



**Transporter und Omnibusse
Baumuster 313**

vdh-Archiv



service

Daimler-Benz Aktiengesellschaft

Transporter und Omnibusse Baumuster 313



service

Einführungsschrift für den Kundendienst

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Stuttgart-Untertürkheim
Werk Düsseldorf Kundendienst

Inhalt

Beschreibung der Baumuster 313	5
Motor	6
Kupplung	8
Getriebe	8
Federung	9
Vorderachse	9
Hinterachse	10
Bereifung	11
Bremse	11
Lenkung	12
Prüf- und Einstellwerte	13
Motor	13
Vorderachse	14
Hinterachse	14
Reifen und Räder	15
Anziehdrehmomente	16
Technische Daten	19
Baumuster	19
Motor	19
Einspritzanlage	20
Hauptabmessungen	20
Elektrische Anlage	21
Füllmengen	21
Gewichte in kg	22
Fahrleistungen	23

Beschreibung der Baumuster 313



Bild 1 Fahrzeug L 613 D

Die neuen Baumuster werden, wie schon erwähnt, in 2 Radständen 3500 mm und 4100 mm sowie in den bisher bekannten Aufbau-Varianten geliefert.

Der Direkteinspritzmotor 352, die Einscheiben-Trockenkupplung HVB 280, das 5-Gang-Synchrongetriebe G3/61-5/6,1 sind mit geringfügigen Änderungen von den Wörther Typen übernommen.

Vorder- und Hinterachsen, Federn und Stoßdämpfer sind auf die Achslasten abgestimmt. Die Federbolzen in der Federaufhängung sind in Gummielementbuchsen gelagert und dadurch wartungsfrei.

Die Bremsanlage ist im Detail geändert. Der Bremsstrommeldurchmesser beträgt 304 mm, die Stärke der Beläge 12 mm. Zur Bremsunterstützung ist ein ATE-Tandem-Bremsgerät Typ T 51 eingebaut. Die als Sonderwunsch lieferbare druckluftunterstützte Bremse arbeitet nach dem System einer Fremdkraftbremse.

Die Fahrzeuge erhalten serienmäßig einen 80 Ltr. Kraftstoffbehälter. Auf Sonderwunsch können 2 Kraftstoffbehälter mit je 60 Ltr. Inhalt hintereinander angeordnet, eingebaut werden.

Der Rahmen ist identisch mit dem bisherigen Rahmen vom Typ L 608 D 6,5 t.

Durch den Einbau des Motors 352 wurde es notwendig, die Auspuffanlage zu ändern und auf den stärkeren Motor abzustimmen. Aufgrund des größeren Abgasvolumens ist der Durchmesser von 65 mm auf 70 mm vergrößert worden.

Bedingt durch die größeren Abmessungen des 6-Zylinder-Motors ist der Fußbodenausschnitt und die Motorabdeckung verändert worden.

Für Wartungsarbeiten kann die Motorabdeckung über Schnellverschlüsse geöffnet und abgenommen werden. So wird der Motor vom Fahrerhaus gut zugänglich.

Ein Fahrgastabteil ist bei diesen Varianten nicht vorgesehen.

Nähere Einzelheiten zu den verschiedenen Aggregaten sind nachstehend beschrieben.

