

**Technische Daten**  
**Einstellmaße und Toleranzen**  
**B 655**

ORDNER  
**LKW 3**  
ABLAGÉ-GRUPPE  
**00**  
RUNDSCHREIBEN  
**1**  
NUMMER

Ersetzt Ausgabe vom 17. 2. 1960

(Angaben vorbehaltlich, da diese ggf. durch technische Neuerungen bedingt Veränderungen unterliegen)

(Ausgabe vom 18.10.60)

Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben					
Baureihe des Fahrgestells		B 655			
Baureihe des Motors		D 6 M 5 II			
Bauart des Motors		4-Takt-Diesel Wirbelkammer			
Fahrgestellnummer ab:		906 001			
Motornummer D 6 M 5 II ab:		472 500			
<u>Abmessungen</u>		Pritsche	Pritsche	Kipper	
a) Radstand	m	3,2	3,7	3,2	
b) Spurweite vorn	mm	1800	1800	1800	
hinten	mm	1620	1620	1620	
Wendekreis - Ø ca.	m	13,5	14,8	13,5	
c) Bodenfreiheit bel. ca.	mm	240	240	240	
d) Fahrzeug-Länge	mm	6320	7230	5880	
e) Breite	mm	2420	2420	2420	
f) Höhe (ohne Plane)	mm	2470	2470	2470	
g) Überhang vorn	mm	1280	1280	1280	
h) hinten	mm	1840	2250	1400	
i) Ladefläche Länge	mm	4250	5250	3400	
k) Breite	mm	2220	2220	2100	
l) Höhe	mm	480	480	400	
m) Höhe über Fahrbahn: beladen	mm	1170	1170	1230	
<u>Gewichte</u> in kg N) 8.25-20 Normal bei Bereifung V) 8.25-20 Verstärkt		N	V	N	V
zul. Gesamtgewicht		8800	9300	8800	9300
Fahrgestellgewicht m. Fahrerhaus		3000	3015	3040	3055
ohne Fahrerhaus		2590	2575	2630	2645
Fahrgestell-Tragfähigkeit m. Fahrerhaus		5800	6285	5760	6245
Leergewicht		3685	3700	3825	3840
a) Nutzlast		5100	5600	4975	5460
b) zul. Vorderachsdruk		2800	2850	2800	2850
c) zul. Hinterachsdruk		6100	6600	6100	6600
Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl)		390	390	390	390
zul. Anhängergesamtgewicht		8000	9000	8800	9000
<u>füllmengen</u>					
a) Motor-Ölwechsel			11 l		
b) Kühlanlage			21 l		
Frostschutzmittel bis -20° C			7 l		
bis -30° C			9 l		
Kraftstoffbehälter			100 l		
c) Getriebe-Ölwechsel			5 l		
d) Hinterachs-Ölwechsel			7,5 l		
e) Luftfilter			0,4 l		

	<p><b>Leistungen</b></p> <p>Zylinderzahl Zylinderanordnung</p> <p>a) Zylinderbohrung b) Hub c) Hubraum Verdichtungsverhältnis Höchstleistung bei 2800 U/min d) max. Drehmoment bei 1600 U/min Literleistung Niedr. Kraftstoffverbrauch Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung Spez. Drehzahl des Motors Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm. Höchstleistung Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030 (bei Meßgeschwindigkeit 66 km/h)</p>	<p>6 in Reihe 94<math>\varnothing</math> mm 120 mm 4996 cm<sup>3</sup> 1 : 19,5 110 PS (nach DIN 70 030) 32 mkg 22 PS/l 190 g/PSH bei 1000 U/min 11,2 m/sek 2110 U/min (bei 60 km/h) 8,1 kg/cm<sup>2</sup> (1600 U/min) 7,0 kg/cm<sup>2</sup> (2800 U/min) 14,5 l/100 km</p>
	<p>Höchstgeschwindigkeit in den Gängen: 1. Gang ( I ) 2. Gang ( II ) 3. Gang ( III ) 4. Gang ( IV ) 5. Gang ( V ) Rückwärtsgang</p>	<p>bei 2800 U/min 9 km/h 16,5 km/h 30 km/h 51 km/h 80 km/h 11 km/h</p>
	<p>a) Steigfähigkeit in den Gängen 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang 5. Gang Rückwärtsgang</p>	<p>(vollbelastet!) 36 % 18 % 9,4 % 4,8 % 2,5 % 29,7 %</p>

**Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer**

	<p>Vorderfeder-Bauart</p> <p>a) Länge Breite Blattzahl b) Blattstärke spez. Durchfederung c) Federbüchse-<math>\varnothing</math> u. Länge max. Federbelastung</p>	<p>halbellipt. Längsfeder 1180 mm 70 mm 10 2 <math>\delta</math> 9 mm; 2 <math>\delta</math> 8 mm; 6 <math>\delta</math> 7 mm 7 mm/100 kg 20 x 25 x 69 mm 1250 kg</p>
	<p>Hilfsfeder Bauart</p> <p>a) Länge Breite Blattzahl b) Blattstärke spez. Durchfederung</p> <p>Hinterfeder Bauart</p> <p>c) Länge Breite Blattzahl d) Blattstärke spez. Durchfederung e) Federbüchsen-<math>\varnothing</math> u. Länge max. Federbelastung hinten (Hinterfeder u. Hilfsfeder)</p>	<p>Stützfeder gegen Rahmen 900 mm 70 mm 7 8 mm 4,5 mm/100 kg</p> <p>halbellipt. Längsfeder 1300 mm 70 mm 14 9 <math>\delta</math> 8 mm; 5 <math>\delta</math> 9 mm 5,1 mm/100 kg 25 x 30 x 69 mm 2685 kg</p>

<p>Stoßdämpfer vorn 140 033 01 00</p> <p>a) Länge - ausgezogen</p> <p>b) - zusammengedrückt</p> <p>c) - Einbau</p> <p>d) Hub</p> <p>Prüfhub</p> <p>Drehzahl</p> <p>Zugstufe</p> <p>Druckstufe</p>	<p>520 mm</p> <p>325 mm</p> <p>395 mm</p> <p>195 mm</p> <p>25 mm                      100 mm</p> <p>100 U/min                      100 U/min</p> <p>170 kg                      440 kg</p> <p>65 kg                      140 kg</p>	
---	---	--

### Gruppe 04 Vorderachse

<p>Vorderachse Bauart</p> <p>a) Radsturz</p> <p>b) Vorspur</p> <p>c) Nachlauf leer beladen (volle Last)</p> <p>d) Spreizung</p>	<p>Faustachse</p> <p>1° 30'</p> <p>0 - 3 mm</p> <p>2° 50' (-30')</p> <p>4° 30'</p> <p>4° 30'</p>	
---	--	--

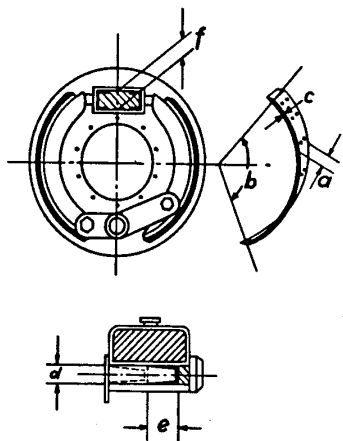
### Gruppe 06 Hinterachse

<p>Hinterachse Bauart</p> <p>Hinterachsuntersetzung</p> <p>a) Tellerrad Zähnezahl</p> <p>b) Kegelrad Zähnezahl</p> <p>c) Zahnradflankenspiel zwischen Teller- und Kegelrad</p>	<p>Tragachse</p> <p>1 : 6,166</p> <p>37</p> <p>6</p> <p>0,20 bis 0,25 mm</p>	
--	--	--

### Gruppe 07 Gelenkwelle

<p>Gelenkwelle Getr.-Zwischenlager</p> <p>a) zusammengeschobene Länge</p> <p>b) Einbaulänge</p> <p>max. Unwucht</p>	<p><u>3,2 m Radstand</u>                      <u>3,7 m Radstand</u></p> <p>790                      1270 mm</p> <p>810                      1300 mm</p> <p>30 cmg bei 2800 U/min</p>	
<p>Gelenkwelle von Zwischenlager zur Hinterachse</p> <p>a) zusammengeschobene Länge</p> <p>b) Einbaulänge</p> <p>max. Unwucht</p>	<p><u>3,2 und 3,7 m Radstand</u></p> <p>940 mm</p> <p>960 mm</p> <p>30 cmg bei 2800 U/min</p>	

