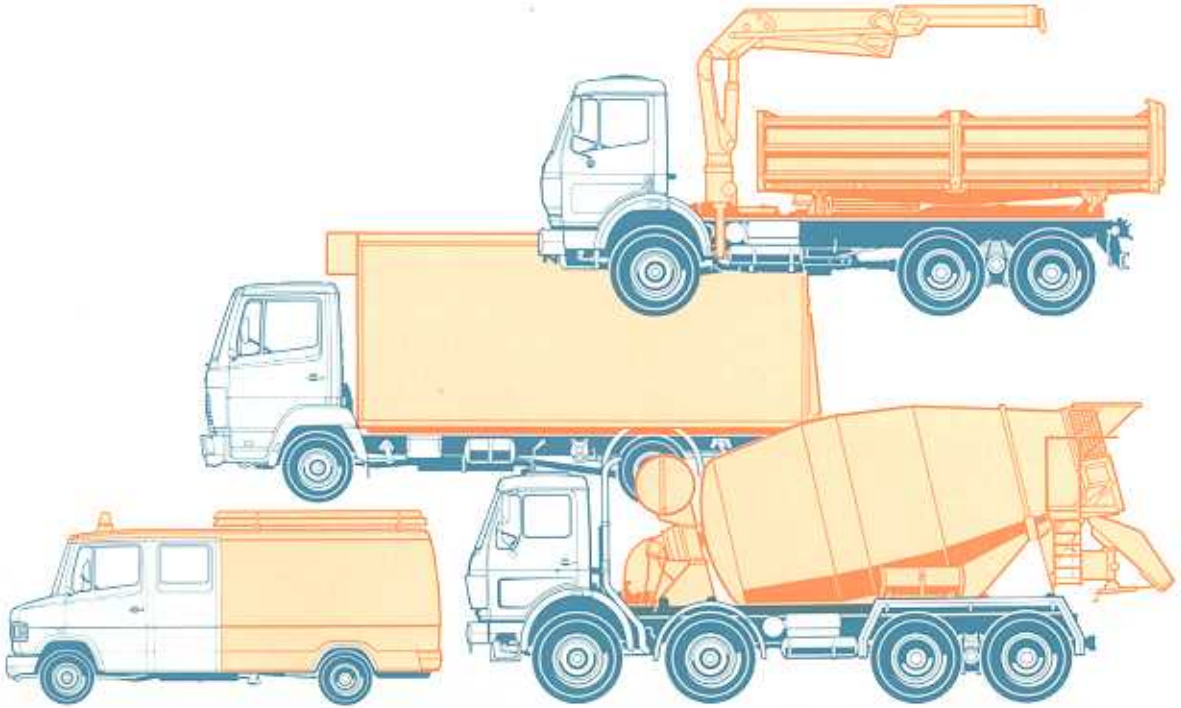
MERCEDES-BENZ

No.

# Aufbaurichtlinien Lkw



Bei Rückfragen zu Transporter
Herr Müggenburg 0711 17 50810
Bei Rückfragen zu LKW
Herr Keck 0711 17 51719
Herr Zappe 0711 17 54415

Achtung!

Berechnungswerte sind in „SI-Einheiten" angegeben.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Leistung** | = **kW** (Kilowatt) | 1 kW = | ca. 1,36 PS |
| **Drehmoment** | = **Nm** (Newtonmeter) | 1 Nm = | ca. 0,1 kpm |
| **Druck** | = **bar** (Bar) | 1 bar = | ca. 1 atü |
| **Kraft** | = **KN** (Kilonewton) | 1 KN = | ca. 100 kg |

MERCEDES-BENZ

No.

# Aufbaurichtlinien Lkw

1988

## Hinweise zur Fahrzeugsicherheit

**Wir empfehlen Ihnen:**

- Nur MERCEDES-BENZ Originalteile und ausdrücklich von DAIMLER-BENZ für den jeweiligen Fahrzeugtyp freigegebene Umbau- und Zubehörteile verwenden.
  In einer besonderen Prüfung wurden Sicherheit, Zuverlässigkeit und Eignung dieser Teile festgestellt.
- Aufbauten nur nach den gültigen DAIMLER-BENZ Aufbaurichtlinien fertigen und anbringen lassen.
  Nur so ist gewährleistet, daß Fahrgestell und Aufbau eine Einheit bilden und die höchstmögliche Betriebs- und Fahrsicherheit erreicht wird.

**Für Zuverlässigkeit, Sicherheit und Eignung können wir nicht einstehen:**

- Wenn Originalteile oder freigegebene Umbau- und Zubehörteile gegen andere Teile ausgetauscht oder sonstige Änderungen am Fahrzeug vorgenommen werden.
- Wenn Aufbauten nicht nach den gültigen DAIMLER-BENZ Aufbaurichtlinien gefertigt und angebracht werden oder bei Abweichungen die Zustimmung der DAIMLER-BENZ AG nicht eingeholt wird.

Abnahmen durch öffentliche Prüfstellen oder behördliche Genehmigungen schließen Sicherheitsrisiken nicht aus.

Weitere Informationen erteilt jede MERCEDES-BENZ Service-Station.

**Printed in Germany**

Änderungen vorbehalten (s.e.e.o.).
Nachdruck, Übersetzung und Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist ohne unsere schriftliche Genehmigung nicht erlaubt.

ENTT / ZKD / 7. 88. 40 / K

Diese Richtlinien dienen als Anweisung zur Herstellung und Montage von Fremdaufbauten.
Zur Erhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit der Fahrgestelle und von Garantieansprüchen die aufgeführten Hinweise genau beachten.
Werden die Vorschriften nicht eingehalten, übernimmt die Daimler-Benz AG keine Haftung.
Abbildungen und Schemazeichnungen sind Beispiele und dienen zur Erläuterung der Texte und Tabellen.
Hinweise auf Vorschriften, Normen, Richtlinien usw. sind in Stichworten angegeben und dienen nur zur Information.

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft**

# Inhaltsverzeichnis


| | | Seite |
|---|---|---|
| 1 | **Allgemeines** | 6 |
| 1.1 | Planung | 6 |
| 1.2 | Aufbaugenehmigung | 6 |
| 1.2.1 | Erteilung einer Aufbaugenehmigung | 6 |
| 1.2.2 | Rechtsansprüche | 7 |
| 1.2.3 | Betriebs- und Fahrsicherheit | 7 |
| 1.2.4 | Gewährleistungsansprüche | 8 |
| 1.2.5 | Mercedesstern und MB-Emblem | 8 |
| 1.3 | Mindestqualität von Montagerahmen | 9 |
| 1.4 | Abmessungen und Gewichtsangaben | 9 |
| 1.4.1 | Gewichtsverteilung | 10 |
| 1.4.2 | Lenkbarkeit | 10 |
| 1.4.3 | Sonderausrüstungen | 10 |
| 1.5 | Hinweise für Fahrzeugabänderungen | 11 |
| 1.5.1 | Schraubverbindungen | 11 |
| 1.5.2 | Auspuffanlage | 11 |
| 1.5.3 | Geräuschintensive Teile | 12 |
| 1.5.4 | Fahrzeugüberhang und technische Radstände | 12 |
| 1.5.5 | Festgelegte Nutzlast-Schwerpunktlagen für Dreiachs-Fahrzeuge mit zwei gelenkten Vorderachsen | 13 |
| 1.6 | Kühlung | 14 |
| 1.7 | Wartungsmöglichkeiten | 14 |
| 1.8 | Fahrerhäuser | 15 |
| 1.8.1 | Verlängerung von nicht kippbaren Fahrerhäusern | 15 |
| 1.8.2 | Verlängerung von kippbaren Fahrerhäusern | 15 |
| 1.8.3 | Überbauung von kippbaren Fahrerhäusern | 16 |
| 1.9 | Einbau einer Dachluke für Aus- und Einbau von Reihenmotoren bei Kastenaufbauten (709 – 2220) | 17 |
| 1.10 | Automatisch lastabhängige Bremse (ALB) | 17 |
| 1.11 | Elektrische Anlage | 18 |
| 1.11.1 | Drehstrom-Generator | 18 |
| 1.11.2 | Stromabnahme – Zusatzverbraucher | 18 |
| 1.11.3 | Warnvorrichtung für Kühlmitteltemperatur und Motordrehzahl (Warnsummer) | 18 |
| 1.12 | Wartungsanweisungen für Aufbauhersteller und Fahrzeughalter | 19 |
| 2 | **Unfall- und Schadenverhütung** | 20 |
| 2.1 | Unfallverhütung | 20 |
| 2.2 | Fahrerhaus kippen | 20 |
| 2.3 | Schadenverhütung an Blattfedern | 20 |
| 2.4 | Schadenverhütung an Druckluft- und Bremsleitungen aus Kunststoff sowie Bremsschläuchen | 20 |
| 2.5 | Schadenverhütung an der elektrischen Anlage | 21 |
| 2.5.1 | Schadenverhütung an der elektrischen Anlage bei Schweißarbeiten | 22 |
| 2.6 | Schadenverhütung bei Lackierarbeiten | 22 |
| 3 | **Hinweise für An- und Einbauten** | 23 |
| 3.1 | Zulässige Schwerpunkthöhen von Aufbau und Nutzlast | 23 |
| 3.2 | Stabilisatoren | 28 |
| 3.3 | Unterlegkeile | 28 |
| 3.4 | Kotflügel und Radkästen | 29 |
| 3.5 | Reserveräder und Zusatzaggregate | 29 |
| 3.6 | Pneumatisch betätigte Zusatzaggregate | 30 |
| 3.6.1 | Einbau von Hubschwingen | 31 |
| 3.7 | Anhängekupplungen (Maulkupplungen) | 32 |
| 3.8 | Unterfahrschutz | 33 |
| 4 | **Änderungen am Fahrgestellrahmen** | 36 |
| 4.1 | Bohren am Rahmen | 36 |
| 4.1.1 | Befestigung von Anbau-Teilen und Aggregaten am Rahmen | 36 |
| 4.2 | Rahmenverlängerung | 37 |
| 4.2.1 | Allgemeine Hinweise | 37 |
| 4.2.2 | Schweißen am Rahmen | 38 |
| 4.2.3 | Rahmenverlängerungen bei Normal-Fahrgestellen | 38 |
| 4.2.4 | Rahmenverlängerungen bei Kipper-Fahrgestellen | 39 |

Seite

4.2.5 Rahmenverlängerung bei Abschlepp-Fahrzeugen ... 40
4.3 Radstandsänderungen ... 40
4.3.1 Genehmigung von Radstandsänderungen ... 40
4.3.2 Allgemeine Hinweise ... 41
4.3.3 Richtwerte für Gelenkwellenlängen ... 42
4.3.4 Widerstandsmomente der Montagerahmen-Längsträger ... 43
4.4 Tiefergelegte Anhängekupplung ... 44

**5 Hinweise für verschiedene Aufbauten** ... 46
5.1 Grundsätzliche Hinweise für Montagerahmen ... 47
5.1.1 Gestaltung von Montagerahmen ... 48
5.1.2 Fixierung von Montagerahmen ... 51
5.1.3 Selbsttragende Aufbauten ... 52
5.1.4 Montagerahmen als Bodengruppe ... 53
5.1.5 Freigängigkeit des Schaltgestänges ... 54
5.2 Aufbaubefestigungen ... 55
5.2.1 Kraftschlüssige Verbindungen ... 55
5.2.1.1 Bridenbefestigung ... 56
5.2.1.2 Konsolenbefestigung ... 57
5.2.2 Formschlüssig schubfeste Verbindung ... 58
5.2.2.1 Laschenbefestigung ... 59
5.2.3 Schnellverschluß für Wechselaufbauten ... 61
5.2.4 Pritschen-, Kasten-, Koffer- und Wechselaufbauten auf Lkw-Fahrgestelle ... 62
5.2.5 Wechselaufbauten auf Fahrgestelle mit Luftfederung ... 63
5.3 Sattelzugmaschinen-Fahrgestelle und Sattelanhänger ... 64
5.3.1 Allgemeine Hinweise ... 64
5.3.2 Sattelkupplung ... 64
5.3.3 Anschlüsse für Bremsanlage und elektrische Anlage ... 65
5.3.4 Sattelanhänger mit Luftfederung ... 65
5.4 Normal-Fahrgestelle als Sattelzugmaschinen ... 66
5.4.1 Notwendige Umbaumaßnahmen am Fahrgestellrahmen ... 66
5.4.2 Montagerahmen und Sattelkupplung ... 66

