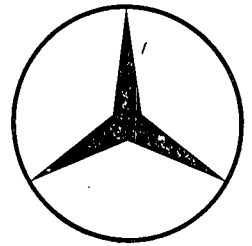


MERCEDES-BENZ
PRESSE - INFORMATION
HANNOVER 1970





Unimog-Baumaschinen auf der Hannover Messe 1970

Auf der Hannover Messe 1970 zeigt die Daimler-Benz AG ihr Unimog-Baumaschinen-Programm. Seit der Produktionsaufnahme der leistungstärkeren Unimog-Typen im Jahr 1968 haben sich die Unimog-Baumaschinen in den verschiedenen Sparten der Bauwirtschaft als Bagger, Grabenfräse, Bodenvermörtelungsgerät und Bodenverdichter - um nur einige markante Einsatzgebiete zu nennen - zunehmend durchgesetzt. Die Unimog-Baumaschinen mit 80 PS Motorleistung sind besonders im Tief- und Straßenbau entsprechenden Spezialmaschinen vergleichbarer Leistungsdimension durchaus ebenbürtig.

Ein zusätzlicher Vorteil der Unimog-Baumaschinen liegt in ihrer Schnelligkeit und Beweglichkeit auf der Straße. Sie können mit eigener Kraft zu einem neuen Arbeitsplatz gebracht werden. Dadurch entfallen das zeitaufwendige Verladen und der kostspielige Transport auf Tiefladern, so daß die Leerzeiten beim Wechsel der Baustelle auf ein Minimum reduziert werden. Darüber hinaus kann der Unimog mit aufgebautem Arbeitsgerät jederzeit als leistungsstarke Zugmaschine (Straßengeschwindigkeit 70 km/h) herangezogen werden. Besonders im Straßenbau lassen sich mit dem Einsatz der Unimog-Baumaschinen die Kosten erheblich senken.

Der Absatz des Unimog-Baggers hat sich 1969 im Vergleich zum Vorjahr um rd. 25 % erhöht. Der Hochbau ist mit wachsenden Stückzahlen an diesem Ergebnis beteiligt. Besonders erfolgreich gestaltete sich das Geschäft mit Unimog-Sechs-Platten-

verdichtern. Hier betrug die Steigerungsrate gegenüber dem Vorjahr 130 %. Nahezu auf allen Großbaustellen deutscher Autobahnen und Bundesfernstraßen ist diese Unimog-Baumaschine heute anzutreffen. Viele namhafte Baufirmen verfügen zur Bodenverdichtung über ganze Flotten von Unimog-Verdichtern.

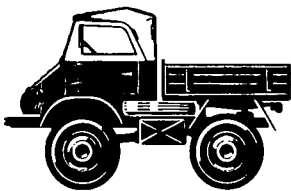
Teuere Spezialmaschinen sind bei bestimmten Einsätzen zweifellos nicht zu ersetzen. Sie bedeuten jedoch für den Unternehmer hohe Investitionen, die häufig nicht voll ausgeschöpft werden können. Für den scharf kalkulierenden Geschäftsmann bietet sich die Unimog-Lösung deshalb geradezu an.

Mercedes-Benz Unimog-Programm

Arbeitsmaschinen

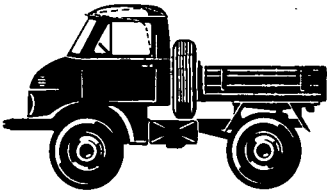
U 34 / 411

34 PS / DIN
Radstand 1720 mm



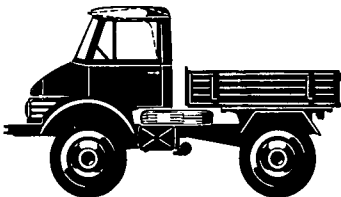
U 34 / 411

34 PS / DIN
Radstand 2120 mm



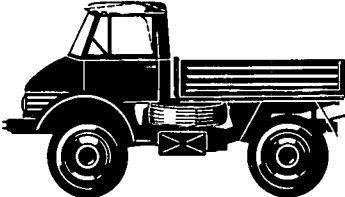
U 45 / 421

45 PS / DIN
Radstand 2250 mm



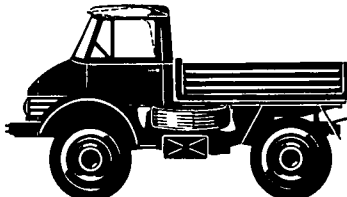
U 54 / 403

54 PS / DIN
Radstand 2380 mm



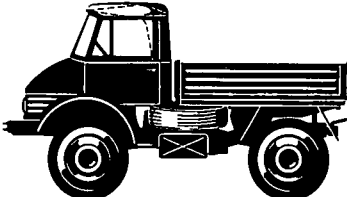
U 66 / 403

66 PS / DIN
Radstand 2380 mm



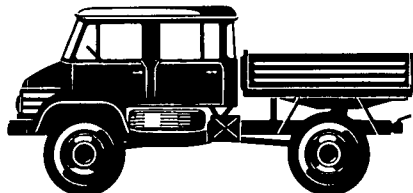
U 80 / 406

80 PS / DIN
Radstand 2380 mm



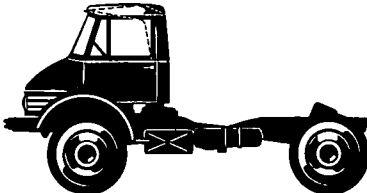
U 90 / 416

90 PS / DIN
Radstand 2900 mm



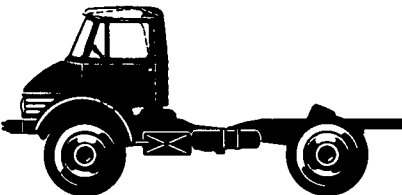
U 90 / 416

90 PS / DIN
Radstand 2900 mm



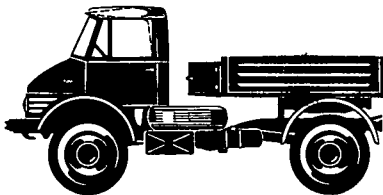
U 90 / 416

90 PS / DIN
Radstand 2900 mm



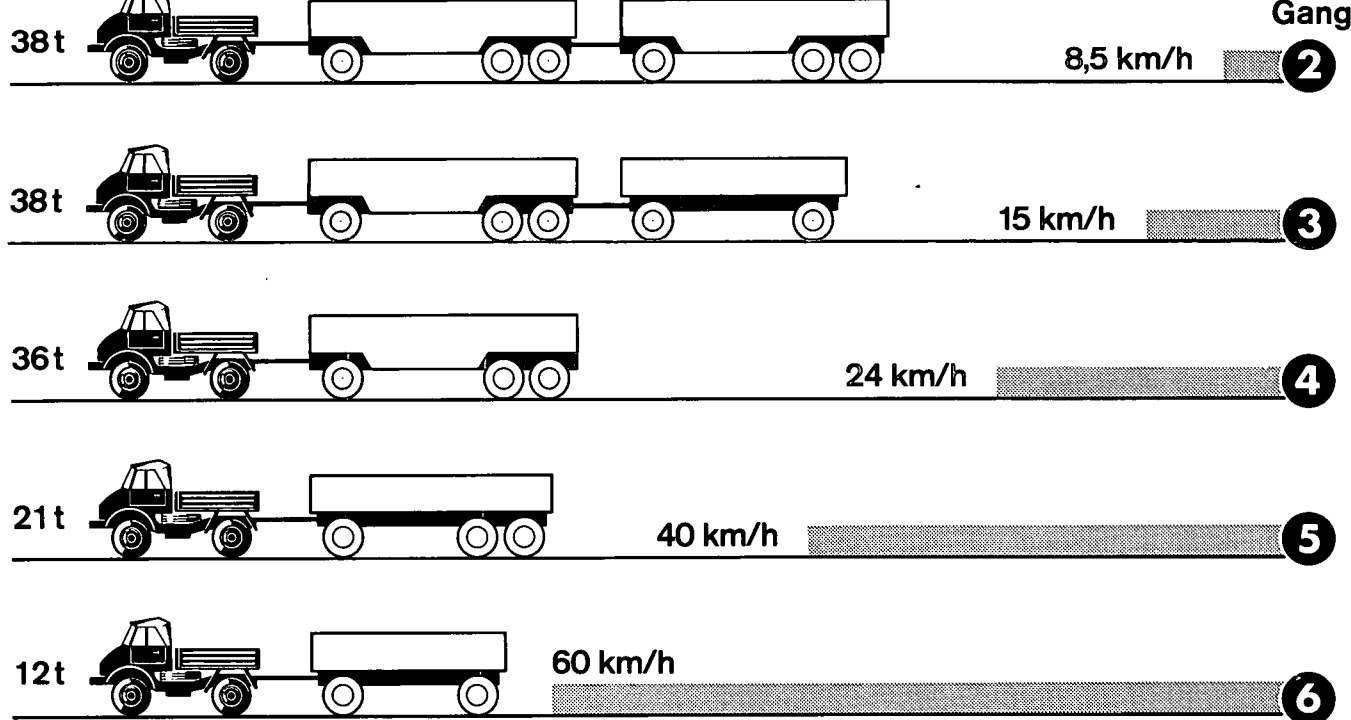
U 100 / 416

100 PS / DIN
Radstand 2900 mm



Zugkraft (Beispiel U 80 / 406)

Gesamtgewicht
des Zuges



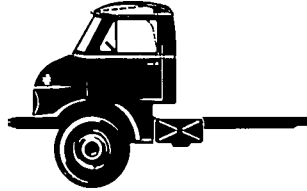
Empfohlene Anhängelast nicht größer als 22 t

ca. 70 t mögliche Anhängelast für Verschiebearbeiten auf ebenem, festem Boden
außerhalb öffentlicher Straßen