Motor

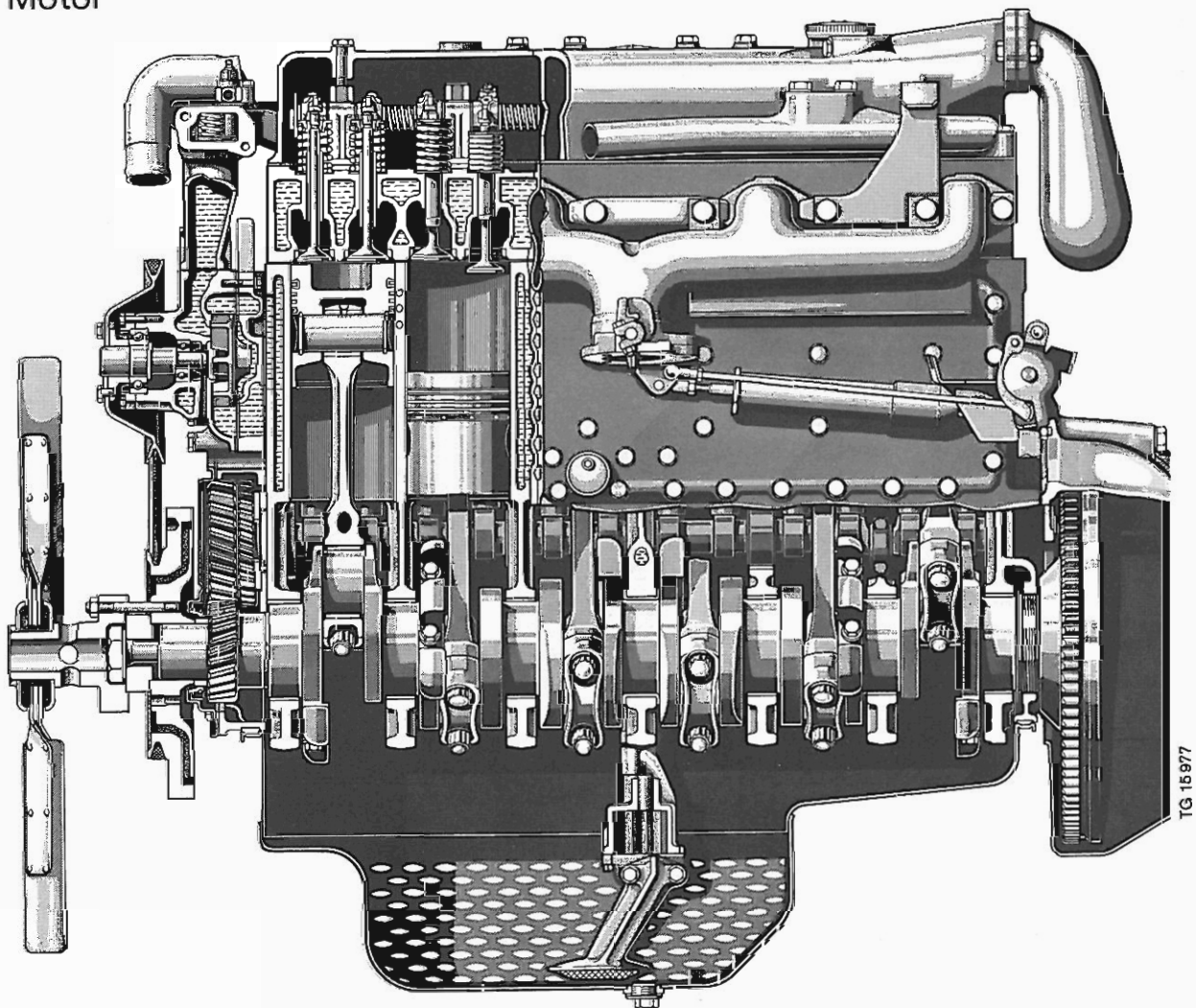


Bild 2 Motor 352

Der von den größeren Nutzfahrzeugen bekannte Motor 352 hat eine Leistung von 96 kW (130 PS). Es kommen die beiden Motorbaumuster 353.963 (ohne Motorbremse) und 353.966 (mit Motorbremse) zum Einbau.

Der Motor ist vorne in zwei großvolumigen Schräglagern und hinten in zwei Keillagern mit Längsfixierung und Hubbegrenzung aufgehängt. Die Anordnung und Abstimmung der Motorlager ergibt eine optimale Dämpfung von Schwingungen.

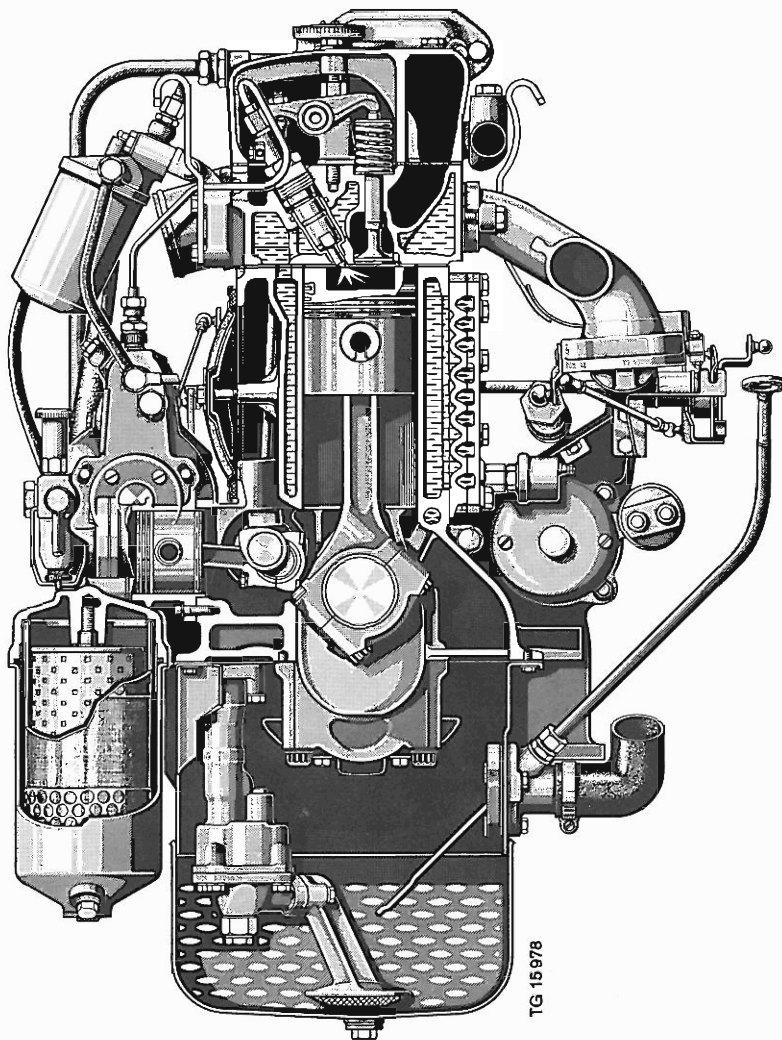


Bild 3 Motor 352

Die Frischluft wird aus dem staubfreien oberen Motorraum angesaugt und über einen Luftfilter mit Papierpatrone dem Motor zugeführt. Durch die Verwendung des Luftfilters mit Papierpatrone wird ein hoher Schmutzausscheidungsgrad erreicht und damit die Lebensdauer des Motors günstig beeinflusst.

Der Luftfilter ist seitlich rechts über dem Motor angeordnet und ist nach dem Öffnen der oberen Vorbauklappe zugänglich. Für die Luftfilteranlage befindet sich an der Instrumententafel ein Warnanzeiger. Der Warnanzeiger arbeitet über einen elektrischen Unterdruckschalter und zeigt bei laufendem Motor an, wann die Papierpatrone gereinigt bzw. erneuert werden muß.

Der Kühler ist kippbar in Gummi gelagert. Nach Abnahme der unteren Vorbauklappe kann der Kühler um 35° nach vorne gekippt werden, wobei die Kühlwasserschläuche nicht gelöst werden müssen. Hierdurch wird eine gute Zugänglichkeit des Motors bei Wartungsarbeiten erreicht.

