Getriebe	autom. Getriebe	5-Gang-Getriebe	4-Gang-Getriebe	autom. Getriebe	5-Gang-Getriebe
1. Gang	km/h	47	36	45	47	36	45
2. Gang		78		75	78		75
3. Gang		132		125	132		125
4. Gang ca.		175	170	170	180	175	170
5. Gang ca.		—	—	175	—	—	180
Steigfähigkeit							
1. Gang (Rutschgrenze)	%	44		44	44		44
2. Gang		32		34	36		38
3. Gang		17		18	20		21
4. Gang		11	11,5	12	12		13
5. Gang		—	9	—	—		10
Beschleunigung mit Durchschalten 0–100 km/h sec. ± 7 % ¹⁾ Belastung: 2 Personen		13,3	13,9		12,8	12,9	
Motordrehzahl bei 100 km/h im 4. Gang U/min		3375	3375 bis 3510	3520	3375	3375 bis 3515	3515
Bei Hinterachsübersetzung von i = Serieneinsatz ab Dezember 1969		3,69		3,92	3,69		3,92
Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen gestoppt		4-Gang-Getriebe	autom. Getriebe	5-Gang-Getriebe	4-Gang-Getriebe	autom. Getriebe	5-Gang-Getriebe
1. Gang	km/h	50	38	47	50	38	47
2. Gang		84		78	84		78
3. Gang		142		132	142		132
4. Gang ca.		175	170	175	180	175	180
5. Gang ca.		—	—	175	—	—	180
Steigfähigkeit							
1. Gang (Rutschgrenze)	%	44		44	44		44
2. Gang		30		33	33		36
3. Gang		16		17	18		20
4. Gang		10	11	11	11		12
5. Gang		—	8,5	—	—		9,5
Beschleunigung mit Durchschalten 0–100 km/h sec. ± 7 % ¹⁾ Belastung: 2 Personen		13,3	13,9	13,3	12,8	12,9	12,8
Motordrehzahl bei 100 km/h im 4. Gang U/min		3180	3180 bis 3325	3375	3180	3180 bis 3335	3375

Typ	230/8	250/8
-----	-------	-------

Fahrleistungen, Verbrauchswerte und Betriebsbedingungen (Fortsetzung)

Kraftstoffverbrauch Fahrverbrauch bei durchschnittlichen Überlandfahrten		Ltr./100 km ²⁾	9,0–15,0	10,0–16,0
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ³⁾		Ltr./100 km	11,2 bei 110 km/h	11,7 bei 110 km/h
Motorölverbrauch		Ltr./100 km	0,15–0,25	
Kühlwasser	Betriebs-Temperatur		70°–95° C	
	max. Temperatur		115° C	
Kraftstoff			Super (Premium) bzw. Benzin-Benzol-Gemisch	
Klopffestigkeit (Mindest-ROZ)	für Leistungs- optimum ⁴⁾		98	
	unter max. Zurück- nahme der Zündung und damit verbunde- nem Leistungsabfall		90	

1) Der Bereich „± 7 %“ umfaßt nicht nur die Streuungen infolge der zulässigen Motorleistungs-Toleranz, sondern auch die möglicherweise von den Reifen ausgehenden, zulässigen Abweichungen. Fahrzeuge mit automatischem Getriebe sind in Schaltstellung 4 mit Übergas zu beschleunigen.

2) Bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe liegt der Kraftstoffverbrauch um ca. 5–10 % höher.

3) Ermittelt bei $\frac{3}{4}$ der Höchstgeschwindigkeit, max. 110 km/h unter Zuschlag von 10 %.

4) Die Benzinmotoren werden im Werk mit handelsüblichen Kraftstoffen auf das Leistungsoptimum eingestellt. Müssen ausnahmsweise vorübergehend Kraftstoffe gefahren werden, deren Klopffestigkeit unter der für das Leistungsoptimum angegebenen Oktanzahl liegt, so ist in allen Fällen die Zündung entsprechend später einzustellen.