Triebkopfausführungen und leichte geländegängige Lastkraftwagen

U 36 T / 411

36 PS / DIN



U 55 T / 421

55 PS / DIN



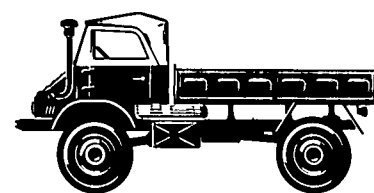
U 90 T / 416

90 PS / DIN



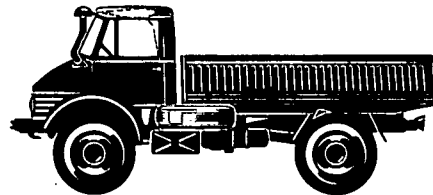
U 411

36 PS / DIN
Radstand 2570 mm



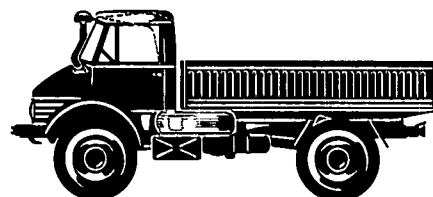
U 413

80 PS / DIN
Radstand 2900 mm



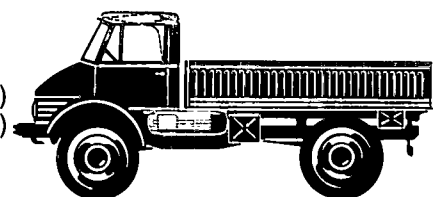
U 416

90 PS / DIN
100 PS / DIN
Radstand 2900 mm



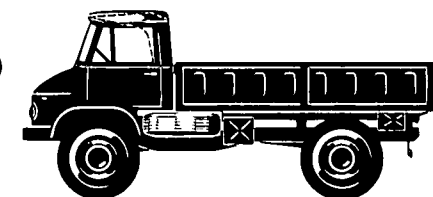
U 404 / S

60 PS / DIN
82 PS / DIN (Benzin)
110 PS / DIN (Benzin)
Radstand 2900 mm

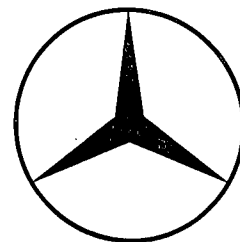


U 404 / S

82 PS / DIN (Benzin)
Radstand 2900 mm







Mercedes-Benz Baufahrzeuge auf der Industriemesse Hannover 1970

Auf der deutschen Industriemesse Hannover 1970 zeigt die Daimler-Benz AG mit 16 Spezialfahrzeugen einen Querschnitt durch das vielseitige Produktions-Programm für die Bauwirtschaft. Jeder zweite Lastwagen dieses Wirtschaftszweiges ist ein Mercedes-Benz Erzeugnis.

Neu in Hannover sind der L 508 D mit nun 85 PS/DIN (94 HP/SAE) Direkteinspritzmotor, der Frontlenker-Kipper LPK 811 und der Kurzhauher-Lastwagen LK 1513 als Nachfolgetypen des LK 710 und LK 1413; ferner der zugstarke LAK 1517, der bereits im Herbst angekündigt, jetzt in Produktion genommen wurde.

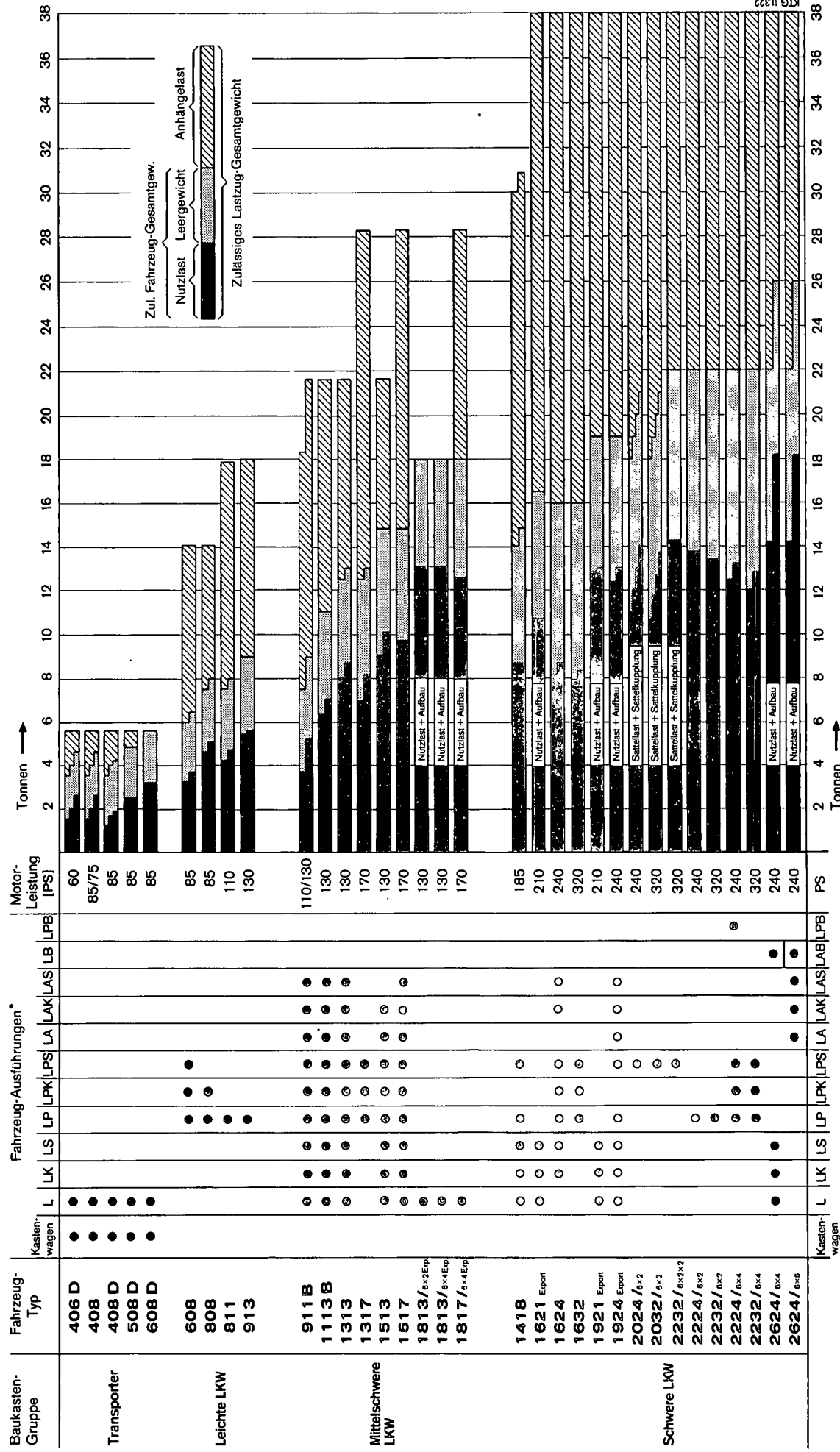
Der Transporter L 508 D mit Doppelkabine wird vorwiegend für den Personal- und Werkzeugtransport eingesetzt. Er bietet sechs Personen bequem Platz und hat außerdem eine 6 m² große Pritsche. Der neue Frontlenker-Kipper LPK 811 mit 7,5 t Gesamtgewicht löst den LK 710 ab. Er kann wie der Transporter mit Führerschein Klasse 3 gefahren werden. Sein leistungsstarker 110 PS/DIN (120 HP/SAE) Dieselmotor ist "unter Sitz" angeordnet. Die Kabine ist dadurch sehr geräumig.

Im Baugewerbe sehr beliebt ist der Typ LK 1413, der durch den neuen LK 1513 ersetzt wird. Neben höherer Nutzlast bietet der neue Kippertyp vor allem einen hohen Fahrkomfort bei gleich robustem Fahrwerk und bewährten Aggregaten. Der Direkteinspritzmotor OM 352 leistet 130 PS/DIN (145 HP/SAE). Die Ladervariante dieses Motors mit 156 PS/DIN (172 gr. HP/SAE), die bereits im 1413 bei mehr als 50 % der Kipper zum Einbau kam, kann auch für den 1513 gewählt werden.

Schwere Sattelschlepper helfen immer mehr die verschiedensten Transportaufgaben der Bauwirtschaft rationell zu lösen. Auf dem Mercedes-Benz Ausstellungsstand in Hannover wurde deshalb auch Betonmischer-, Kipper-, Tieflader- und Silo-Aufliegern in Verbindung mit den schweren Mercedes-Benz Zugmaschinen eine großzügige Standfläche eingeräumt. Diese Zugmaschinen und die schweren Baustellenfahrzeuge haben als Antriebsaggregat den OM 355, einen Direkteinspritzmotor, der in jüngster Zeit beachtenswerte Weiterentwicklungen erfahren hat. Durch eine gesteuerte Spritzschmierung der Zylinderlaufbahnen konnte eine Erhöhung der Betriebssicherheit unter extremen Temperaturen vor allem beim Kaltstart erreicht werden. Neben der Verbesserung des Schmiersystems hat der OM 355 einen Scheibenölkühler mit größerer Leistung anstelle des Spiralölkühlers erhalten, ferner einen Einzylinder-Luftpresser mit höherer Förderleistung und eine Drehstromlichtmaschine, die schon ab 600 U/min Ladestrom abgibt.

Insgesamt sieben Kipper-Typen von 7,5 bis 22 bzw. 26 t Gesamtgewicht in Kurzhauber- und Frontlenker-Bauweise werden in Hannover ausgestellt; außerdem acht Spezialfahrzeuge, darunter drei Betonpumpen verschiedener Bauart auf 8, 11 und 13 t Fahrgestellen und zwei Betonmischer mit 6 und 10 m³ Inhalt.

