

*en vapendragare
för god ekonomi...*



Scania-Vabis

Drabant



Lastbilen — den bästa

Väckarklockan ringer tidigt hos Georg Sandberg... Medan morgondimman ännu dröjer kvar över Åsbodalens sankt ängsmarker väntar redan böndernas fyllda flaskor på mjölkborden. Det är Georg Sandbergs jobb att transportera dem till mejeriet i Vadstena.

Vid 6-tiden passerar Georg Sandberg och hans lastbil den lilla idylliska stenbron över ån längst nere i dalen. Med de första mjölkflaskorna skramlande på flaket forcerar de dalslutningens kraftiga motlut.

När Georg Sandberg och lastbilen vid middagstid återvänder hem till Strålsnäs igen efter en hård 15-milafärd på knixiga småvägar är deras arbetslust och energi långt ifrån förbrukad.

Efter mjölktransporten blir det gruskörning. Georg Sandberg har ett eget grustag ett stycke in i skogen. Det ger honom både jobb och pengar. Han har ingenting emot någotdera — men han skulle inte få mycket utträttat utan lastbilen och han är

lycklig nog att ha en lastbil som klarar det hårda arbetsschemat och lika litet som han själv viker en tum inför påfrestningar och svårigheter.

En dag med Georg Sandberg är en tvåfaldig upplevelse. Det är mötet med en kunnig och urstark åkare, en man som hanterar växelspak och ratt med överlägsen skicklighet och visar en imponerande armstyrka när han langar över mjölkflaskorna på flaket eller går löst på grusåsen med skyffeln i händerna. Men det är också mötet med en





1

Lång livslängd

2

Stor lastförmåga

3

**God dragkraft
och hastighet**

4

Låga driftskostnader

5

Stor driftsäkerhet

6

**God framkomlighet
och smidighet**

7

God komfort

1

Lång livslängd

Det säger sig självt att lång livslängd är ett oeftergivet krav på en lastbil som skall förränta sig. Scania-Vabis motorer har visat sig vara goda för 40.000 mil och mer utan motorrenovering. Redan nu har några hundratal vagnar världen runt klarat denna gräns.

Förklaringen till dessa goda resultat kan sammanfattas i två ord: *kvalitet* och *kontroll*. Scania-Vabis tillverkar själv alla vitala delar där kravet på högsta kvalitet är avgörande för pålitlighet och livslängd. Varje detalj granskas och kontrolleras med de modernaste instrument.

Georg Sandberg i Strålsnäs är en av de många som kört sin lastbil lika långt som till månen dvs. mer än 40.000 mil. Efter 41.150 avverkade mil hade motorn fortfarande inte öppnats.

"Men då hör det till historien", berättar Georg Sandberg, "att jag försökt att ge vagnen så regelbunden service som möjligt. Jag tror att det är mycket viktigt om man vill att vagnen skall gå länge.

Georg Sandberg kan berätta om vad lång livslängd betyder för lastbilsägarens ekonomi. Han hade först en bensindriven lastbil av samma storleksklass. Efter ett år gav den upp. Den orkade inte med Åsbodalens backar och orsakade Georg Sandberg en betydande förlust. Så köpte han ännu en bensindriven lastbil. Samma historia upprepades — och ett nytt ekonomiskt bakslag var ett faktum.

Den 10 oktober 1950 köpte Georg Sandberg en fyrcylindrig dieseldriven Scania-Vabis. I dag har denna inte bara betalat sig själv utan också hunnit täcka förlusterna i samband med de båda tidigare lastbilsköpen — och dessutom gett pengar över.



1 45.500 mil har gävleläkaren Birger Enbergs Scania-Vabis-fyra orkat med hittills — utan motorrenovering. Den har sina goda köregenskaper i behåll och det blir säkert många bränsletransporter på gästrik- och hälsingevägarna ännu innan den bilen ger upp.



2 Jonas Hambergs DRABANT går i hårda timmertransporter i Näsäkerstrakten. Under den ljusa årstiden är den i arbete dygnet runt. Med släp lastar den mellan 600 och 700 kubikfot timmer, dvs. 12 å 13 ton och den tar sig ledigt fram med fullt lass — även på dåliga skogsvägar.

2

Stor lastförmåga

Scania-Vabis DRABANT har stor lastförmåga. Därtill bidrar bl. a. bilens kompakta framparti, som ger kort avstånd mellan framaxeln och lastflakets framkant. Detta innebär att lastens tyngdpunkt ligger långt fram, vilket medför en gynnsam fördelning av lasten på fram- och bakaxel.

Ramen är stark och smidig, vilket i förening med den relativt låga vikten på bakhjulen ger stor lastförmåga. De progressivverkande hjälpfjädrarna inrättar sig efter belastningen och medför att DRABANT har behaglig fjädring oavsett lastens storlek.

Även vid maximal belastning har Scania-Vabis DRABANT en hållfasthetsreserv, Ni kan tryggt låta bilen ta tunga lass — den är gjord för hårt jobb.

Georg Sandberg vet vad bilens lastförmåga betyder för ägaren. För honom är det av största vikt att lastbilen kan ta tunga lass — och ändå vara smidig och lättmanövrerad. Fulla mjölkflaskor i två "våningar" fyller lastflaket under morgonens 15-milafärd på de backiga småvägarna. Tunga gruslass och ett och annat timmerlass tar resten av den långa arbetsdagen i anspråk. Hittills har t. ex. närmare 10 miljoner liter mjölk transporterats med Sandbergs bil från mjölkborden i Åsbodalen till mejeriet i Vadstena.

3

God dragkraft och hastighet

En fullastad lastbil bör kunna hålla god genomsnittshastighet. Tid är pengar! Man tjänar mer på en last-



3 Direktör Ragnar Sellberg, en av landets framgångsrikaste äkerägare, säger: "Vi har nu 10 DRABANTER. Genom sin goda dragkraft och genom att den inte gräver ner sig är den den idealiska bilen för anläggningskörningar." På bilden ses en av Sellbergs DRABANTER i arbete.



4 Johan Norberg i Kävlinge sparar inte sin DRABANT men DRABANT sparar åt Johan Norberg! I tre år har den jobbat med tunga grus- och stenkörningar utan en enda städag — till de lägsta driftskostnader Johan Norberg drömt om. Han är också både glad och stolt över sin DRABANT...

bil, som hinner med t. ex. 15 lass om dagen än på en som med samma lastförmåga bara hinner 10 lass. Det är inte antalet hästkrafter som är avgörande för en lastbils prestationsförmåga, utan dragkraften som bestäms av vridmomentet, vilket för DRABANTS motor är så högt som 38,5 kpm vid 1.200 r/m.

Scania-Vabis DRABANT är väl rustad när det gäller dragkraft. Genom de många utväxlingskombinationerna finns det alltid möjlighet att anpassa en DRABANT efter körningens art. Rätt val av växellåda och bakaxelutväxling ger den kombination av styrka och snabbhet som gör lastbilen full rättvisa — och ger ägaren större vinst.