C. Typ 250/8 Cp, 250 E/8

Baumuster

Fahrzeug-Typ	250/8 Cp.	250 E/8
Fahrgestell-Baumuster	114.021	114.022
Motor-Typ	M 114	
Motor-Baumuster	114.920	114.980

Konstruktionsmerkmale

Serienmäßig	Zweikreis-Bremssystem mit Unterdruckverstärker, Scheibenbremsen vorn und hinten Diagonal-Pendelachse
Sonderwunsch	Autom. Getriebe, mech. 5-Gang-Getriebe, Servo-Lenkung, hydro-pneumatische Niveauregulierung an der Hinterachse, Mittelschaltung für das mech. 4-Gang-Getriebe und das autom. Getriebe. Das 5-Gang-Getriebe ist nur mit Mittelschaltung und bis Dezember 1969 nur in Verbindung mit der Hinterachsübersetzung $i = 4,08$ lieferbar. Ab Dezember 1969 wird das 5-Gang-Getriebe in Verbindung mit H.A.-Übersetz. $i = 3,92$ geliefert (siehe auch Fahrleistungswerte).

Motor

Arbeitsverfahren	4-Takt-Vergaser	4-Takt-Benzineinspritzung (elektronisch gesteuert)
Zylinderzahl	6	
Bohrung/Hub	mm	82/78,8
Gesamthubraum eff.	cm ³)	2496
Verdichtungsverhältnis ϵ	9 : 1	9,5 : 1
Zündfolge bzw. Einspritzfolge	1-5-3-6-2-4	
Höchstzahl	U/min	6300
Motorleistung	in PS bei U/min nach DIN ¹⁾ in gr. HP bei U/min nach SAE	130/5400 146/5600
Drehmoment max.	in mkg bei U/min nach DIN in mkg bei U/min nach SAE	20,3/3600 22,3/3800
Kurbelwellenlager	7 Mehrstoff-Gleitlager mit Stahlstützschalen	
Pleuellager	Mehrstoff-Gleitlager mit Stahlstützschalen	
Ventilanordnung	hängend senkrecht	
Nockenwellenanordnung	obenliegend	
Ölkühlung	Luftölkühler	
Kühlung	Wasserumlauf durch Pumpe, Thermostat mit Kurzschlußleitung, Ventilator und Rippenrohrkühler (bei 250 E/8 Ventilator mit Viscolüfter-Kupplung)	
Schmierung	Oldruckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe	
Ölfilter	Hauptstromfilter	
Luftfilter	Dämpferfilter mit Papiereinsatz	

¹⁾ Die angegebene Leistung in PS ist, da alle Nebenleistungen bereits abgezogen sind, an der Kupplung für den Wagen effektiv verfügbar.

Fahrzeug-Typ	250/8 Cp.	250 E/8
--------------	-----------	---------

Elektrische Anlage

Batterie	Spannung Kapazität	V Ah	12 55
----------	-----------------------	---------	----------

Abmessungen

Spurweite	vorn	mm	1444
	hinten	mm	1440
Radeinschlag	innen		43 °
	außen		35 °
Wendekreis-Minstdurchmesser	m		10,85 (bei Servolenkung 11,0)
Radstand	mm		2750
Fahrzeuglänge	mm		4685
Fahrzeugbreite	mm		1790
Fahrzeughöhe, fahrfertig	mm		1395
Bodenfreiheit, Fahrzeug in Konstruktionslage ¹⁾	mm		174

Gewichte

Fahrzeug-Leergewicht nach DIN 70 020 fahrfertig, mit vollem Kraftstoffbehälter, Reserverad und Werkzeug	kg	1375	1390
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1895	1910
Zulässiger Achsdruck vorn/hinten	kg	910/985	915/995