### Gruppe 08 Bremse



Fabrikat u. Typ der Bremsen  
 Art  
 wirksame Gesamtbremsfläche

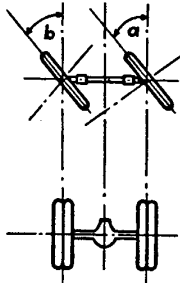
a) Bremsbelag Breite  
 b) Sektor  
 c) Dicke  
 Bremstrommel  $\varnothing$   
 Ausdreh-Grenzmaß

d) Hauptbremszylinder  
 e) Hub  
 f) Radbremszylinder vorn  
 hinten

Borgward / Teves  
 Öldruckbremse mit Druckluftvorspann  
 2656 cm<sup>2</sup> (je Rad 664 cm<sup>2</sup>)

80 mm  
 115°  
 8 mm  
 400 $\varnothing$  mm  
 + 3 mm (403 $\varnothing$  mm)  
 31,8 $\varnothing$  mm  
 75 mm  
 38,1 $\varnothing$  mm  
 31,8 $\varnothing$  mm

### Gruppe 11 Lenkung



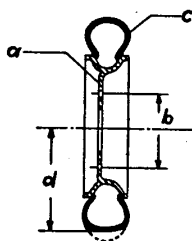
Fabrikat  
 Type  
 Gesamt-Übersetzung  
 Lenkradumdrehungen bei Gesamt-  
 ausschlag

a) äußerer Radeinschlag  
 b) innerer Radeinschlag  
 Lenkrad  $\varnothing$

ZF-Gemmer-Lenkung  
 73 G D 58  
 1 : 24,4

5,5  
 34°  
 45°  
 500 $\varnothing$

### Gruppe 12 Räder und Bereifung

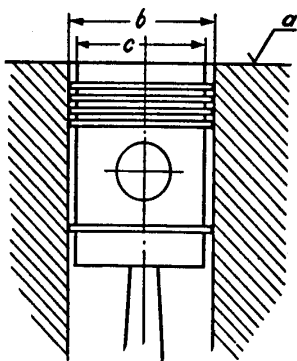


Räder Art  
 Anzahl  
 a) Felgenreöße vorn u. hinten  
 b) Lochkreis  $\varnothing$   
 Anzahl der Löcher  
 c) Reifengröße  
 Luftdruck vorn  
 hinten  
 d) wirksamer Reifenradius (dyn.)

Stahlscheiben-Rad  
 2 vorn 4 hinten (1 Reserve)

6,5 - 20  
 275 mm  
 8  
 8.25 x 20 eHD normal | 8.25x20 eHD verstärkt  
 5 atü  
 5 atü  
 466 mm

### Gruppe 30 Motor



Zylinderblock

a) auf der Kopffläche des Zylinder-  
 blockes eingeschlagen  
 (Zyl. Bohrungskennzahl)

0
+ 1
+ 2
+ 3
+ 8
+ 9
+ 10

Reparaturstufe    Übermaß

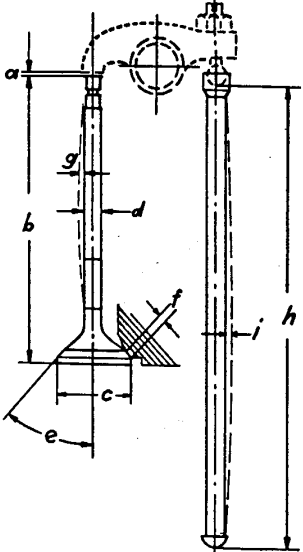
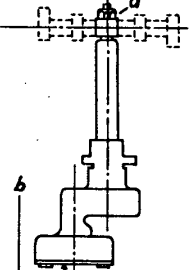
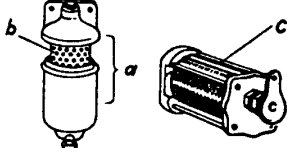
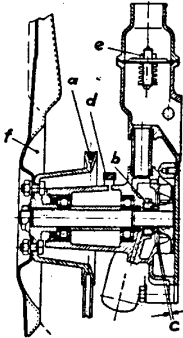
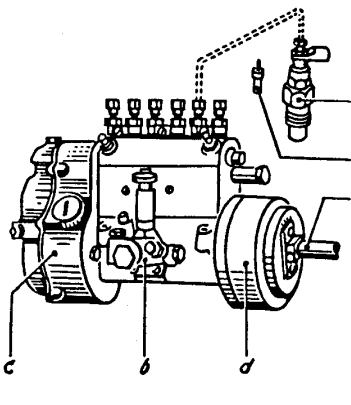
1	0,5 mm
2	1,0 mm