Bara den som sett Asbodalsens backar, som själv kört upp för den branta stigningen från Asboån

upp mot Strålsnäs-bället, kan bilda sig en föreställning om vad som krävs av dragkraft i Georg Sandbergs lastvagn. Inte minst vintertid är det en imponerande syn — när Sandberg med tungt lass kör sin vagn uppför skogsvägen. Det är en prestation som kräver en skicklig förare och en seg lastbil.

4 Låga driftskostnader

Låg bränsleförbrukning och minsta möjliga underhållskostnader är viktiga faktorer för lastbilsägaren. Den direktinsprutade fyrcylindriga motorn i DRABANTEN är byggd med tanke på lastbilsägarens ekonomi. Ni behöver bara räkna med en genomsnittsförbrukning

av 1,7 liter bränsle per mil. Påfyllning av smörjolja behöver ej ske mellan de ordinarie bytena.

DRABANT är billig i reparation och underhåll. Detta beror dels på Scania-Vabis höga kvalitet — dels på att DRABANT-motorn har färre sliddelar än de flesta andra lastbilsmotorer av samma storleksklass

Georg Sandberg har även på detta område goda erfarenheter. Scania-Vabis-fyran har varit gynnsam för hans ekonomi. Trots de tunga lasterna och dåliga vägarna har han kunnat notera en så låg genomsnittlig bränsleförbrukning som 1,6 l/mil. Vad underhålls- och reparationskostnaderna beträffar har dessa tillsammans, bortsett från däckskostnader, under 41.150 mils körning inte uppgått till mer än 1.420 kronor.



5

Oswald Adamsson i Huskvarna har fyra DRABANTER. "Det köpet var ett lyckokast", säger han. "DRABANTENS driftsäkerhet har gjort att mina kalkyler verkligen håller. De har gått över 16.000 mil vardera hittills och ännu har ingen av dem haft ett enda driftstopp..."

5

Stor driftsäkerhet

Driftstopp är dyrbara. Det är lätt att inse vad reparationer, förlorad arbetsförtjänst, förseningar och kundernas missnöje betyder för lastbilsåkarens ekonomi. Lastbilen skall arbeta mycket — kosta litet.

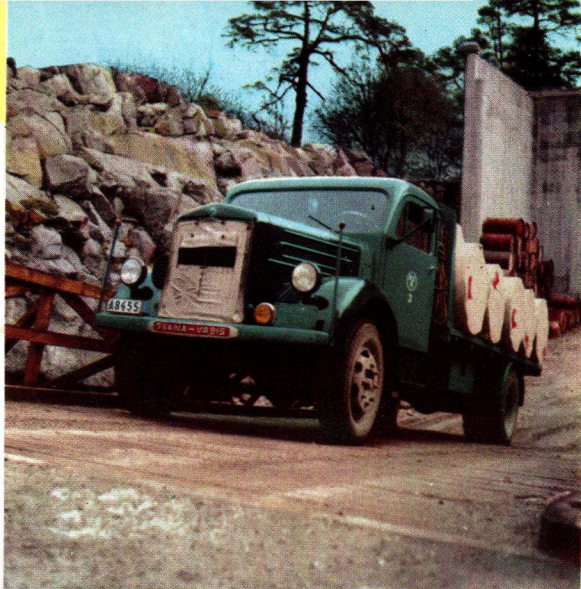
Lastbilen skall också vara trafiksäker. Föraren skall känna en övertygande trygghetskänsla när han kör.

Onormalt slitage och därmed sammanhängande olycksrisker elimineras redan i lastbilsfabrikens konstruktionskontor och verkstadshallar. Innan Scania-Vabis släpper ut någon ny konstruktion har denna nog testats under 10.000-tals mils körning med en utslitningsvagn, som med tre chaufförer i skift vid ratten rullar dag och natt. Dessutom har detaljerna utsatts för hårda påfrestningar i experimentavdelningens utmattningsmaskiner.

"Jag har verkligen kunnat lita på min lastbil", säger Georg Sandberg. "Och ändå har jag varit långt ifrån skonsam mot den. I genomsnitt har den gått 25 mil om dagen utan en enda vilodag! Mjölken måste ju fram till mejeriet söndagar och helgdagar också."

Bilen har arbetat i mer än 1700 dagar i en följd. Bortsett från en halvtimmes stopp för byte av fiberpackning vid insprutningspumpen har hans lastbil hela tiden gått som ett urverk. De första 36.000 milen var helt reparationslösa och efter 41.150 mil var fortfarande inte så mycket som en skruv rörd i motorn."

Georg Sandberg har räknat ut att hans Scania-Vabis växelsats ungefär 1.500.000 gånger! Bara under mjölkkörningen blir det varje dag cirka 500 växlingar.



6

God framkomlighet och smidighet

Trafiksmidighet är en annan av DRABANTS värdefulla egenskaper. Styrningen är bekväm och det stora framhjulsutslaget i förening med det korta framövershänget ger liten vändradie. Sikten från förarhytten är mycket god. DRABANT är lätt att manövrera i besvärliga passager, trånga portar och på smala gator.

Georg Sandberg säger: "Jag har bara användning för en lastbil som kan ta sig fram praktiskt taget överallt där det finns tillstymmelse till väg. Den må sedan vara hur smal, krokig och backig som helst. Och jag måste kunna vända — om inte just på en femöring så i alla fall på trånga gårdsplaner och moddiga byggnadsplatser. Allt detta kan jag med min vagn."

7

God komfort

Genom att skänka föraren bästa tänkbara komfort, genom att underlätta hans arbete ökar man det ekonomiska utbytet av lastbilsköpet.

Föraren blir förr eller senare trött. Men Scania-Vabis DRABANT reducerar denna trötthetskänsla. DRABANT gör jobbet lättare. Förarhytten är rymlig och väl planerad, sätet är riktigt utformat och raten sitter i bekvämt läge. Den snabba synkroniseringen gör att växlingen faktiskt sker lika lätt som på en personvagn. Fjädringen som är synnerligen väl avvägd gör DRABANT vilsam att köra även under ansträngande långturer.

6

Herman Karlssons åkeri i Stockholm transporterar dagligen 180 pappersrullar från Albano-stationen till olika tryckerier. DRABANTS goda framkomlighet och hastighet gör att man kommer snabbt fram även i stark trafik. (Bilden ovan t. v.)

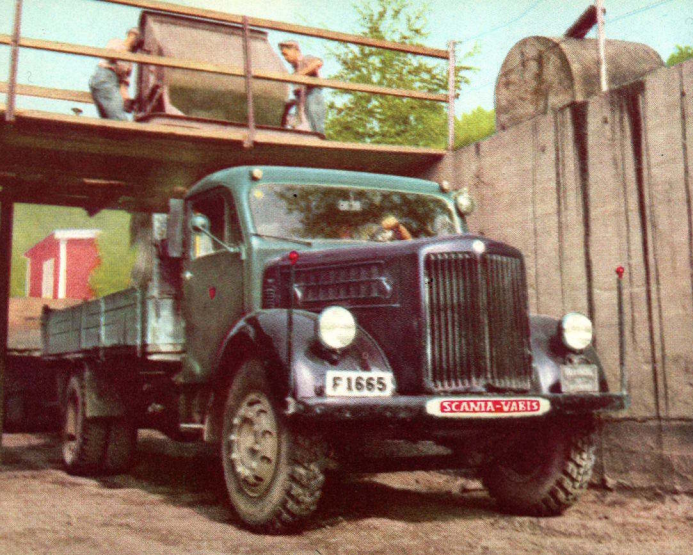
7

Gösta Ståhl har jobbat som lastbilsförare i 23 år. Han vet alltså vad komfort i förarhytten betyder för trivseln och arbetsinsatsen. "Jag har aldrig haft det vilsammare i en vagn", säger han, "och det är klart att det inte minst beror på den synkroniserade växellådan."

