

Nákladní automobily Büssing-NAG ve službách německé armády



Po porážce v první světové válce byla německá armáda redukována v podstatě na symbolické těleso. Podmínky versailleské smlouvy zakazovaly Německu vyrábět a vlastnit některé druhy techniky. Tyto restrikce se týkaly rovněž produkce vojenských nákladních automobilů. Již v polovině dvacátých let však začaly být tyto zákazy obcházeny. Konstrukce civilních motorových vozidel vyvíjených v té době bylo možno poměrně rychle přizpůsobit novému použití. První konkrétní program rozvoje armádní motorizace byl vypracován v roce 1926. Obsahoval plán na vybavení Reichswehru nákladními automobily se třemi nápravami, které měly zlepšit jízdní vlastnosti v terénu. Jedním z těchto výrobců byla i firma Büssing-NAG AG.

Historie firmy



Znak firmy v roce 1938

Tento nejstarší německý podnik na výrobu nákladních automobilů existoval v letech 1903-1971. Konstrukér inženýr Heinrich Büssing (1843-1929) založil v Brunšviku (Braunschweig) továrnu nazvanou Heinrich Büssing, Spezialfabrik für Motorlastwagen. Motoromnibusse und Motoren. Již jeden z prvních výrobků této firmy dosáhl velkého obchodního úspěchu. Nákladní automobil o nosnosti 2 t poháněný dvouválcovým zážehovým motorem a šnekovým převodem byl tak zdařilý, že jej začaly licenčně vyrábět i jiné německé automobilky. Navíc byla licence prodána do Rakouska-Uherska a Velké Británie, kde vůz od roku 1906 vyráběla firma Straker- Squire.

Začátek první světové války přinesl firmě obrovské zakázky. Ještě před vypuknutím konfliktu zahájila výrobu velkých nákladních automobilů se čtyřválcovým motorem o nosnosti 5 t a šestiválcovým motorem o nosnosti 11 t. Během války vyráběl podnik vedle rozmanitých nákladních automobilů také speciální vozidla, dílenské automobily a autobusy. Armádě dodával též dělostřelecké tahače. Nejtěžší z nich byl poháněn motorem o výkonu 59 kW (80 k) a byl vyroben v počtu 109 kusů. Dále vzniklo 180 muničních vozů. Výroba automobilů byla obnovena v roce 1920 a v té době byla firma přejmenována na Heinrich Büssing Automobilwerke AG. Coby první německá automobilka zahájila v roce 1923 produkci vozidel se třemi pevnými nápravami. Za účelem získání větších výrobních kapacit se podnik Büssing spojil s největším německým výrobcem užitkových vozidel firmou Mannesmann-Motoren und Lastwagen AG v Cáchách (Aachen). Po fúzi byl dosavadní název této divize změněn na Büssing und Mannesmann - MULAG. V roce 1930 pohltila firma Büssing automobilku Franz Komnick und Sohne AG v Elbingu ve Východním Prusku (dnes Elbląg v Polsku).

Ekonomické obtíže v době velké hospodářské krize vedly ke spojení firmy Büssing AG s firmou NAG (Nationale Automobil Gesellschaft) se sídlem v Berlíně-Oberschöneweide, která během první světové války vyráběla hlavně nákladní automobily o nosnosti 2,5-3,5 t a v nevelkém počtu i těžká vozidla. Když po válce skončila poptávka po těžkých automobilech, začala továrna dodávat lehké automobily pro civilní zákazníky. Firma NAG se 22. prosince 1927 spojila s malým podnikem Presto-Werke Günther & Co se sídlem v Lipsku (Leipzig-Wahren), který vyráběl nákladní automobily o nosnosti 1,5 t, i když vzhledem k malému objemu její výroby šlo spíše o pohlcení.

K fúzi firem Büssing Automobilwerke a NAG došlo 31. prosince 1930. Až do roku 1943 nesly spojené závody název Büssing-NAG Vereinigte Nutzkraftwagenwerke AG, který byl následně změněn na Büssing-NAG Nutzkraftwagen GmbH, pod nímž podnik pracoval do roku 1950. V letech hospodářské krize docházelo často k podobným fúzím, jež podnikům umožňovaly přežít ekonomický propad a udržet se na trhu. Firmy zahájily společnou činnost výrobou úsporných vznětových motorů, díky nimž se v roce 1933 podařilo spustit sériovou produkci autobusů pro městskou i meziměstskou dopravu. V roce 1934 se společnost rozhodla ukončit výrobu lehkých vozidel, poněvadž v této kategorii existovala značná konkurence, a soustředit se na výrobu těžkých nákladních automobilů a autobusů, kde měla mnohem větší možnost získat výhodné zakázky. Výrobu nákladních automobilů o nosnosti 1,5 t však úplně nezastavila a pokračovala v ní ještě do následujícího roku. Největší ze sériových vozidel mělo nosnost 9,5 t. Do většiny nákladních automobilů byly montovány vznětové motory, které byly zvláště pro ně konstruovány v mateřském podniku. V autobusech se od 1936 začaly používat horizontální vznětové motory umístěné pod podlahou vozidla.