Mercedes-Benz Lastwagen-Programm



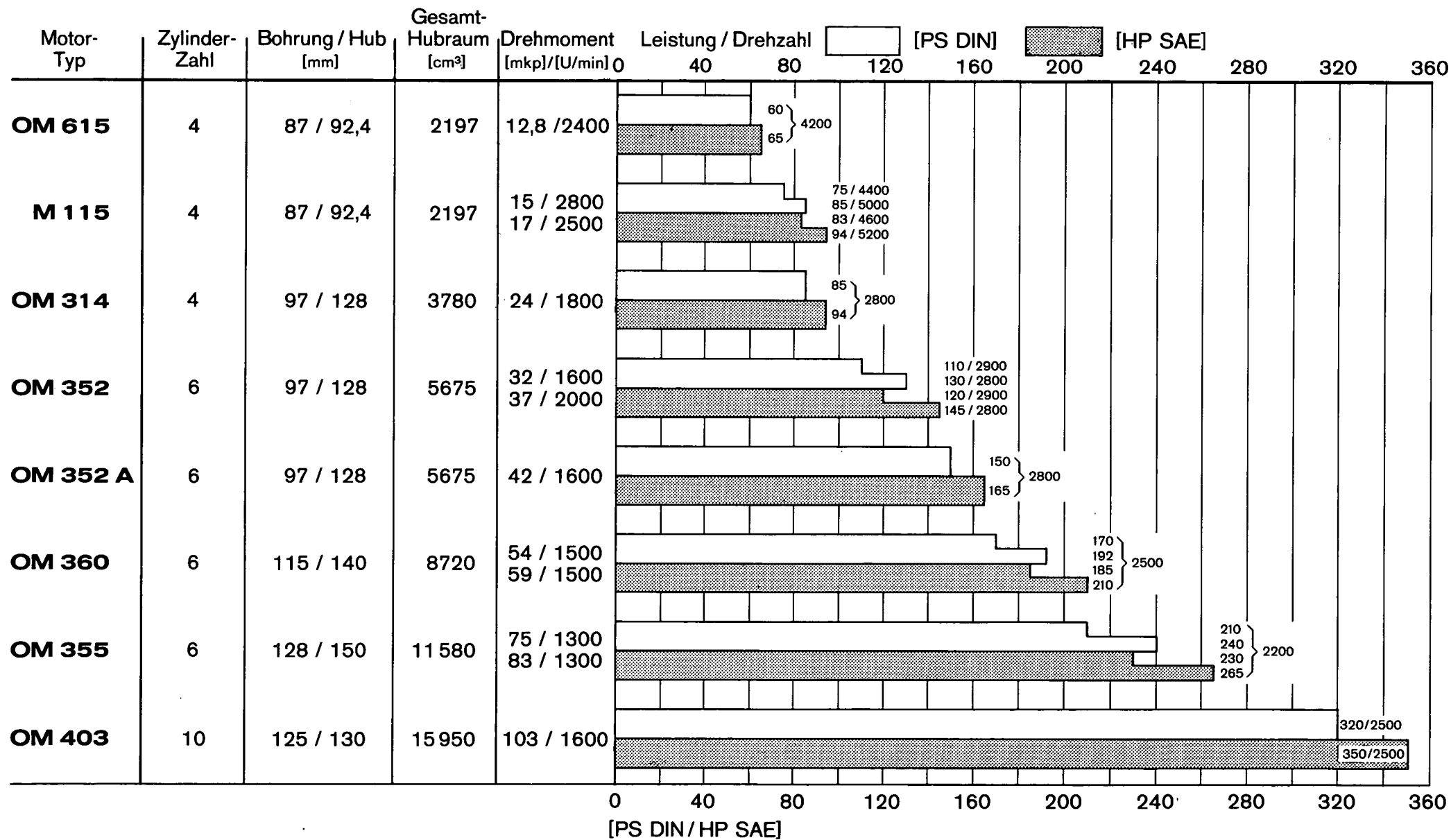
* Lastwagen: L = Lastwagen in Kurzhüber-Ausführung
 LP = Lastwagen mit Frontlenkerkabine (Pullman)
 LA = Lastwagen in Kurzhüber-Ausführung mit Allradantrieb

Küper: UK = Küper in Kurzhüber-Ausführung
 LPK = Küper mit Frontlenkerkabine (Pullman)
 LPS = Küper in Kurzhüber-Ausführung mit Allradantrieb

Sattelzugmaschinen: LS = Sattelzugmaschine in Kurzhüber-Ausführung
 LPS = Sattelzugmaschine mit Frontlenkerkabine (Pullman)
 LAS = Sattelzugmaschine in Kurzhüber-Ausführung mit Allradantrieb

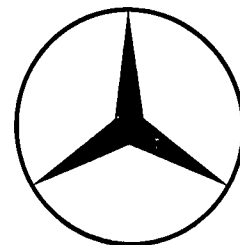
Betonmischer-Fahrgestelle: LB = Lastwagenfahrgestell in Kurzhüber-Ausführung für Betonmischer aufbauen
 LPB = Frontlenkerfahrgestell für Betonmischer aufbauen
 LAB = Lastwagenfahrgestell in Kurzhüber-Ausführung mit Allradantrieb für Betonmischer aufbauen

Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Motoren-Programm



Mercedes-Benz

Presse Information



Mercedes-Benz präsentiert in Hannover:

Ein weiterentwickeltes Industriemotoren-Programm

Die Daimler-Benz AG zeigt auf der Hannover Messe ein Industriemotoren-Programm im Leistungsbereich von 35 bis 350 PS. Neben den bekannten Vorkammer-Dieselmotoren OM 636 und OM 615 werden die Direkteinspritzmotoren der OM-Baureihe 314, 352 und 355, die im vergangenen Jahr zahlreiche Weiterentwicklungen erfahren haben, und die neuen Motoren OM 360 und OM 403 ausgestellt. Ergänzt wird das Ausstellungsprogramm durch die bekannten Typen OM 346, MB 846 A und MB 846 Ab.

Die bewährten Mannheimer Vier- und Sechszylinder-Motoren der Baureihen OM 352 und OM 314 haben inzwischen Stückzahlen erreicht, die für sich selbst sprechen. Seit 1964 wurden davon 250.000 Einheiten gebaut. Gerade in jüngster Zeit wurden diese Motoren durch konstruktive Änderungen an Einspritzpumpe und Kolbenform weiterentwickelt. Dadurch ist es gelungen ihre Leistung zu steigern und gleichzeitig die Verbrennungsgeräusche weiter zu vermindern. Auch Lebensdauer und Betriebssicherheit sind weiter erhöht worden, z.B. durch die vergrößerten Gegengewichte an den Pleuellarmen, durch die Verwendung neuer Materialien für den Pleuellarm am vorderen Pleuellarmende und durch den jetzt serienmäßigen Einbau von Pleuellarmbolzen. Um die Lagerabnutzung weiter herabzusetzen, wurde das Ölvolumen vergrößert und die Ölpumpe in ihrer Leistung verstärkt. Beide Motoren-Baureihen sind jetzt mit leistungsfähigen Drehstrom-Lichtmaschinen ausgestattet. Der Vierzylinder-Dieselmotor OM 314 leistet 85 PS/DIN (94 HP/SAE) bei 2800 U/min, der

Sechszylinder OM 352 130 PS/DIN (145 HP/SAE) bei 2800 U/min.
(Maximale Leistungen im Fahrzeugeinsatz.)

Bei den Industriemotoren der erwähnten Baureihen sind jetzt für den Abtrieb an der Stirnseite neben dem Abtriebsflansch noch Spannelemente zur Befestigung der Schwingungsdämpfer eingeführt worden.

Erstmals in Hannover wird der neue Sechszylindermotor OM 360 als Industriemotor zu sehen sein, der den OM 327 ablöst. Die auf dem Vorgängertyp basierende Konstruktion wurde vor allem wegen der erhöhten Leistungsanforderungen für Nutzfahrzeuge (8 PS/t) entwickelt. Das leistungsstarke Triebwerk hat maximal 192 PS nach DIN 70020 (210 HP/SAE.) Die Drehzahl wurde mit Rücksicht auf Verbrauch, Geräusch- und Rauchentwicklung auf 2500 U/min festgelegt. Der Motor OM 360 hat 8720 cm³ Hubraum, eine Bohrung von 115 mm und einen Hub von 140 mm. Weiterentwickelt wurden gegenüber dem OM 327 Kurbelgehäuse und Zylinderkopf. Die neuen Kolben mit nur drei Ringen haben geringere Reibwerte. Die beiden ersten Ringe sind molybdänbeschichtet. Als Ölabstreifring wird ein verchromter Schlauchfederring verwendet. Mit der neuen Ringkombination ist ein gleichmäßiger Ölverbrauch über lange Laufzeiten gewährleistet. Das Kolbenschleifbild wurde in umfangreichen Untersuchungen so abgestimmt, daß auch in extrem heißen Ländern keine Schäden durch Überhitzen des Motors auftreten können. Die Kolbenbolzen erhielten Druckölschmierung. Die neue Kurbelwelle hat zehn angeschmiedete Gegengewichte erhalten, die neben der Entlastung der Lager auch zu einer größeren Laufruhe führen.

Der Direkteinspritzmotor OM 355 hat ebenfalls beachtenswerte Weiterentwicklungen erfahren. Seine Nennleistung beträgt jetzt 240 PS/DIN (265 HP/SAE) bei einer Nenndrehzahl von 2200 U/min. Das maximale Drehmoment von 83 mkp wird bei 1300 U/min erreicht. Durch eine gesteuerte Spritzschmierung der Zylinderlaufbahnen konnte eine Erhöhung der Betriebssicherheit unter extremen Tem-

peraturen vor allem beim Kaltstart erreicht werden. Anstelle des Rohrölkühlers wird jetzt ein sehr kompakter Scheibenölkühler verwendet. Er zeichnet sich durch eine bessere Wärmeabfuhr bei geringerem Durchflußwiderstand aus. Das Kühlsystem hat zwei Thermostaten erhalten. Damit wird einem totalen Ausfall der automatischen Temperaturregelung und somit dem möglichen Ausfall des Motors vorgebeugt. Das Versagen eines Thermostaten wird rechtzeitig durch einen begrenzten Anstieg der Wassertemperatur angezeigt. Die Wasserpumpe wurde an die Stirnseite des Motors verlegt und bildet mit dem Lüfter eine Baueinheit. Durch diese Änderung am Kühlwassersystem konnten sechs Schlauchverbindungen entfallen.

Die neue Drehstromlichtmaschine gewährleistet bereits beim Motorleerlauf eine ausreichende Stromversorgung für alle Verbraucher und sorgt für einen guten Ladezustand der Batterie, was sich für die erhöhte Betriebsbereitschaft des Motors - besonders in der kalten Jahreszeit - günstig auswirkt. Der neue Einzylinder-Luftpresser, der an den Motorölkreislauf angeschlossen ist, hat eine 25 % höhere Kapazität als seine Vorgänger. Bei Motoren für den Fahrzeugeinbau ist die Lenkhelfpumpe, die bisher gleichzeitig Lagerung für den Lüfter war, durch eine Flügelzellenpumpe ersetzt worden, die im Tandem zusammen mit dem Luftpresser angetrieben wird.