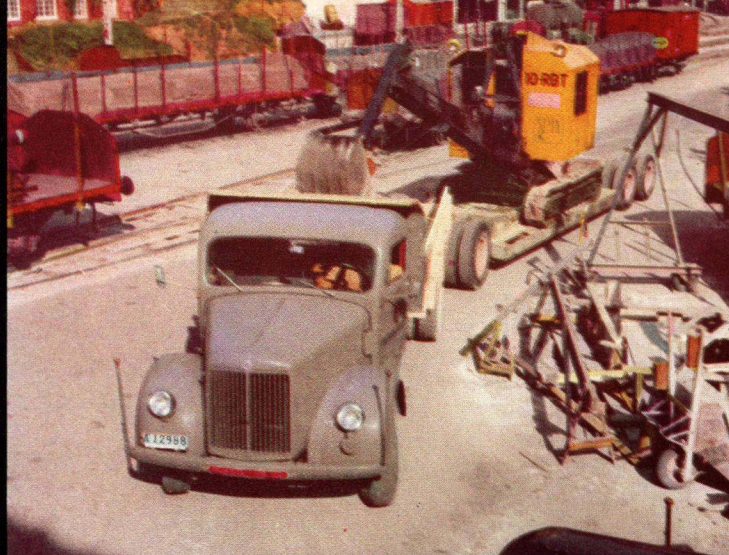
Förarhytten är Georg Sandbergs arbetsplats och dessutom den plats där han tillbringar större delen av dygnet — ofta från tidiga morgonen till fram mot 9-tiden på kvällen. Det är alldeles självfallet att komforten och därmed trivselmöjligheterna betyder mycket för honom.

"Om jag skall vara ärlig", säger han "så var komforten ett verkligt starkt skäl till varför jag valde just Scania-fyran — många andra skäl som talar för vagnen har jag upptäckt efter hand".

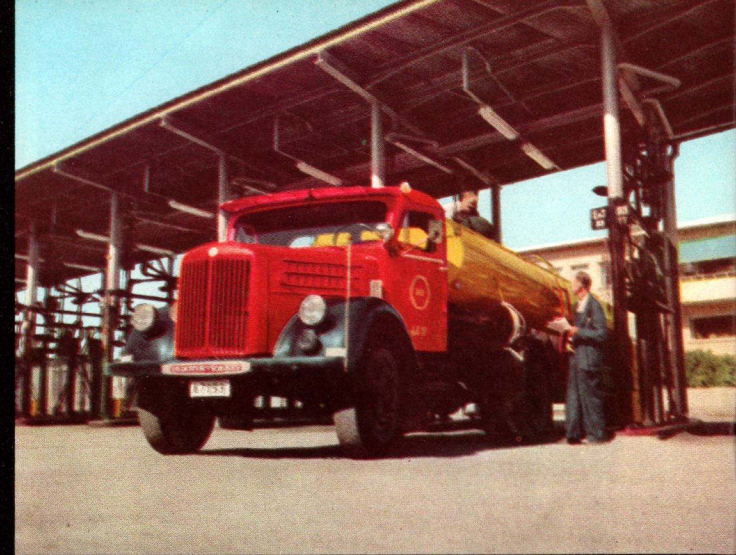




Gösta Karlssons åkeri i Huskvarna har en DRABANT som går i dagliga asfalttransporter. Asfalten hämtas hos Skånska Cements asfaltfabrik i Bräneryd och forslas sedan till de olika arbetsplatserna.



Sandéns åkeri i Hägersten har fyra DRABANTER som vanligtvis går med tunga lass från tunnelarbetena i Stockholm. Men de kan också som på bilden sättas in på bogsering av grävmaskintrailers.



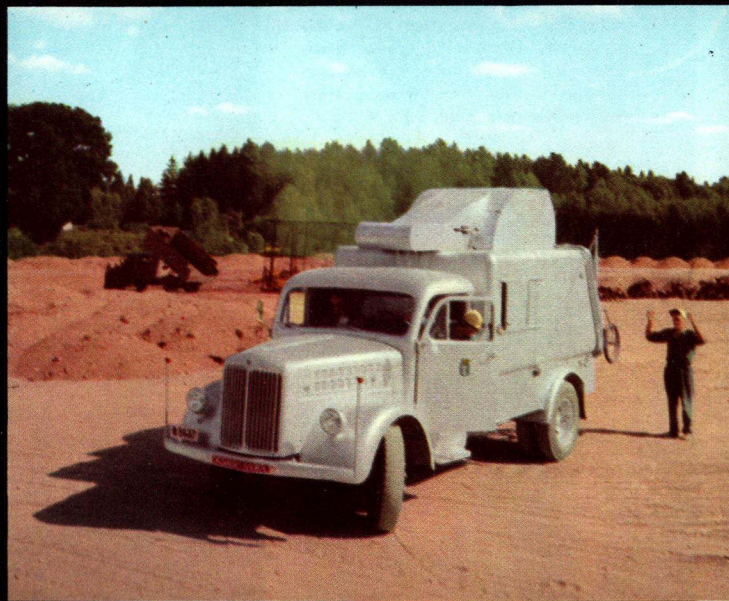
Harry Axelsson hos Svenska Shell i Stockholm skall just fylla sin DRABANT-tankvagn med närmare 9.000 liter brännolja. Dagskapaciteten ligger vid 30.000 liter. Det gör omkring 10 miljoner liter per år!

Scania-Vabis *Drabant* – en garanti för god transport

Land-Transport i Stockholm har två DRABANTER för lättare distributionskörningar som ännu efter några 10.000-tal mil håller omkostnads-kontot imponerande lågt. Hittills har de i reparationer dragit kostnader som kan räknas i ören per mil.