Od roku 1934 byl výrobní sortiment rozšířen o polopásové tahače, obrněné transportéry a obrněné automobily poháněné zážehovými motory. Takovéto pohonné jednotky si vyžádala armáda, která se rozhodla pro benzin jakožto jeden druh univerzálního paliva pro všechny používané motorové dopravní prostředky. Prvním polopásovým tahačem, na jehož výrobě se podílela také společnost Büssing-NAG, byl Sd.Kfz. 7 (BN m8) o tahu 8 t se šestiválcovým motorem o výkonu 84,5 kW (115 k), který byl vyráběn v letech 1934 a 1935. Další konstrukcí tohoto typu byl od roku 1935 vyráběný tahač Sd.Kfz. 6 o tahu 5 t. Vyráběná vozidla dostávala tovární označení se zkratkou názvu podniku. Jako první byl do výroby zařazen model BN L 4 a následně BN L 5 se šestiválcovým motorem o výkonu 66 kW (90 k). V letech 1936 a 1937 bylo vyrobeno 280 tahačů BN L 7 s motorem o výkonu 73,5 kW (100 k), v roce 1938 bylo vyrobeno 465 tahačů BN L 8 se stejně silným motorem a v letech 1939-1943 bylo vyrobeno 687 tahačů BN 9 s motorem o výkonu 84,5 kW (115 k) - ve všech případech se jednalo o šestiválcové zážehové agregáty. V roce 1943 následoval Schwere WehrmachtSchlepper o tahu 4 t poháněný motorem o výkonu 73,5 kW (100 k), jenž byl do konce války vyroben v počtu zhruba 1000 kusů. Nejmenší z tahačů byl Sd.Kfz. 10 (Büssing-NAG D7) o tahu 1 t. Byl poháněn šestiválcovým motorem o výkonu 73,5 kW (100 k) a v letech vznikl v počtu přibližně 4 500 kusů. Kromě toho vyráběla firma BilssingNAG obrněné automobily - šestikolé Sd.Kfz. 231 (6 Rad) a osmikolé Sd.Kfz. 231 (8 Rad) a Sd.Kfz. 234. Ve výrobním sortimentu firmy byly rovněž podvozky typu D7p (p = panzer) používané pro obrněné transportéry Sd.Kfz. 250, Sd.Kfz. 252 a Sd.Kfz. 253, součásti tanků a jiných výzbrojních systémů. V letech 1944 a 1945 využívala společnost Büssing-NAG nucené práce vězňů koncentračního tábora Neuengamme, který měl v Brunšviku svoji pobočku.

Po skončení války byla obnovena výroba pro civilní sektor. Zpočátku byly hlavním sortimentem nákladní automobily o nosnosti 5 t, později začala být vyráběna větší vozidla o nosnosti 7 t. V roce 1950 firma znovu změnila název na Büssing Nutzkraftwagen GmbH. Její specialitou se stala vozidla s horizontálním motorem umístěným pod podlahou. Nejzajímavější konstrukcí byl tahač Commodore s motorem pod kabinou a převodovou skříní v polovině délky podvozku. V roce 1962 převzala firma Büssing kontrolu nad automobilkou Borgward Lkw-Werk v Osterholzu-Scharmbecku, který vyráběl čtyřtunová vojenská vozidla s náhonem 4 x 4, ale v roce 1968 byl tento závod odprodán firmě Faun-Werke GmbH. O rok později podnik Büssing z finančních důvodů zahájil úzkou spolupráci s firmou MAN AG (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) a do dvou let jí byl pohlcen. Originální konstrukce Büssing poté koncern MAN vyráběl do konce osmdesátých let dvacátého století.

Vedle dopravních prostředků se spalovacími motory vyrobila firma Büssing v letech 1933-1968 celkem 92 trolejbusů, z toho v roce 1962 pro Turecko 21 kusů a v roce 1968 pro Švýcarsko 14 kusů.