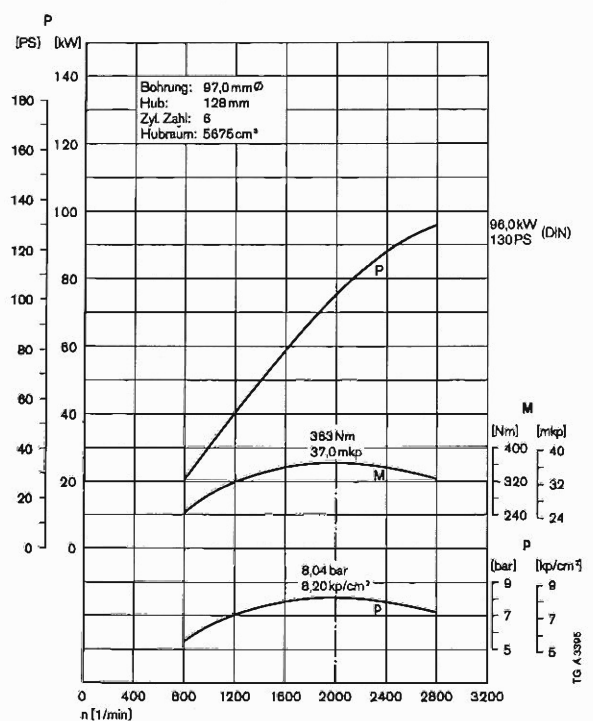


Bild 4
Leistungsdiagramm Motor 352

Kupplung

Der Kraftfluß zwischen Motor und Schaltgetriebe wird durch die Einscheiben-Trockenkupplung HVB 280 hergestellt. Die Betätigung der Kupplung erfolgt hydraulisch mit automatischer Nachstellung.

Die Betätigungskraft am Kupplungspedal wird durch eine Übertotpunktfeder auf ca. 200 N (ca. 20 kp) herabgesetzt.

Getriebe

In Verbindung mit dem Motor 352 werden die Fahrzeuge mit dem bekannten 5-Gang-Synchrongetriebe 714.007 (G3/61-5/6,1) der mittelschweren Typen ausgerüstet.

Die Schaltung erfolgt über den Schalthebel direkt auf das Getriebe.

Übersetzungsverhältnisse

1. Gang	6,10
2. Gang	3,24
3. Gang	2,19
4. Gang	1,46
5. Gang	1,0
Rückwärtsgang	5,63

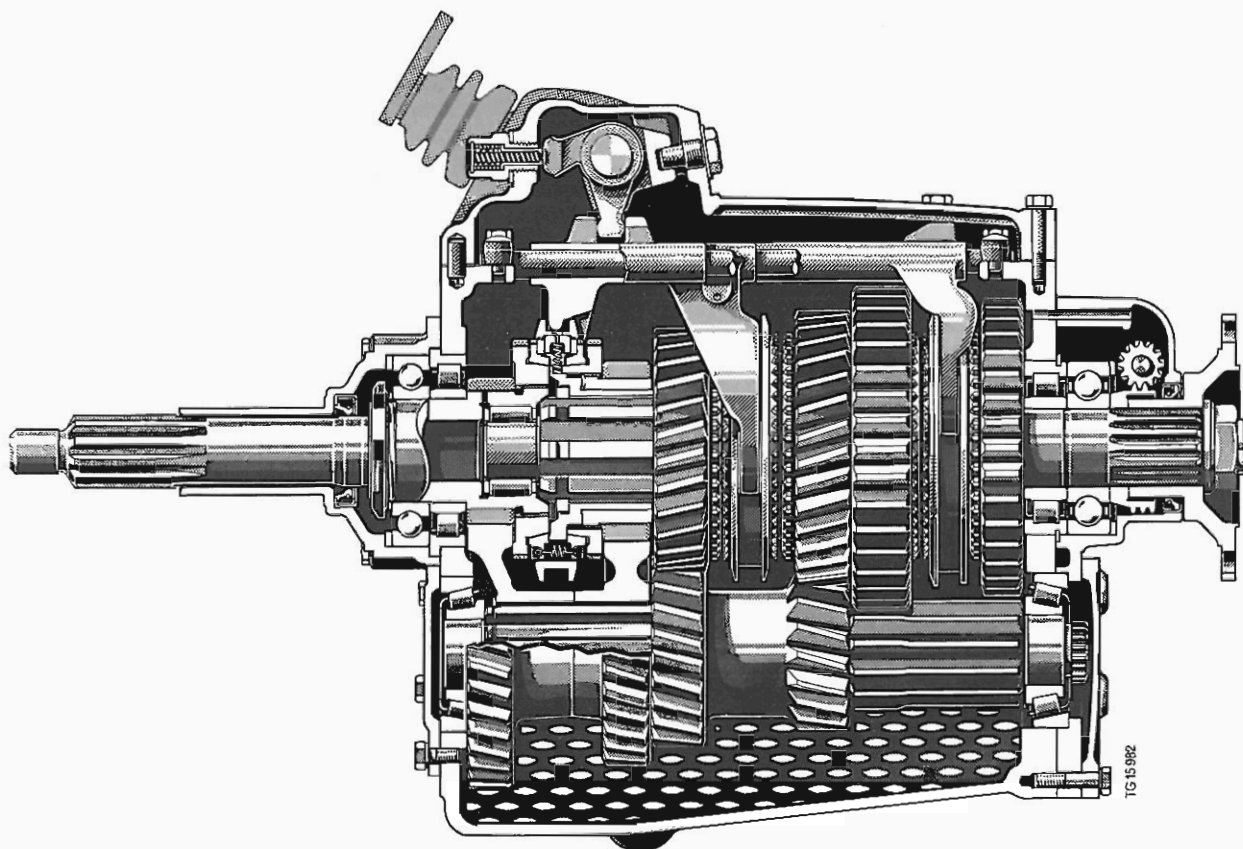


Bild 5 Getriebe G3/61-5/6,1

Federung

Die Federungselemente mit Blattfedern, Gummihohlfedern und Stoßdämpfer an der Vorder- und Hinterachse, entsprechen den bisherigen Typen L 608 D und O 309 D. Der Typ L 613 D hat an der Vorderachse, der Typ O 309 D an Vorder- und Hinterachse einen Stabilisator.

Auf Sondrerwunsch erhält der Typ L 613 D ebenfalls einen Stabilisator an der Hinterachse.