Seite

5.5 Sattelzugmaschinen-Fahrgestell mit oder ohne MERCEDES-BENZ Spezial-Hilfsrahmen ... 68
5.6 Kippaufbauten ... 70
5.6.1 Kippaufbauten auf Kipper-Fahrgestelle ... 70
5.6.2 Montagerahmen ... 70
5.6.3 Kipplager ... 72
5.6.4 Sicherungseinrichtungen ... 72
5.6.5 Befestigung des Pressenträgers ... 72
5.6.6 Anordnung der Kipp-Presse ... 72
5.6.7 Kippbare Sonderaufbauten auf Normal-Fahrgestelle ... 73
5.7 Pritschen- und Kippaufbauten mit Ladekran ... 75
5.7.1 Ladekranaufbau hinter dem Fahrerhaus ... 75
5.7.2 Ladekranaufbau am Heck ... 79
5.7.3 Absattelbarer Ladekran ... 83
5.7.4 Fahrzeuge mit anhebbarer Nachlaufachse (Liftachse) ... 83
5.8 Anbau von Ladebordwänden ... 88
5.9 Tank- und Behälteraufbauten ... 113
5.9.1 Aufsetztanks ... 115
5.9.2 Ausrüstung der Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter ... 115
5.10 Winterdienst-Fahrzeuge ... 116
5.11 Sonstige Aufbauten ... 116
5.12 Retarder (Wirbelstrombremse) ... 117

**6 Drehzahlregulierung** ... 117
6.1 Regler ohne Zwischendrehzahl-Arretierung ... 117
6.2 Regler mit Zwischendrehzahl-Arretierung ... 117
6.3 Regelkennlinien bei Einspritzpumpen mit RQV-Regler ... 119

**7 Nebenantriebe** ... 123
7.1 Gelenkwelleneinbau ... 123
7.2 Motorabtrieb nach vorn ... 125
7.3 Motorabtrieb nach hinten ... 126
7.3.1 Motorabtrieb nach hinten für Gelenkwellenantrieb ... 126
7.3.2 Motorabtrieb nach hinten für Hydraulikpumpe ... 130
7.4 Nebenantriebe-Ausführungen ... 130

# 1 Allgemeines

## 1.1 Planung

Vor Beginn der Aufbauarbeiten:
- Prüfen, ob das Fahrgestell für den geplanten Aufbau geeignet ist;
- Prüfen, ob Fahrgestell-Typ und Ausrüstung den Einsatzbedingungen entsprechen. Siehe Abschnitt 1.2.1.

Zum Planen von Aufbauten können Angebotszeichnungen und Technische Daten bei folgenden Abteilungen angefordert werden:
- Fahrzeugeinsatz in der Bundesrepublik Deutschland
  Daimler-Benz AG, Abt. PES, Tel. 07271/71 61 25 Postfach 20, 6729 Wörth
- Fahrzeugeinsatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland
  Daimler-Benz AG, Abt. VN/TE, Postfach 60 02 02, 7000 Stuttgart 60.

## 1.2 Aufbaugenehmigung

Aufbaugenehmigungen durch die Daimler-Benz AG werden nicht benötigt, wenn die Aufbauten und Änderungen am Fahrgestellrahmen nach DB-Aufbaurichtlinien ausgeführt werden.
Der Aufbauhersteller muß zusätzlich die gesetzlichen Vorschriften und Richtlinien beachten.
Eine Aufbaugenehmigung durch die Daimler-Benz AG wird benötigt, wenn:
- Aufbauten nicht nach DB-Aufbaurichtlinien gefertigt werden.
- Das größte zulässige Gesamtgewicht überschritten wird.
- Die zulässige Achslast überschritten wird.
- Aufbauten auf Vierachs-Fahrgestelle gefertigt werden.

### 1.2.1 Erteilung einer Aufbaugenehmigung

Drei Aufbauzeichnungen der Änderung zur Genehmigung vorlegen:
- Fahrzeugeinsatz in der Bundesrepublik Deutschland
  Daimler-Benz AG, Abt. ENTT, Postfach 60 02 02, 7000 Stuttgart 60.
- Fahrzeugeinsatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland
  Daimler-Benz AG, Abt. VN/TE, Postfach 60 02 02, 7000 Stuttgart 60.

Folgende Angaben müssen ersichtlich sein:
- Alle Abweichungen von den DB-Aufbaurichtlinien.
- Alle Maß-, Gewichts- und Schwerpunktangaben.
- Die Befestigung des Aufbaus am Fahrgestellrahmen.

- Einsatzverhältnisse, in denen das Fahrzeug betrieben werden soll (z.B. Einsatz auf schlechten Straßen, hoher Staubanfall, Einsatz in großen Höhen, Einsatz bei extrem hohen oder niedrigen Außentemperaturen).
  Werden diese Angaben nicht beigefügt, wird davon ausgegangen, daß die Fahrzeuge im Land des Antragstellers unter den dort üblichen Einsatzverhältnissen betrieben werden.

### 1.2.2 Rechtsansprüche

Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Aufbaugenehmigung besteht grundsätzlich nicht, auch dann nicht, wenn schon früher eine Genehmigung erteilt wurde.
Die Aufbaugenehmigung berücksichtigt nur, entsprechend den eingereichten Unterlagen, Einflüsse des Aufbaus auf das Fahrgestell. Nicht berücksichtigt werden Funktionen des Aufbaus sowie Teile und Umbauten, die aus den eingereichten Unterlagen nicht ersichtlich sind.
Der Aufbauhersteller trägt die Verantwortung für
- die Betriebs- und Verkehrssicherheit des Aufbaus,
- die Betriebs- und Verkehrssicherheit von Teilen und Umbauten, die aus den eingereichten Unterlagen nicht ersichtlich sind,
- Einflüsse von Teilen oder Umbauten auf das Fahrgestell, die aus den eingereichten Unterlagen nicht ersichtlich sind.

Die Aufbaugenehmigung bleibt in bestimmten Fällen auf Einzelfahrzeuge beschränkt.
Für bereits fertiggestellte oder ausgelieferte Fahrzeuge kann die nachträgliche Erteilung der Aufbaugenehmigung abgelehnt werden.

### 1.2.3 Betriebs- und Fahrsicherheit

Der Aufbauhersteller muß sicherstellen, daß
- bei kippbaren Fahrerhäusern die Freigängigkeit beim Kippen gewährleistet ist,
- die Funktionssicherheit und Freigängigkeit aller beweglichen Teile des Fahrgestells (z.B. Achsen, Federn, Gelenkwellen, Lenkung, Bremsgestänge, Schaltgestänge usw.) auch bei diagonalen Verwindungen gegenüber den Aufbauten gewährleistet ist,
- die größte zulässige Bereifung montiert werden kann,
- der Abstand vom Reifen zum Kotflügel oder Radkasten auch bei montierten Schnee- oder Gleitschutzketten und voller Einfederung (auch bei Verwindung) ausreichend ist,

- die Betriebs- und Fahrsicherheit (Fahr-, Brems- und Lenkverhalten) des Fahrzeugs durch den Aufbau nicht nachteilig verändert wird.
  Siehe Abschnitt 3.1.

### 1.2.4 Gewährleistungsansprüche

Gewährleistungsansprüche können nur im Rahmen des Kaufvertrages zwischen Käufer und Verkäufer geltend gemacht werden. Danach ist der jeweilige Verkäufer des Liefergegenstandes dem Käufer gegenüber zur Gewährleistung verpflichtet.
Gewährleistungsverpflichtungen seitens der Daimler-Benz AG bestehen zum Beispiel nicht, wenn der aufgetretene Fehler in ursächlichem Zusammenhang damit steht, daß
- unsere Richtlinien zur Herstellung und Montage von Fremdaufbauten auf MERCEDES-BENZ Fahrgestellen in der zum Zeitpunkt der Herstellung des Fahrgestells maßgeblichen Fassung nicht beachtet wurden,
- die verwendeten MERCEDES-BENZ Fahrgestelle nicht der länderspezifischen Ausstattung für die Gebiete entsprechen, in denen das Fahrzeug eingesetzt wird,
- der Schaden am MERCEDES-BENZ Fahrgestell durch den Aufbau selbst oder die Art seiner Montage hervorgerufen wurde.

### 1.2.5 Mercedesstern und MB-Emblem

Mercedesstern und MB-Emblem sind Warenzeichen der Daimler-Benz AG und dürfen von Aufbauherstellern ohne Genehmigung weder entfernt noch an anderer Stelle angebracht werden.
Lose mitgelieferte Mercedessterne und MB-Embleme müssen an der von Daimler-Benz vorgesehenen Stelle angebracht werden.
Entspricht das aufgebaute Fahrzeug nicht dem üblichen Erscheinungsbild von MB-Fahrzeugen und den an MB-Fahrzeuge gestellten Qualitätsanforderungen, kann Daimler-Benz die Entfernung der MB-Warenzeichen verlangen.
Fremde Warenzeichen dürfen nicht in unmittelbarem räumlichem Zusammenhang mit MB-Warenzeichen angebracht werden.
Über die Anbringung von Warenzeichen ist in jedem Fall die Zustimmung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.

## 1.3 Mindestqualität von Montagerahmen

**Für vorgeschriebene Montagerahmen aus Stahl folgende Werkstoffqualitäten verwenden:**

- Montagerahmen mit Briden- oder Konsolenbefestigung (kraftschlüssig) = St 37-2
- Montagerahmen mit schubfester Befestigung (formschlüssig) über Laschen = St 44-2 bzw. Q St 44-2. Ist St 44-2 bzw. Q St 44-2 nicht erhältlich, Werkstoffqualität E 380 N / E 380 TM verwenden.

**Werkstoffdaten**

| Werkstoff | Zugfestigkeit N/mm² | Streckgrenze N/mm² |
|---|---|---|
| St 37-2 | > 360 | 235 |
| St 44-2 | > 410 | 255 |
| Q St 44-2 | > 410 | 255 |
| E 380 N | > 450 | 380 |
| E 380 TM | > 450 | 380 |
| E 500 TM | > 560 | 500 |

Montagerahmen aus Aluminium oder hochfesten Stählen (z.B. N-A-XTRA) müssen mindestens der Steifigkeit von Stahlmontagerahmen entsprechen. (Tabellen 4 bis 8 sowie Diagramme A-F). Die Befestigung muß kraftschlüssig erfolgen. Genehmigungen erteilt die zuständige Abteilung. Siehe Abschnitt 1.2.1. Bei Schweißarbeiten Abschnitt 4.2.2 beachten.

## 1.4 Abmessungen und Gewichtsangaben

Abmessungen und Gewichtsangaben den Angebotszeichnungen und Technischen Daten entnehmen. Diese beziehen sich auf die serienmäßige Fahrzeugausrüstung.
Gewichtstoleranzen von + 5% in der Fertigung beachten (in der Bundesrepublik Deutschland nach DIN 70020).
Die in den Technischen Daten angegebenen zulässigen Achslasten und das höchstzulässige Gesamtgewicht dürfen nicht überschritten werden.

### 1.4.1 Gewichtsverteilung

Bei der Projektierung der Aufbauten einseitige Gewichtsverteilung vermeiden. Die Radlast ($^1/_2$ der Achslast) darf um maximal 4% überschritten werden. Reifentragfähigkeit beachten.
Beispiel: zulässige Achslast 10 000 kg
zulässige Radlastverteilung 5 200 kg zu 4 800 kg

### 1.4.2 Lenkbarkeit

Für eine ausreichende Lenkbarkeit des Fahrzeugs muß die Vorderachslast in allen Belastungszuständen mindestens 25% des jeweiligen Gesamtgewichts betragen. Bei angebauter Ladebordwand oder Ladekran am Fahrzeugheck sowie bei Betrieb mit Einachsanhänger (Zentralachsanhänger):
2-Achs-Fahrzeuge mindestens 30%.
3-Achs-Fahrzeuge mindestens 25%.
Die zulässige Vorderachslast darf nicht überschritten werden.

### 1.4.3 Sonderausrüstungen

Bei Einbau von Sonderausrüstungen (z.B. verstärkte Federn, Rahmenverstärkungen, Zusatztanks, Stabilisatoren usw.) erhöht sich das Fahrgestellgewicht bzw. das Leergewicht.
Das tatsächliche Fahrgestellgewicht vor dem Aufbau durch Wiegen ermitteln.
Werden Fahrgestelle mit anderen Federn oder Reifengrößen ausgerüstet, kann sich die Rahmenhöhe in beladenem und unbeladenem Zustand wesentlich verändern.
Für Dreiachs-Fahrzeuge mit stahlgefederter Nachlaufachse bzw. zwei gelenkten Vorderachsen sind bei Einbau von Sonderausrüstungen wie Zusatztanks usw. Berechnungsunterlagen für Achslasten und Schwerpunktermittlungen von der zuständigen Abteilung anzufordern. Siehe Abschnitt 1.2.1. Berechnungen danach durchführen.