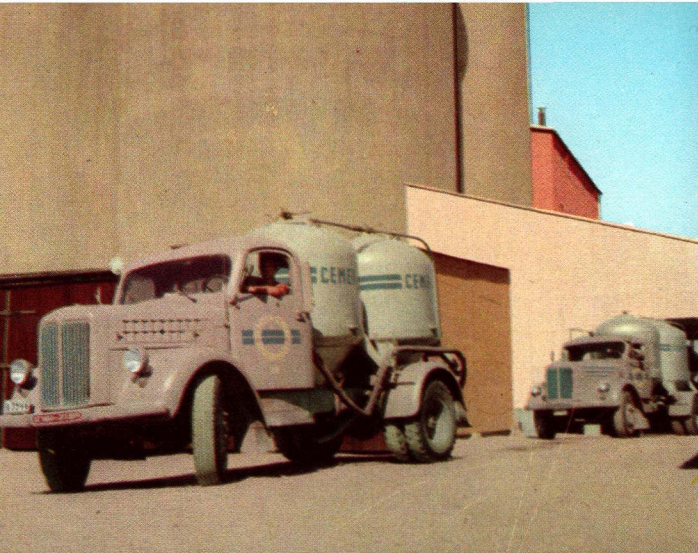


Södertälje stads renhållningsverk har ett antal specialtillverkade sopbilar som bygger på DRABANT. De garanterar effektiva transporter under betryggande hygieniska former — och till låga kostnader ...!



100 ton järngods i veckan är kapaciteten hos denna DRABANT som ägs av Maria åkeri i Stockholm. Driftsäkerheten gör att leveranserna kan skötas punktligt och den utomordentliga framkomligheten minskar manövreringsproblemen på de trånga fabriksgårdarna.





Skånska Cement har åtskilliga Scania-Vabis fyror som försetts med cementbehållare. Dessa rymmer $2\frac{1}{2}$ kbm och med en genomsnittlig vägsträcka om 12 km transporterar var och en av cementbilarna dagligen omkring 30 kbm cement.

ekonomi...

Nio tusen kubikfot sågat virke per arbetsdag — det är denna DRABANTS kapacitet. Med truckens hjälp klaras lastningen på 20 minuter! Åkerifirman Olsson & Rosenlund, Alby, transporterar $2\frac{1}{2}$ miljoner kubikfot per DRABANT och år.



En grusås skulle bort — åsen innehöll 70.000 kbm. Man satte in några DRABANTER och efter tre månader var hela åsen borta. Ett hårt jobb, ett generalprov för vagnarna.

Utvecklingen har efter kriget gått mot en klar dieseldominans vad det gäller tyngre och medeltunga lastbilar. Av de lastvagnar som inregistrerades under de senaste 6 åren var av vagnar med över 6 tons lastförmåga 93 % diesel. Av 5—6 tonnarna var 80 % diesel och av 4—5 tonnarna utgjorde dieselbilarna 53 %. Dieseln har alltså på allvar slagit igenom i vårt land.

Även före kriget fanns diesellastbilar i Sverige. Scania-Vabis inledde dieselepoken med sin förkammarmotor 1936, men kriget avbröt utvecklingen. Denna sköt emellertid åter fart omedelbart efter freden 1945 och redan i slutet av 1949 kunde Scania-Vabis introducera sin direktinsprutade dieselmotor. Denna motor möjliggjorde en ytterligare sänkning av förkammarmotorns redan låga bränsleförbrukning med 20 %. Och till detta kom att den nya motorn — vilket bevisats genom hundratals 40.000-milare — var god för en körning "till månen" utan motorrenovering.

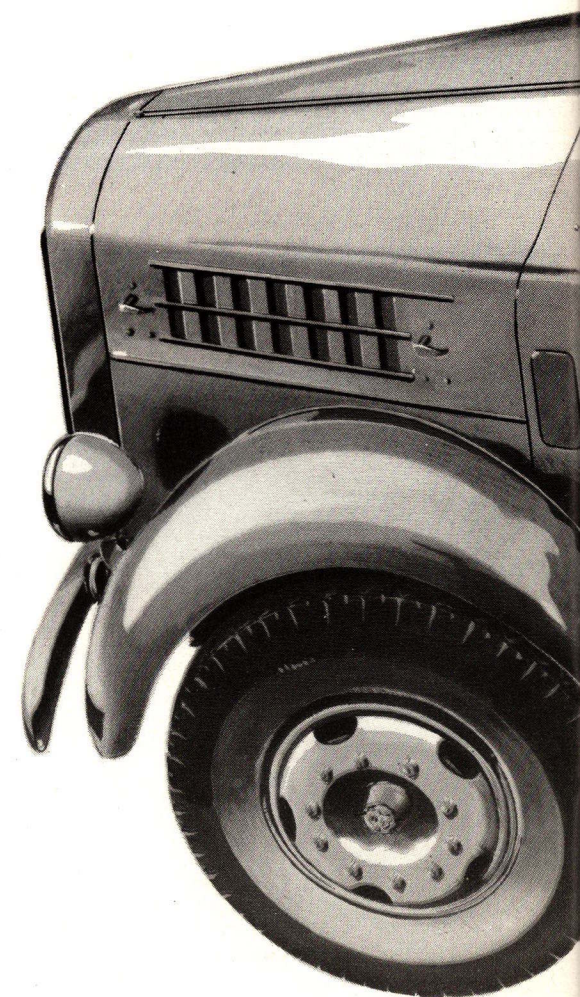
Höjda skatter och höjda löner har under senare år satt käppar i hjulen för åkeriernas lönsamhet men dieseldriften har just under dessa försvårande omständigheter blivit det effektivaste botemedlet mot de verkningar som höjningarna haft. Brännoljedriften är nämligen vägen till låga omkostnader — och därmed till ordentliga förtjäns-

ter. En diesellastbil kostar mera i inköp än motsvarande bensinvagn, men det är å andra sidan många fördelar man försäkras sig om genom att köpa en dieselbil. Dieselmotorn har 30—40 % lägre bränsleförbrukning än motsvarande bensinmotor. 100 liter brännolja räcker alltså till 40 mils körning där 100 liter bensin tar slut efter 25 mil. Dessutom är brännoljan billigare än bensinen. För hundra kronor kommer man cirka 75 mil med en dieselvagn — motsvarande bensinfordon går inte längre än ungefär 40 mil för samma belopp.

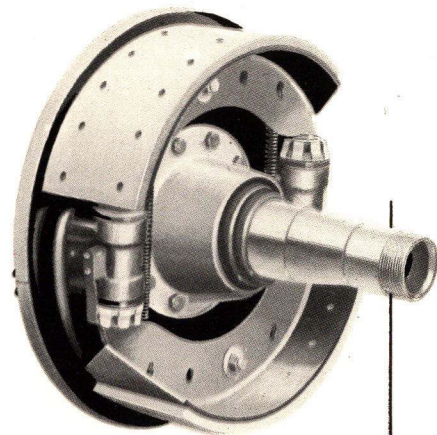
Den låga bränsleförbrukningen är emellertid inte det enda skälet för att Ni skall köpa en diesellastvagn. En diesellastbil har genomgående en mera robust och oöm konstruktion och detta är förklaringen bl. a. till de låga reparations- och underhållskostnaderna vilka i samband med de ringa bränslekostnaderna gör att lönsamhetsgränsen för en diesellastvagn kan beräknas ligga på 1.800—2.200 mil/år. Man har alltså en klar marginal till de 3.000 mil årlig körsträcka som är genomsnittet för i bruk varande lastbilar av DRABANTS storleksklass.

Den kraftiga dimensioneringen ger inte bara låga reparations- och underhållskostnader, den betyder också att en diesellastvagn har just den kraft- och hållfasthetsreserv som är avgörande för en lastbils livslängd.