Durch Verwendung von Gummielementen anstelle der bisherigen Metallagerung sind auch die Lagerstellen der Hinterfedern wartungsfrei.

Vorderachse

Als Vorderachse kommt die Achse 730.505 (VL1,5-2,3) zum Einbau, die von dem bekannten Baumuster 750.530 (VL 1/3-2,1) abgeleitet wurde.

Aufgrund der höheren Vorderachslast ist der Vorderachskörper, die Spurstange und die Gelenke verstärkt.

Hinterachse

Die Fahrzeuge werden serienmäßig mit der Hinterachse 741.302 (HL2/5-4,5) ausgerüstet. Diese Achse ist eine Variante der Hinterachse 741.300 (HL2/5-4,5), die als Sonderausführung in den Transportern und Omnibussen verbaut wird.

Das Übersetzungsverhältnis beträgt 43 : 10 ($i=4,3$).

Aufgrund der höheren Motorleistung sind die Achswellen verstärkt. Als Sonderausführung ist die Achse mit einem Übersetzungsverhältnis von 40:11 ($i=3,64$) lieferbar.

Ein nachträglicher Umbau der Hinterachse 43:10 auf 40:11 ist z.Zt. nicht möglich.

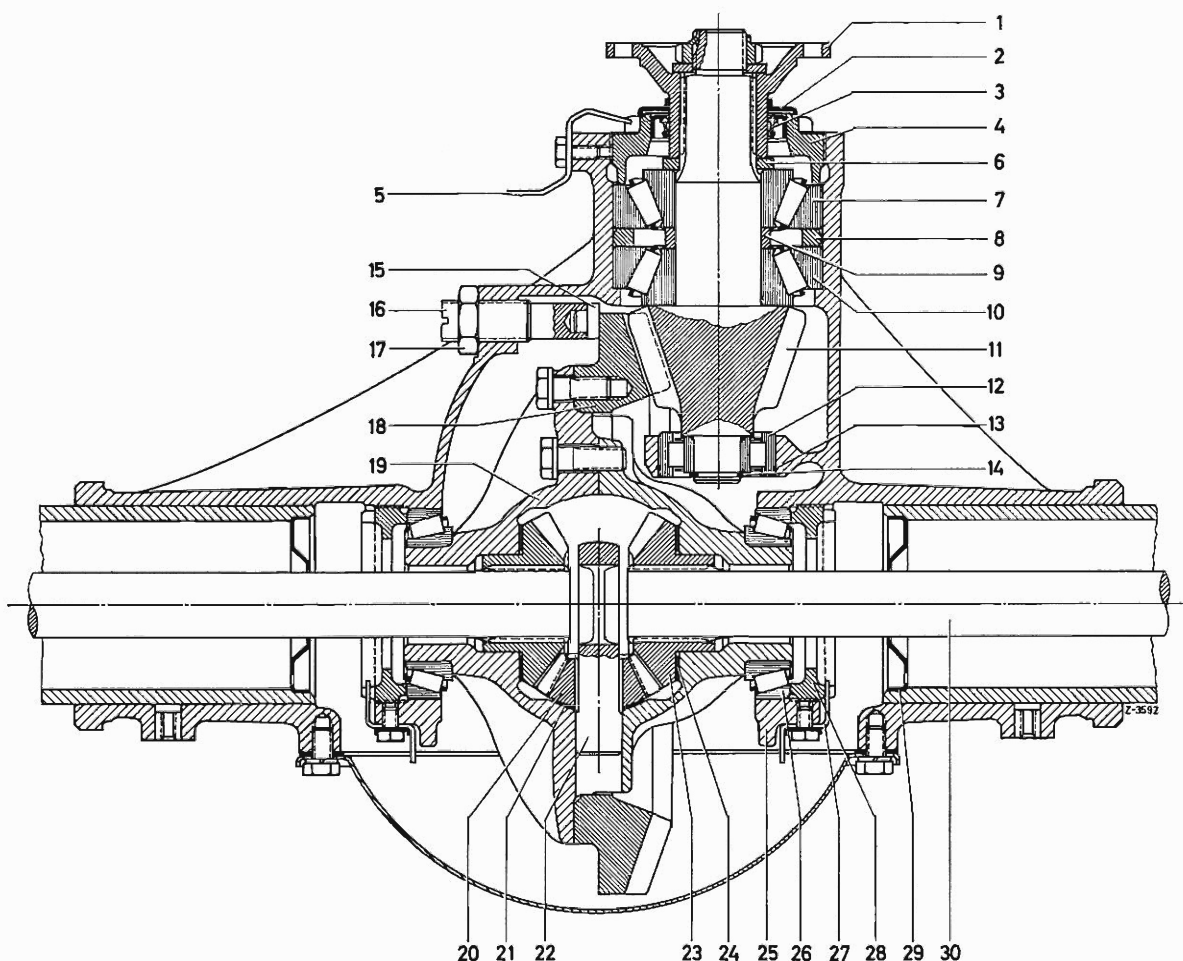


Bild 6 Schnitt Ausgleichgetriebe

- | | | | |
|-----------------------------|------------------------|-----------------------------|--------------------|
| 1 Kupplungsflansch | 9 Abstrangring | 17 Gegenmutter | 25 Lagerdeckel |
| 2 Staubschutzblech | 10 Ringkegellager | 18 Tellerrad | 26 Ringkegellager |
| 3 Abdichtring | 11 Antriebskegelrad | 19 Ausgleichgetriebegehäuse | 27 Sicherung |
| 4 Nutmutter | 12 Zylinderrollenlager | 20 Ausgleichkegelrad | 28 Gewinding |
| 5 Sicherungsblech | 13 Sicherungsdraht | 21 Kugelscheibe | 29 Ölfangblech |
| 6 Abstrangring | 14 Sicherungsring | 22 Ausgleichstern | 30 Hinterachswelle |
| 7 Ringkegellager | 15 Gleitstein | 23 Hinterachswellenrad | |
| 8 geteilte Ausgleichscheibe | 16 Stellschraube | 24 Anlaufscheibe | |

Bereifung

Serienmäßig werden die Fahrzeuge mit schlauchlosen Reifen der Größe 8 R 17,5 ausgerüstet, die auf einteiligen Steilschulterfelgen montiert sind.