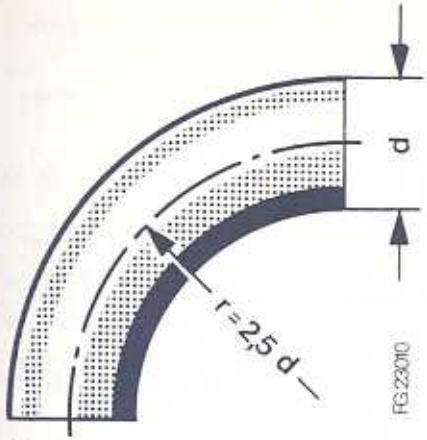



Bild 1

## 1.5 Hinweise für Fahrzeugabänderungen

Veränderungen an Lenkung und Bremsanlage (ausgenommen bei Radstands- und Rahmenverlängerungen) sind nicht erlaubt.
**Über Veränderungen am Fahrgestell muß der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer bei der Abnahme des Fahrzeugs von der Aufbaufirma informiert werden. Erforderlichenfalls ist die von uns mit Genehmigungsvermerk versehene Zeichnung oder diese Aufbaurichtlinie dem Sachverständigen oder Prüfer vorzulegen.**
**Nicht an Aggregaten wie Motor, Getrieben, Achsen usw. schweißen.**
**Am Fahrgestellrahmen und werkseitig angenieteten MERCEDES-BENZ Spezial-Doppelrahmen (ausgenommen Radstands- und Rahmenverlängerungen) darf nicht geschweißt werden.**

### 1.5.1 Schraubverbindungen

Müssen serienmäßige Schrauben durch längere ersetzt werden, nur Schrauben mit gleichem Durchmesser, gleicher Festigkeit und Gewindesteigung verwenden. Es können auch 10.9 MHP/HPS Schließringbolzen verwendet werden. Abschnitte 4.1 und 4.1.1 beachten.

### 1.5.2 Auspuffanlage

Länge und Einbaulage des biegsamen Metallschlauchs zwischen Auspuffkrümmer und Auspuffrohr dürfen nicht verändert werden. Müssen Änderungen vorgenommen werden, erteilt die zuständige Abteilung Auskunft. Siehe Abschnitt 1.2.1.
An Fahrzeugen mit hochgezogenem Auspuff hinter dem Fahrerhaus Auspuffrohre abschirmen, wenn Bedieneinrichtungen in diesem Bereich angebracht werden.
Bei Verlängerungen des Auspuffrohres hinter dem Auspufftopf darf der freie Querschnitt des Auspuffrohres nicht verringert werden. Der Rohrbogen darf maximal 90° betragen. Zusätzliche Rohrbogen vermeiden.
Sind Biegungen erforderlich, Biegeradien nach Bild 1 nicht unterschreiten.
Der Abstand zu Kunststoff-Leitungen, elektrischen Kabeln und Reserverädern soll mindestens betragen:
200 mm bei Auspuffanlagen ohne Abschirmung,
80 mm bei Blech – Abschirmungen,
40 mm bei Blech – Abschirmungen mit zusätzlicher Isolierung.

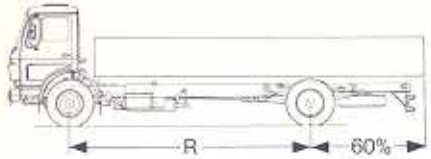



Bild 2

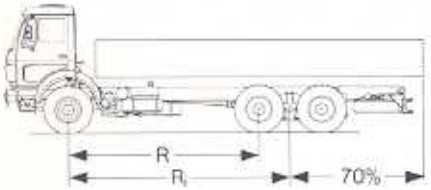



Bild 2.1

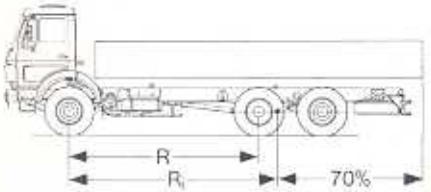
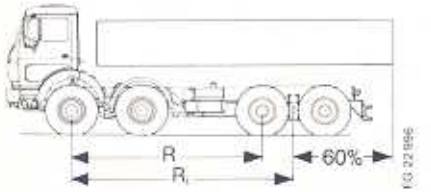



Bild 2.2




Können diese Abstände zu Kunststoffleitungen nicht eingehalten werden, müssen an Stelle der Kunststoffleitungen innen und außen galvanisch verzinkte Stahlrohre mit gleichem Innendurchmesser eingebaut werden.
Alle im Bereich der Auspuffanlage nachträglich ein- bzw. umgebauten Teile müssen gegen Hitze abgeschirmt werden, oder aus hitzebeständigem Material bestehen.

### 1.5.3 Geräuschintensive Teile

Bei Veränderungen geräuschrelevanter Teile (z.B. Motor, Auspuffanlage, Reifen usw.) Geräuschmessungen durchführen. Länderbezogene Vorschriften und Richtlinien beachten. In der Bundesrepublik Deutschland nach § 49 StVZO bzw. EG-Richtlinien.
Serienmäßig eingebaute Teile zur Geräuschdämmung nicht ausbauen oder verändern. In Ausnahmefällen (z.B. Einbau eines Montagerahmens bis unter das Fahrerhaus) kann ein Ausschnitt gemacht werden, wenn dieser nach erfolgtem Einbau wieder mit mindestens gleichwertigem, schwer entflammbarem und geräuschdämmendem Material verschlossen wird.

### 1.5.4 Fahrzeugüberhang und technische Radstände

Die Festlegung der Überhanglänge muß in allen Fällen unter Berücksichtigung der zulässigen Achslasten und der Mindest-Vorderachslasten erfolgen. Abschnitt 1.4.2 beachten.

Maximale Fahrzeugüberhanglängen:

| | |
|---|---|
| Zweiachs-Fahrzeuge | 60% des Radstandes (Bild 2) |
| Dreiachs-Fahrzeuge (6 x 4, 6 x 6) | 70% des technischen Radstandes (Bild 2.1) |
| Dreiachs-Fahrzeuge (6 x 2) | 70% des technischen Radstandes (Bild 2.2) |

Länderbezogene Vorschriften und Richtlinien beachten.
Technische Radstände (Ri)
Dreiachs-Fahrzeuge 6 x 2 mit Luftfederung, siehe Tabelle 1
Dreiachs-Fahrzeuge 6 x 2 mit Stahlfederung,
Dreiachs-Fahrzeuge 6 x 2/4 und
Vierachs-Fahrzeuge:
Berechnungsunterlagen bei der zuständigen Abteilung anfordern, siehe Abschnitt 1.2.1.

Tabelle 1
Festgelegte Radstände für Fahrzeuge mit luftgefederter Nachlaufachse

| Fahrzeuge | Baumuster | Radstand Mitte Vorderachse bis Mitte Antriebsachse mm | Technischer Radstand (Ri) mm |
|---|---|---|---|
| 2220 L | 619.4.. | 3600 | 4115 |
| 2222 L | 619.4.. | 4200 | 4715 |
| | | 5200 | 5715 |
| 2228 L, 2233 L | 623.4.. | 4100 | 4615 |
| 2238 L | 623.4.. | 4500 | 5015 |
| 2429 L, 2435 L | 658.4.. | | |
| 2235 L, 2244 L | 648.4.. | 4100 | 4615 |
| 2435 L, 2444 L | 658.4.. | 4500 | 5015 |

Bei Fahrzeugen mit anhebbarer Nachlaufachse (Liftachse) darf der Schwerpunkt von Aufbau einschließlich Nutzlast nicht hinter der Antriebsachse liegen.

### 1.5.5 Festgelegte Nutzlast-Schwerpunktlagen für Dreiachs-Fahrzeuge mit zwei gelenkten Vorderachsen

Tabelle 1.1

| Fahrzeuge | Baumuster | Radstand Fahrerhaus mm | Abstand des Aufbau- und Nutzlastschwerpunkts von der Antriebsachse mm |
|---|---|---|---|
| 2220 6 x 2/4 | 619.2.. | 3450 kurz | 1140 |
| 2222 6 x 4/4 | 619.2.. | 3450 mittellang | 1110 |
| | | 3450 lang | 1070 |
| | | 3850 kurz | 1190 |
| | | 3850 mittellang | 1160 |
| | | 3850 lang | 1110 |

## 1.6 Kühlung

Um einen ausreichenden Kühlluftdurchsatz zu gewährleisten, Lufteinlaß des Kühlers freihalten. Keine Plakate, Plaketten oder andere Zierteile im Bereich vor dem Kühler anbringen. Die freie Öffnung unter der Fahrerhaus-Rückwand darf nicht zugebaut werden.
Beträgt die Umgebungstemperatur der Aggregate mehr als 35 °C, Sonderausstattungen zur zusätzlichen Kühlung vorsehen (Tropenkühler, Nebenantrieb mit Lüfterrad usw.). Sonderausstattung mit der zuständigen Abteilung abstimmen. Siehe Abschnitt 1.2.1.

## 1.7 Wartungsmöglichkeiten

Die Zugänglichkeit zu den Schmierstellen, Öleinfüll- und Kontrollschrauben sowie die Ausbaumöglichkeit für Aggregate wie Motor, Getriebe, Achsen usw. muß sichergestellt sein. Dies besonders bei Kasten- und Kofferaufbauten beachten.
In der Betriebsanleitung und dem Wartungsheft sind Angaben über die Wartungsstellen enthalten.
Damit Wartungs- oder Instandsetzungsarbeiten ohne großen Zeitaufwand durchgeführt werden können, Wartungsklappen oder abschraubbare Rückwände an Staukästen vorsehen. Zum Beispiel für: Vorratsbehälter-Bremsflüssigkeit, Frostschützer, Frostschutzpumpe, Druckregler, Lufttrockner, Vorreiniger, Füllventil für Federspeicher usw.
Der Unterbringungsraum für die Batterien soll eine ausreichend bemessene Be- und Entlüftung enthalten. Für den außenliegenden Batteriekasten eine gute Zugänglichkeit vorsehen.
Bei Fahrzeugen mit kippbarem Fahrerhaus muß die Freigängigkeit beim Kippen gewährleistet sein. Siehe Abschnitt 1.8.3.

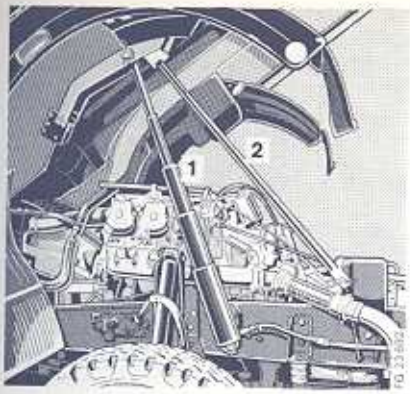



Bild 3
1 Kippzylinder (4stufig)
2 Mechanische Abstützung

## 1.8 Fahrerhäuser

### 1.8.1 Verlängerung von nicht kippbaren Fahrerhäusern

Sind Fahrerhausverlängerungen erforderlich (z.B. bei Feuerwehr- und Kommunal-Fahrzeugen), kann die serienmäßige Fahrerhauslagerung nicht verwendet werden. Eine dem Fahrerhaus-Mehrgewicht entsprechend verstärkte Lagerung (mit Gummilagern) vorsehen.
Bei Fahrerhausverlängerungen Öffnungen für die Hohlraum-Dauerkonservierung vorsehen, zum Beispiel wie in den Konservierungsplänen des Kundendienstes.
Bei den Fahrzeugen L 911 B – L 1513 und L 1924 – L 2628 dient die auf Sonderwunsch mitgelieferte Fahrerhauslagerung nur zur Überführung und muß bei Fahrerhaus-Aufbauten durch entsprechende Gummilagerungen ersetzt werden.

### 1.8.2 Verlängerung von kippbaren Fahrerhäusern

Fahrerhausverlängerungen am langen Fahrerhaus nur mit Genehmigung der zuständigen Abteilung durchführen. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Zum Aufbau von Mannschaftskabinen langes Fahrerhaus-Podest verwenden.
Auf Sonderwunsch ist eine verstärkte Fahrerhaus-Kipphydraulik (4stufig) mit einem Ankippmoment von maximal 26 kNm lieferbar (Bild 3).
Die Bedienungsanleitung (Klebeschild) der Fahrerhaus-Kipphydraulik wird dem Fahrgestell lose mitgeliefert und muß vom Aufbauhersteller an gut sichtbarer Stelle im Fahrerhaus angebracht werden.
Bei den Fahrzeugen 1628 – 3336 ohne Allradantrieb muß vom Aufbauhersteller eine verstärkte Fahrerhaus-Kipphydraulik eingebaut werden.
Hinweis: Betätigungszylinder für die Verriegelung der Teleskopschaltstange an die Druckleitung des Kippzylinders anschließen. Der Betätigungsdruck für den Kippzylinder muß 60 bar betragen.
Wird keine Fahrerhaus-Kipphydraulik eingebaut, muß vom Aufbauhersteller eine Kippmöglichkeit mittels Kran vorgesehen werden. Zur Sicherung des gekippten Fahrerhauses ein Seil einbauen, das den Kippwinkel auf 65° begrenzt.
Außerdem muß eine Abstützung vorgesehen werden, die das Absinken des angehobenen Fahrerhauses verhindert.