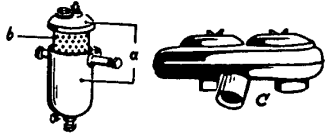
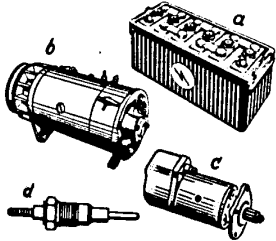
Spaltmaß:

b) Grenzmaß der Zyl. Bohrung	c) Kolben $\varnothing$
94,000 $\varnothing$ mm - 94,009 $\varnothing$ mm	93,92 mm
94,010 $\varnothing$ mm - 94,019 $\varnothing$ mm	93,93 mm
94,020 $\varnothing$ mm - 94,029 $\varnothing$ mm	93,94 mm
94,030 $\varnothing$ mm - 94,039 $\varnothing$ mm	93,95 mm
94,080 $\varnothing$ mm - 94,089 $\varnothing$ mm	94,00 mm
94,090 $\varnothing$ mm - 94,099 $\varnothing$ mm	94,01 mm
94,100 $\varnothing$ mm - 94,109 $\varnothing$ mm	94,02 mm
94,500 $\varnothing$ mm - 94,509 $\varnothing$ mm	94,42 mm
95,000 $\varnothing$ mm - 95,009 $\varnothing$ mm	94,92 mm
Spaltmaß: 0,00 mm	