Civilní automobily Büssing-NAG používané německou armádou

V různých letech armáda pro své potřeby nakupovala civilní automobily a mezi nimi rovněž výrobky firmy Büssing-NAG. Nejstarším z těchto automobilů se zážehovými motory byl model Burglöwe vyráběný od roku 1931 do roku 1939. Podle typů měl užitečné zatížení od 1,5 t do 3,5 t. Byl používán jako běžný nákladní automobil, ale též jako sanitka. Uzavřený furgon mohl sloužit i jako polní operační sál. Na stejném podvozku byl vyráběn autobus pro potřeby štábů.



Burglöwe

Dalšími civilními nákladními automobily, které používaly ozbrojené síly, byly čtyřtunka se šestiválcovým vznětovým motorem LD 6, pětitunka se vznětovým motorem FD 6 vyráběná od roku 1936 a také osmitunka. Všechna tři vozidla měla náhon 4 x 2. Z civilních automobilů o nosnosti 8,5 t byly u vojska používány dva modely s náhonem 6 x 4. Jednalo se o typ 801 se šestiválcovým vznětovým motorem o výkonu 81 kW (110 k) vyráběný od roku 1933 a typ 802 se šestiválcovým vznětovým motorem o objemu 121a výkonu 107 kW (145 k).

V poměrně velkém počtu dodávala firma Büssing-NAG německé armádě také autobusy. K nejstarším z nich patřil typ VI GL z roku 1931 sloužící k převozu raněných. Dále byly používány typ 350 a typ 400 - mobilizované autobusy někdy dokonce v původních civilních barvách a s ledabyle přetřenými civilními reklamami na dveřích. Pro vojenskou poštovní službu byly nakupovány poštovní autobusy typ 550 N a typ 650 N. Typ 900 N byl těžký autobus s 30 místy k sedění a náhonem 6 x 4, zatímco typ 500 N byl adaptovaný meziměstský autobus. Typ 500 T a typ 650 T byly poháněny horizontálním vznětovým šestiválcem namontovaným pod podlahou. V posledním období války byly vojensky využívány rovněž patrové městské autobusy se 64 místy - hlavně pro svou prostornost a náhon 6 x 4.

Nákladní automobily Büssing-NAG vyráběné pro armádu

Typ G 31
Tento automobil byl na objednávku Reichswehru z roku 1931 vyráběn jako lehký nákladní automobil o nosnosti do 1,5 t. Poháněl jej zážehový čtyřválcový OHV motor typu G o objemu 3920 kubických cm a výkon u 48 kW (65 k) vyráběný jako skoro všechny součásti vozidla přímo v podniku Büssing-NAG. Motor byl vybaven třírychlostní převodovou skříní s reduktorem a vozidlu o hmotnosti asi 5 500 kg umožňoval dosáhnout maximální rychlosti 60 km/h.



Typ G 31

Plánovaná montáž vznětového motoru se neuskutečnila. Automobil byl navržen s tehdy oblíbeným náhonem 6 x 4 čili s poháněnými zadními nápravami. Mezi přední a střední nápravou byl rozvor 2 715 mm. Konstrukce vozidla byla tak promyšlená, že byla o 200 kg lehčí než podobný Mercedes G3a a současně tak pevná, že bez speciálních úprav sloužila ke stavbě obrněného automobilu Sd.Kfz. 231 (6 Rad). Základní verzi G 31 byl valník s dřevěnými bočnicemi, na nějž bylo možno naložit náklad o hmotnosti 1500 kg. Dvoumístná řidičská kabina byla otevřená, ale v případě potřeby přes ni bylo možno roztáhnout střechu z nepromokavé plachtoviny. Na identickém podvozku bylo stavěno též několik speciálních vozidel. Verze Kfz. 69 Protzkraftwagen měla namísto dřevěné valníkové plochy plechovou korbu. Poněvadž toto vozidlo sloužilo jako dělostřelecký tahač, byly za řidičskou kabinou instalovány lavice pro 6-10 členů obsluhy děla a přepravníky na munici. Nad celým přepravním prostorem bylo možno napnout krycí plachtu. Podobnou otevřenou plechovou korbu měla verze Kfz. 77 Feldkabelkraftwagen určená pro spojovací pododdíly. Vzadu byly příčné lavice a skříň na výstroj sloužící ke stavbě a údržbě telefonní sítě. Nad řidičskou kabinou byl namontován rám s bubnem na odvíjení nebo navíjení kabelů. Také na tuto verzi bylo možno natáhnout krycí plachtu. Armádním spojařům sloužil rovněž velký spojovací automobil (großer Nachrichtenkraftwagen) Kfz. 61, případně Kfz. 62. Vozidlo mělo zajišťovat telefonické nebo rádiové spojení a podle svého zaměření převáželo buď telefonní ústřednu, anebo radiostanici. Z důvodu ochrany technického zařízení bylo vybaveno dřevěnou skříňovou nástavbou se vstupem zezadu a střešním nosičem. Byly vyráběny dvě varianty lišící se tvarem uzavřené řidičské kabiny.