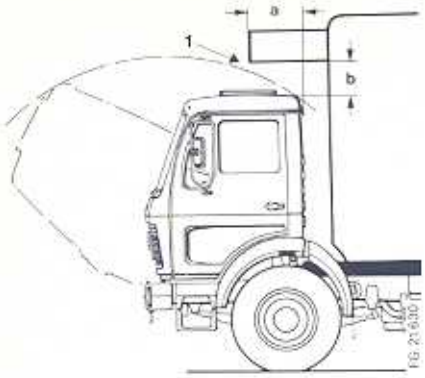



Bild 3.1
1 Freiraum

Für das Kippen mit Kran muß der Aufbauhersteller sicherstellen, daß die Schaltstange vor dem Kippen hydraulisch entriegelt wird oder die Schaltstange vom Getriebeflansch gelöst wird (siehe Hinweisschild Nr. 000 584 33 21).

### 1.8.3 Überbauung von kippbaren Fahrerhäusern

Werden Aufbauten, die über das Fahrerhaus ragen (z.B. Kühlaggregate, Stauraumkabinen usw.), benötigt, muß ausreichend Freiraum zum Kippen des Fahrerhauses berücksichtigt werden. Maßangaben in den Angebotszeichnungen berücksichtigen.
Bei Luftansaugung über dem Fahrerhaus zusätzlichen Freiraum berücksichtigen. Ist an Fahrzeugen mit Großraum-Fahrerhaus kein ausreichender Freiraum zwischen Luftansaugung über dem Fahrerhaus und Aufbau vorhanden, Luftansaugung mit seitlichem Lufteintritt hinter dem Fahrerhaus anbauen (Bild 4). Bild 3.1 und 3.2 beachten.

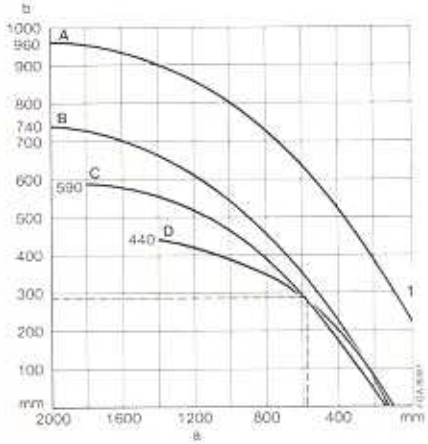



Bild 3.2

Beispiel:
Mittellanges Fahrerhaus (Bild 3.2 C)
Überbauung a = 600 mm
Freiraumhöhe b = 300 mm

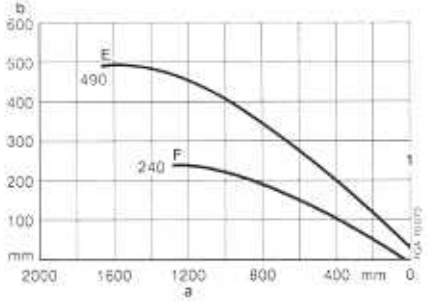



Bild 3.3

Bild 3.2
A Großraum-Fahrerhaus
B Langes Fahrerhaus
C Mittellanges Fahrerhaus
D Kurzes Fahrerhaus
1 Hinterkante Fahrerhaus

Bild 3.3
Fahrzeuge 709 – 1520
E Langes Fahrerhaus
F Kurzes Fahrerhaus
1 Hinterkante Fahrerhaus

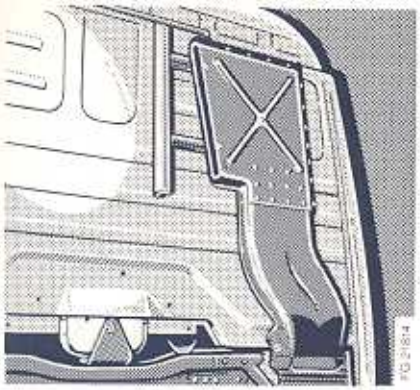


Bild 4
Luftansaugung hinter dem Fahrerhaus

## 1.9 Einbau einer Dachluke für Aus- und Einbau von Reihenmotoren bei Kastenaufbauten (709 – 2220)

Bei Kastenaufbauten, die mit dem Fahrerhaus verbunden sind, kann der Motor nur nach unten ausgebaut werden; dazu ist der Ausbau der Vorderachse erforderlich.
Zum leichteren Aus- und Einbau des Motors Motorschwerpunkt festlegen:
- Einen Träger durch das Fahrerhaus ziehen und am Träger einen Flaschenzug befestigen. Seile oder Ketten an den vorhandenen Haltern des Motors einhängen.
- Motorträger von den Motorlagern abschrauben und durch Verschieben des Flaschenzugträgers den Motorschwerpunkt festlegen.

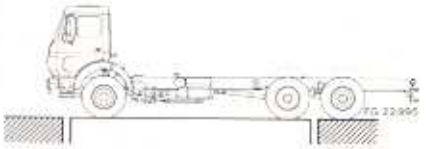


Bild 5

## 1.10 Automatisch lastabhängige Bremse (ALB)

Bei Fahrzeugen mit automatisch lastabhängiger Bremse (ALB) nach fertiggestelltem Aufbau die Einstellung der ALB durch eine MERCEDES-BENZ Service-Station oder einen autorisierten Bremsendienst vornehmen lassen. Abschnitt 1.12 beachten.
Hinterachslast durch Wiegen ermitteln.
Hinweis:
Bei 6 x 2-Fahrzeugen mit Nachlaufachse muß diese während des Wiegens abgesenkt außerhalb der Waage stehen (Bild 5).

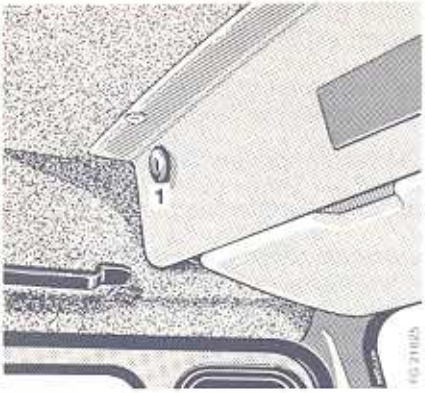



Bild 6
1 Warnsummer

## 1.11 Elektrische Anlage

### 1.11.1 Drehstrom-Generator

Werden zusätzlich elektrische Verbraucher mit hohem Stromverbrauch eingebaut, verstärkten Drehstrom-Generator einbauen.

### 1.11.2 Stomabnahme – Zusatzverbraucher

Bei nachträglichem Einbau zusätzlicher elektrischer Verbraucher beachten:
- An belegten Sicherungen keine weiteren Verbraucher anschließen.
- An vorhandene Leitungen keine zusätzlichen Leitungen (z.B. mit Schneidklemmen) anschließen.
- Verbraucher über zusätzliche Sicherungen absichern.
- Bei Fahrzeugen mit 24 Volt Anlage darf die Stomabnahme für 12 Volt Geräte nur über einen Spannungsteiler erfolgen.
- Auf Sonderwunsch kann eine 12-Volt-Anhängersteckdose bestellt werden.

### 1.11.3 Warnvorrichtung für Kühlmitteltemperatur und Motordrehzahl (Warnsummer)

Werden Fahrerhäuser auf Fahrgestelle der Fahrzeuge L 911 B bis 2644 (ausgenommen Fahrzeuge 507 D bis 1520) aufgebaut, muß ein Warnsummer im Hörbereich des Fahrers eingebaut werden (Bild 6). Summer nicht auf schalldämmendem Material befestigen.
Der mitgelieferte Summer dient zur akustischen Warnung:
- Bei Überschreiten der maximal zulässigen Kühlmitteltemperatur.
- Bei Überschreiten der maximalen Motordrehzahl (Fahrzeuge 1222 – 3328).

Der Anschluß des Summers erfolgt nach dem elektrischen Stromlaufplan in der Betriebsanleitung.
Die Funktion des Summers überprüfen oder in einer MERCEDES-BENZ Service-Station überprüfen lassen.

## 1.12 Wartungsanweisungen für Aufbauhersteller und Fahrzeughalter

Vom Aufbauhersteller vor Auslieferung des Fahrzeugs zu beachten:
- Bei Fälligkeit der Durchsicht diese von einer MERCEDES-BENZ Service-Station ausführen lassen.
- Scheinwerfereinstellung überprüfen oder von einer MERCEDES-BENZ Service-Station überprüfen lassen.
- An Fahrzeugen mit Hydraulik-Bremsanlagen die Bremsflüssigkeit erneuern, wenn die Standzeit des Fahrgestells nicht bekannt ist. Die Bremsflüssigkeit muß 1mal im Jahr erneuert werden.
- Batterien auf Leistung und Zustand prüfen und nach Herstellerangaben warten.
- An den Fahrzeugen 2220 6 x 2 4 und 2222 6 x 2 4 muß nach erfolgtem Aufbau das Luftfederventil für die Steuerung der zweiten gelenkten Vorderachse eingestellt werden.
  Das gilt auch, wenn nachträglich eine zweite gelenkte Vorderachse eingebaut wird.
  Arbeitsanweisungen zum Einstellen des Luftfederventils bei der zuständigen Abteilung anfordern, siehe Abschnitt 1.2.1.

Nach Fertigstellung des Fahrzeugs dem Fahrzeughalter Anweisungen zur Pflege und Wartung zusätzlich eingebauter Aggregate geben.
Durch Aufbauten verursachte Mehrarbeit bei Garantie-, Wartungs- oder Reparaturarbeiten wird von der Daimler-Benz AG zusätzlich in Rechnung gestellt.
Besonders wichtig sind Hinweise zur Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs.
500 bis 1500 km nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs mit Aufbau müssen folgende Arbeiten durchgeführt werden:
- Bei neu eingebauten Aggregaten, wie zum Beispiel Gelenkwellen, die Flanschschrauben nachziehen. Anziehdrehmomente beachten.
- Wurden Aggregate vom Aufbauhersteller aus- und eingebaut, Funktion und Festsitz prüfen.
- Wartungsarbeiten wie Flüssigkeitsstände prüfen, Dichtheitsprüfungen, Keilriemenspannung usw.

Nach 2 000 bis 3 000 km Einstellung der ALB in einer MERCEDES-BENZ Service-Station oder einem autorisierten Bremsendienst überprüfen lassen.

Bild 7

# 2 Unfall- und Schadenverhütung

## 2.1 Unfallverhütung

**Die Aufbauten sowie die an- oder eingebauten Geräte müssen den geltenden Gesetzen, Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften entsprechen.**
In der Bundesrepublik Deutschland erteilt der Fachausschuß für Verkehr bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung in 2000 Hamburg 50, Max-Brauer-Allee 44 (Tel. 0 40 38 10 91), Auskunft.
Länderbezogene Vorschriften und Richtlinien beachten.
**Die Verantwortung für die Einhaltung dieser Gesetze und Vorschriften liegt beim Aufbau- und Gerätehersteller.**

## 2.2 Fahrerhaus kippen

Vor dem Kippen des Fahrerhauses alle nicht befestigten Gegenstände herausnehmen. Aus Sicherheitsgründen den Bereich vor dem Fahrerhaus freihalten (Bild 7).

## 2.3 Schadenverhütung an Blattfedern

Eine gemischte Verwendung von Parabelfedern und Trapezfedern ist nicht zulässig (ausgenommen 6 x 2-Fahrzeuge).
- Bei Montagearbeiten die Oberfläche und den Korrosionsschutz (Zinkstaubfarbe) der Federblätter nicht beschädigen.
- Vor Schweißarbeiten Federn gegen Schweißperlen abdecken. Nicht mit Schweißelektroden oder Schweißzange berühren.
- Parabelfedern mit besonderer Sorgfalt behandeln.
- Beschädigte Parabelfedern komplett erneuern. Tausch oder Änderung einzelner Federblätter ist nicht zulässig.