Füllmengen

Kraftstoffbehälter/Reserve Kraftstoff	ca. Ltr.	65/9
Kühlsystem mit Heizung Wasser	ca. Ltr.	9,9
Kurbelgehäuse (ohne Ölfilter und Luftölkühler) max./min. HD-Motorenöl	Ltr.	5,5/4,0
Ölfilter HD-Motorenöl	ca. Ltr.	0,5
Luftölkühler HD-Motorenöl	ca. Ltr.	0,7
Wasserpumpe		wartungsfrei
Hydraulische Kupplungsbetätigung Bremsflüssigkeit	ca. Ltr.	0,1
Schaltgetriebe		1,6
Autom. Getriebe Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF)	Ltr.	5,5 ²⁾
5-Gang-Schaltgetriebe		2,5
Hinterachse Hypoidgetriebeöl SAE 90	Ltr.	1,15
Lenkung		0,3

1) Die Konstruktionslage wird erreicht, wenn das fahrfertige Fahrzeug auf den Vordersitzen mit je 65 kg und auf dem Fondsitz mit 1 × 65 kg (in der Mitte) belastet wird.

2) Gilt nur bei Erstbefüllung; Nachfüllmenge bei Ölwechsel ca. 4,5 Ltr.

Fahrzeug-Typ	250/8 Cp.	250 E/8
--------------	-----------	---------

Füllmengen (Fortsetzung)

Servolenkung Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF)	Ltr.	1,4
Vorderradnabe Wälzlagerfett (je Nabe)	g	65–80
Hinterradlagerung Wälzlagerfett (je Flansch)	g	45
Bremsanlage Bremsflüssigkeit	ca. Ltr.	0,5

Fahrleistungen, Verbrauchswerte und Betriebsbedingungen

Bei Hinterachsübersetzung von i =			3,92		4,08	3,92		4,08
Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen gestoppt			4-Gang-Getriebe	autom. Getriebe	5-Gang-Getriebe	4-Gang-Getriebe	autom. Getriebe	5-Gang-Getriebe
1. Gang	km/h		47	36	45	47	36	45
2. Gang	km/h		78		75	78		75
3. Gang	km/h		132		125	132		125
4. Gang ca.	km/h		180	175	170	190	185	170
5. Gang ca.	km/h		—	—	180	—	—	190
Steigfähigkeit 1. Gang (Rutschgrenze)			44					
2. Gang	%		36		38	38		40
3. Gang	%		20		21	21		22
4. Gang	%		12		13	13		14
5. Gang	%		—		10	—		11
Beschleunigung mit Durchschalten 0—100 km/h Belastung: 2 Personen			12,8	12,9	12,6	10,4	10,8	
Motordrehzahl bei 100 km/h im 4. Gang			3375	3375 bis 3515	3515	3375	3375 bis 3515	3515
Bei Hinterachsübersetzung von i = Serieneinsatz ab Dezember 1969			3,69		3,92	3,69		3,92
Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen gestoppt			4-Gang-Getriebe	autom. Getriebe	5-Gang-Getriebe	4-Gang-Getriebe	autom. Getriebe	5-Gang-Getriebe
1. Gang	km/h		50	38	47	50	38	47
2. Gang	km/h		84		78	84		78
3. Gang	km/h		142		132	142		132
4. Gang ca.	km/h		180	175	180	190	185	190
5. Gang ca.	km/h		—	—	180	—	—	190
Steigfähigkeit 1. Gang (Rutschgrenze)			44					
2. Gang	%		33		36	35		38
3. Gang	%		18		20	18		20
4. Gang	%		11		12	11		12
5. Gang	%		—		9,5	—	—	9,5
Beschleunigung mit Durchschalten 0—100 km/h Belastung: 2 Personen			12,8	12,9	12,8	10,4	10,8	10,4
Motordrehzahl bei 100 km/h im 4. Gang			3180	3180 bis 3335	3375	3180	3180 bis 3340	3375

Fahrzeug-Typ	250/8 Cp.	250 E/8
--------------	-----------	---------

Fahrleistungen, Verbrauchswerte und Betriebsbedingungen (Fortsetzung)