Sdkfz 231 (6-rad)

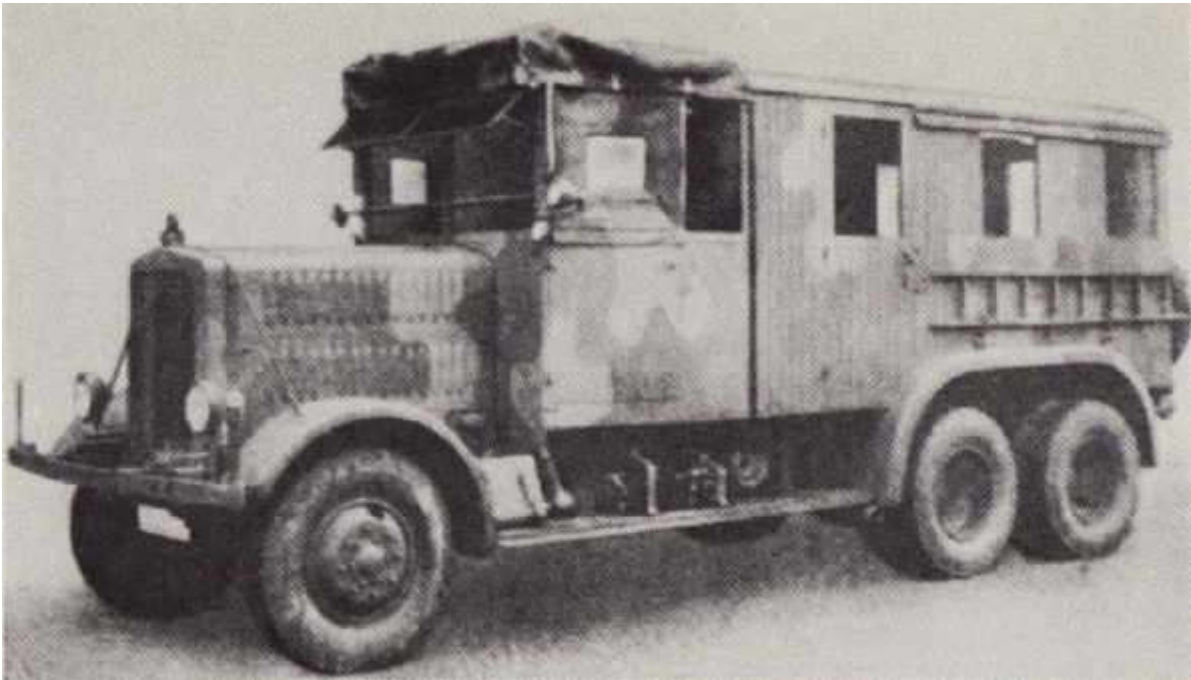
V letech 1931-1935 bylo vyrobeno celkem asi 2 300 automobilů G 31 všech verzí. Bojově byly nasazeny již během občanské války ve Španělsku, kde je testoval Legion Condor. Na začátku druhé světové války byly poměrně běžně používány a z prvního sledu byly staženy teprve po roce 1942.

Větší model G 31 K s delším krytem motoru, osmi upevňovacími šrouby disků kol namísto obvyklých šesti a užitečným zatížením 3,5 t byl poháněn zážehovým motorem V8 o objemu 7 913 kubických cm a výkonu 110,3 kW (150 k). Toto vozidlo bylo využíváno hlavně ke stavbě požárních stříkaček.

Typ III GL 6

Tento automobil vznikl v roce 1931 na objednávku z Turecka. Evidentně se nejednalo o významnou zakázku, poněvadž do roku 1938 bylo vyrobeno pouze 331 exemplářů. Z nějakých důvodů nebyla část vyrobených vozidel odebrána a převzala ji nakonec německá armáda. Automobil měl náhon 6 x 4 a poháněl jej

šestiválcový dvoukarburátorový motor o objemu 9 348 kubických cm a výkonu 66 kW (90 k). Vozidlo mělo pneumatické brzdy, avšak neměl mezinápravové diferenciály a používalo kuželovou spojku značně zastaralé konstrukce. Tyto nedostatky se snažilo nahradit technickou spolehlivostí.