Für den Nutzfahrzeugsektor, für schwere Spezialfahrzeuge und Erdbewegungsmaschinen werden ständig höhere Motorleistungen gefordert. Die Daimler-Benz AG hat deshalb einen neuen wassergekühlten 10-Zylinder Dieselmotor OM 403 in V-Anordnung entwickelt, der Anfang Mai 1970 in Produktion geht. Der Motor arbeitet nach dem Daimler-Benz Direkteinspritzverfahren, hat ein Hubvolumen von 15,95 Ltr. und bringt bei 2500 U/min eine Fahrzeugleistung von 320 PS/DIN (350 HP/SAE). Das Trockengewicht des Motors beträgt 930 kg. Das Motorgehäuse ist über die Kurbelwellenmitte heruntergezogen, so daß für den Block ein Höchstmaß an Steifigkeit

erreicht wird. Weitere, für die universelle Verwendbarkeit dieses Motors typischen Besonderheiten sind ein Nebenabtrieb mit 100 PS und eine Kraftabnahmemöglichkeit am vorderen Kurbelwellenende von 80 % der Fahrzeugleistung.

Der Einsatz der Mercedes-Benz Industrie-Dieselmotoren erfolgt vorwiegend in Hub- und Gabelstaplern, in Kühlaggregaten, in landwirtschaftlichen Maschinen, Baumaschinen aller Art, schweren Spezialfahrzeugen, in ortsfesten und fahrbaren Stromerzeugungsanlagen und in der Schifffahrt. Eine große Anzahl namhafter in- und ausländischer Firmen rüstet heute ihre Geräte serienmäßig mit Mercedes-Benz Dieselmotoren aus.

700217

Typen- und Leistungsübersicht

Ausgabe März 1970

Motortyp	Kühlung	Zylinderzahl u. -anordnung	Leistung nach DIN 6770 PS		Drehzahl U/min.	Leistung nach DIN 7020 PS	Zylinder- bohrung mm	Hub mm	Hubraum insgesamt l	Mittl. Kurbel- geschwindigkeit m/sec ¹⁾	Mittl. eff. Druck kg/cm ² ²⁾	Abmessungen mm ca.				Gewicht kg ³⁾	Leistungsgew. kg/PS ⁴⁾
			A	B								Länge	Breite	Höhe			
														h	h ¹⁾		
OM 638	W	4/S	19 23,5 32 36	21 25,5 35 40 42**	1500 1800 2500 3000 3300 3500	21 26 35 40 42 43	75	100	1,77	10,0	6,8	625	475	715	215	168	3,91
OM 615	W	4/S	22,5 31 37,5 43 45	25 34 42 48 50	1500 2000 2500 3000 3300 4200	26 36 44 51,5 55 60	87	92,4	2,20	10,2	6,2	695	560	790	200	183	3,05
OM 314	W	4/S	30 39 47 56 62	35 44 53 62 68 80**	1200 1500 1800 2200 2600 2800	37 49 60 73 82 85	97	128	3,78	11,1	6,2	710	695	890	275	290	3,42
OM 352	W	6/S	45 57 68 82 95	50 63 75 91 105 115* 125**	1200 1500 1800 2200 2600 2600 2800	55 74 91 112 126 126 130	97	128	5,68	11,1	6,4	915	655	995	330	382	2,94
OM 352 A ▽	W	6/S	56 70 85 100 115	58 74 89 108 125	1200 1500 1800 2200 2600 2800	70 88 106 126 143 150	97	128	5,68	11,1	7,6	915	655	1195	330	402	2,68
OM 360	W	6/S	80 98 119 140 145	89 109 132 155 180**	1200 1500 1800 2200 2300 2500	98 124 147 175 180 192	115	140	8,72	10,7	7,2	1160	810	1065	350	620	3,23
OM 360 h ++	W	6/L			1200 1500 1800 2200 2300 2500	98 124 147 175 180 192	115	140	8,72	11,7	7,9	1130	1078	607	257	684	3,46
OM 348	W	6/S	98 126 150	108 139 165 180* 200**	1200 1500 1800 2000 2200	124 155 182 197 210	128	140	10,81	8,4	7,6	1340	690	1065	375	778	3,68
OM 348 h ++	W	6/L			1200 1500 1800 2000 2200	124 155 182 197 210	128	140	10,81	10,3	7,9	1480	1050	585	325	772	3,68
OM 355	W	6/S	116 147 172 185	126 160 188 200 240**	1200 1500 1800 2000 2200	138 174 206 224 240	128	150	11,58	10,0	7,8	1335	685	1085	385	847	3,53
OM 355 h ++	W	6/L			1200 1500 1800 2000 2200	138 174 206 224 240	128	150	11,58	11,0	8,5	1480	1050	585	325	822	3,42
OM 403	W	10/V	145 180 213 233 250	157 199 235 256 275	1200 1500 1800 2000 2200 2500	172 216 256 278 298 320	125	130	15,95	9,5	7,0	1160	870	855	360	930	2,91
M 136 □ +	W	4/S			1000 1500 2000 2500 3000	13 21,5 29 35 40	75	100	1,77	10,0	6,8	720	565	810	185	148	3,7
M 115 □ +	W	4/S			2000 2500 3000 3500	48 60 70 78	87	92,4	2,20	10,7	9,1	710	545	700	205	156	2,03
M 314 □ +	W	4/S			1200 1500 1800 2200 2600 2800	37 49 60 73 82 85	97	128	3,78	11,9	7,2	710	695	890	275	285	3,36
MB 846 A	WL	6/S	139 155 185 214 227 240	153 170 203 235 250 265	900 1000 1200 1400 1500 1600		150	190	20,15	10,1	7,4	1785	885	1310	440	1735	6,54
MB 846 Ab ▽	W	6/S	184 205 245 284 303 320	202 226 270 312 332 350	900 1000 1200 1400 1500 1600		150	190	20,15	10,1	9,8	2040	895	1310	440	1825	5,22

Erläuterungen:

1) bei max. Drehzahl für Dauerleistung B, bei + und ++ für Fahrzeugleistung

2) bei Dauerleistung B, bei + und ++ für Fahrzeugleistung

3) betriebsfertiger Grundmotor nach VDMA-Angaben, mit Hilfeeinrichtungen und normalem Schwungrad, trocken, jedoch ohne Lichtmaschine und Anlasser