Kraftstoffverbrauch bei durchschnittlichen Überlandfahrten	Ltr./100 km ²⁾	10–16	
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030 ³⁾	Ltr./100 km	11,7 bei 110 km/h	
Motorölverbrauch	Ltr./100 km	0,15–0,25	
Kühlwasser	Betriebs-Temperatur	70 °–95 ° C	
	max. Temperatur	115 ° C	
Kraftstoff		Super (Premium) bzw. Benzin-Benzol-Gemisch	
	für Leistungsoptimum ⁴⁾	98	96
Klopffestigkeit (Mindest-ROZ)	unter max. Zurücknahme der Zündung und damit verbundenem Leistungsabfall	90	

1) Der Bereich „± 7 %“ umfaßt nicht nur die Streuungen infolge der zulässigen Motorleistungs-Toleranz, sondern auch die möglicherweise von den Reifen ausgehenden, zulässigen Abweichungen. Fahrzeuge mit autom. MB-Getriebe sind in Schaltstellung 4 mit Übergas zu beschleunigen.

2) Bei Fahrzeugen mit autom. MB-Getriebe liegt der Kraftstoffverbrauch um 5–10 % höher.

3) Ermittelt bei $\frac{3}{4}$ der Höchstgeschwindigkeit, max. 110 km/h unter Zuschlag von 10 %.

4) Die Benzinmotoren werden im Werk mit handelsüblichen Kraftstoffen auf das Leistungsoptimum eingestellt. Müssen ausnahmsweise vorübergehend Kraftstoffe gefahren werden, deren Klopffestigkeit unter der für das Leistungsoptimum angegebenen Oktanzahl liegt, so ist in allen Fällen die Zündung entsprechend später einzustellen.

Änderung: Überarbeitet und ergänzt.

1 Das Fahrzeug kann an der Öse (1) vorne am Rahmen-Längsträger an- bzw. abgeschleppt werden (Bild 0-5/1).

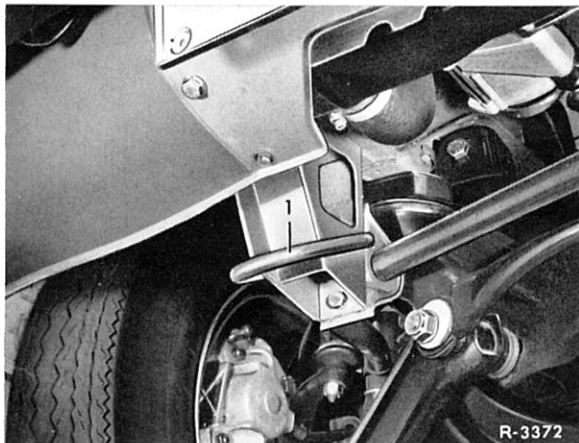


Bild 0-5/1

1 Schleppöse

Zum Anbringen einer Schleppstange ist die hierzu notwendige Vorrichtung nach umseitig stehender Zeichnung selbst anzufertigen (Bild 0-5/3).

2 Am Fahrzeugheck befindet sich ebenfalls eine Öse (1) zum Einhängen eines Schleppseiles (Bild 0-5/2).

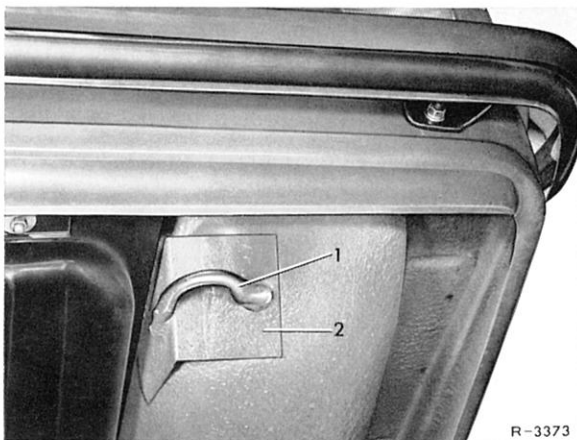


Bild 0-5/2

1 Schleppöse

2 Verstärkungswinkel

Achtung! Selbstverständlich ist diese Öse nur für Notfälle und ein Schleppen über kurze Strecken vorgesehen. Es darf hierzu nur ein elastisches Gewebeseil, keinesfalls ein Stahlseil verwendet werden!