Kfz 72 na podvozku typu III GL 6

Bylo vyvíjeno pro nekvalitní turecké cesty a na svou nosnost 3 t bylo značně veliké - bylo 7 100 mm dlouhé, 2 300 mm široké, 2 800 mm vysoké, mělo světlou výšku podvozku 300 mm a vážilo 6,5 t. Automobil takových rozměrů a hmotnosti byl pomalý a dosahoval rychlosti pouhých 45 km/h. Existovalo několik verzí tohoto typu, přičemž část automobilů měla kabinu se dvěma řadami sedadel. Byla používána především dvoumístná verze s otevřenou kabinou se skládací střechou. Ložnou plochu bylo možno zakrýt plachtou a část vozidel dostala dřevěnou skříňovou nástavbu. Podle výbavy se mohlo jednat o spojovací vozidlo (Fernsprechbetriebskraftwagen) Kfz. 72, vozidlo pro spojovací pododdíly Kfz. 77 nebo vozidlo s odposlechovou aparaturou (Horchfunkpeilkraftwagen) Kfz. 303. Verze s plechovou skříňovou nástavbou byla používána jak o mobilní dílna. Na některé automobily byly montovány také navijáky pro pozorovací a protiletické přehradové balóny.

Typ KV/KD

Druhý z nákladních automobilů vyráběných pro Turecko měl opět náhon 6 x 4, ale poháněl jej (typ KV) zážehový motor VB o výkonu 110,3 kW (150 k) nebo (typ KD) vznětový motor Büssing-NAG LD 6 o výkonu 73,5 kW (100 k). V letech 1936-1938 bylo vyrobeno 415 exemplářů obou typů vozu výhradně ve variantě valníku.



Typ KD

Protože si většinu vyrobených vozidel zákazník neodebral, dostala se do výstroje německé armády. Charakteristickou součástí tohoto automobilu byly prutové ochrany chladiče a světlometů v americkém stylu. Podobné kryty se na německém automobilu vyskytovaly velice zřídka, takže je možné, že se jednalo o požadavek tureckého zákazníka.

Typ 500

V rámci Schellova plánu standardizace navrhl podnik Büssing-NAG v roce 1938 nákladní automobil o užitečném zatížení 4,75 t s náhonem 4 x 4, který dostal nejdříve označení typ 454. Od roku 1939 vyráběné sériové exempláře však již nesly označení typ 500. První výrobní model poháněl vznětový šestiválcový motor o objemu 7 413 kubických cm a výkonu 77 kW (105 k). Na zadní nápravě byla zdvojená kola. Do roku 1941 byla vyráběna verze s náhonem 4 x 4 označovaná typ 500 A. Zpočátku měly tyto automobily na bocích kapoty motoru čtyři vodorovné větrací štěrby s plasticky vytlačenými kryty, v pozdějších sériích k nim přibyla pátá štěrbina. Dodávána byla hlavně varianta s uzavřenou plechovou kabinou. Vedle běžného valníku o nosnosti 4,75 t byla vyráběna též dílenská verze. V takovémto případě byla na podvozku postavena skříňová nástavba s nástroji a vybavením nezbytným k provádění nejrůznějších oprav.