## 2.4 Schadenverhütung an Druckluft- und Bremsleitungen aus Kunststoff sowie Bremsschläuchen

Bei Schweiß-, Bohr- und Schleifarbeiten sowie bei Arbeiten mit Trennscheiben in der Nähe von Kunststoffleitungen sind Schutzmaßnahmen, wie Abdecken

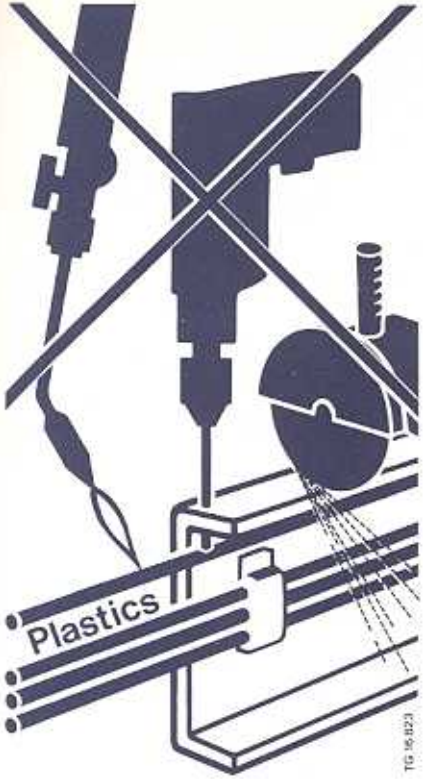



Bild 8

der Leitungen oder Ausbau der Leitungen an besonders kritischen Stellen, notwendig (Bild 8). Für Änderungen an der Bremsanlage (z.B. Radstands- oder Rahmenverlängerung) dürfen nur die von uns freigegebenen Rohranschlußteile und Kunststoffleitungen verwendet werden. Zur Befestigung Kunststoffschlaufen verwenden. Der Abstand von Schlaufe zu Schlaufe darf max. 500 mm betragen.

**Tabelle 2**
**Biegeradien für Kunststoffleitungen**

| Rohr Ø mm | Wandstärke mm | Biegeradius mm |
|---|---|---|
| 8 | 1 | 40 |
| 10 | 1 | 60 |
| 12 | 1,5 | 60 |
| 15 | 1,5 | 90 |
| 18 | 2 | 110 |

Die Biegeradien dürfen nicht unterschritten werden.
Sollten keine Kunststoffleitungen zur Verfügung stehen, ist der Einbau von maßgleichen, innen und außen galvanisch verzinkten Stahlrohren zulässig. Leitungen und Schläuche (z.B. für Zentralschmierung) an Bremsschläuchen nur mit Distanzstücken befestigen oder so verlegen, daß sie mit den Bremsschläuchen nicht in Berührung kommen können.

## 2.5 Schadenverhütung an der elektrischen Anlage

- Der Drehstrom-Generator muß während des Betriebs immer mit der Batterie verbunden sein. Solange der Motor läuft, darf daher weder ein Kabel des Generators noch eine Polklemme der Batterie gelöst, abgenommen oder vertauscht werden.
- Anschleppen des Fahrzeugs darf nur mit angeschlossenen Batterien erfolgen.
- Batterien nur dann mit Schnell-Ladegerät laden, wenn diese vom Wagennetz abgeklemmt sind. Plus- und Minusklemmen müssen abgenommen sein.

- Nachträglich eingebaute Verbraucher ausreichend absichern.
- Kabel, die in der Nähe von Auspuffanlagen verlegt werden, brandsicher ummanteln.
- Kabel so verlegen, daß keine Scheuerstellen entstehen.

Fahrzeuge mit elektronisch-pneumatischer Schaltung (EPS):
Um Fehlfunktionen zu vermeiden keine zusätzlichen Verbraucher an der elektronisch-pneumatischen Schaltung anschließen.

### 2.5.1 Schadenverhütung an der elektrischen Anlage bei Schweißarbeiten

Bei Schweißarbeiten mit elektrischen Schweißgeräten beachten:
- Plus- und Minusklemmen der Batterien abnehmen und abdecken.
- Masseklemme des Schweißgerätes direkt mit dem zu schweißenden Teil verbinden.
- Gehäuse elektronischer Bauteile (z.B. Steuergeräte) und elektrische Leitungen nicht mit der Schweißelektrode oder der Masseklemme des Schweißgerätes berühren.
- An isoliert gelagerten Fahrerhäusern die Masseklemme des Schweißgerätes am Fahrerhaus anschließen
  oder
  bei Anschluß am Rahmen auf einwandfreies Masseband zwischen Rahmen und Fahrerhaus achten.

## 2.6 Schadenverhütung bei Lackierarbeiten

Werden Lackierarbeiten durchgeführt, folgende Bereiche vor dem Lackieren abdecken:
- Anlageflächen zwischen Scheibenrädern und Bremstrommeln, bei Zwillingsbereifung auch zwischen den Scheibenrädern sowie die Anlageflächen der Radmuttern,
- Kupplungsflansche von Antriebswellen und Nebenantrieben,
- Kolbenstangen von Hydraulikzylindern (Fahrerhaus-Kipphydraulik usw.),
- Alle Steuerventile der Druckluftanlage.
- Entlüfter an Getrieben, Achsen usw.
- Scheibenbremse an der Vorderachse.

Zur Lacktrocknung Objekttemperatur von 80°C nicht überschreiten.
Wurden bei Lackierarbeiten die Räder abmontiert, Anziehdrehmoment der Radmuttern beachten.

# 3 Hinweise für An- und Einbauten

## 3.1 Zulässige Schwerpunkthöhen von Aufbau und Nutzlast

Aus der Tabelle 3 sind die zulässigen Höhen des Schwerpunktes für Aufbau + Nutzlast des Fahrzeugs ersichtlich.
Bei Einbau von verstärkten Federn ändern sich die zulässigen Schwerpunkthöhen. Angaben bei der zuständigen Abteilung anfordern. Siehe Abschnitt 1.2.1.

**Tabelle 3**

| Fahrzeuge | Baumuster | Schwerpunkthöhe über Oberkante Fahrgestellrahmen mm | Stabilisator Ø Vorderachse mm | Stabilisator Ø Hinterachse mm |
|---|---|---|---|---|
| 507 D | 667.3 | < 550 | 26 | – |
| 508 D | 667.3 | < 1250 | 26 | 36 |
| 510 | 667.0 | > 1250 | 30 | 41 |
| 609 D | 668.0 | < 550 | 30 | – |
| | | < 1250 | 30 | 36 |
| | | > 1250 | 35 | 41 |
| 709 D | 669.0 | < 550 | 30 | – |
| 711 D | 669.3 | < 1250 | 30 | 41 |
| | | > 1250 | 35 | 46 |
| 809 D | 670.0 | < 550 | 35 | – |
| 811 D | 670.3 | < 1250 | 35 | 41 |
| 814 D | | > 1250 | 37 | 46 |
| 709 | 673.0 | < 550 | 28 | – |
| | | < 1250 | 28 | 36 |
| | | > 1250 | 28 | 36 |
| 809 | 673.0 | < 550 | 28 | – |
| 814 | 674.0 | < 1250 | 28 | 36[1] |
| 817 | 676.0 | > 1250 | 28 | 39[2] |

809, 814 und 817 zulässiges Gesamtgewicht 8600 kg
[1] 39 mm
[2] 45 mm

| Fahrzeuge | Baumuster | Schwerpunkthöhe über Oberkante Fahrgestellrahmen mm | Stabilisator Ø Vorderachse mm | Stabilisator Ø Hinterachse mm |
|---|---|---|---|---|
| 914 | 674.0 | < 550 | 28 | – |
| | | < 1250 | 28 | 39 |
| | | > 1250 | 28 | 45 |
| 1114 | 675.0 | < 550 | 35 | – |
| 1117 | 676.0 | < 1250 | 35 | 40 |
| 1120 | 677.0 | > 1250 | 42 | 47 |
| 1314 | 675.0 | < 550 | 35 | – |
| 1317 | 676.0 | < 1250 | 35 | 40 |
| 1320 | 677.0 | > 1250 | 42 | 47 |
| 814 L | 674.2 | < 550 | 28 | 42 |
| 817 L | 676.2 | < 1250 | 28 | 42 |
| | | > 1250 | 28 | 45 |
| 1114 L | 675.2 | < 550 | 35 | 45 |
| 1117 L | 676.2 | < 1250 | 35 | 45 |
| 1120 L | 677.2 | > 1250 | 42 | 50 |
| 1317 L | 676.2 | < 550 | 35 | 45 |
| 1320 L | 677.2 | < 1250 | 35 | 45 |
| | | > 1250 | 42 | 50 |
| 1514 | 675.0 | < 550 | 42 | – |
| 1517 | 676.0 | < 1250 | 42 | 47 |
| 1520 | 677.0 | > 1250 | 44 | 47[2] |
| 1514 L | 675.0 | < 550 | 42 | 56 |
| 1517 L | 676.0 | < 1250 | 42 | 56 |
| 1520 L | 677.0 | > 1250 | 44 | 62 |

[1] Rücksprache mit der zuständigen Abteilung erforderlich (siehe Abschnitt 1.2.1)

[2] Und verstärkte Hinterfedern

| Fahrzeuge | Baumuster | Schwerpunkthöhe über Oberkante Fahrgestellrahmen mm | Stabilisator Ø Vorderachse mm | Stabilisator Ø Hinterachse mm |
|---|---|---|---|---|
| L/LA 911 B | 353.0/1 | < 800 | 35 | – |
| L/LA 1113 B | 358.0/1 | > 800 | 35 | 44 |
| L/LA 1313 | 352.0/1 | < 800 | 38 | – |
| L/LA 1513 | 360.0/1 | > 800 | 38 | 48 |
| L 1924 | 346.0 | < 800 | – | – |
| L 1928 | | > 800 | 36 | 45 |
| L 2624 | 343.0 | < 800 | – | – |
| L 2628 | | > 800[1] | 36 | – |
| 1222 | 615.0/2 | < 750 | 40 | – |
| 1414 | 616.0 | > 750 | 40 | 45 |
| 1417 C | 616.0/2 | | | |
| 1420 | 616.0 | | | |
| 1422 | 616.0 | | | |
| 1614 | 617.0 | | | |
| 1617 C | 617.0 | | | |
| 1620 | 617.0 | | | |
| 1622 | 617.0 | | | |
| 1625 | 617.0 | | | |
| 1420 L | 616.4 | < 950 | 40 | 65 |
| 1422 L | 616.4 | > 950 | 40 | 70 |
| 1617 CL | 617.4 | | | |
| 1620 L | 617.4 | | | |
| 1622 L | 617.4 | | | |
| 1625 L | 617.4 | | | |

[1] Rücksprache mit der zuständigen Abteilung erforderlich (siehe Abschnitt 1.2.1)

| Fahrzeuge | Baumuster | Schwerpunkthöhe über Oberkante Fahrgestellrahmen mm | Stabilisator Ø Vorderachse mm | Stabilisator Ø Hinterachse mm |
|---|---|---|---|---|
| 1628 | 620.0 | < 800 | 36 | 45 |
| 1729 | 655.0 | > 800 | 36 | 55 |
| 1633 | 620.0 | | | |
| 1733 | 652.0 | | | |
| 1635 | 645.0 | | | |
| 1735 | 655.0 | | | |
| 1636 | 620.0 | | | |
| 1644 | 645.0 | | | |
| 1748 | 655.0 | | | |
| 1628 L | 620.4 | < 1000 | 45 | 65 |
| 1729 L | 655.4 | > 1000 | 45 | 70 |
| 1633 L | 620.4 | | | |
| 1733 | 652.4 | | | |
| 1635 L | 645.4 | | | |
| 1735 L | 655.4 | | | |
| 1748 L | 655.4 | | | |
| 1928 A | 621.2 | < 800 | 34 | 45 |
| | | > 800[1] | 34 | – |
| 1928 L | 621.4 | < 1000 | 45 | 70 |
| | | > 1000[1] | 45 | – |
| 1935 | 646.0, 656.0 | < 800 | 36 | 45 |
| 1944 | 646.0, 656.0 | > 800[1] | 36 | – |
| 2220 6 x 2 | 619.0 | < 1400 | 40 | – |
| 2222 6 x 2 | | > 1400 | 40 | 45 |
| 2220 L 6 x 2 | 619.4 | < 1200 | 40 | 65 |
| 2222 L 6 x 2 | | > 1200 | 40 | 70 |
| 2222 6 x 4 | 619.0 | < 1000 | 40 | – |
| | | > 1000[1] | 40 | – |