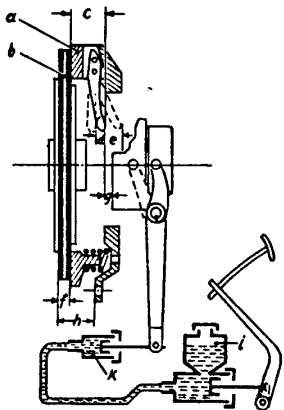
<u>Kurbelwelle</u>		geschlagen in einem Stück Lagerzapfen gehärtet Gegengewichte angeschraubt		
Lagerung der Kurbelwelle		7 mal $80 \varnothing H 6 = +0,019$		
a) Lagerbohrung im Gehäuse Kurbelwellenlagerschalen		b) für Zapfen $\varnothing$	c) Wandstärke	
<u>Reparaturstufe</u>	<u>normal Untermaß</u>	72 j6 mm =	3,980 - 3,970 mm	
1	0,25 mm	71,75 j6 mm =	4,105 - 4,095 mm	
2	0,5 mm	71,5 j6 mm = $\begin{cases} +0,012 \\ -0,007 \end{cases}$	4,230 - 4,220 mm	
3	0,75 mm	71,25 j6 mm =	4,355 - 4,345 mm	
4	1,0 mm	71 j6 mm =	4,480 - 4,470 mm	
d) Lagerspiel der Hauptlager		0,028 - 0,086 mm		
e) Breite der Lagerschale I. Lager		36 mm		
II - III - V - VI. Lager		28 mm		
IV. Lager		40 mm		
f) VII. Lager		normal	Reparaturstufe 1   2   3   4	
g) Innenbreite der VII. Lagerschale		46 f8	46,25   46,5   46,75   47mm	
h) Axialspiel des Paßlagers		38 H7 mm = (+0,025)		
Werkstoff der Lagerschalen		Dreistofflager		
Anzugsmoment d. Hauptlagerschr.		16 mkg		
i) Einbauspiel am Öl-Rücklaufgew.		0,120 - 0,196 mm		
zulässiger Schlag i. mittleren Hauptlager		0,04 mm beim Einspannen des I.+ VII. Lager		
zulässige Unrundung im Hauptlager		0,006 mm		
zulässige Konizität in Lagerlänge		0,01 mm		
j) Schleifradien der Lagerzapfen		2,5 $\begin{matrix} +0,3 \\ -0,2 \end{matrix}$ mm		
<u>Pleuelstange</u>				
a)	Länge	220 $\pm$ 0,15 mm		
b)	Breite unten	36 $\begin{matrix} -0,15 \\ -0,20 \end{matrix}$ mm		
c)	Breite oben	31 + 0,3 mm		
d)	Bohrung $\varnothing$ unten	68 $\varnothing H 6$ mm = (+ 0,019)		
e)	Bohrung $\varnothing$ oben	33 $\varnothing H 7$ mm = (+ 0,025)		
Pleuelbüchse		f) Büchsen $\varnothing$ (eingebaut)	g) Bolzen $\varnothing$	
Bolzen Kennzeichen Farbe (weiß)		30,011 - 30,014 mm	30,000 - 29,997 mm	
(schwarz)		30,008 - 30,011 mm	29,997 - 29,994 mm	
h) Außen $\varnothing$		33 $\varnothing s 6$ mm = $\begin{matrix} (+0,059) \\ (+0,043) \end{matrix}$		
i) Breite		31 $\pm$ 0,15 mm		
Pleuellagerschalen		k) Zapfen $\varnothing$	l) Wandstärke	
<u>Reparaturstufe</u>	<u>normal Untermaß</u>	62 h6 mm =	2,985 - 2,975 mm	
1	0,25 mm	61,75 h6 mm =	3,110 - 3,100 mm	
2	0,5 mm	61,5 h6 mm = $-0,019$	3,235 - 3,225 mm	
3	0,75 mm	61,25 h6 mm =	3,360 - 3,350 mm	
4	1,0 mm	61 h6 mm =	3,485 - 3,475 mm	
m) Lagerspiel der Pleuellagerschale		0,030 - 0,088 mm		
n) Breite der Pleuellagerschalen		30 - 0,1 mm		
o) Axialspiel der Pleuelstange		0,150 - 0,239 mm		
Werkstoff der Lagerschalen		Dreistofflager		
Anzugsmoment f. Pleuelschrauben		6,5 - 7 mkg		
zulässiger Gewichtsunterschied der Pleuelstangen		höchstens 5 g		
zulässige Unrundung im Pleuel-Lagerzapfen		0,006 mm		
p) Schleifradien der Lagerzapfen		2,5 $\begin{matrix} +0,3 \\ -0,2 \end{matrix}$ mm		