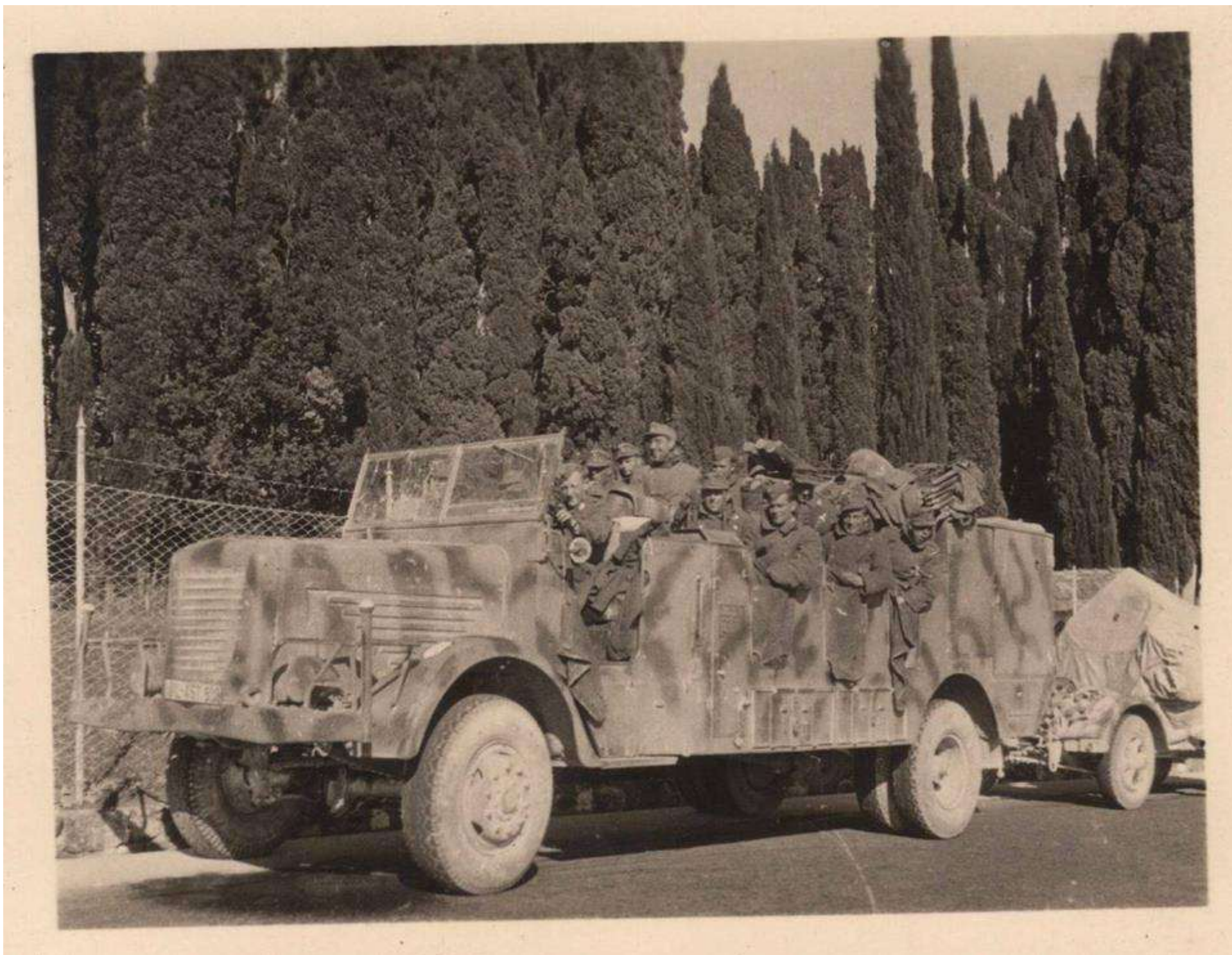
Typ 500

Na podvozku typu 500 A byl někdy stavěn autojeřáb Kfz. 100 s ručním otočným jeřábem Bilstein o nosnosti 3 t nebo 5 t. Za řidičskou kabinou byla upevněna skříň na další výstroj.



Kfz 100 na podvozku typu 500

Na začátku roku 1941 vznikla na podvozku typu 500 A nevelká série vozidel Kfz. 415 Flakmesstruppkraftwagen. Byly v nich použity části polopásového vozidla Sd.Kfz. 7/6 stejného určení, jež bylo používáno u protiletadlové ho dělostřelectva k dopravě personálu obsluhujícího zaměřovací systémy mobilních protiletadlových baterií vyzbrojených kanony ráže 88 mm nebo ještě těžšími. Za otevřenou kabinou byly napříč umístěny tři řady lavic a kromě řidiče mohlo vozidlem cestovat 17 vojáků, pro něž byly na bocích vstupy s plátěnými dvířky. K prvnímu a třetímu vstupu byly k usnadnění nastupování přidány stupačky. Za přepravní sekci stála vysoká skříň na měřicí aparaturu nebo munici. Před nepřízní počasí osádku již tradičně chránila nepromokavá plachta. Nad pravou stranou předního nárazníku byla upevněna cívka s kabelem. Výzbroj tvořil kulomet MG 34 ráže 7,92 mm. Vozidlo mohlo táhnout univerzální přívěs Sd.Ah. 104 pro transport protiletadlového kanonu 3,7 cm Flak 18, světloometu, naslouchacího přístroje nebo zaměřovacího dálkoměru Kommandogerät 36.