[1] Rücksprache mit der zuständigen Abteilung erforderlich (siehe Abschnitt 1.2.1)

| Fahrzeuge | Baumuster | Schwerpunkthöhe über Oberkante Fahrgestellrahmen mm | Stabilisator Ø Vorderachse mm | Stabilisator Ø Hinterachse mm |
|---|---|---|---|---|
| 2220 6 x 2/4 | 619.2 | < 1000 | 362 | 40 |
| 2222 6 x 2/4 | | > 1000 | 363 | 45 |
| 2228 6 x 2 | 623.0 | < 1400 | 36 | – |
| 2233 6 x 2 | 623.0 | > 1400 | 36 | 45 |
| 2235 6 x 2 | 648.0 | | | |
| 2236 6 x 2 | 623.0 | | | |
| 2244 6 x 2 | 648.0 | | | |
| 2429 6 x 2 | 658.0 | | | |
| 2433 6 x 2 | 653.0 | | | |
| 2435 6 x 2 | 658.0 | | | |
| 2228 L 6 x 2 | 623.4 | < 1200 | 45 | 65 |
| 2233 L 6 x 2 | 623.4 | > 1200 | 45 | 70 |
| 2235 L 6 x 2 | 648.4 | | | |
| 2238 L 6 x 2 | 623.4 | | | |
| 2244 L 6 x 2 | 648.4 | | | |
| 2429 L 6 x 2 | 658.4 | | | |
| 2433 L 6 x 2 | 653.4 | | | |
| 2228 6 x 4 | 623.0 | < 1200 | 36 | 55 |
| 2233 6 x 4 | 623.0 | > 1200[1] | 36 | – |
| 2235 6 x 4 | 648.0 | | | |
| 2628 6 x 4 | 624.0 | < 1200 | 36 | – |
| 2629 6 x 4 | 659.0 | > 1200[1] | 36 | – |
| 2633 6 x 4 | 624.0 | | | |
| 2635 6 x 4 | 649.0, 659.0 | | | |
| 2636 6 x 4 | 624.0 | | | |
| 2628 6 x 6 | 624.2 | < 1200 | 34 | – |
| 2629 6 x 6 | 659.3 | > 1200[1] | 34 | – |
| 2635 6 x 6 | 659.3 | | | |
| 2636 6 x 6 | 624.2 | | | |

[1] Rücksprache mit der zuständigen Abteilung erforderlich (siehe Abschnitt 1.2.1)
[2] 2.Vorderachse 40 mm Ø
[3] 2.Vorderachse 50 mm Ø

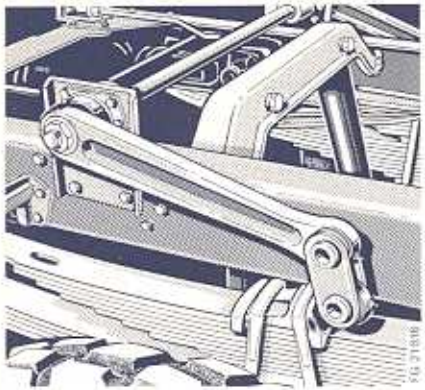


Bild 9
Stabilisator über dem Fahrgestellrahmen

## 3.2 Stabilisatoren

Beim Einbau über dem Fahrgestellrahmen liegender Stabilisatoren (an der Hinterachse) darauf achten, daß genügend Freigang für die Stabilisatorarme beim Durchfedern vorhanden ist. Die Mindesthöhe des Montagerahmens muß 120 mm betragen.

## 3.3 Unterlegkeile

Die vom Werk lose mitgelieferten Unterlegkeile müssen am Fahrzeug so angebracht werden, daß sie nicht während der Fahrt verloren werden, leicht zugänglich sind und ohne Verletzungsgefahr aus ihren Halterungen genommen werden können.
Die Halterung muß der Form der Unterlegkeile angepaßt sein.
Gesetzliche Vorschriften oder entsprechende Richtlinien beachten.

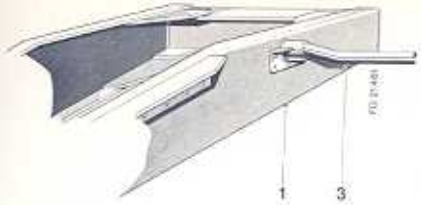



Bild 10

## 3.4 Kotflügel und Radkästen

Bei Fahrgestellen mit serienmäßigen Bohrungen für die Kotflügelhalterungen den Anbau nach Bild 10 oder 10.1 vornehmen.
Der Abstand vom Reifen zum Kotflügel und Radkasten muß auch bei montierten Schnee- oder Gleitschutzketten und voller Einfederung (auch bei Verwindung) ausreichend sein.
Maßangaben in den Angebotszeichnungen berücksichtigen.

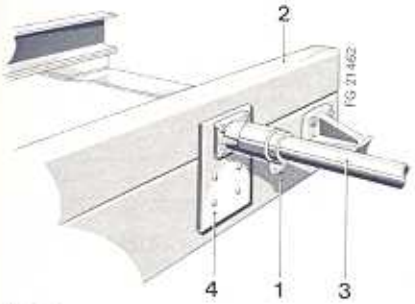
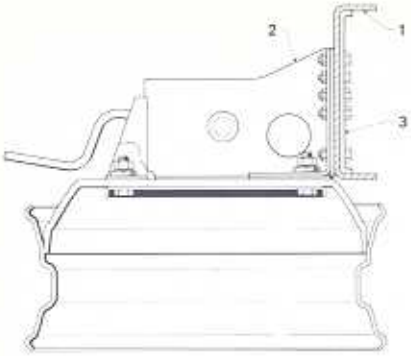



Bild 10.1

Bild 10 und 10.1
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Befestigungsrohr für Kotflügel
4 Rahmenverstärkung

## 3.5 Reserveräder und Zusatzaggregate

Bei der Befestigung der Reserverad-Halterung die gesetzlichen Vorschriften (z.B. gute Zugänglichkeit und Sicherung der Befestigung des Reserverades) beachten. Abschnitt 2.1 beachten.
Bis zur Reifengröße 8.25–20 oder 9 R 22.5 die Reserverad-Unterbringung wie auf den Fahrgestellzeichnungen dargestellt vornehmen. Ist dies aus räumlichen Gründen nicht möglich, das Reserverad am Aufbau oder seitlich am Rahmen unterbringen. Für die seitliche Anbringung am Rahmen die Reserverad-Halterung mit einer Verstärkungsplatte innen am Rahmensteg versehen (Bild 11).



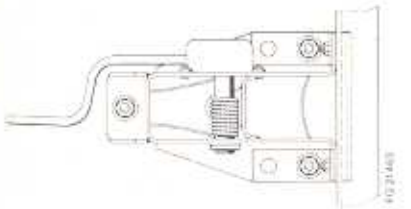



Bild 11
1 Fahrgestellrahmen
2 Reserveradhalterung
3 Verstärkungsplatte

Dies gilt sinngemäß auch für den Anbau von Zusatzaggregaten am Fahrgestellrahmen außen.
Zur Befestigung von Zusatzaggregaten keine zusätzlichen Querträger im Fahrgestellrahmen einbauen. Vorhandene Bohrungen in den serienmäßigen Querträgern benutzen. Abschnitt 4.1 und 4.1.1 beachten.

## 3.6 Pneumatisch betätigte Zusatzaggregate

Bei Anschluß zusätzlicher Nebenverbraucher muß die Bremsanlage so abgesichert sein, daß bei Druckluftabfall eines Nebenverbrauchers (Bruch einer Leitung, Undichtheit) die Bremsanlage funktionsfähig bleibt.
Nebenverbraucher daher am Vierkreisschutzventil anschließen.
Vierkreisschutzventil:
Anschluß 21 Bremskreis I
Anschluß 22 Bremskreis II
Anschluß 23 Federspeicher und Anhänger
Anschluß 24 Motorbremse und Nebenverbraucher
Die Druckluftkreise sind durch 4 Überströmventile mit begrenzter Rückströmung innerhalb des Vierkreisschutzventils gegeneinander abgesichert.
Ist der Anschluß 24 am Vierkreisschutzventil schon durch andere Nebenverbraucher
belegt, ein T-Stück in die Druckluftleitung einbauen.

1. Statische Verbraucher:
   z.B. Schaltzylinder für Nebenantrieb, Schaltung der Kupplungs- und Gasbetätigung vom Heck aus, Leiterbetätigung. Für Schaltzylinder mit geringem Druckluftverbrauch ist das Überströmventil im Vierkreisschutzventil ausreichend.
2. Dynamische Verbraucher:
   z.B. luftgefederte zusätzliche Achsen, Luftfederungen, Hubschwingen.
   Verbraucher mit dauerndem Luftverbrauch benötigen einen zusätzlichen Druckluftbehälter, der durch ein Überströmventil (6,5 bar) ohne Rückströmung abgesichert sein muß.

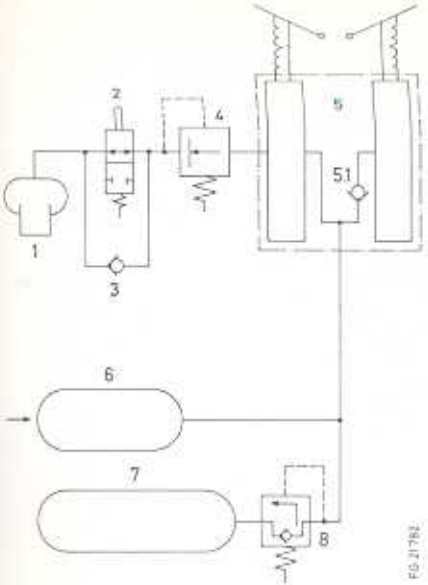



Bild 12
1 Hubschwinge
2 Hubweg-Begrenzer
3 Rückschlagventil
4 Druckminderventil
5 Dreikreis-Schaltventil
5.1 Rückschlagventil
6 Druckluftbehälter (Serie)
7 Zusatz-Druckluftbehälter
8 Überströmventil

3. Verbraucher mit zeitweise hohem Luftverbrauch:
z.B. Hubeinrichtungen.
Einrichtungen, die pro Minute und Arbeitsgang mehr als 5 l Luft verbrauchen, benötigen ebenfalls einen zusätzlichen, durch ein Überströmventil (6 bar) ohne Rückströmung abgesicherten Druckluftbehälter.
Sind Nebenverbraucher mit hohem Luftverbrauch vorgesehen, muß, wenn ab Werk lieferbar, ein Zusatzluftpresser oder ein Luftpresser mit höherer Leistung eingebaut werden.
Maximale Größe des zusätzlichen Druckluftbehälters
Fahrzeuge mit Reihenmotoren und serienmäßigem Luftpresser = 40 l
Fahrzeuge mit Reihenmotoren und Zusatzluftpresser = 80 l
Fahrzeuge mit V-Motoren = 100 l
Fahrzeuge mit V-Motoren und Zusatzluftpresser = 140 l.
507 D – 814 D
Bei diesen Fahrzeugen werden Zusatzaggregate über Unterdruck geschaltet. Schaltschema bei der zuständigen Abteilung anfordern. Siehe Abschnitt 1.2.1.

### 3.6.1 Einbau von Hubschwingen

Bei Einbau von Hubschwingen beachten:
- Hubschwingen nach Bild 12 anschließen.
- Zusatz-Druckluftbehälter direkt am Druckluftbehälter des Luftfederkreises (10 bar) anschließen.
- Zwischen beiden Behältern muß ein Überströmventil (6,5 bar) mit Rückströmung eingebaut werden.
- Der Hubbalg muß am Dreikreisschaltventil (Anschluß 24) angeschlossen sein. Durch ein Druckminderventil zwischen Dreikreisschaltventil und Hubbalg muß der Versorgungsdruck für den Hubbalg reduziert werden.
- Bei Hubbälgen ohne mechanische Hubwegbegrenzung muß ein selbsttätiges Absperrventil eingebaut werden.