Varför D



Drabant?

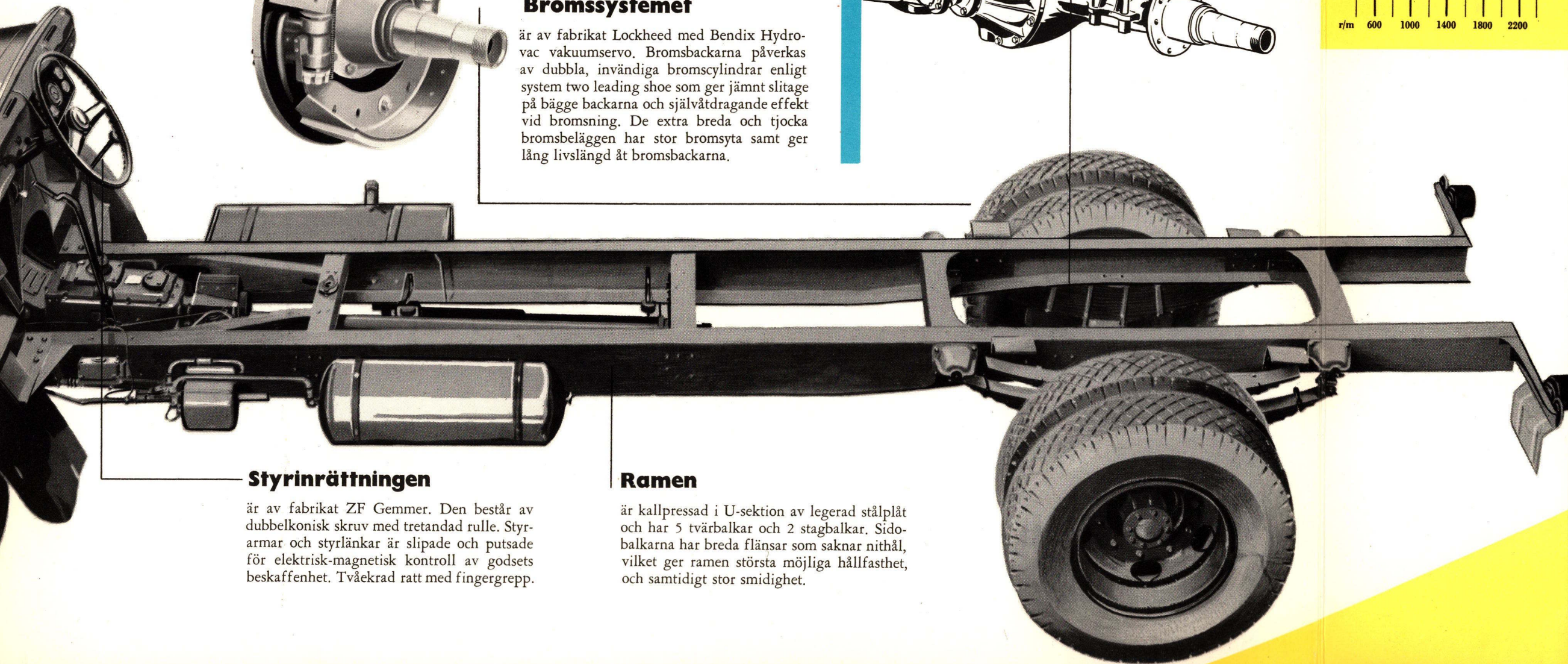
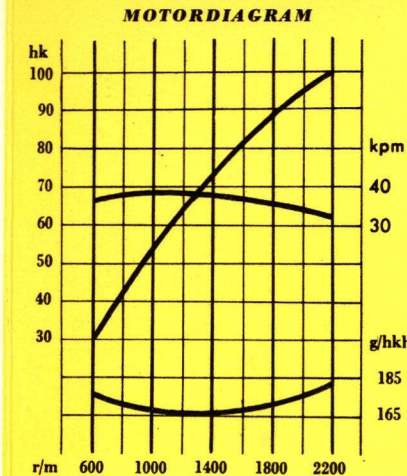
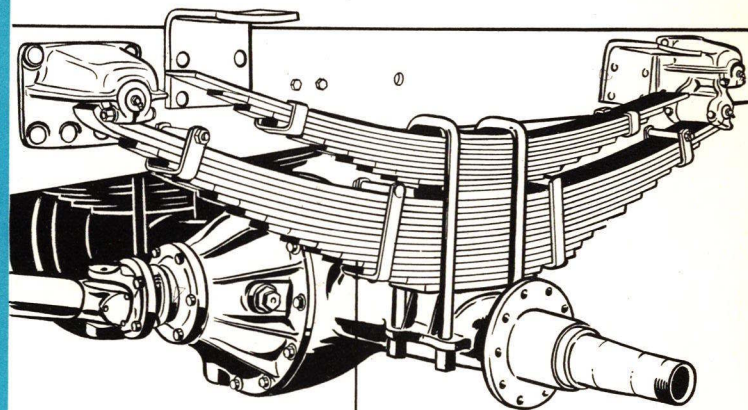


Bakaxeln

är kraftigt dimensionerad. Bakaxelväxeln har tre alternativa utväxlingar 5.11:1, 5.63:1 och 6.14:1. Drivaxlarna är helt avlastade. Bakaxelbryggan är monterad på bladfjädrar, försedda med progressivverkande hjälpfjädrar, som vid belastning ligger an mot konsoler på ramen.

Bromssystemet

är av fabrikat Lockheed med Bendix Hydrovac vakuumservo. Bromsbackarna påverkas av dubbla, invändiga bromscylindrar enligt system two leading shoe som ger jämnt slitage på bägge backarna och självåtdragande effekt vid bromsning. De extra breda och tjocka bromsbelägg har stor bromsyta samt ger lång livslängd åt bromsbackarna.



Styrinrättningen

är av fabrikat ZF Gemmer. Den består av dubbelkonisk skruv med tretandad rulle. Styrarmar och styrlänkar är slipade och putsade för elektrisk-magnetisk kontroll av godsets beskaffenhet. Tvåekrad ratt med fingergrepp.

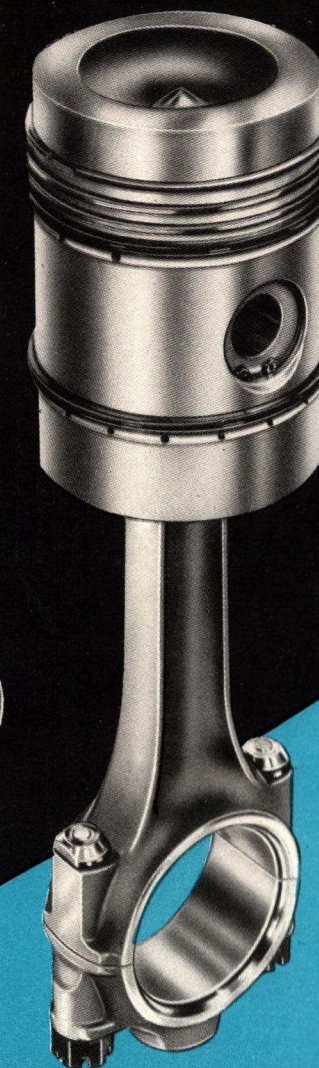
Ramen

är kallpressad i U-sektion av legerad stålplåt och har 5 tvärbalkar och 2 stagbalkar. Sida-balkarna har breda flänsar som saknar nithål, vilket ger ramen största möjliga hållfasthet, och samtidigt stor smidighet.