Abschleppen von Fahrzeugen mit automatischem Getriebe

Fahrzeug nur in Wählhebelstellung „N“ schleppen. **Die Schleppgeschwindigkeit darf nicht größer als 50 km/h sein!**

Achtung! Bei Unfallfahrzeugen mit beschädigter Frontpartie muß die Gelenkwelle abgeschlossen werden, da sonst die Gefahr besteht, daß Kühlwasser ins Getriebeöl gelangt oder daß das Getriebe durch den unterbrochenen Ölkreislauf nicht mehr geschmiert und dadurch zerstört wird.

Abschleppen von Fahrzeugen mit Schleppanhänger bei ausgebaute Vorderachse

Zum Transport von Fahrzeugen mit ausgebaute Vorderachse zu bzw. von einer Karosserie-Instandsetzungswerkstatt dürfen die vorderen Rahmen-Längsträger nicht direkt auf dem Schleppanhänger aufliegen, um eine Verbiegung derselben zu vermeiden. Für solche Transporte ist ein ausgedienter Vorderachsträger provisorisch zu montieren.

Anschleppen von Fahrzeugen mit automatischem Getriebe

Beim Anschleppen Fahrzeug in Stellung „N“ des Wählhebels anziehen; bei einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h Wählhebel in Stellung „2“ bringen.

Achtung! Es darf erst Gas gegeben werden, wenn sich der Motor zu drehen beginnt, da nur in der Leerlaufstellung des Fahrfußhebels das Getriebe kraftschlüssig ist.

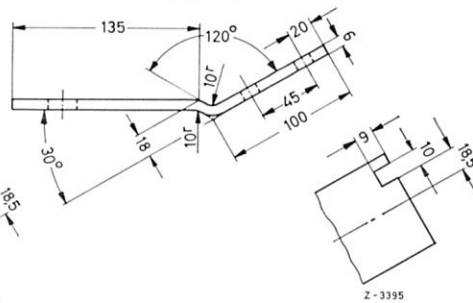
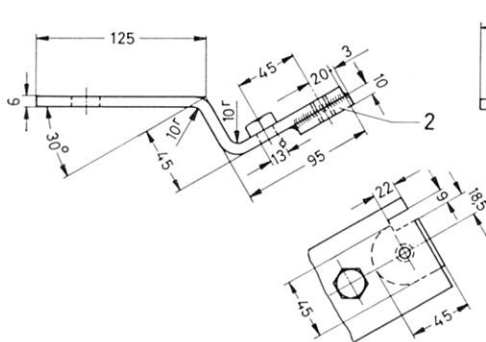
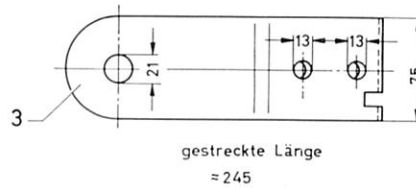
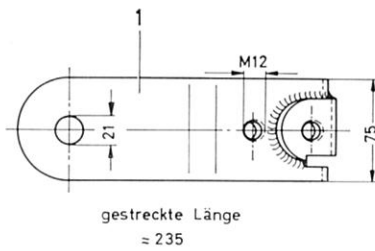
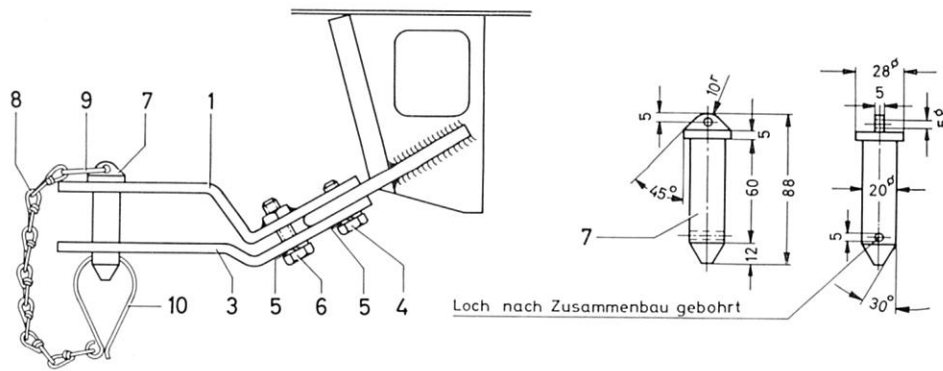