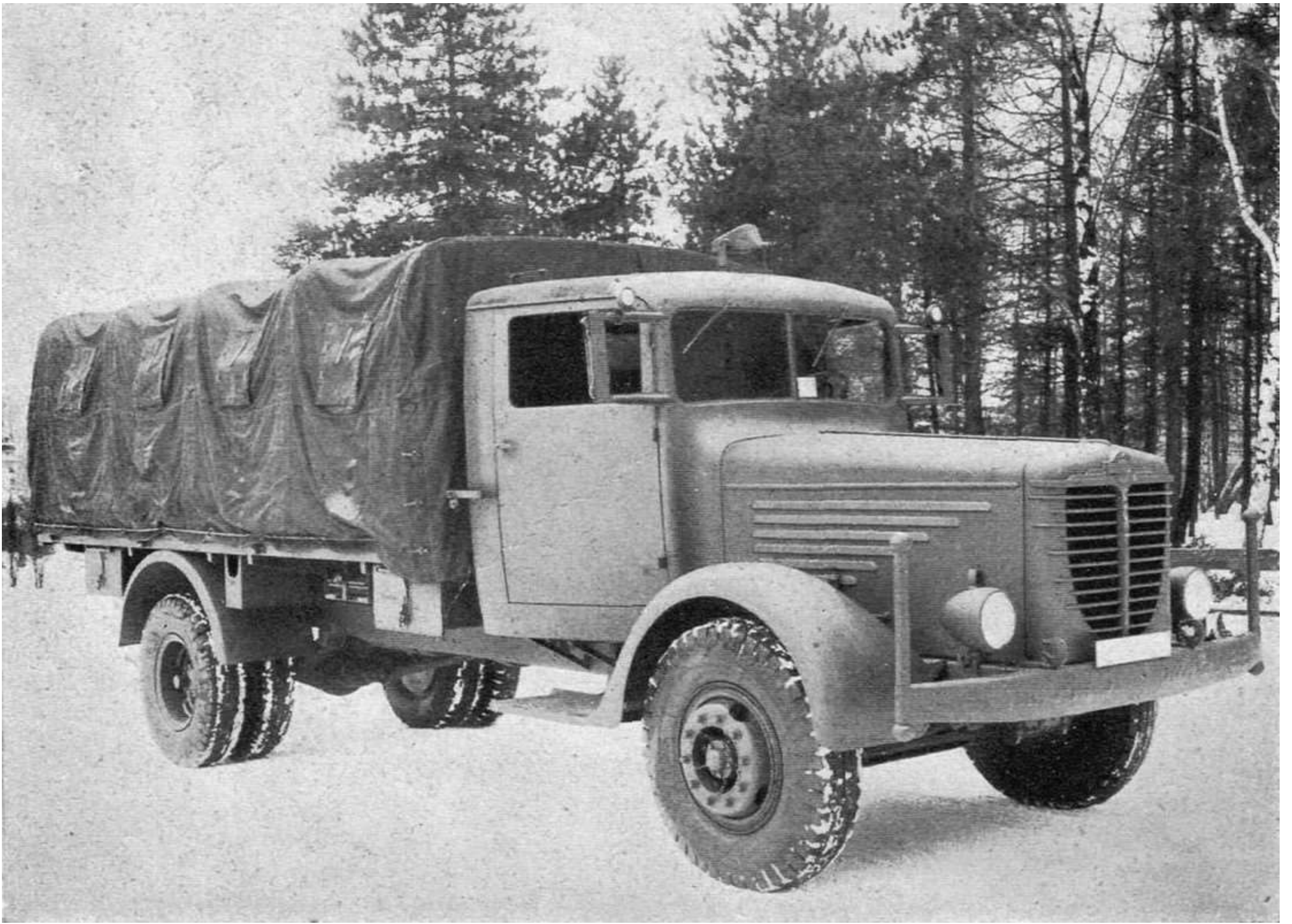


Kfz 415 na podvozku typu 500

V roce 1940 byla do výroby zařazena zjednodušená verze označená zpočátku jako typ 500(G), v sériové produkci jako typ 500 S. Byla použita stejná pohonná jednotka, ale s náhonem 4 x 2 (pouze na zadní nápravu). Zvenčí se tato verze od předchozí lišila sedmi větracími štěrbinami na bocích kapoty a přední nápravou posunutou blíže k nárazníku. Kromě toho pod valníkovou plošinou před levým blatníkem přibyla schránka na nářadí. Automobily z prvních sérií této verze měly otevřenou jednotnou řidičskou kabinu se skládací plátěnou střechou, později byly používány pouze uzavřené kabiny. Ještě v roce 1940 byla vyvinuta verze s motorem poháněným dřevoplynem a v pozdějším období byla na toto palivo bezpochyby adaptována část automobilů nepoužívaných ve frontových podmínkách. Výroba obou verzí byla ukončena v roce 1942. Těchto vozidel nebylo vyrobeno příliš mnoho, nicméně přesný počet není znám, poněvadž ve statistikách je tento typ započítán společně se svým vylepšeným nástupcem.

Typ 4500

V roce 1942 byla zahájena souběžná výroba dvou modernizovaných verzí typu 500. Verze s náhonem 4 x 4 dostala označení typ 4500 A a verze s náhonem 4 x 2 dostala označení typ 4500 S. Pohonná jednotka zůstala stejná a byly zavedeny pouze nevelké konstrukční změny. Byl zmenšen přední nárazník a nepatrně také blatníky. Naopak byla zvětšena horní část kapoty motoru a na jejích bocích bylo zachováno sedm větracích štěrbin. Byly zmenšeny ventilační otvory vedoucí ke chladiči a zúženo přední okno.