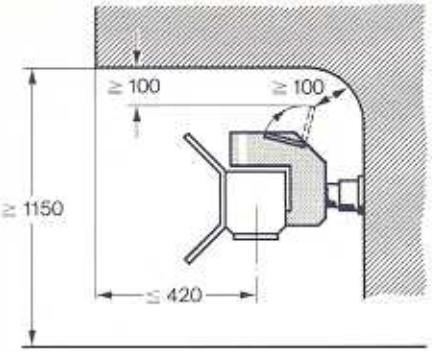



Bild 13

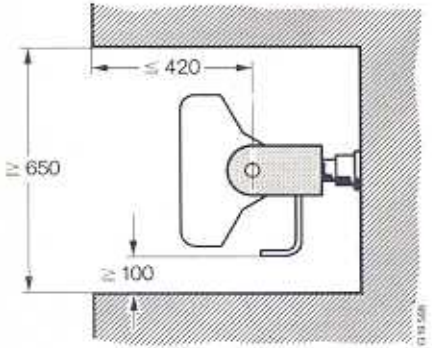



Bild 13.1

## 3.7 **Anhängekupplungen** (Maulkupplungen)

Bei Betrieb mit Zentralachsanhängern wird der hintere Rahmenüberhang zusätzlich beansprucht. Aus diesem Grund können Rahmenverstärkungen notwendig werden. Auskunft erteilt die zuständige Abteilung. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Der Anbau der Anhängekupplung soll den Vorschriften der jeweiligen Länder entsprechen. In der Bundesrepublik Deutschland nach DIN 74 050.
Bei Abweichungen von den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) ist in der Bundesrepublik Deutschland eine Unbedenklichkeitsbescheinigung bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung, Postfach 50 02 29, 2000 Hamburg 50, anzufordern.
Werden Anhängekupplungen nachträglich eingebaut, nur die von uns freigegebenen Fabrikate und Typen sowie unseren Schlußquerträger verwenden.
In Ausnahmefällen (z.B. bei Kipper-Aufbauten) eine Anhängekupplung mit Gelenk für die vertikale Beweglichkeit des Fangmaules verwenden.
Zum Einbau von Kurz-Kupplungen ist eine Genehmigung durch die zuständige Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Die Größe der Anhängekupplung wird nach dem D-Wert festgelegt.

$$D = \frac{G_K \times G_A}{G_K + G_A}$$

D = Deichselwert
$G_K$ = Zulässiges Gesamtgewicht des Zugwagens (Kfz)
$G_A$ = Zulässiges Gesamtgewicht des Anhängers

Darauf achten, daß der Abstand von Mitte Kupplungsbolzen der Anhängekupplung bis Aufbau-Ende nicht mehr als 420 mm beträgt und der übrige Freiraum eingehalten wird (Bild 13 und 13.1).
Um das Austauschen von Anhängern im grenzüberschreitenden Verkehr zu gewährleisten, darf das Abstandsmaß maximal 300 mm (in der Bundesrepublik Deutschland nach DIN 74 050) betragen.
In Ausnahmefällen kann das Abstandsmaß von 420 mm überschritten werden, wenn die übrigen Freiraummaße eingehalten werden.

Beträgt die lichte Höhe weniger als 1150 mm und der Abstand von Mitte Kupplungsbolzen bis Aufbau-Ende mehr als 650 mm, muß eine Fernbedienung für die Kupplungsbetätigung eingebaut werden.
Die Fernbedienung muß folgende Bedingungen erfüllen:
- Einwandfreie Funktion.
- Die Betätigungseinrichtung muß fest am Fahrzeug angebaut und darf nicht abnehmbar sein.
- Die Betätigung muß gut zugänglich, einfach, gefahrlos und verwechslungsfrei sein.
- Die Kupplung muß auch bei axialer Verdrehung um mindestens ± 10° sicher geöffnet werden können.
- Bei angekuppeltem Anhänger muß ohne Behinderung durch Sichtkontrolle oder Anzeige festgestellt werden können, ob der Kuppelbolzen eingerastet und gesichert ist.

Eine Betriebsanleitung, in der auf die Besonderheiten und die Bedienung der Kupplung hingewiesen wird, muß beigelegt werden.
An der Anhängekupplung dürfen keine Veränderungen (z.B. Biegen, Schweißen oder Abtrennen des Handhebels) vorgenommen werden.

## 3.8 Unterfahrschutz

In der Bundesrepublik Deutschland ist laut § 32b StVZO ab 1.1.1987 ein Unterfahrschutz nach EG-Richtlinie 70/221 EWG vorgeschrieben, wenn:
- der Abstand vom Fahrzeugende bis zur letzten Hinterachse mehr als 1000 mm beträgt.
- bei unbeladenem Fahrzeug der Abstand zwischen Fahrbahn und Fahrgestell oder Hauptteilen des Aufbaus auf ganzer Fahrzeugbreite mehr als 700 mm beträgt.

Ausgenommen sind Sattelzugmaschinen, Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge, deren Verwendungszweck durch den Unterfahrschutz nicht erfüllt werden kann.

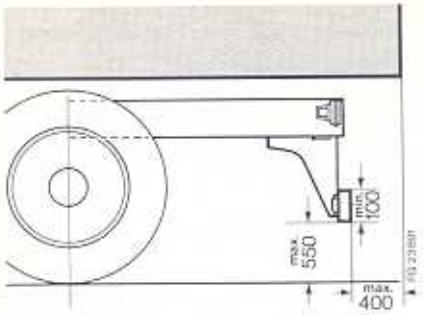



Bild 14

Unterfahrschutz so weit hinten wie möglich anbringen.
Der Abstand zwischen Fahrbahn und Unterfahrschutz darf bei unbeladenem Fahrzeug maximal 550 mm betragen (Bild 14).

Der Unterfahrschutz darf:
- nicht breiter als die Hinterachse (Reifenaußenkanten) sein (Bild 14.1).
- die Breite der Hinterachse auf jeder Seite um maximal 100 mm unterschreiten.

Bei mehreren Hinterachsen ist die breiteste Achse maßgebend.
Profilhöhe des Querträgers mindestens 100 mm (Bild 14).
Kantenradius mindestens 2,5 mm.
Unterfahrschutz mit den Fahrgestellrahmen-Längsträgern oder an deren Stelle vorhandenen Bauteilen des Aufbaus verbinden.

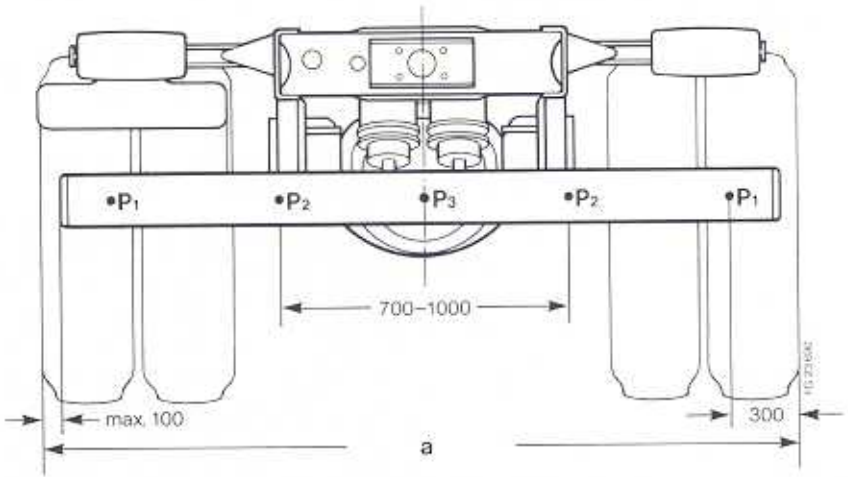



Bild 14.1
a = Hinterachsenbreite

Die Festigkeit von Unterfahrschutz und Befestigung durch horizontale Belastung nacheinander an den Punkten $P_1$, $P_2$ und $P_3$ prüfen.

Mindestbelastung:
- An den Punkten $P_1$ und $P_3$ 12,5% des technisch zulässigen Gesamtgewichts, aber nicht mehr als 2 500 kg.
- An den Punkten $P_2$ 50% des technisch zulässigen Gesamtgewichts, aber nicht mehr als 10 000 kg.

Prüfungen bei unbeladenem Fahrzeug durchführen.
Unter Berücksichtigung der maximalen Verformung darf der Abstand vom Aufbauende zum Unterfahrschutzende an den Belastungspunkten nicht mehr als 400 mm betragen.

Bei Montage eines Original MERCEDES-BENZ Unterfahrschutzes die zulässige Verformung berücksichtigen.
Fahrzeuge 507 D – 1520 maximal 30 mm.
Fahrzeuge 1222 – 2426 maximal 70 mm.
Fahrzeuge 1729 – 2644 maximal 65 mm.

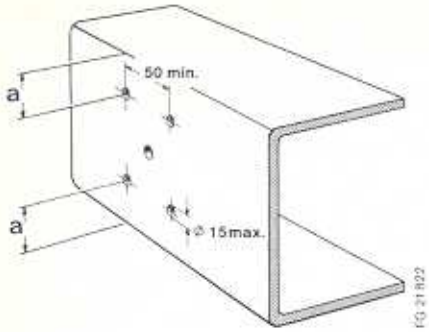



Bild 15

# 4 Änderungen am Fahrgestellrahmen

## 4.1 Bohren am Rahmen

Für Sonderfälle können Bohrungen im Steg des Rahmen-Längsträgers vorgesehen werden (Bild 15). Das Abstandsmaß „a" soll in keinem Fall weniger als 20% der Rahmenhöhe betragen. Der seitliche Bohrungsabstand von 50 mm darf nicht unterschritten werden. Der max. Bohrungsdurchmesser darf 15 mm betragen. **Nach dem Bohren alle Bohrungen entgraten und aufreiben.**

**Nicht gebohrt werden darf:**
- Am Ober- und Untergurt des Fahrgestellrahmens
  Ausnahmen sind Bohrungen am hinteren Rahmenende. Sie dürfen jedoch nicht im Bereich tragender Funktionen der letzten Achse und am Rahmen befestigter Teile angebracht werden.
- Am Obergurt des werkseitig angebrachten MERCEDES-BENZ Spezial-Hilfsrahmens
- Im Bereich von Profiländerungen der Rahmenlängsträger wie z.B. Rahmenkröpfung und Rahmeneinzug
- An Lasteinleitungspunkten (z.B. unmittelbar an den Federböcken)

Werkseitig angebrachte Bohrungen am Ober- und Untergurt des Fahrgestellrahmens sowie am Obergurt des MERCEDES-BENZ Spezial-Hilfsrahmens dürfen nicht aufgebohrt werden (Ausnahme: Befestigungs-Bohrungen für den Schlußquerträger). Diese Bohrungen dürfen nicht zur Befestigung von Aggregaten verwendet werden.

### 4.1.1 Befestigung von Anbau-Teilen und Aggregaten am Rahmen

Zum Befestigen von Anbau-Teilen und Aggregaten Paß- oder Schaftschrauben (Materialgüte 10.9, Steigung 1,5 mm), selbstsichernde Muttern und Unterlagscheiben (St 50 phosphatiert) verwenden.
Es können auch 10.9 MHP/HPS Schließringbolzen verwendet werden.

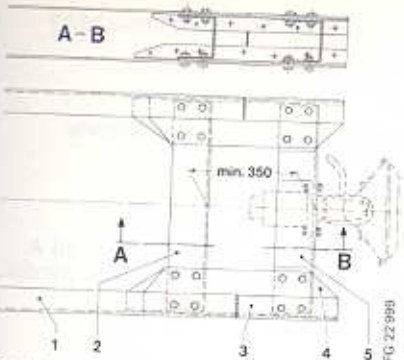



Bild 16
1 Fahrgestellrahmen-Längsträger
2 Querträger
3 Rahmenverlängerung
4 Knotenblech
5 Schlußquerträger

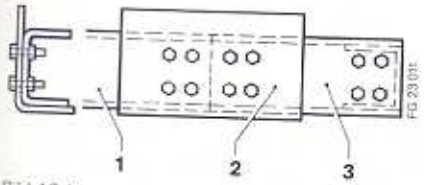



Bild 16.1
1 Fahrgestellrahmen
2 Verstärkungswinkel
3 Rahmenverlängerung

## 4.2 Rahmenverlängerung

### 4.2.1 Allgemeine Hinweise

**Änderungen am serienmäßigen Rahmenüberhang und Rahmenverlängerungen an Sattelzugmaschinen-Fahrgestellen sind nicht zulässig.**
Bei Rahmenverlängerungen in Verbindung mit Einachsanhängern (Zentralachsanhängern) ist eine Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Bei Rahmenverlängerungen muß zwischen Rahmen von Normal-Fahrgestellen und Kipper-Fahrgestellen unterschieden werden.
Die Rahmenlängsträger bei Kipper-Fahrgestellen enden unmittelbar hinter den Hinterfederaufhängungen. Bei Normal-Fahrgestellen ist ein wesentlich längerer Rahmenüberhang vorhanden.
In jedem Fall muß ein Schlußquerträger eingebaut sein, auch wenn kein Anhängerbetrieb vorgesehen ist. Abschnitt 5.6.7 Pos. 7 beachten.
Bei Rahmenverlängerungen den Montagerahmen ebenfalls bis Rahmenende verlängern. Hinweise in Abschnitt 1.3 und 1.5 beachten.
Das Material der Rahmenverlängerung und Verstärkungen muß der Stärke und Güte des Fahrgestellrahmens entsprechen.
Ist der Werkstoff E 500 TM nicht erhältlich, ist vor Beginn der Änderungsarbeiten Rücksprache mit der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Verstärkungen, die an den Enden gut auslaufen, anschrauben oder annieten (Bild 16). Verstärkungswinkel bei Schraub- und Nietverbindungen mit den Stirnflächen des Ober- und Untergurtes abschließen lassen.
Bei Radstands- und Rahmenveränderungen können anstelle der innenliegenden Verstärkungswinkel auch außenliegende Verstärkungswinkel nach Bild 16.1 angebracht werden.
Am Rahmensteg muß zwischen dem oberen und unteren Verstärkungswinkel genügend Abstand vorhanden sein (Bild 16 und 19.1). Ausgenommen Fahrzeuge 709 – 1520.
Bei Befestigung des Schlußquerträgers im Steg des Fahrgestellrahmens (Fahrzeuge 709 – 1520) Verstärkung nach Bild 16.1 ausführen.
Den Anbau von Anhängekupplungen entsprechend Abschnitt 3.7 vornehmen.
Der Schlußquerträger für die Befestigung der Anhängekupplung muß die notwendigen Verstärkungen aufweisen.
Bei Rahmenverlängerungen auf Druckluft- und Bremsleitungen sowie auf elektrische Kabel achten, siehe Abschnitt 2.4. Anhängeranschlüsse auf Funktion prüfen.