Bild 0-5/3

Abschleppvorrichtung

1 Oberteil	Stahlblech St 37-2 DIN 1543	6 Sechskantschraube	M 12 × 35 DIN 933
2 Führungsstück	Stahlblech St 37-2 DIN 1543	7 Steckbolzen	Rundstahl C 60 V
3 Unterteil	Stahlblech St 37-2 DIN 1543	8 Ring	B 20 × 3,1 DIN 5296
4 Sechskantschraube	M 12 × 30 DIN 933	9 Knotenkette	2 × 175 N 226
5 Federring	B 12 DIN 127	10 Sicherungsbügel	Federstahldraht I 2,5 DIN 2076

Änderung: Überarbeitet und ergänzt.

Allgemeine Hinweise

Fahrzeug sorgfältig aufbocken, damit Unfälle und Beschädigungen am Fahrzeug vermieden werden.

Vor dem Anheben mit einem Wagenheber den Wagen grundsätzlich gegen Wegrollen durch Unterlegkeile oder dergleichen sichern.

Die auf Sonderwunsch dem Fahrzeug beigegebenen Unterlegkeile sind im Kofferraum beim Ersatzrad untergebracht.

Aufbocken mit Bord-Wagenheber

Unterlegkeile folgendermaßen anbringen:
In der Ebene einen Keil vor und einen Keil hinter ein Rad der gegenüberliegenden Wagen-seite legen.

Im Gefälle einen Keil am Vorderrad und einen Keil am Hinterrad der gegenüberliegenden Wagenseite anbringen.

Bei Fahrzeugen mit mech. Getriebe 1. Gang einlegen, bei Fahrzeugen mit autom. Getriebe Wählhebel in Stellung „P“ legen!

Fuß-Feststellbremse kräftig eindrücken.

Wagenheber – auch im Gefälle – lotrecht ansetzen.

Aufbocken mit Grubenlift oder Werkstatt-Wagenheber

In der Werkstatt Wagen zweckmäßigerweise mit dem Grubenlift an der Vorder- bzw. Hinterachse anheben. An der Vorderachse dazu den vorgesehenen Aufsatz (43) verwenden (Bild 0–6/1 und 2).