Motorn och växeln

Drabantmotor är sprutad dieselmotor, välkänd för sin medeltal 1,7 vägskörning. Dess enkla konstruktion med hög precision och grann detaljlivslängd.

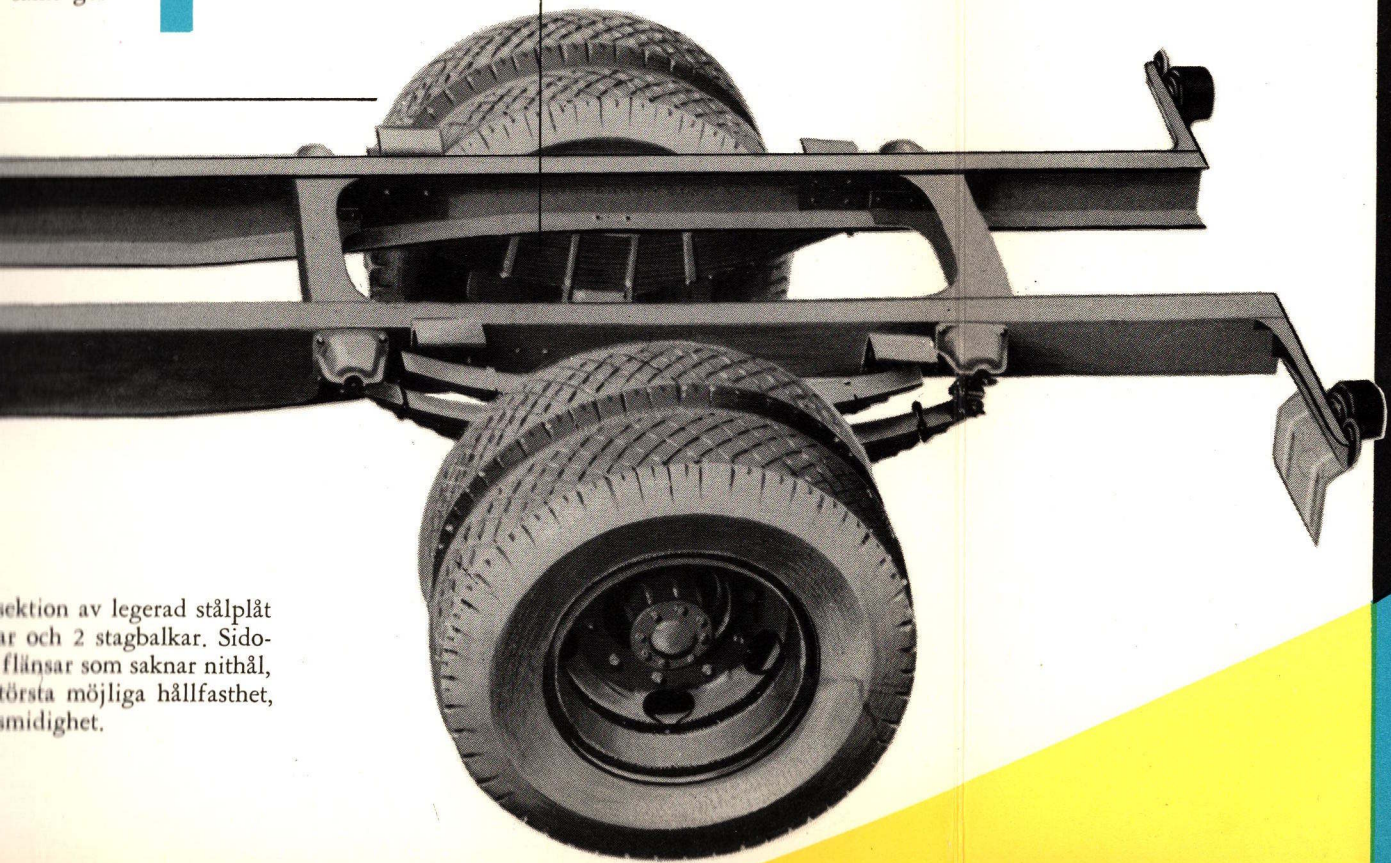
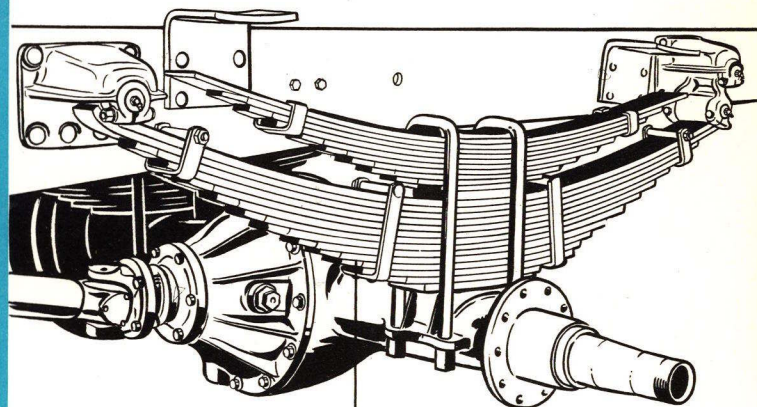
Ur servicefördelar. Den är lätt utbytt. Växellådan är direktväxel, växlar framåtralskurna kugarna ger tyst gång. En särskild trycksmörjningsvudaxeln. Låmantlade broms



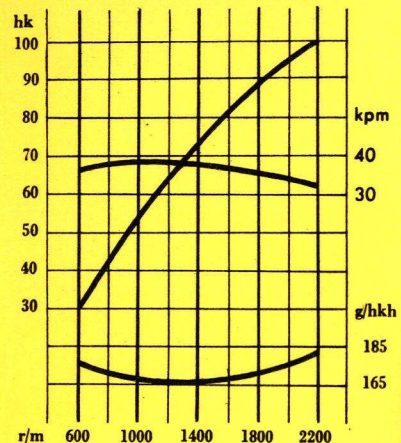
växeln har
5,63:1 och
stade. Bak-
lådor, för-
långfjädrar,
onsoler på

ix Hydro-
påverkas
rar enligt
mnt slitage
nde effekt
och tjocka
samt ger

sektion av legerad stålplåt
ar och 2 stagbalkar. Sido-
flänsar som saknar nithål,
törsta möjliga hållfasthet,
amidighet.