4) bei max. Leistung

W = Wasser-Umlauf-Kühlung

S = stehend, Zylinder in Reihe

L = liegend, Zylinder in Reihe

V = V-Anordnung

▽ = Motor mit Abgasturboladung

+ = nur als Industriemotor

++ = nur zum Antrieb von Fahrzeugen

h = Gesamthöhe

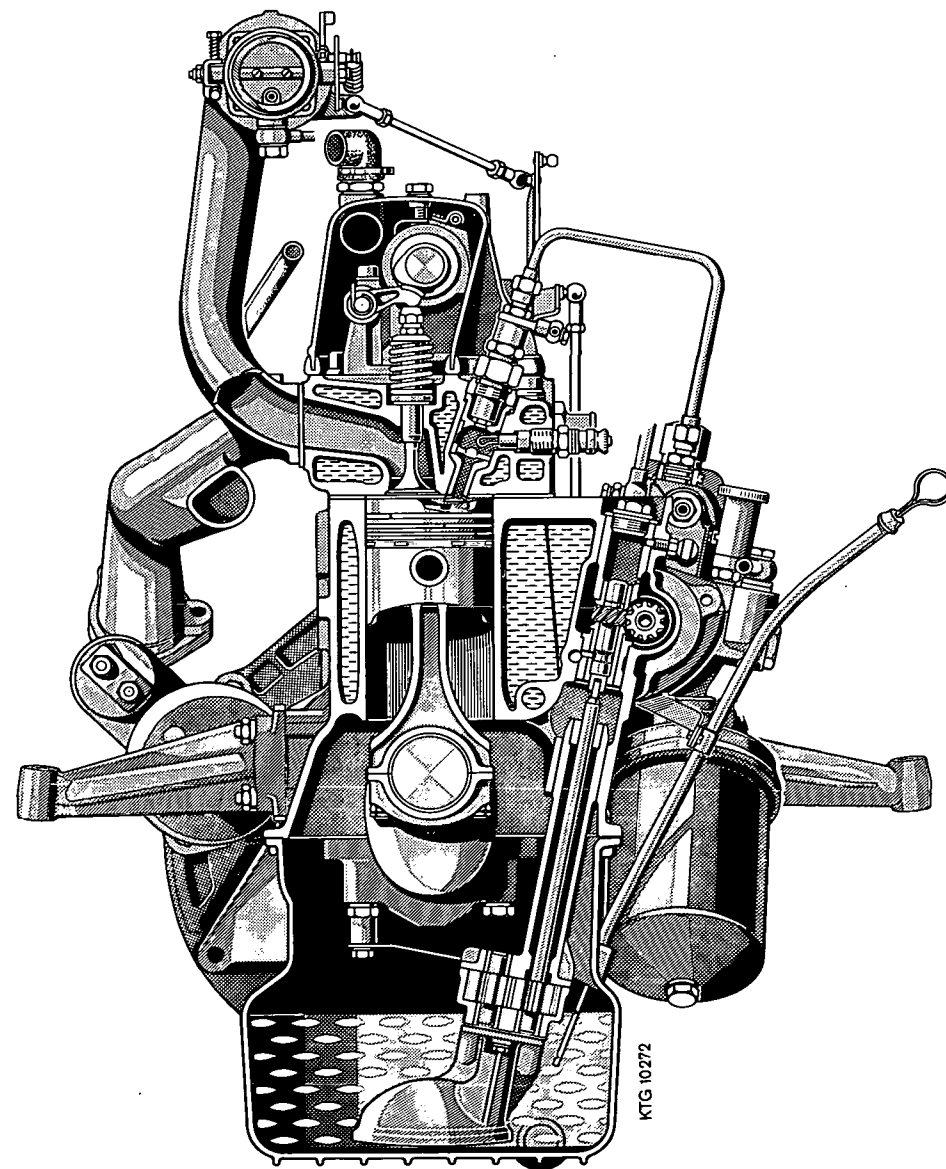
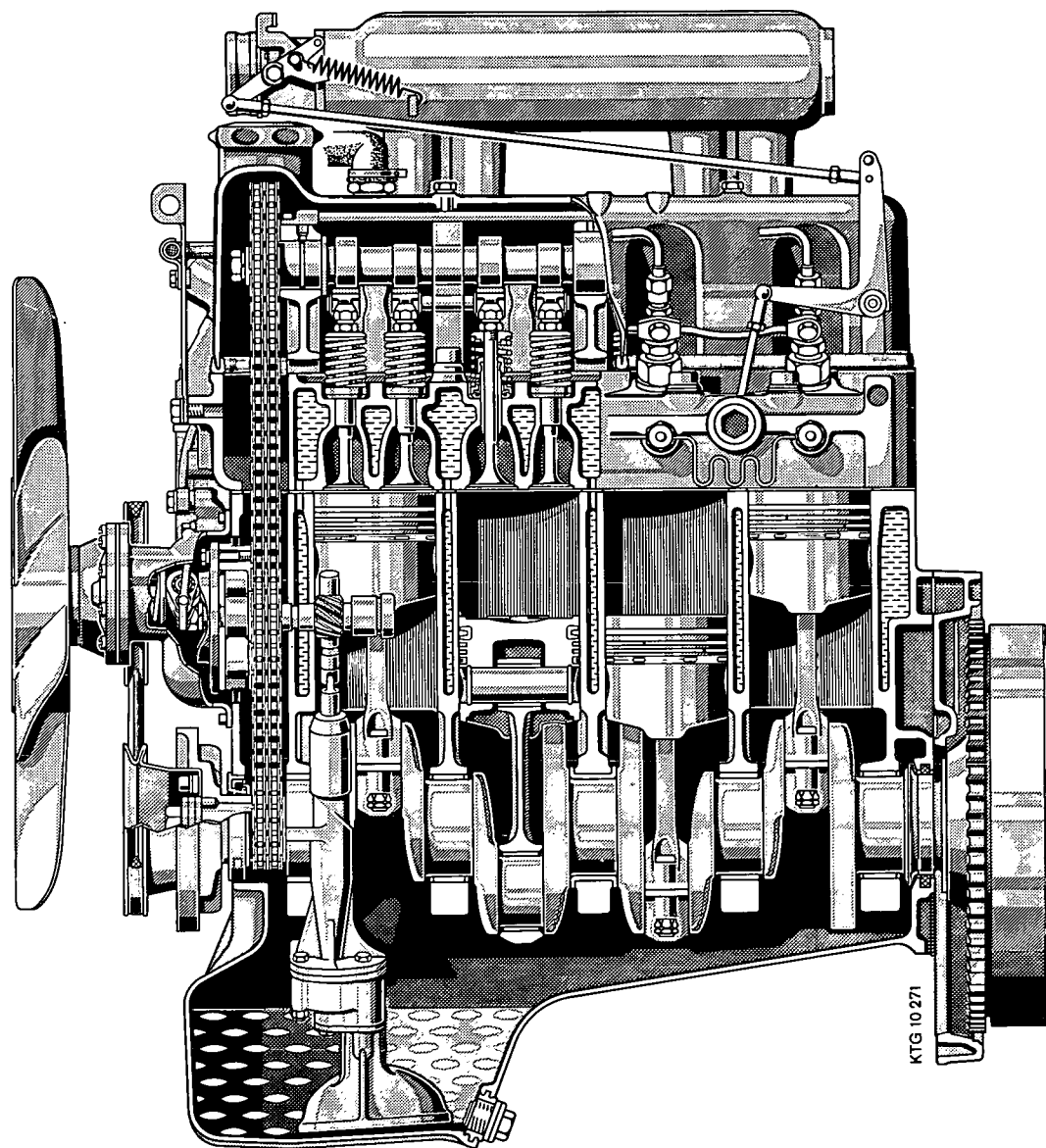
h¹⁾ = Höhe von Unterseite Motor bis Mitte Kurbelwelle

* = Sonderleistung

** = Bootsleistung

□ = Benzinmotor

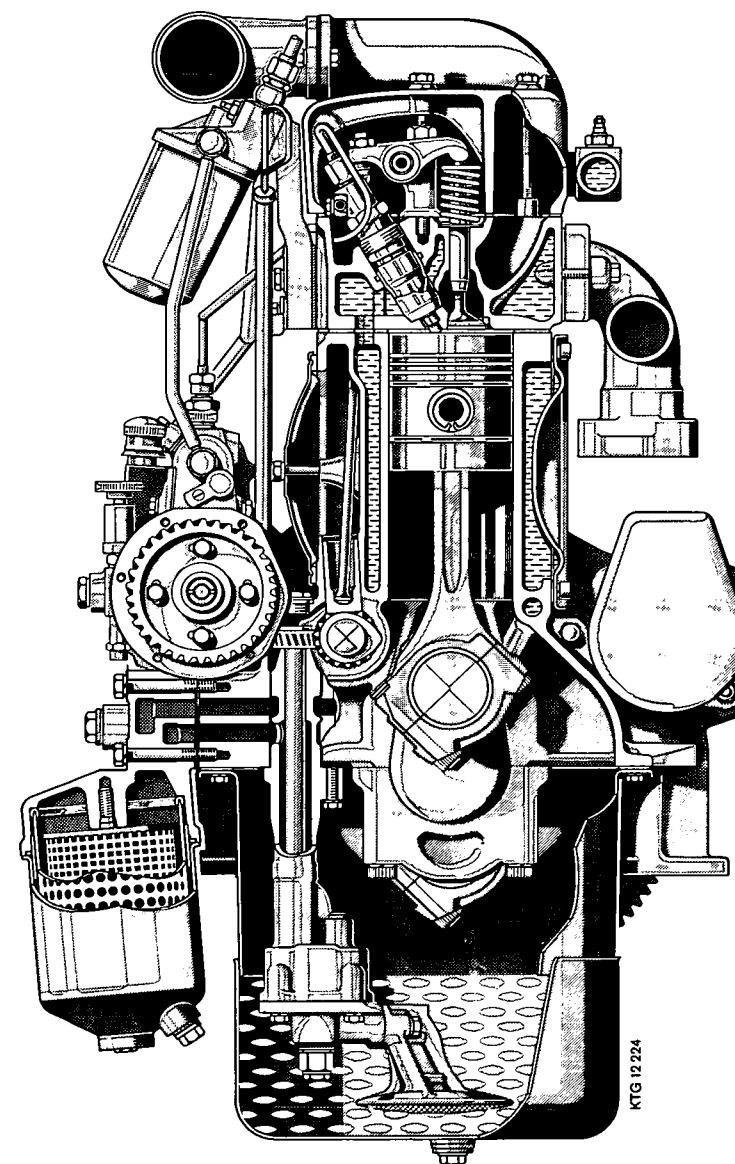
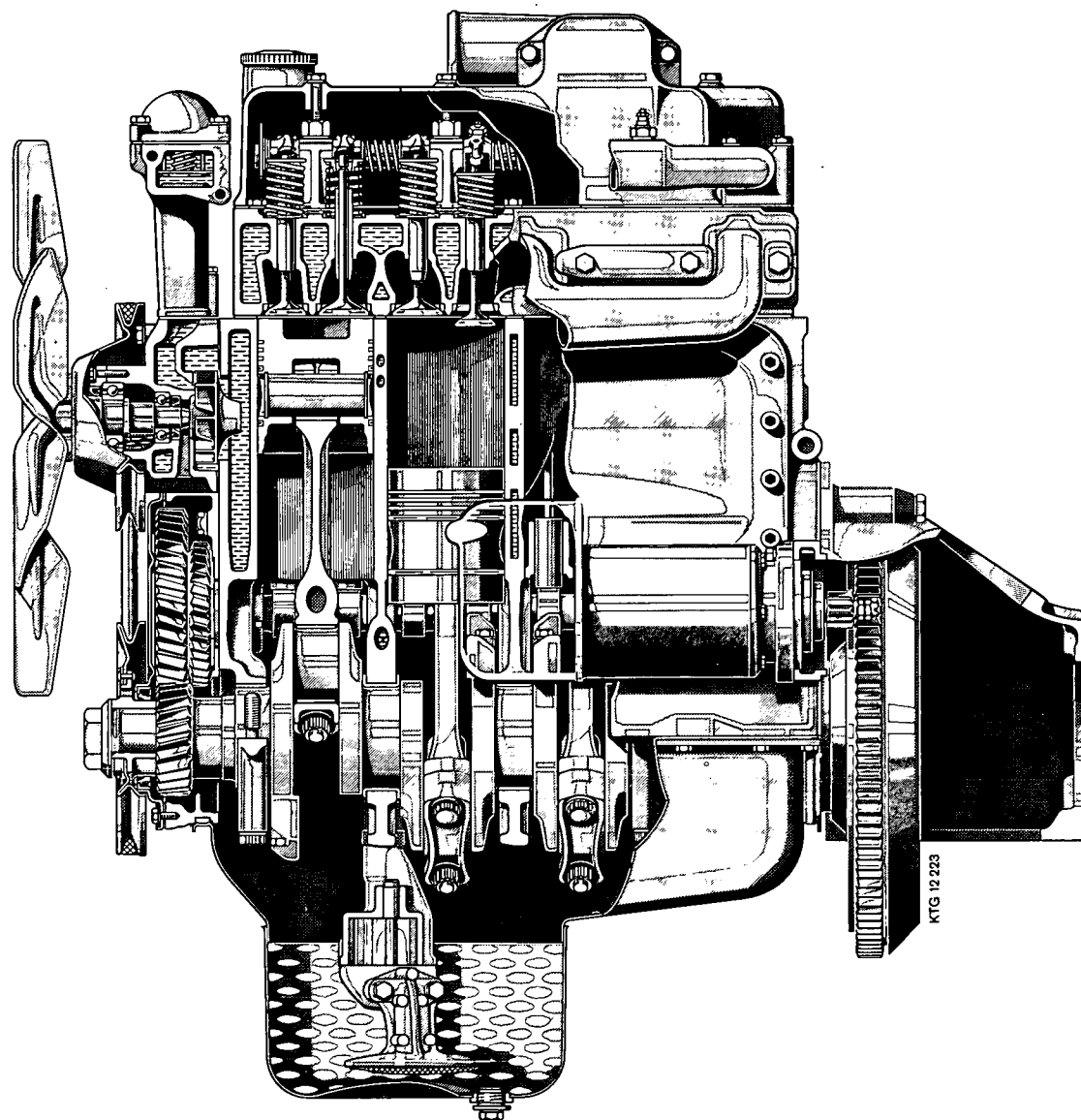
Werden je nach Verwendung freigegeben