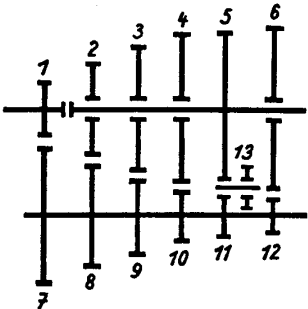
<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) Ventil - Länge</p> <p>c) Kegel <math>\varnothing</math></p> <p>d) Schaftstärke</p> <p>e) Kegelwinkel</p> <p>f) Sitzbreite im Zylinderkopf</p> <p>g) zulässiger Schlag am Ventilschaft zulässiger Schlag am Ventilkegel</p> <p>h) Stoßstangen-Länge</p> <p>i) zulässiger Schlag der Stoßstange</p>	<p>Einlaß und Auslaß 0,20 mm (Bei laufendem Motor einstellen!)</p> <p>138 mm</p> <p>Einlaß 41 mm Auslaß 39 <math>\varnothing</math> mm</p> <p>10 <math>\varnothing</math> e7 mm = (- 0,025) 45° (- 0,040)</p> <p>Einlaß 1,5 + 0,2 mm, Auslaß 2 + 0,2 mm</p> <p>0,02 mm</p> <p>0,03 mm</p> <p>329,8 mm</p> <p>0,1 - 0,2 mm</p>	
<p><u>Ölpumpe</u> Bauart</p> <p>a) Antrieb</p> <p>b) Ansaug-Grobfilterung Öldruck bei mittlerer Drehzahl Kurbelgehäuse - Entlüftung</p>	<p>Zahnradpumpe von der Nockenwelle</p> <p>Drahtsieb vor der Ölpumpe ca. 1,0 atü (bei warmem Motor)</p> <p>1 Öldunstentlüfter ins Freie</p>	
<p><u>Ölfilterung</u></p> <p>a) Nebenstromölfilter</p> <p>b) Micronic-Filtereinsatz</p> <p>c) Spaltfiltereinsatz (im Hauptstrom)</p>	<p>Knecht FO 253/1</p> <p>Knecht EN 110</p> <p>Knecht FOR 015/10</p>	
<p><u>Wasserpumpe</u></p> <p>a) Antrieb der Wasserpumpe</p> <p>b) Abdichtung der Wasserpumpe</p> <p>c) Spaltmaß zw. Gehäuse u. Flügelrad</p> <p>d) Schmierung</p> <p>e) Thermostat Öffnungstemperatur</p> <p>f) Ventilator</p>	<p>Flügelpumpe mit Ventilator zusammen am Motorgehäuse befestigt von der Kurbelwelle durch Keilriemen 9,5 x 1200/1250</p> <p>Gleitringdichtung AB 16,5 - 35 - 16/6 0,3 - 0,5 mm</p> <p>Schmierfettbüchse 80° ± 2° C</p> <p>aus einem Stück 500 <math>\varnothing</math> mm dyn. ausgewuchtet</p>	
<p><u>Einspritzpumpe</u> Art</p> <p>a) Antrieb</p> <p>b) Kraftstoffpumpe</p> <p>c) Regler</p> <p>d) Spritzversteller m. autom. Verstellung</p> <p>e) Einspritzdüse</p> <p>f) Einspritzdüsenhalter</p> <p>Einspritzdruck</p> <p>Förderbeginn - Einbauzustand bei 2800 U/min</p> <p>max. Fördermenge pro 1000 Hub</p> <p>Arbeitsfolge</p>	<p>Bosch PE 6 A 70 B 412 RS 386/1</p> <p>Kolbenpumpe direkt über Stirnräder FP/KE 22 AC 153 R Q 250/1425 A 335 d EP/SA 450 - 1400 A5 AR 15 DN 4 SD 128 KCA 30 SD 15 130 atü</p> <p>16° v. OT auf Schwungscheibe 51,8 mm 26° v. OT auf Schwungscheibe 84,2 mm</p> <p>57,2 - 60,2 cm<sup>3</sup> bei 700 U/min 56,5 - 59,5 cm<sup>3</sup> bei 1100 U/min 57,5 - 59,5 cm<sup>3</sup> bei 1400 U/min</p> <p>1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4</p>	

	<p>a) Kraftstofffilter mit Einsatz b) Micronic-Einsatz c) Ölbadluftfilter</p>	<p>Knecht FB 404 M Knecht EK 404 M Mann u. Hummel A/O 2 x 3,6 S 11</p>
	<p>a) Batterie: Spannung u. Kapazität b) Lichtmaschine Regler an der Zwischenwand c) Anlasser Übersetzung Anlasser/Schwungrad d) Glühstiftkerzen</p>	<p>12 Volt 84 Ah Bosch LJ/GG 240/12/2400 R 16 240 W, 12 V Bosch RS/UA 160/12/24 Bosch BNG 4/12 CR 201 Schubankeranlasser 9 : 132 - 1 : 14,66 Bosch KE/GSA 12/1</p>