MOTORDIAGRAM

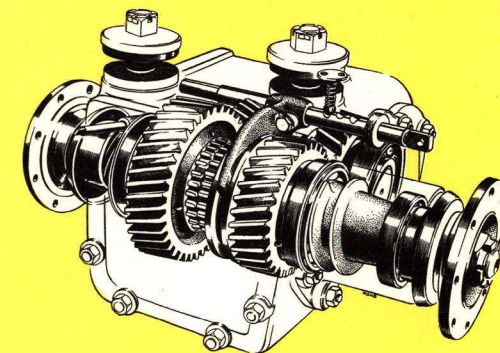
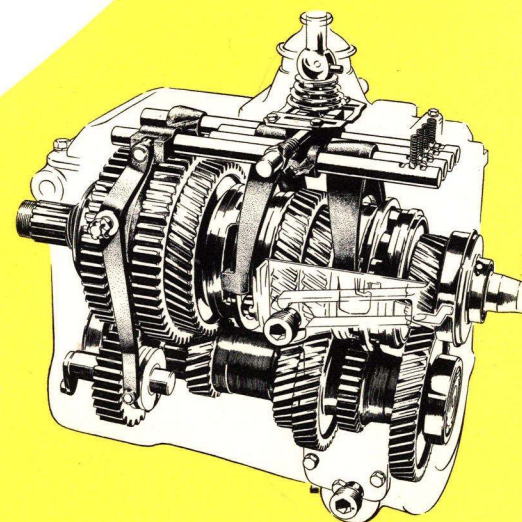
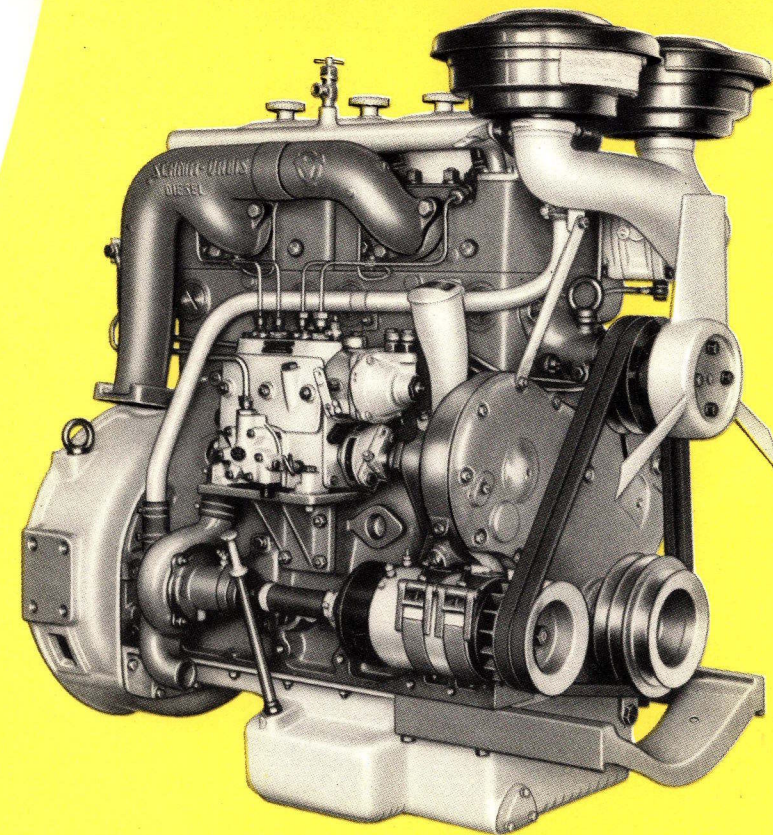


Motorn och växellådan

Drabantmotorn är en 4-cylindrig direktinsprutad dieselmotor på 100 hk. Den är berömd för sin låga bränsleförbrukning — i medeltal 1,7 liter per mil vid normal landsvägskörning och med 11 tons bruttovikt. Dess enkla och robusta konstruktion i förening med hög tillverkningsprecision och noggrann detaljkontroll utgör en garanti för lång livslängd.

Ur servicesynpunkt erbjuder motorn stora fördelar. Den är lättskött och alla slitdetaljer är lätt utbytbara och justerbara.

Växellådan är femväxlad och synkroniserad, samt finns i tre versioner. Femte växeln är direktväxel, alternativt överväxel. Samtliga växlar framåt ligger i konstant ingrepp. Spiralskurna kugghjul på de fyra högsta växlarerna ger tyst gång och samtidigt stor slitstyrka. En särskild oljepump svarar för effektiv trycksmörjning av alla löphjulslager på huvudaxeln. Löphjulen är försedda med stålmantrade bronsbussningar.



Tillsatsväxellådan kan erhållas som extra utrustning. Den har 2 utväxlingar, 1:1 och 1.47:1. Tillsatsväxellådan ökar dragkraften med ca 45 %, samt ökar antalet växlar till det dubbla: 10 växlar framåt och 2 back.

DIESEL 2

Dieseln allmänna fördelar

- 30-40 procent lägre bränsleförbrukning än en bensinvagn
- Billigare bränsle
- Väsentligt mindre brand- och explosionsrisk
- Ingen risk för koloxidförgiftning

Scania - Vabis diesel erbjuder dessutom

- Lägre bränsleförbrukning än andra dieselmotorer
- Lång livslängd
- Stor driftsäkerhet
- Låga reparations- och underhållskostnader
- Stor lastförmåga
- Stor dragkraft
- Imponerande smidighet
- Kraftiga bromsar
- Högt andrahandsvärde

Utvecklingen har efter kriget gått mot en klar dieseldominans vad det gäller tyngre och medeltunga lastbilar. Av de lastvagnar som inregistrerades under de senaste 6 åren var av vagnar med över 6 tons lastförmåga 93 % diesel. Av 5—6 tonnarna var 80 % diesel och av 4—5 tonnarna utgjorde diesebilarna 53 %. Dieseln har alltså på allvar slagit igenom i vårt land.

Även före kriget fanns diesellastbilar i Sverige. Scania-Vabis inledde dieselepoken med sin förkammarmotor 1936, men kriget avbröt utvecklingen. Denna sköt emellertid åter fart omedelbart efter freden 1945 och redan i slutet av 1949 kunde Scania-Vabis introducera sin direktinsprutade dieselmotor. Denna motor möjliggjorde en ytterligare sänkning av förkammarmotorns redan låga bränsleförbrukning med 20 %. Och till detta kom att den nya motorn — vilket bevisats genom hundratals 40.000-milare — var god för en körning "till månen" utan motorreovering.

Höjda skatter och höjda löner har under senare år satt käppar i hjulen för åkeriernas lönsamhet men dieseldriften har just under dessa försvårande omständigheter blivit det effektivaste botemedlet mot de verkningar som höjningarna haft. Brännoljedriften är nämligen vägen till låga omkostnader — och därmed till ordentliga förtjäns-

Specifikation

MOTOR

typ D 442, direktinsprutad 4-cylindrig dieselmotor med toppventiler.

Effekt vid 2200 r/m	100 hk	Cylindervolym	6,23 liter
Vridm. vid 1200 r/m	38,5 kpm	Kompr.-förhållande	16
Cylinderdiameter	115 mm	Oljerymd	12 liter
Slaglängd	150 mm	Kylvattenrymd	25 liter

Cylinderblock. Cylinderblock och vevhus gjutna i ett stycke av kromlegerat gjutjärn.