Als Sonderwunsch können Reifen mit Schlauch der Größe 7.00 R 16 auf zweiteiligen Felgen montiert werden.

Bremse

Die Typen L 613 D und O 309 D mit Motor 352 erhalten als Betriebsbremse eine Duo-Servo-Zweikreis-Hydraulikbremse mit einem Tandem-Unterdruckgerät. Wie bei den übrigen Transportern der Düsseldorfer Produktion mit Diesel-Motoren 314 wird der Unterdruck für das Bremsgerät durch eine Saugpumpe erzeugt. Diese wird über die Nockenwelle des Motors angetrieben.

Durch die höhere Motorleistung mußte die Bremsanlage geändert werden. Der Trommeldurchmesser vergrößerte sich von 300 mm auf 304 mm, die Bremsbeläge in der Materialstärke von 10 mm auf 12 mm. Dadurch vergrößert sich das Verschleißvolumen der Beläge um ca. 28 %.

Der Durchmesser des Hauptzylinders beträgt 25,4 mm, des Radzylinders 23,81 mm.

Auf Sonderwunsch wurde für die Typen L 613 D und O 309 D mit Motor 352 eine neue Zweikreis-Hydraulikbremse mit Druckluftunterstützung entwickelt.

Funktion:

Beim Bremsvorgang werden über das Bremsventil die beiden Membranzylinder für Vorder- und Hinterachskreis mit Druckluft beaufschlagt. Über die an den Membranzylindern angeflanschten Einkreis-Hauptbremszylinder wird Bremsflüssigkeit in die Radbremszylinder eingesteuert.

Der Durchmesser der Hauptbremszylinder beträgt 22,2 mm, der Radzylinder 23,81 mm.

Wie bei allen Düsseldorfer Typen ist eine Stockhandbremse als Feststellbremse vorhanden.

Serienmäßig ist der Typ O 309 D mit einer mechanischen Motorbremse ausgerüstet.

Bei dem Transporter wird auf Sonderwunsch die Motorbremse verbaut.

Lenkung

Als Lenkung kommt die Zahnsegmentkugelumlauf Lenkung L3Z zum Einbau.

Durch die Hubbewegung der Lenkmutter wird die Kraft über ein Zahnsegment auf die Lenkwelle übertragen. Beide Zahnsegmente haben eine konische Verzahnung. Dadurch können beide Verzahnungs-

teile (Lenkmutter und Lenkwelle) über eine Einstellschraube spielfrei nachgestellt werden. Durch die Lenkung L3Z reduzieren sich die Lenkkräfte.

Als Sonderwunsch kommt die Hydro-Lenkung ZF-8056 zum Einbau, die von den bisherigen Düseldorfer Typen bekannt ist.

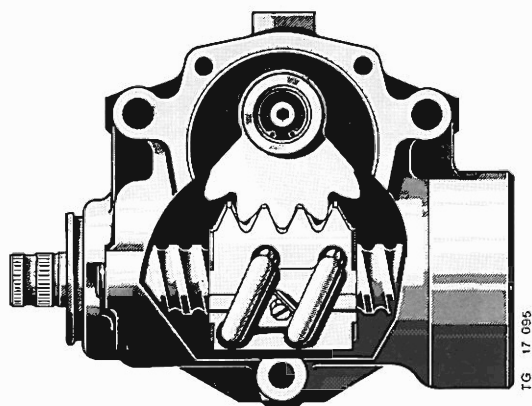
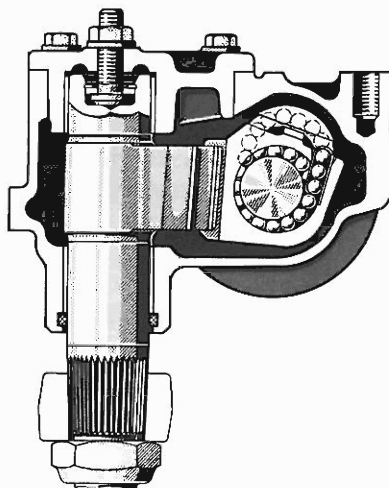
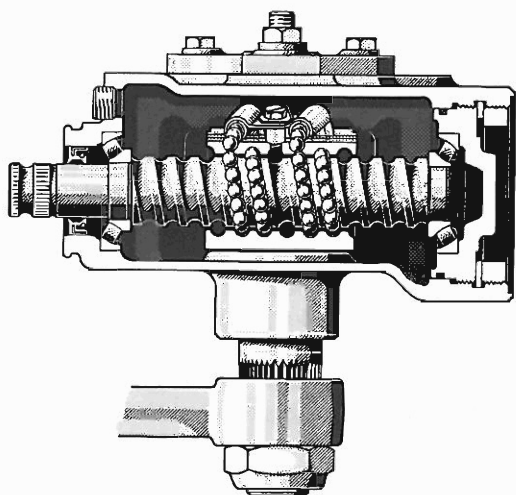


Bild 7 Lenkung L3Z

Prüf- und Einstellwerte

Motor

Der Motor wurde unverändert in Leistung und Drehmoment von den größeren Nutzfahrzeugen übernommen.

Nachfolgend sind die wichtigsten Einstellwerte auf-

geführt. Weitere Angaben sind in den bereits vorhandenen Unterlagen – z.B. Werkstatt-Handbuch Werk Würth, Motoren Band 2 – zu entnehmen.