Mercedes-Benz OM 615

Der Vierzylinder-Dieselmotor für Mercedes-Benz Transporter
The four cylinder diesel engine for Mercedes-Benz transporters

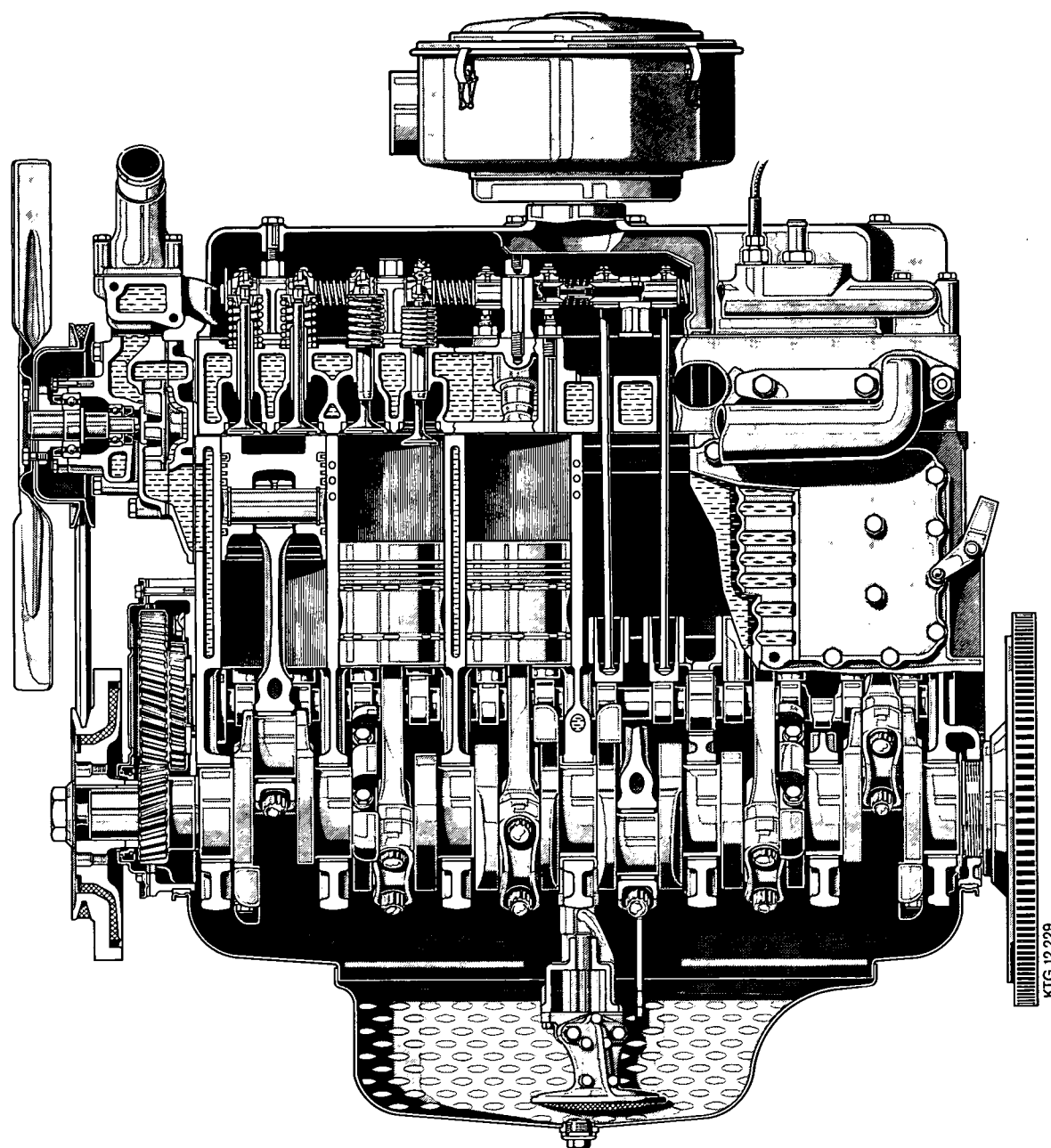
Moteur Diesel 4-cylindres pour camionettes Mercedes-Benz
Motor Diesel de cuatro cilindros para camionetas Mercedes-Benz



Mercedes-Benz OM 314

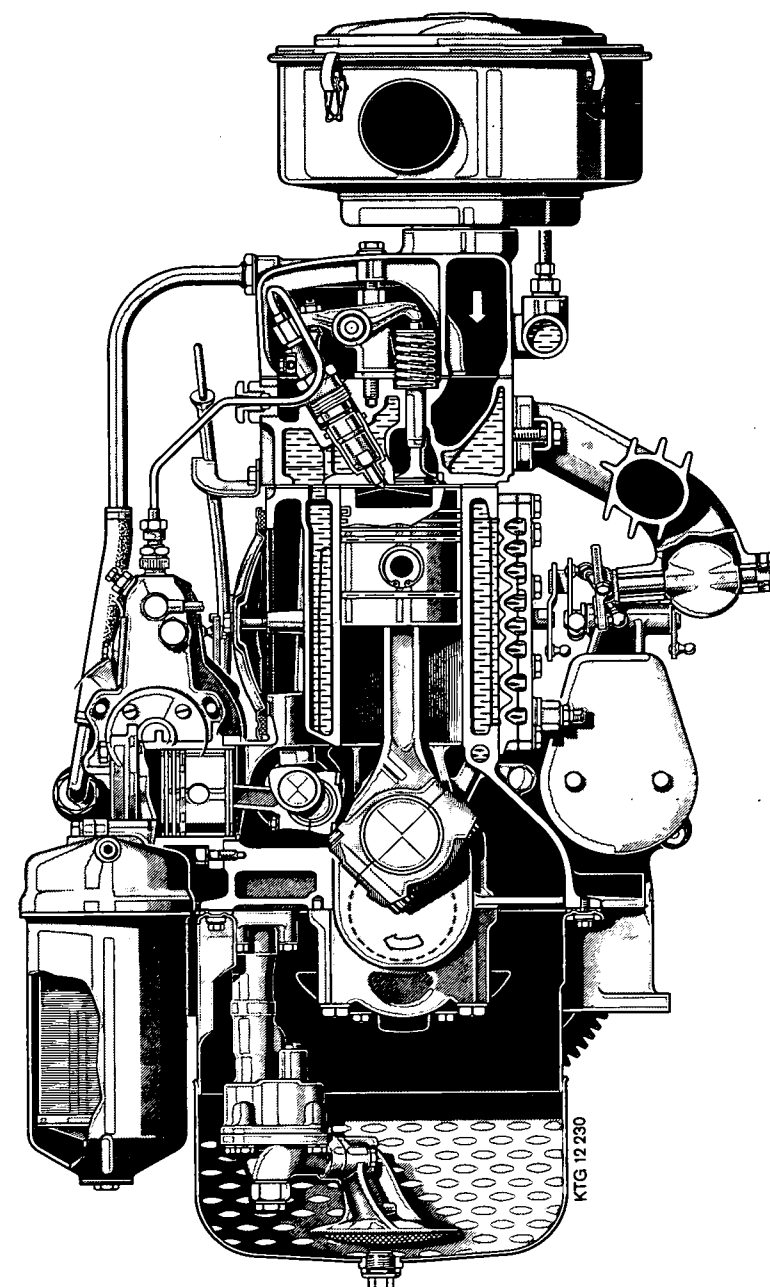
Der Vierzylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung für Mercedes-Benz Transporter
The four cylinder diesel engine with direct fuel injection for Mercedes-Benz transporters

Moteur Diesel 4-cylindres à injection directe pour camionettes Mercedes-Benz
Motor Diesel de 4 cilindros y de inyección directa para camionetas Mercedes-Benz