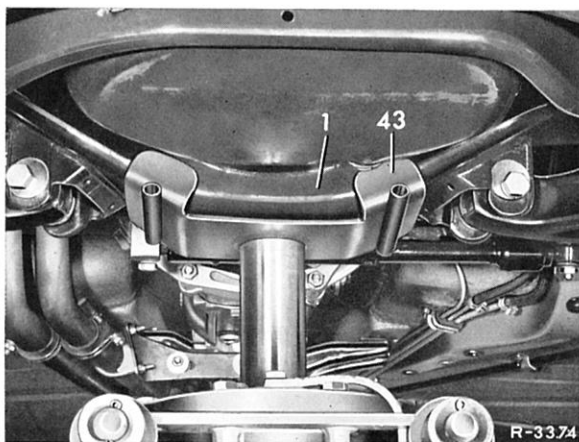


Bild 0–6/1 Anheben an der Vorderachse

1 Vorderachsträger 43 Aufsatz 115 589 06 63 00

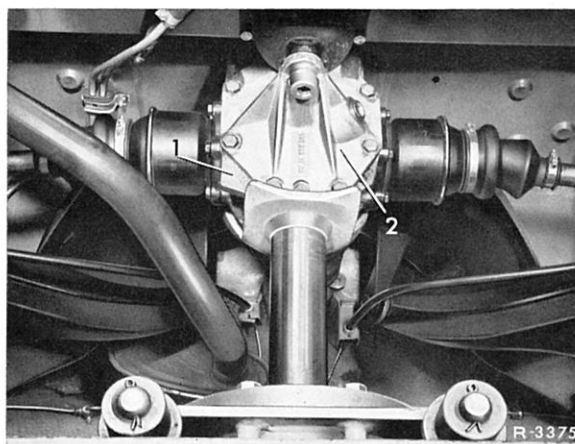


Bild 0–6/2 Anheben der Hinterachse

1 Hinterachsgehäuse

2 Gehäusedeckel

Soll der Wagen seitlich mit einem Werkstatt-Wagenheber angehoben werden, so sind jeweils am Rahmenboden die in Bild 0–6/5 für Kreuz-Hebebühnen vorgesehenen Stellen oder, unter Verwendung der Unterbockschuhe (Bild 0–6/6), die Wagenheber-Einsteckrohre im Rahmenboden zu benutzen.

Anm.: Bis Oktober 1970 war die Bremsleitung zur Hinterachse jeweils an der Außenseite der Schräglenker montiert. Aus diesem Grunde ist beim seitlichen Aufbocken hier besonders darauf zu achten, daß der Wagenheber sorgfältig angesetzt wird, um Beschädigungen an den Bremsleitungen und am Brems-schlauchhalter zu vermeiden (Bild 0–6/3).

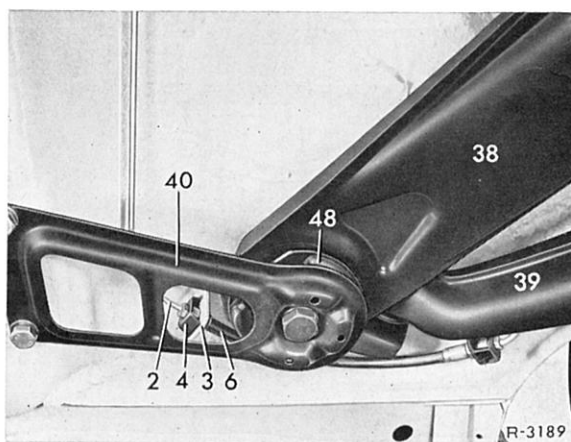


Bild 0–6/3

Aufbocken mit Kreuz-Hebebühne

An der Vorderachse Aufnahmeklötze an den inneren Rahmen-Längsträgern (1), an der Hinterachse an den Abstützplatten (4) der vorderen Lagerung des Hinterachsträgers (3) ansetzen (Bild 0-6/4 u. 5).

Achtung! Die Abstützplatten zwischen Rahmenboden und Hinterachsträger nicht in der Mitte belasten!

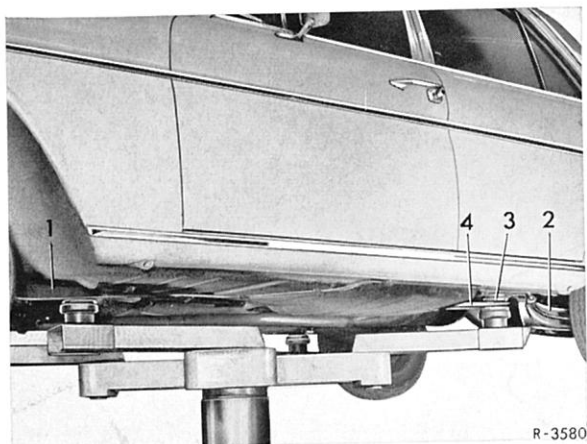


Bild 0-6/4

- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| 1 Innere Rahmen-Längsträger | 3 Hinterachsträger |
| 2 Schräglenker | 4 Abstützplatten |

Die Abstände der Aufnahmepunkte sind aus Bild 0-6/5 ersichtlich.