Motor	352
Baumuster	353.963 353.966 ¹⁾

Ventilspiel

Ventilspiel bei kaltem Motor	Einlaß	0,2
	Auslaß	0,3

Kontrolle des Ventilspiels (Ventilhub bei spielfreier Einstellung)

OT Einlaß	0,76 ± 0,2
OT Auslaß	0,70 ± 0,2
UT Einlaß	4,25 ± 0,3
UT Auslaß	4,85 ± 0,3

Steuerzeiten

Einlaß öffnet vor OT	bei vorgeschriebenem Ventilspiel	29°
Einlaß schließt nach UT		55° 53'
Auslaß öffnet vor UT		53° 58'
Auslaß schließt nach OT		20° 51'

Einspritzdüsen

Einspritzdüsen		DLLA 150 S 187
Düsenhalter		KDAL 74 S 3/19
Abspritzdruck in bar	neue Düsen	200 + 10
	gelaufene Düsen	mind. 180

Anm.: Der Unterschied innerhalb der Düsen eines Motors darf nicht mehr als 10 bar betragen

¹⁾ Mit Motorbremse

Vorderachse

Lenkung		L3Z	ZF-8056
Spurweite	mm	1761	
Sturz der Vorderräder		1°	
Vorspur	mm	0 ± 0,5	
Nachlauf		2° 30'	
Spreizung		5°	
Radeinschlag		52°	48°
Spurdifferenzwinkel bei 20° Einschlag des kurveninneren Rades		2° 30' ± 30'	
Axialspiel zwischen Achsfaust und Achsschenkel	mm	0 – 0,1	
Radlagerspiel	mm	0,02 – 0,04	

Hinterachse

Achsbezeichnung		HL 2/5–4,5	
Baumuster		741.302	741.333 = 741.302 + SA 17704/4
Hinterachsübersetzung		43 : 10	40 : 11
Grundmaß ¹⁾	mm	65,4	
Zahnflankenspiel	mm	0,15–0,25	
Abstand zwischen Gleitstein und Tellerrad ²⁾	mm	0,25	
Reibwert der Antriebskegelradlagerung mit Radialdichtring	Nm (kpcm)	1,4–3,4 (14–34)	
Vorspannung der Ausgleichsgehäuselager	vor dem Anziehen der Lagerdeckelschrauben mm	0,005–0,02	
	nach dem Anziehen der Lagerdeckelschrauben mm	0,02–0,04	
Radlagerspiel	mm	0,02–0,04	

¹⁾ Zum Einstellen des Hinterachsantriebes; Plus- oder Minusabweichungen sind auf dem Antriebskegelrad aufgeschrieben.

²⁾ Stellschraube bis zum Anschlag am Tellerrad einschrauben. Anschließend 1/6 Umdrehung zurückdrehen, was einem Abstand von etwa 0,25 mm entspricht. Stellschraube mit Gegenmutter sichern.

Reifen und Räder

Typ	Zul. Gesamtgewicht kg	Zul. Achslast vorn kg	hinten kg	Reifengröße	Felgengröße	Reifendruck vorn bar	hinten bar
313.3 O 309 D	5390	2300	3600	8 R 17,5 X 10 PR	5,25 x 17,5	5,25	4,5
				8 R 17,5 L		5,5	4,5
				7.00 R 16 X 12 PR	6.00 G 16.SDC	5,25	4,25
				7.00 R 16 X M+S 12 PR		5,25	4,25
	5790	2300	3900	8 R 17,5 X 10 PR	5,25 x 17,5	5,25	4,5
				8 R 17,5 L		5,5	4,75
				7.00 R 16 X 12 PR	6.00 G 16 SDC	5,25	4,5
				7.00 R 16 X M+S 12 PR		5,25	4,5
	5990	2400	3600	8 R 17,5 X 10 PR	5,25 x 17,5	5,5	4,5
				8 R 17,5 L		5,75	4,5
				7.00 R 16 X 12 PR	6.00 G 16 SDC	5,5	4,25
				7.00 R 16 X M+S 12 PR		5,5	4,25
	6300	2400	3900	8 R 17,5 X 10 PR	5,25 x 17,5	5,5	4,5
				8 R 17,5 L		5,75	4,75
				7.00 R 16 X 12 PR	6.00 G 16 SDC	5,5	4,5
				7.00 R 16 X MS+S 12 PR		5,5	4,5
313.4 L 613 D	6500	2300	4680	8 R 17,5 X 10 PR	5,25 x 17,5	5,25	5,75
				8 R 17,5 L		5,25	5,75
				7.00 R 16 X 12 PR	6.00 G 16 SDC	5,25	5,5
				7.00 R 16 X M+S 12 PR		5,25	5,5

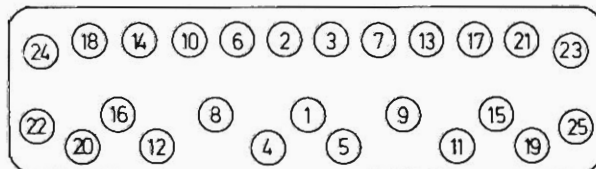
Anziehdrehmomente

Motor

		Drehmomentanzug		Drehwinkelanzug	
		Nm	(kpm)	Voranzug Nm (kpm)	Fertiganzug Grad
Zylinderkopf (nach Schema in 3 Stufen) ¹⁾		100-110	(10-11)	- -	-
Kipphebel		100-110	(10-11)	- -	-
Zylinderkopfhaube		25	(2,5)	- -	-
Schutzhülse für Düsenhalter		60	(6)	- -	-
Düsenhalter		60-70	(6-7)	- -	-
Düse im Düsenhalter		80	(8)	- -	-
Kurbelwellenlagerdeckel	M 14	140	(14)	- -	-
	M 15	-	-	50+10(5+1)	90°+20°
Pleuellagerdeckel	M 12	90	(9)	- -	-
	M 14	-	-	100 (10)	90°+20°
Gegengewicht an Kurbelwelle		90	(9)	- -	-
Schwingungsdämpfer an Kurbelwelle		500-550	(50-55)	- -	-
Schwungrad an Kurbelwelle SW 22		-	-	30+10 (3+1)	90°+20°
Steuergehäuse an Kurbelgehäuse		65	(6,5)	- -	-
Steuergehäusedeckel (Blech)		8	(0,8)	- -	-
Spritzversteller an Einspritzpumpe		80	(8)	- -	-
Auspuffkrümmer an Zylinderkopf (2-Loch Blechbügel)		30	(3)	- -	-
Anlasser an Kupplungsgehäuse		55-65	(5,5-6,5)	- -	-
Stiftschraube für Anlasser an Kupplungsgehäuse		15±5	(1,5±0,5)	- -	-
Ölwanne	M 6	12	(1,2)	- -	-
	M 8	25	(2,5)	- -	-
Ölablaßschraube an Ölwanne		50+10	(5+1)	- -	-