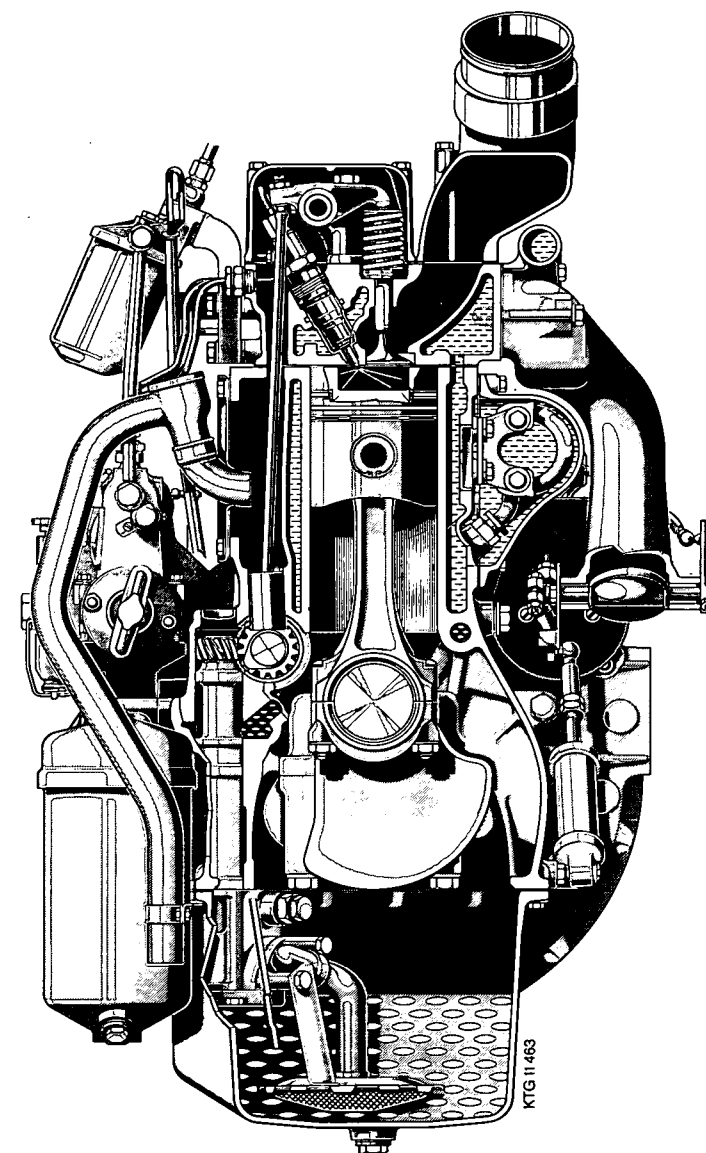
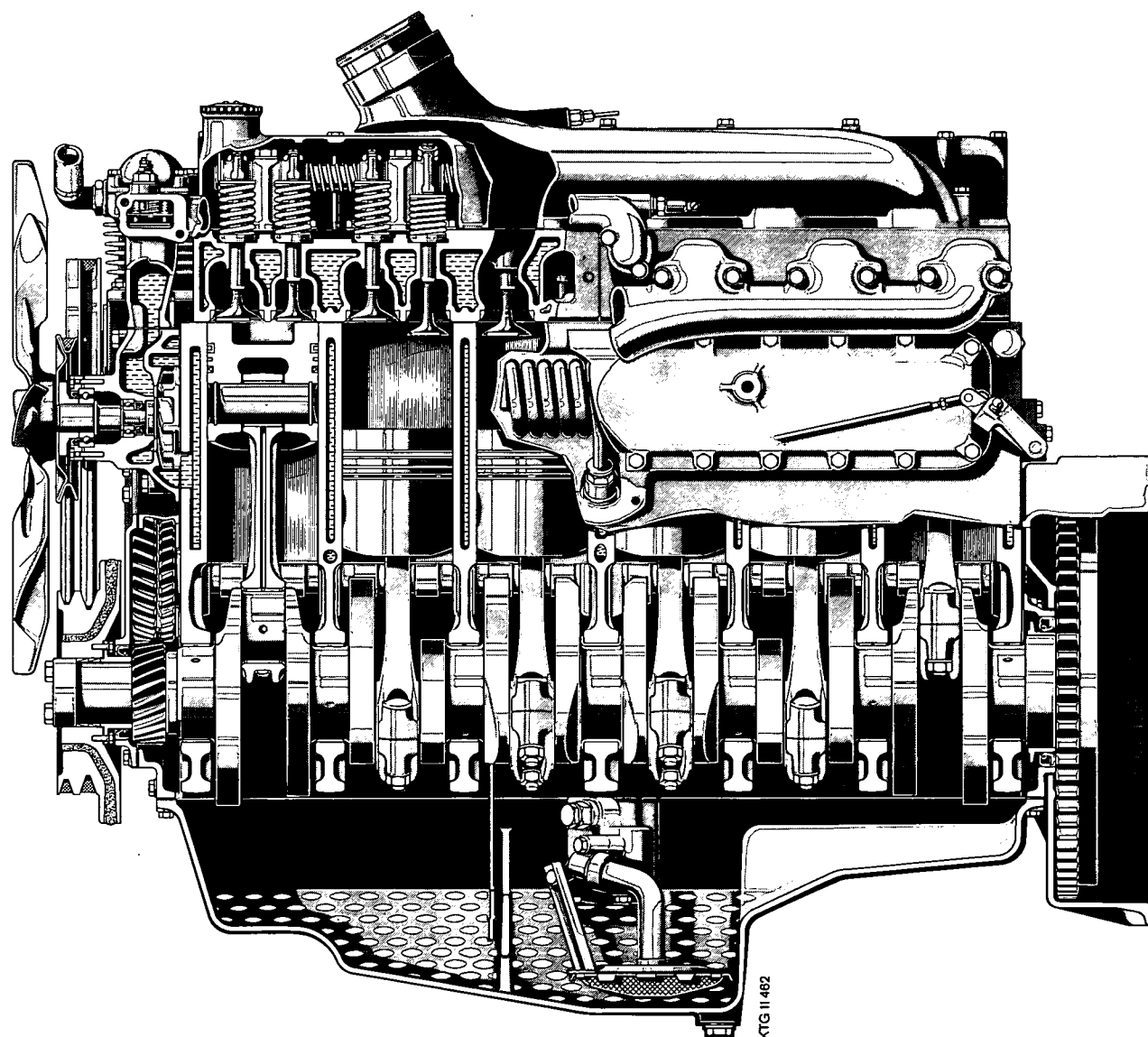


Mercedes-Benz OM 352

Der Sechszylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung
The six cylinder diesel engine with direct fuel injection system



Moteur Diesel 6-cylindres à injection directe
Motor Diesel de seis cilindros y de inyección directa.

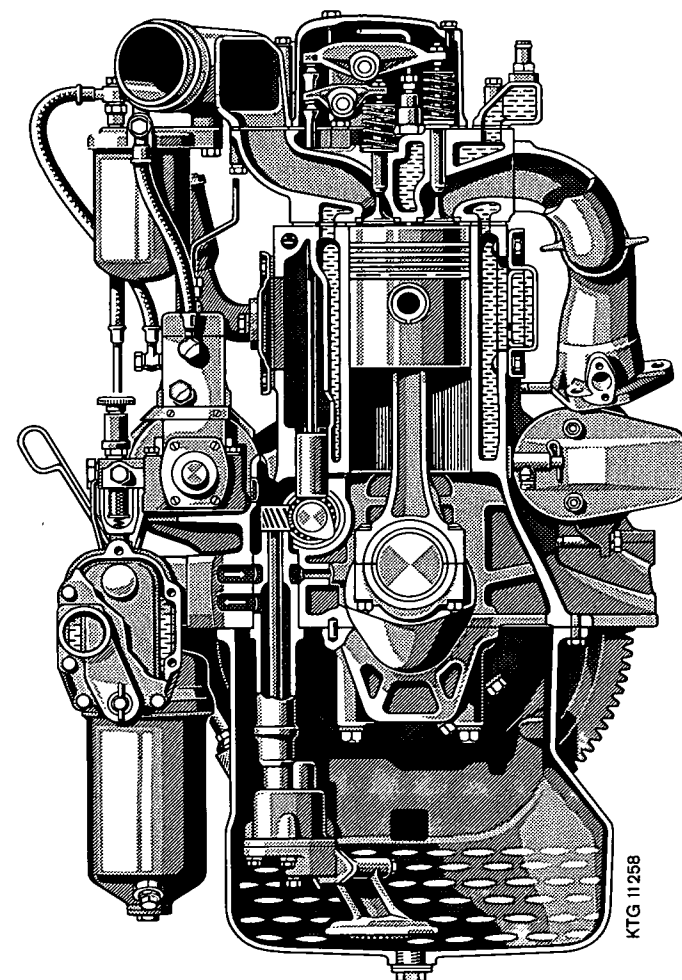
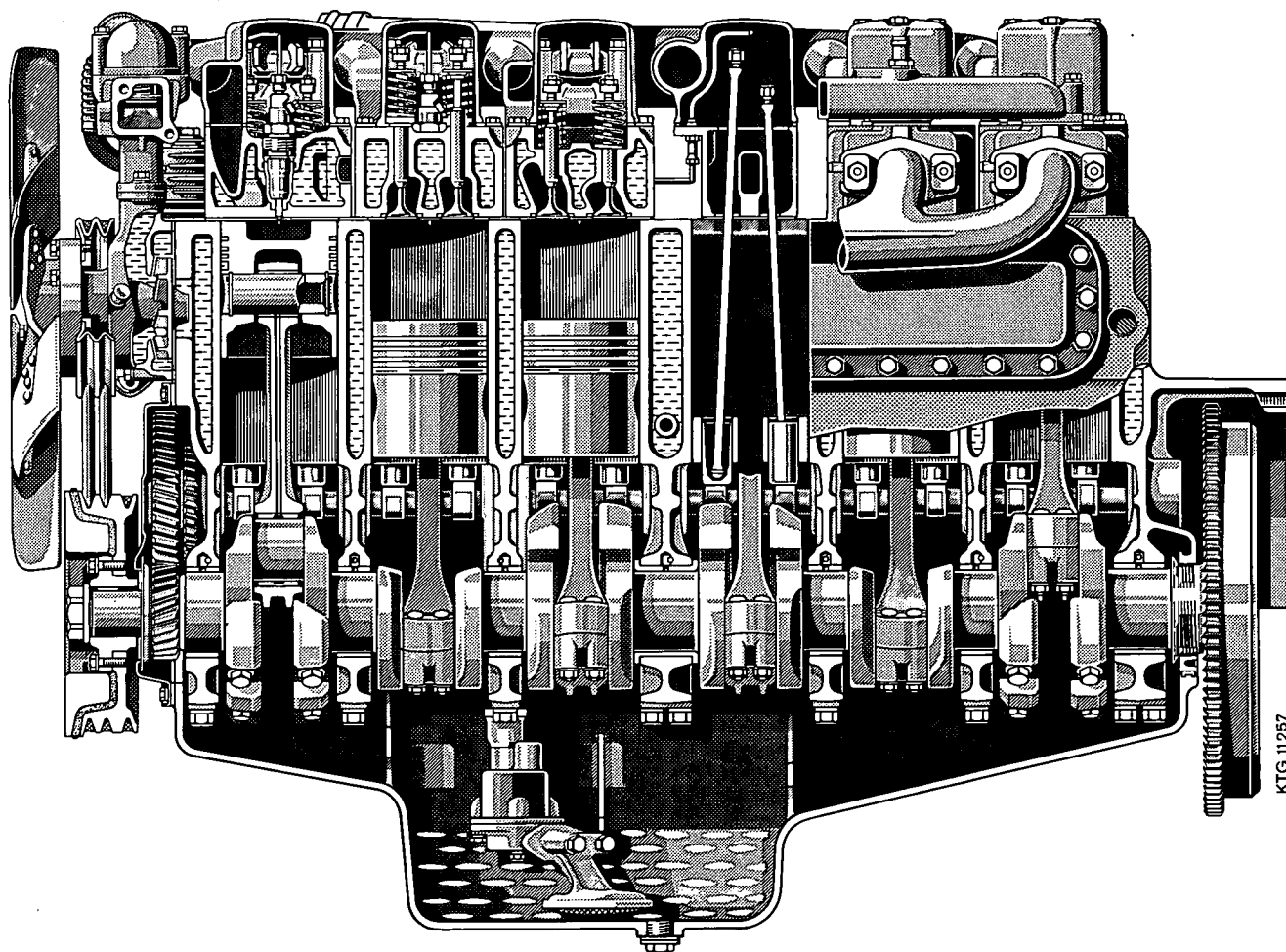