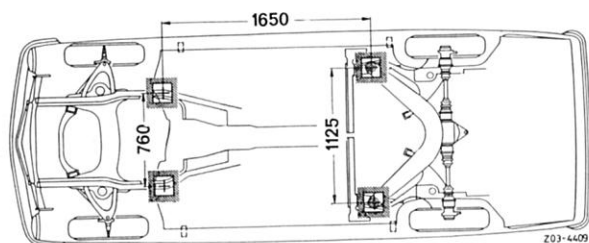


Bild 0-6/5

Aufbocken mit Kurzhub-Hebebühne

Mit den vorwiegend bei Kundendienstarbeiten zum Aufbocken verwendeten Kurzhub-Hebebühnen (z.B. Fabrikat Beissbarth) wird am Rahmenboden über die Einsteckrohre für den Bord-Wagenheber aufgebockt. Hierzu werden Unterbockschuhe verwendet, die oben einen Bolzen zum Einstecken in den Rahmenboden und unten eine gummi belegte Platte besitzen (Bild 0-6/6 und 7).

Mit diesen Unterbockschuhen wird mit Sicherheit ein Eindringen der äußeren Rahmenboden-Längsträger vermieden. Die Unterbockschuhe haben darüber hinaus noch den Vorteil,

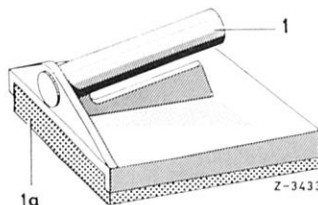


Bild 0-6/6

- | |
|------------------|
| 1 Unterbockschuh |
| 115 589 11 63 00 |
| 1a Gummiauflage |

daß auf die Einsteckrohre selbst kein Biegemoment ausgeübt wird, so daß hiermit auch eine Belastung der Karosserie über längere Zeit unbedenklich ist.

Achtung! Die Unterbockschuhe müssen nach dem Aufbocken des Fahrzeuges sofort entfernt werden! Ein während der Fahrt abgeschleudeter Unterbockschuh kann zu einem Unfall führen!

Die Unterbockschuhe sind mit einer Kette versehen, die leuchtendrot lackiert ist. Hiermit fällt ein nach dem Aufbocken versehentlich am Fahrzeug verbliebener Unterbockschuh leicht auf. Als zusätzliche Sicherheit gegen ein eventuelles Verbleiben eines Unterbockschuhes am Fahrzeug ist an der Kette ein Stahlring (evtl. ausgedienter Kegelrollenlagerring) von ca. 80 mm Ø zu befestigen (Bild 0-6/7).

Durch die erhöhte Geräuschbildung wird der Fahrer sofort aufmerksam. Bei Fahrzeugen mit Spikes-Winterreifen genügt das Geräusch der Kette allein nicht, um den Fahrer zu warnen.

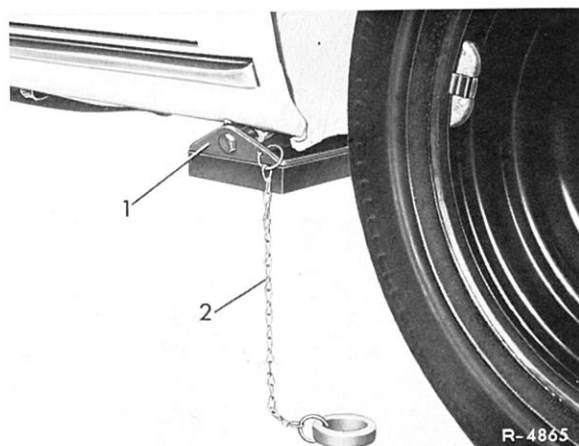


Bild 0-6/7

Anbringung der Unterstellböcke

Zwischen Unterstellbock und Rahmenboden sind wie beim Aufbocken mit der Kurzhub-Hebebühne die Unterbockschuhe zum Einstecken am Rahmenboden zu verwenden (Bild 0-6/6 und 7).