¹⁾ In 3 Stufen anziehen:
 1. Anziehen 60 Nm (6 kpm)
 2. Anziehen 90 Nm (9 kpm)
 3. Anziehen 110 Nm (11 kpm)

Anziehschema Motor 352



	Drehmomentanzug		Drehwinkelanzug	
	Nm	(kpm)	Voranzug Nm (kpm)	Fertiganzug Grad
Ölfiltertopf an Ölfilterkopf	50+10	(5+1)	- -	-
Ölfilterkopf an Zylinderkurbelgehäuse	60	(6)	- -	-
Ölablaßschraube an Ölfiltertopf	15±2	(1,5±0,2)	- -	-
Ölkühler an Zylinderkurbelgehäuse	35	(3,5)	- -	-

Saugpumpe

	Nm	(kpm)
Pleuelstange (Nockenwellenluftpresser)	15-17	(1,5-1,7)
Zylinderlaufbuchse (Nockenwellenluftpresser)	35-40	(3,5-4)
Ein- und Auslaßventil am Zylinderkopf	100-120	(10-12)
Zylinderkopf an Zylinderbuchse	35-40	(3,5-4)

Motorträger und Fahrgestell

Motorträger an Motor	160	(16)
Motorträger an Gummilager	220	(22)
Motorlager hinten an Kupplungsgehäuse	220	(22)
Fahrerhaus an Rahmen	M 10	47 (4,7)
	M 12	95 (9,5)

Federn

Federbolzen-Sicherung Vorderfeder	120-150	(12-15)
Federbolzen-Sicherung Hinterfeder	100	(10)
Stoßdämpferbefestigung	120	(12)

Vorderachse

Vorderfederbügel	80-110	(8-11)
------------------	--------	--------

Hinterachse

	Nm	(kpm)
Hinterfederbügel	80–110	(8–11)
Deckel an Ausgleichgehäuse	200–280	(20–28)
Tellerrad an Ausgleichgehäuse	280–300	(28–30)
Gewinding (Antriebskegelrad)	800–1000	(80–100)
Mutter Kupplungsflansch an Antriebskegelrad	300	(30)
Lagerdeckel an Achsgehäuse	220–230	(22–23)
Nutmutter außen, Radnabe an Tragrohr	200–250	(20–25)
Deckel an Hinterachsgehäuse	47–50	(4,7–5)

Räder

Radmuttern der Scheibenräder	160–180	(16–18)
------------------------------	---------	---------

Lenkung

Lenkungsbock an Rahmen	35–47	(4,5–4,7)
Lenkung an Lenkungsbock ¹⁾	80–90	(8–9)
Lenkstockhebel an Lenkwelle ²⁾	320–360	(32–36)
Lenkstange an Lenkstock- und Lenkspurhebel	50–70	(5–7)
Spurstange an Spurstangenhebel	50–70	(5–7)
Klemmhülse an Lenkstange	40–45	(4,0–4,5)
Klemmhülse an Spurstange	40–45	(4,0–4,5)
Lenkungsgelenk	31–34	(3,1–3,4)

¹⁾ ZF-Lenkung 8056 200–220 (20–22)

²⁾ ZF-Lenkung 8056 200–270 (20–27)

Technische Daten

Baumuster

Typ	O 309 D	L 613 D
Fahrgestell-Baumuster	313.3	313.4
Motor	352	
Motor-Baumuster	353.966	353.963

Motor

Arbeitsverfahren	Viertakt-Diesel	
Zylinderanordnung	6 Zylinder stehend in Reihe	
Bohrung	mm	97
Hub	mm	128
Gesamthubraum	cm ³	5675
Verdichtungsverhältnis	17 : 1	
Kompressionsdruck mindestens (gemessen bei warmem Motor)	bar (kp/cm ²)	20 (20)
Nutzleistung nach DIN	kW (PS)	96 (130)
Max. Drehmoment	Nm (kpm)	363 (37) bei 2000 1/min
Nenn Drehzahl	1/min	2800
Leerlaufdrehzahl	1/min	600
Einspritzfolge	1-5-3-6-2-4	
Abspritzdruck der Einspritzdüsen	neu	bar (kp/cm ²) 200 + 10 (200 + 10)
	gelaufen	bar (kp/cm ²) 180 (180) mindestens
Förderbeginn (Grundeinstellung)	18° v. o.T.	
Ventilanordnung	hängend	
Schmiersystem	Druckumlauf	
Ölpumpe	Zahnradpumpe	
Ölkühlung	Wärmetauscher	
Ölfilter	Papierhauptstromfilter	

Einspritzanlage

Einspritzpumpe-Bosch	PES 6A 90D 410 RS 2293
Bauart	6 Stempel-Reihenpumpe
Drehzahlregler	RQV 300 1425AB 740L
Spritzversteller	DB
Einspritzdüsen	4-Lochdüse asymmetrisch (Bosch DLLA 150 S187)
Kraftstoffpumpe	FP/KE 22 AD 112/2

Hauptabmessungen in mm

Fahrzeugausführung		Pritsche		Kastenwagen		Omnibus			
Radstand		3500	4100	3500	4100	3500	4100		
Spurweite	vorn	1761							
	hinten	1540							
Wendekreis-Ø m	L3Z	12,5	14,4	12,5	14,4	12,5	14,4		
	ZF 8056	13,4	15,0	13,4	15,0	13,4	15,0		
Fahrzeuglänge		6000	7200	5990	6940	5990	6940		
Fahrzeugbreite		2320		2100					
Ladefläche	Länge	4060	5060	4025	4970	1)			
	Breite	2260		1855					
	Höhe	400		1750	1900			1750	1900
	Fläche m ²	9,2	11,44	7,0	8,5				
Laderaum-Inhalt m ³		3,65	4,57	12,0	13,0	15,0	16,0	–	
Größte Höhe über Fahrerhaus		2370		2700	2850	2685	2835	2785 ²⁾	

¹⁾ Die Innenraumhöhe beträgt 1900 mm

²⁾ Bei Dachlufterklappe bzw. Schwedenklappe vergrößert sich das Maß um 45 mm.