U 85774

Mercedes-Benz OM 360

Der Sechszylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung
The six cylinder diesel engine with direct fuel injection system

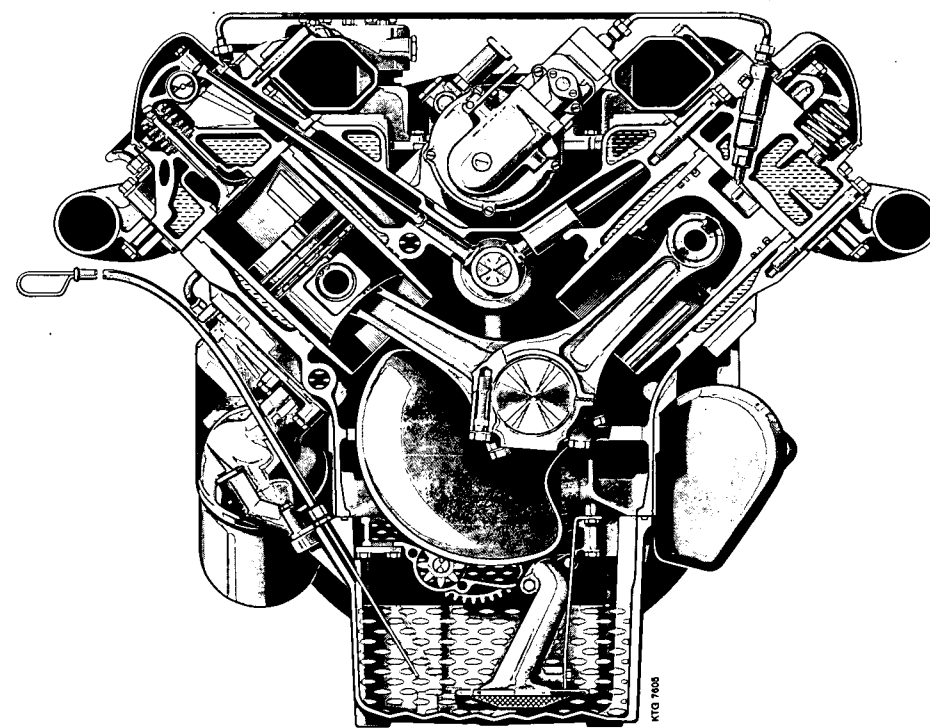
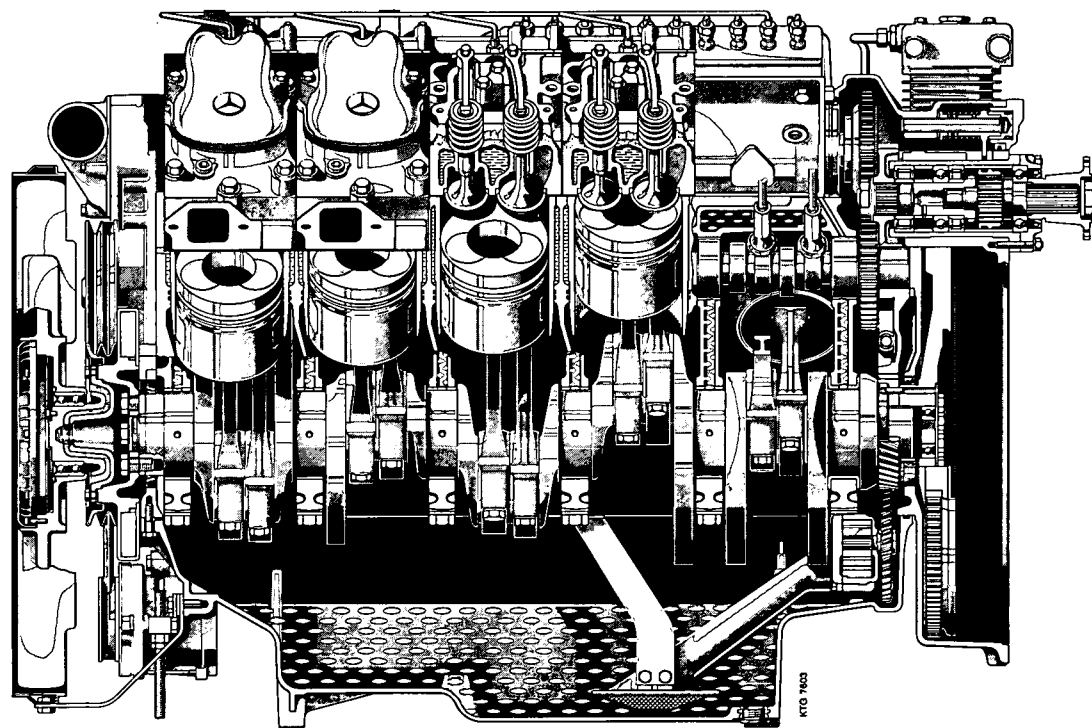
Moteur Diesel 6-cylindres à injection directe
Motor Diesel de seis cilindros y de inyección directa.



Mercedes-Benz OM 355

Der Sechszylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung
The six cylinder diesel engine with direct fuel injection system

Moteur Diesel 6-cylindres à injection directe
Motor Diesel de seis cilindros y de inyección directa

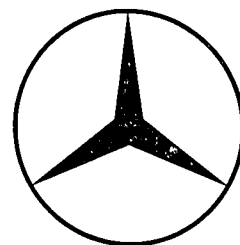


Mercedes-Benz OM 403

Der V-10 Dieselmotor mit Direkteinspritzung
V-10 diesel engine with direct fuel injection system

Moteur Diesel V-10 à injection directe
Motor Diesel V-10 de inyección directa





Mercedes-Benz Sonderfahrzeuge für die Luftfahrt

Die Daimler-Benz AG zeigt auf der Deutschen Luftfahrtschau Hannover 1970 vier Spezialfahrzeuge für den Einsatz auf Flughäfen. Ausgestellt sind der neue LP 1113 Catering-Hubwagen und verschiedene Unimog-Typen mit Trockenlöschaufbau, Startbahn-Kehrblasgerät und Vorbauschneefräse.

Catering-Hubwagen werden heute auf Flughäfen für die Versorgung mit Servicebedarf eingesetzt. Die erforderlichen Hubhöhen waren bisher mit 4,00 m Plattformhöhe ausreichend. Durch den Einsatz von Großflugzeugen wie z. B. die BOEING 747 werden 5,50 m Anreichhöhe notwendig.

Bei dem neuen Mercedes-Benz LP 1113 mit Eylert-Catering-Hubaufbau wird eine Plattformhöhe von 5,50 m und eine Hublast (Nutzlast) von 4 t erreicht. Mit diesem Hubwagen können auch alle Verkehrsmaschinen mit niedrigerer Ladehöhe bedient werden. Von der Plattform wird in das Flugzeug eine Übergangsbrücke eingelegt. Eine Nivellierautomatik sorgt für den Niveaueausgleich während des Ent- und Beladens. Hydraulische Schwenkfüße, die die Standfläche verbreitern, gewährleisten einen absolut sicheren Stand des Hubwagens.

Der Unimog hat sich im Laufe der Jahre einen festen Platz im Fahrzeugpark vieler Flughäfen erobert. Der Unimog S mit TOTAL-Trockenlöschaufbau TRO LF 750 ist ein schnelles Löschfahrzeug auch für den schwierigen Geländeeinsatz. Der Hochdruckbehälter

faßt 750 kg Trockenlöschmittel, die Wurfweite beträgt 12 bis 15 m. Neu im Unimog S ist der 2,8 Liter Vergasermotor M 130 mit 110 PS/DIN (118 HP/SAE) Leistung, der jetzt auf Wunsch anstelle des 2,2 Liter Vergasermotors M 180 mit 82 PS/DIN (90 HP/SAE) eingebaut werden kann. Das neue Fahrerhaus ist mit einer leistungsfähigen Heizungs- und Belüftungsanlage ausgestattet. Das Sichtfeld ist größer geworden und die Kabine gegen Motorgeräusche und Wärmeabstrahlungen wirkungsvoll isoliert. Für größere Reparaturen kann das Fahrerhaus mit einer Hilfsvorrichtung wie bei den Unimog-Dieseltypen hochgestellt werden.

Neu ist auch der Unimog U 100, eine Zugmaschine mit 100 PS/DIN (110 HP/SAE), die in Verbindung mit einem Schörfling-Startbahn-Kehrblasgerät gezeigt wird. Die Arbeitsbreite des Kehrblasgerätes beträgt 3,30 m, die Arbeitsgeschwindigkeiten bis zu 40 km pro Stunde. Bei geringer Schneehöhe (bis zu 8 cm) kann ohne Vorarbeit anderer Räumgeräte das Kehrblasgerät, dessen Kehrleistung durch eine Blasluftmenge von 250 cbm/min unterstützt wird, eingesetzt werden. Kkehrbürste und Gebläse werden von einem Mercedes-Benz Industriemotor OM 346 mit 180 PS/DIN (200 HP/SAE) Leistung angetrieben.

Zur Beseitigung von Schneeverwehungen und Schneewällen auf Startbahnen und Zufahrtsstraßen und zum Verladen des Schnees auf Lastwagen wird der Unimog U 80 mit Schmidt-Vorbauschneefräse VF 3 verwendet. Bei einem Durchgang wird bei einer Räumbreite von 2,50 m eine Räumhöhe von 1,50 bis 2,00 m erreicht. Die Fräse hat eine Wurfweite von 4,00 bis zu 25 m und wird von dem Mercedes-Benz Industriemotor OM 346 angetrieben. Seine Leistung beträgt 185 PS/DIN (205 HP/SAE) - auf Wunsch 225 PS/DIN (250 HP/SAE). Die Räumleistung des Unimog U 80 mit Schmidt-Vorbauschneefräse Typ VF 3 beträgt bis zu 2000 t Schnee pro Stunde.