Typ 4500

Vedle základní transportní varianty na základě typu 4500 byly vyráběny též automobily s plechovou skříňovou nástavbou sloužící jako mobilní dílny. Podobně jako u typu 500 byl podvozek vozidla používán ke stavbě autojeřábu Sd.Kfz. 100, přičemž byl preferován náhon 4 x 4. Na podvozku typu 4500 vzniklo rovněž samohybné protiletadlové dělo 3,7 cm Flak 43 ráže 37 mm. Toto vozidlo mělo pancéřovanou kabinu i kapotu motoru. Na plošině se všem i sklápěcími bočnicemi byl postaven kanon s odměrem 360°. Vedle vojenských vozidel byly na tomto podvozku stavěny rovněž hasičské motorové stříkačky KS 15 a KS 25 (KS = Kraftspritze - motorová stříkačka) vybavené firmou Feuerwehrtechnik Hermann Koebe z Luckenwalde.



Kfz 100 na podvozku typu 4500

V průběhu výroby pokračující téměř do konce války docházelo ke zjednodušování a zlevňování konstrukce. Byly odstraněny zadní a zmenšeny přední blatníky. Výrazně byl zkrácen přední nárazník a zmenšeny světlomety. Počet bočních větracích štěrbin na kapotě byl snížen nejdříve na čtyři a poté na dvě. Byla zjednodušena mřížová maska chladiče a nakonec z ní byla odstraněna svislá příčka. Výfuková roura byla zkrácena a její ústí vyvedeno za levým předním blatníkem. Posledním a nejnápadnějším zjednodušením konstrukce bylo zavedení dřevěné jednotné řidičské kabiny (Einheitsfahrerhaus), která se pak montovala ještě i na vozidla vyráběná v poválečném období. Celkem bylo vyrobeno 14813 kusů typu 500 a typu 4500.

Typ 900

Jednalo se o největší sériově vyráběné vozidlo firmy Büssing-NAG. V letech 1937-1939 bylo vyrobeno pouze 80 exemplářů. Tento automobil o nosnosti 9 t až

11,5 t byl poháněn vznětovým šestiválcovým motorem BüssingNAG GD6 o objemu 13539 kubických cm a výkonu 96 kW (130 k) s náhonem 6 x 4 (na zadní nápravy). Převodová skříň měla čtyři rychlosti vpřed a jednu vzad. Automobil dosahoval na silnici maximální rychlosti až 58 km/h, byl dlouhý 9 900 mm, široký 2 500 mm a vysoký 2 700 mm. Jeho suchá hmotnost činila 8720 kg a při maximálním nákladu 9,5 t vzrostla na 18220 kg. Byl to jeden z nejtěžších automobilů, který armáda používala. Sloužil k převážení lehkých tanků a jiných vozidel na vlastní plošině nebo na těžkém přívěsu, ale nejčastěji přepravoval velkorozměrná zařízení nebo těžké ženijní prostředky. Vedle standardní verze s náhonem 6 x 4 vznikla rovněž verze s náhonem 6 x 6 (na všechny tři nápravy) pod označením typ 900A, ale nejsou známy žádné údaje o její eventuální výrobě. Podle různých pramenů mělo být vyrobeno pouze několik exemplářů, případně jediný prototyp.



Typ 900

TTD Nákladního automobilu Büssing-NAG 4500A

Hmotnost:

- Suchá 5 459 t
- Provozní 10,4 t

Osádka: 1 osoba

Rozměry:

- Délka: 8 050 mm.
- Šířka: 2 350 mm.
- Výška: 2 900 mm.

Hnací soustava:

- Řadový vznětový kapalinou chlazený šestiválec LD o objemu 7 413 kubických cm a výkonu 77 kW (105 k)
- Převodová skříň: 5 rychlostí vpřed, 1 vzad
- Redukční převodovka
- Kotoučová spojka

Palivo: motorová nafta

Spotřeba na silnici: 25-28 l/100 km.

Maximální rychlost na silnici: 65 km/h.

Dojezd na silnici: 380 km.

Podvozek:

- Náhon 4 x 4
- Obě nápravy hnané přes diferenciály
- Rozvor 4 800 mm
- Na řízené přední nápravě jednoduchá kola s nízkotlakými pneumatikami
- Na zadní zdvojená kola s nízkotlakými pneumatikami
- Odpružení listovými pery
- Hydraulické brzdy

Zdroj:

Amercom SA

Internet