Elektrische Anlage

Batterie	Anordnung	2 x unter Fahrersitz
	Betriebsspannung V	12
	Kapazität Ah	2 x 66
Anlasser	Bosch	JD12V 3KW (4PS)
Drehstrom-Lichtmaschine	Bosch	K1 14V 35 A 20
Regler	Bosch	Einelement AD1/14V

Füllmengen

	Füllmenge	Betriebsstoff	
Motor mit Ölfilter	max. 15,5 Ltr. min. 11,5 Ltr.	Motorenöl	Viskositätsbereiche s. Betriebsstoffvorschr. Blatt 224
Schaltgetriebe	ca. 5 Ltr.	Flüssigkeitsgetriebeöl (ATF) Type A Suffix A	–
Servo-Lenkung ZF 8056	ca. 1,4 Ltr.		
Mechanische Lenkung	ca. 1,0 Ltr.	Hypoidgetriebeöl	SAE 90
Hinterachse	ca. 3,25 Ltr.		
Vorderachse	je 80 g	Mehrzweckfett	–
Hinterradnabe	je 100 g		
Hydraulikteil – Kupplung, Bremsanlage	ca. 0,5 Ltr.	Bremsflüssigkeit	–
Kupplungsausrücklager-Schiebehülse	–	Schmierfett	Longterm 2-Dow Corning Olistamoli 2-Optimol Molydag 347-Deutsche Acheson
Batterieklemmen	–	Bosch-Ft 40 v 1	–
Kraftstoffbehälter	80 l Sonderwunsch 2 x 60 Ltr.	Diesekraftstoff	–
Kühlsystem	L 613 D	Kühlmittel	–
	O 309 D		
Scheibenwaschanlage	ca. 2 l	Wasser mit MB Scheibenwaschmittel	–

Gewichte in kg

Fahrzeugausführung	Radstand	Zul. Fahrzeug- gesamtgewicht			Nutzlast bei gleich- mäßiger Lastverteilung	Leergewicht mit 1 Fahrer		
		Gesamt	Vorderachse	Hinterachse		Gesamt	Vorderachse	Hinterachse
Omnibus	3500	5390	2300	3600	-	-	-	-
		5790	2300	3900	-	-	-	-
	4100	5990	2400	3600	-	-	-	-
		6300	2400	3900	-	-	-	-
Fahrgestell mit Vorbau und Fahrerpodest	3500	6500	2300	4680	4040 ¹⁾	2460 ²⁾	1575	885
	4100				3965 ¹⁾	2535 ²⁾	1600	935
Fahrgestell mit Fahrerhaus	3500				3860 ¹⁾	2640 ²⁾	1725	915
	4100				3785 ¹⁾	2715 ²⁾	1750	965
Pritschenwagen ⁴⁾	3500				3485	3015 ³⁾	1790	1225
	4100				3305	3195	1820	1375
Kastenwagen Laderaumhöhe 1750 mm	3500				3230	3270	1840	1430
	4100				3025	3475	1800	1675
Kastenwagen Laderaumhöhe 1900 mm	3500				3230	3270	1840	1430
	4100				3025	3475	1800	1675

¹⁾ Fahrgestelltragfähigkeit

²⁾ Nach DIN 70020 mit Werkzeug und Reserverad ohne Fahrer

³⁾ Bei Pritschenbreite 2120 mm vermindert sich das Leergewicht um 20 kg

⁴⁾ Die Gewichte beziehen sich auf die Pritschenbreite von 2320 mm

Fahrleistungen

Typ	Zulässiges Fahrzeug- Gesamt- gewicht kg	Hinterachs- über- setzung	Getriebeübersetzung						Höchst- geschwindigkeit (km/h)					Steigvermögen ohne Anhänger (%)					Steigvermögen mit Anhänger (%)				
			1.G.	2.G.	3.G.	4.G.	5.G.	R-G.	1.G.	2.G.	3.G.	4.G.	5.G.	1.G.	2.G.	3.G.	4.G.	5.G.	1.G.	2.G.	3.G.	4.G.	5.G.
313.3 O 309 D	5390	i =							15	29	43	64	93	45	22	14	8,5	4,9	27	13	8,4	5,0	2,7
		4,3							18	34	50	75	110	37	18	11	6,7	3,6	22	11	6,9	3,9	1,88
	5790	4,3						15	29	43	64	93	41	20	13	7,8	4,5	25	13	8,0	4,7	2,5	
		3,64						18	34	50	75	110	34	17	10	6,2	3,3	21	10	6,5	3,6	1,7	
	5990	4,3	6,10	3,24	2,19	1,46	1,0	5,63	15	29	43	64	93	39	19	12	7,5	4,4	25	12	7,8	4,6	2,5
		3,64						18	34	50	75	110	32	16	10	6,0	3,2	21	10	6,3	3,5	1,7	
6300	4,3							15	29	43	64	93	37	18	12	7,1	4,1	24	12	7,5	4,4	2,3	
	3,64							18	34	50	75	110	31	15	9,6	5,6	3,0	20	9,8	6,1	3,4	1,6	
313.4 L 613 D	6500	4,3						15	29	43	64	93	36	18	11	6,8	4,0	21	10	6,5	3,8	2,0	
		3,64						18	34	50	75	110	29	15	9,2	5,4	2,9	17	8,5	5,3	2,9	1,3	