Cylinderfoder. Utbytbara, centrifugaljutna foder av våt typ.

Cylinderhuvuden. Cylinderhuvuden av speciallegerat gjutjärn, täckande vardera två cylindrar. Hårdmetallventilsäten.

Ventiler. Toppventiler med ställbelagda tallrikar, hårdförkromade ventilsjindlar och utbytbara hattar.

Vevaxel. Hejarsmid i ett stycke av legerat stål. Den uppbäres av 5 ramlager med utbytbara lagerskålar, bestående av en tunn stålstomme med blybronsbeläggning, täckt med ett tunt skikt av blyindium.

Kolvar. Kolvar av lättmetall med 3 kompressions- och 2 oljeröringar. Övre kompressionsringen förkromad.

Vevstakar. Hejarsmid i I-sektion av legerat stål och seghärdade. Försedda med bronsbussningar för kolvtapparna och vevstaklager av samma typ som ramlagren.

Kamaxel. Hejarsmid med sätthärdade kammar och lager. Drivs direkt från vevaxeln med spiralskurna kuggghjul.

Smörjning. Vipparmsmekanismen periodsmörjes.

Insprutningsanordning. Insprutningspumpen drivs direkt från vevaxeln med spiralskurna kuggghjul.

Kylsystem. Vattenpump av centrifugaltyp, tandemdriven med generatorn. Pumpaxel av rostfritt stål och pumphjul av korrosionsbeständig brons. Termostat av tvåvägstyp kontrollerar temperaturen.

VÄXELLÅDA

Växellådan finns i tre alternativa utföranden, femväxlade med de fyra högsta växeln synkroniserade. Särskild oljepump för trycksmörjning av löphjulets lager på huvudaxeln.

Utväxlingsförhållanden	G-450	G-450-I	G-451
1:a växeln	8,21:1	6,71:1	6,31:1
2:a växeln	3,89:1	3,89:1	2,99:1
3:e växeln	2,17:1	2,17:1	1,67:1
4:e växeln	1,30:1	1,30:1	1:1
5:e växeln	1:1	1:1	0,77:1
Backväxel	7,65:1	7,65:1	5,88:1

KOPPLING

enkel torrlamell. Diameter 350 mm (14"). Anlagningsyta 1232 cm².

FRAMAXEL

kraftig I-sektion av hejat och seghärdat legerat stål. Hjulnaven lagrade i två justerbara rullager. Spindelbultarna upptill lagrade i koniskt rullager, nedtill förkromade och lagrade i fosforbronsbussning. Styrningsdämpare.

BAKAXEL

tre alternativa baxaxelutväxlingar 5.11:1, 5.63:1 och 6.14:1. Konisk enkelväxel. Kardandrev och kronhjul spiralskurna enligt system Gleason. Drevet är lagrat i tre rullager, varav ett är placerat innanför kronhjulskransen. Differentialdrev är lagrade på differentialkorset med bronsbussningar. Drivaxlarna är helt avlastade från bakaxelbryggan.

RAM

balkar i U-sektion 242 × 80 × 6 mm. Rambredd 800 mm. Balkarna är kallpressade av legerad stålplåt. Tvärbalkarna nitade till sidobalkarnas liv. Ramen är vridningsföljksam och fri från försvagande nihål i flänsarna.

FJÄDRAR

halvelliptisk typ av kiselmandanstål. Länkar i bakre änden. Hjälpfjädrar utformade för progressiv fjädring.

BROMSAR

hydrauliska hjulbromsar, typ Lockheed two leading shoe, dvs. bromsbackarna påverkas av två dubbelverkande invändiga bromscylindrar. Backarna är självåtdragande. Vakuumervo typ Bendix Hydrovac. Mekanisk handbroms, som verkar på transmissionen.

STYRINRÄTTNING

Styrapparat fabrikat ZF-Gemmer med skruv och tretandad rulle, lagrad i cylindriska nållager. Styrarmar och länkar slipade, putsade och magnafluxkontrollerade. Tvåkrad ratt av stål, hårdgummiklädd och med fingergrepp.

HJUL Fälgar 6.00 × 20. Däck 9.00—20.

BRÄNSLETANK rymd 100 liter.

SMÖRJSYSTEM Punktsmörjning m. nipplar för högtryckssmörjning.

ELEKTRISK UTRUSTNING

batteri 2 st 12 V i serie = 24 V. Generator 300 W. Startmotor 4 hk. Starktonshorn. Stickdosa för sladdlampa. Körriktningsvisare med omkopplare på arm under ratten.

INSTRUMENT

färdskrivare, bränsle-, oljetryck- och bromsvakuummätare samt kylvattentermometer. Kontrollampor för körvisare, helljus, oljetryck och laddning.

ÖVRIG CHASSIUTRUSTNING

effektiv bilvärmare med friskluftssystem och dubbla defroster, kylarjalusi med kedja, reservfälg samt komplett verktygsutrustning med hydraulisk domkraft. Målning i standardgrå, ljusgrå eller mörkgrön färg med röd, blå resp. gul kylardekor.

EXTRA UTRUSTNING

bytt typ Be-Ge 1080, 3-mans med ställbar färdstol.

kraftuttag på växellådans högra och/eller vänstra sida. Max. effekttutttag 15 hk vid 1000 motorvarv/minut. Utväxlingsförhållanden: växellåda G 450 och G 450-I 0,87 × motorvarvet, G 451 1,17 × motorvarvet.

tillsatsväxellåda utväxlingsförhållanden 1:1 och 1.47:1.

MÅTTUPPGIFTER

(Mått i mm)	L 5138	L 5142	L 5146	L 5150
A. Hjulbas	3.800	4.200	4.600	5.025
B. Chassilängd	5.860	6.380	6.900	7.445
C. Längd från framaxelcentrum till hyttens bakkant (hytt Be-Ge 1080)	1.580	1.580	1.580	1.580
D. Längd från hyttens bakkant till bakaxelcentrum	2.220	2.620	3.020	3.445
E. Framöverhäng	920	920	920	920
F. Baköverhäng	1.140	1.260	1.380	1.500
G. Spårvidd fram	1.765	1.765	1.765	1.765
H. Spårvidd bak	1.670	1.670	1.670	1.670
K. Största chassibredd	2.212	2.212	2.212	2.212
L. Höjd vid tjänstevikt	2.360	2.360	2.360	2.360
Vändradie, yttre framhjul	7.200	7.900	8.600	9.300

VIKTUPPGIFTER

(Vikt i kg)	L 5138	L 5142	L 5146	L 5150
Totalvikt, max. tillåten	11.000	11.000	11.000	11.000
Axeltryck, max tillåtet				
fram	3.500	3.500	3.500	3.500
bak	7.500	7.500	7.500	7.500
Tjänstevikt, exkl. flakvikt				
fram	2.390	2.400	2.410	2.420
bak	1.535	1.525	1.530	1.535
totalt	3.925	3.925	3.940	3.955
Lastförmåga, inkl. flakvikt	7.075	7.075	7.060	7.045