### Gruppe 31 Kupplung

	<p>Fabrikat Typ</p> <p>a) Druckplatte b) Kupplungsscheibe (m. Torsionsd.) c) Einstellmaß vom Ausrückhebel b. z. Auflagefläche d. Kuppl. Scheibe d) Ausrückweg e) Abnutzung zulässig bis: f) Kupplungsscheiben Breite Belag verbraucht bei g) Spiel zwischen Ausrücklager u. Ausrückhebel h) Tiefenmaß von Auflagefläche der Kupplungsanschraubplatte zur Auflagefläche der Kupplungsscheibe im Schwungrad i) Geberzylinder k) Nehmerzylinder</p>	<p>Fichtel &amp; Sachs Einscheiben-trocken G 30 KZ mit Torsionsdämpfer Fichtel &amp; Sachs G 30 K Fichtel &amp; Sachs G 30 Z</p> <p>43,5 ± 0,3 mm 13 mm 16 mm 9,3 + 0,3 mm gespannt 10,0 + 0,3 ungesp. 6 mm 3 mm</p> <p>34,5 - 0,2 mm 19,05<math>\varnothing</math> mm 30 mm Hub 19,05<math>\varnothing</math> mm 25 mm Hub</p>
--	--	---

### Gruppe 32 - 40 Getriebe

	<p>Wechselgetriebe</p> <p>1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang 5. Gang Rückwärtsgang</p> <p>Tachometerantrieb Tachometer (Fahrtschreiber VDO) (Kienzle) Adapter-Wegdrehzahl</p>	<p>5 V. 1 R. (2-5 Gg. synchronisiert)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Übersetzung</th> <th colspan="2">zusammengeschaltet sind:</th> </tr> <tr> <th>Zahnrad</th> <th>Zähnezahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 : 8,73</td> <td><math>\frac{1}{7} \frac{6}{12}</math></td> <td><math>\frac{21}{53} \frac{45}{13}</math></td> </tr> <tr> <td>1 : 4,79</td> <td><math>\frac{1}{7} \frac{4}{10}</math></td> <td><math>\frac{21}{53} \frac{38}{20}</math></td> </tr> <tr> <td>1 : 2,66</td> <td><math>\frac{1}{7} \frac{3}{9}</math></td> <td><math>\frac{21}{53} \frac{38}{36}</math></td> </tr> <tr> <td>1 : 1,57</td> <td><math>\frac{1}{7} \frac{2}{8}</math></td> <td><math>\frac{21}{53} \frac{28}{45}</math></td> </tr> <tr> <td>1 : 1</td> <td colspan="2">direkter Antrieb</td> </tr> <tr> <td>1 : 7,38</td> <td><math>\frac{1}{7} \frac{6}{11} &lt; 13</math></td> <td><math>\frac{21}{53} \frac{38}{13} &lt; 21</math></td> </tr> </tbody> </table> <p>Schraubenrad 5 Z, Ritzel 9 Z=(1 : 1,8) VDO K 11. 140. 09/14/13 TCO 14 o. D. 1,17</p>	Übersetzung	zusammengeschaltet sind:		Zahnrad	Zähnezahl	1 : 8,73	$\frac{1}{7} \frac{6}{12}$	$\frac{21}{53} \frac{45}{13}$	1 : 4,79	$\frac{1}{7} \frac{4}{10}$	$\frac{21}{53} \frac{38}{20}$	1 : 2,66	$\frac{1}{7} \frac{3}{9}$	$\frac{21}{53} \frac{38}{36}$	1 : 1,57	$\frac{1}{7} \frac{2}{8}$	$\frac{21}{53} \frac{28}{45}$	1 : 1	direkter Antrieb		1 : 7,38	$\frac{1}{7} \frac{6}{11} < 13$	$\frac{21}{53} \frac{38}{13} < 21$
Übersetzung	zusammengeschaltet sind:																								
	Zahnrad	Zähnezahl																							
1 : 8,73	$\frac{1}{7} \frac{6}{12}$	$\frac{21}{53} \frac{45}{13}$																							
1 : 4,79	$\frac{1}{7} \frac{4}{10}$	$\frac{21}{53} \frac{38}{20}$																							
1 : 2,66	$\frac{1}{7} \frac{3}{9}$	$\frac{21}{53} \frac{38}{36}$																							
1 : 1,57	$\frac{1}{7} \frac{2}{8}$	$\frac{21}{53} \frac{28}{45}$																							
1 : 1	direkter Antrieb																								
1 : 7,38	$\frac{1}{7} \frac{6}{11} < 13$	$\frac{21}{53} \frac{38}{13} < 21$																							
	<p>Nebenantriebe</p>	<p>siehe Techn. Daten LKW 3/00/3</p>																							