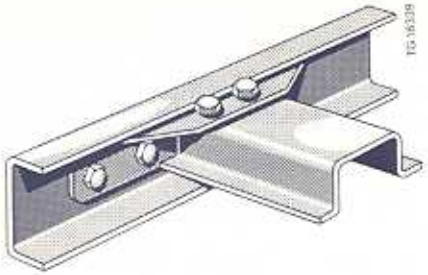


Bild 17
Einbau eines zusätzlichen Querträgers

Kabel für ABS dürfen nicht verlängert werden. Auskunft erteilt die zuständige Abteilung. Siehe Abschnitt 1.2.1.

### 4.2.2 Schweißen am Rahmen

**Die Masseklemme des Schweißgerätes direkt an das zu schweißende Fahrzeugteil anschließen. Abschnitt 2.5.1 beachten.**
Zum Schweißen nur gut ausgetrocknete Elektroden mit kalkbasischer Ummantelung verwenden.
Durchmesser der Elektroden: 2,5 mm.
Stromstärke zum Schweißen pro mm Elektrodendurchmesser höchstens 40 A.
Die Elektroden dürfen nur mit Gleichstrom über den Pluspol verschweißt werden.
Geschweißt wird grundsätzlich von unten nach oben.
Schutzgas-Schweißen ist zulässig.
Schweißdrahtstärke 1 bis 1,2 mm.
Der Schweißwerkstoff muß mindestens die gleiche Streckgrenze und Zugfestigkeit wie der zu schweißende Werkstoff haben. Abschnitt 2.3 beachten.
Um eine Kerbwirkung durch Schweißeinbrände zu vermeiden, Schweißnähte verschleifen und durch Winkelprofile verstärken. Schweißnähte in Biegeradien vermeiden. Der Abstand von Schweißnähten zu Außenkanten sollte mindestens 15 mm betragen.
Feinkornstähle mit Mindeststreckgrenzen von ≥ 380 N/mm² müssen vor dem Schweißen vorgewärmt werden. In der Bundesrepublik Deutschland gültige Richtlinien nach Stahl-Eisen Werkstoffblatt (SEW) 088 beachten „Schweißgeeignete Feinkornstähle-Richtlinien für die Verarbeitung – insbesondere für das Schweißen".
Werkstoff E 500 TM nur mit Schutzgas schweißen.

### 4.2.3 Rahmenverlängerungen bei Normal-Fahrgestellen

Der Schlußquerträger kann bis ca. 350 mm nach hinten versetzt werden. Knotenbleche ca. 350 – 400 mm über die Schweißstelle nach vorn ziehen.
Bei Rahmenverlängerung über 350 mm ist ein zusätzlicher Querträger (Bild 17) erforderlich. Wird der vorhandene Schlußquerträger nicht nach hinten versetzt, zusätzlich einen serienmäßigen Schlußquerträger einbauen.
Auf genügend Abstand (min. 350 mm) zwischen den beiden Querträgern achten, damit die Anhängekupplung ohne Schwierigkeiten ein- und ausgebaut werden kann (Bild 16 und 19.1).
Bei dieser Ausführung der Rahmenverlängerung bleibt die in den Fahrzeugpapieren angegebene zulässige Anhängelast bestehen.

### 4.2.4 Rahmenverlängerungen bei Kipper-Fahrgestellen

Der Schlußquerträger kann von Mitte hintere Federaufhängungen bzw. hintere Federauflagen bis ca. 350 mm nach hinten versetzt werden.
Die Knotenbleche müssen bis über den hinteren Zusatzfederbock vorgezogen werden (Bild 18).

Ist eine Rahmenverlängerung von mehr als 350 mm erforderlich, Ausführung nach Bild 19 und 19.1 sowie Abschnitt 4.2.3 vornehmen.

Bei dieser Ausführung der Rahmenverlängerung bleibt die in den Fahrzeugpapieren angegebene zulässige Anhängelast bestehen.

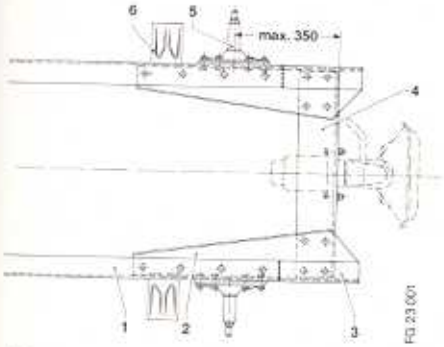



Bild 18
1 Fahrgestellrahmen-Längsträger
2 Knotenblech
3 Rahmenverlängerung
4 Schlußquerträger zurückversetzt
5 Hinterfederbock
6 Zusatzfederbock

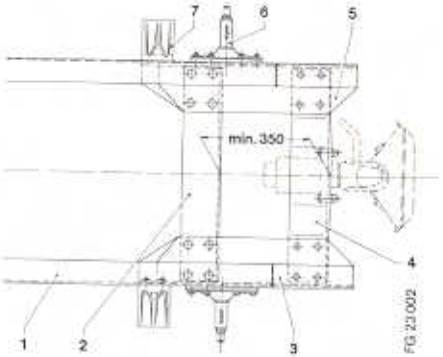



Bild 19
1 Fahrgestellrahmen-Längsträger
2 Querträger
3 Rahmenverlängerung
4 Schlußquerträger
5 Knotenblech
6 Hinterfederbock
7 Zusatzfederbock

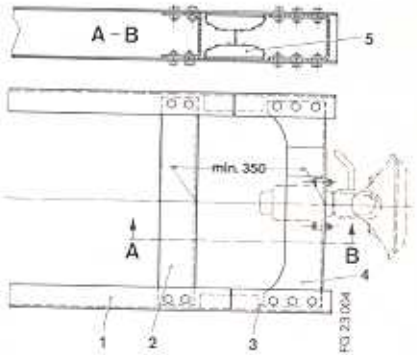



Bild 19.1
1 Fahrgestellrahmen-Längsträger
2 Quertrager
3 Rahmenverlängerung
4 Schlußquerträger
5 Verstärkungswinkel

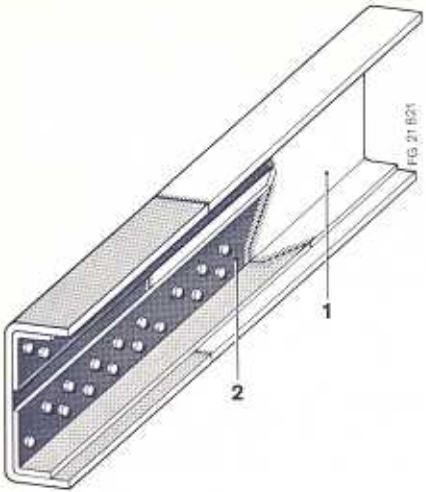



Bild 20
1 Rahmeneinlage
2 Verstärkungswinkel

### 4.2.5 Rahmenverlängerung bei Abschlepp-Fahrzeugen

Bei Fahrzeugen zum Transport oder zum Abschleppen von Pkw darf der hintere Rahmenüberhang ab hinterem Federbock nach unten abgeknickt und eine Auffahrrampe montiert werden.
Der Fahrzeugüberhang darf 60% überschreiten, wenn die zulässige Hinterachslast nicht überschritten und die Mindest-Vorderachslast nicht unterschritten wird. Abschnitt 1.4.2 beachten.

## 4.3 Radstandsänderungen

**Radstandsänderungen durch Versetzen der Hinterachse sind nicht zulässig.**

### 4.3.1 Genehmigung von Radstandsänderungen

Bei den Fahrzeugen 507 D – 814 D und 709 – 1520 sind Radstandsverlängerungen nur mit Genehmigung zulässig.
Radstandsänderungen, die den kleinsten bzw. größten Serien-Radstand des entsprechenden Fahrzeugs nicht unter- bzw. überschreiten, müssen nicht zur Genehmigung eingereicht werden. Die Ausführung muß jedoch der vorliegenden DB Aufbaurichtlinie entsprechen. MERCEDES-BENZ Originalteile verwenden.
Bilder 20 und 21 sowie Abschnitt 4.1 und 5 beachten.

**Eine Genehmigung ist erforderlich, wenn:**
- Radstandsänderungen an Fahrzeugen mit Doppelrahmen vorgenommen werden,
- Radstandsänderungen über den größten oder kleinsten Serien-Radstand hinausgehen.

Genehmigungen erteilt die zuständige Abteilung. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Dem Antrag 3 Zeichnungen über den Umbau (Lage des Schnittes, Gelenkwellenstrang und Angabe des Einsatzzwecks) beifügen.

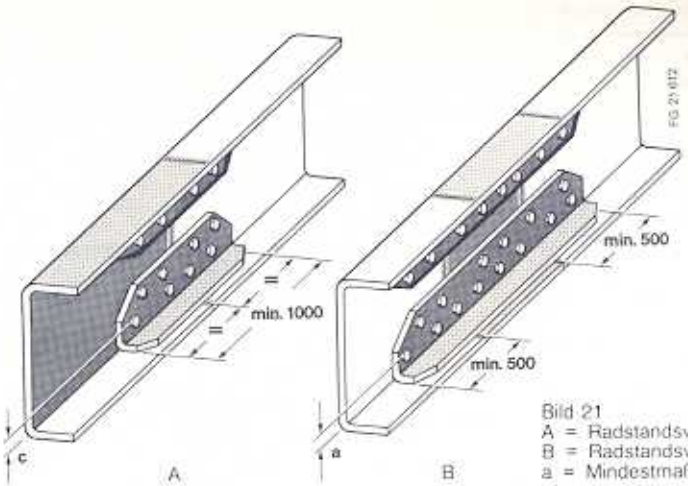



Bild 21
A = Radstandsverkürzung
B = Radstandsverlängerung
a = Mindestmaße siehe Abschnitt 4.1

### 4.3.2 Allgemeine Hinweise

Bei Radstandsänderungen auf geänderte Werte für Fahrgestellgewicht und Wendekreis achten.

Rahmenschnitte sind nicht zulässig in den Bereichen von:
- Lasteinleitungspunkten
- Achsführung, Achsfederung
- Getriebeaufhängung
- Profiländerungen (Rahmenkröpfung, Rahmeneinzug).

Entsprechend der Lage des Rahmenschnittes Verstärkungswinkel an vorhandene Rahmeneinlagen anpassen und verschweißen.
Anschließend Verstärkungswinkel mit dem Fahrgestellrahmen und der Rahmenverlängerung verschrauben (Bild 20).
Schweißarbeiten am Fahrgestellrahmen dürfen nur durch Fachpersonal ausgeführt werden.

Bild 22
a = Betriebslänge

Bei Radstandsänderungen muß das Material des Verlängerungsstücks in Güte und Abmessung mit dem serienmäßigen Fahrgestellrahmen übereinstimmen. Auskunft erteilt die zuständige Abteilung. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Bei Radstandskürzung darauf achten, daß das Ende des Auspuffrohres nicht gegen einen Reifen gerichtet ist.
Kabel für ABS dürfen nicht gekürzt oder verlängert werden. Auskunft erteilt die zuständige Abteilung. Siehe Abschnitt 1.2.1.

### 4.3.3 Richtwerte für Gelenkwellenlängen

| Gelenkwellen Ø | Motordrehzahl | Betriebslänge Getriebe ohne Vorschaltgruppe | | Getriebe mit Vorschaltgruppe | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | max. | min. | max. | min. |
| mm | min⁻¹ | mm | mm | mm | mm |
| 70 x 3 | 2800 | 1490 | 600 | – | – |
| 90 x 2,5 | 2600 | 1760 | 600 | – | – |
| | 2800 | 1700 | 600 | – | – |
| 92 x 5 | 2100 | 1960 | 600 | 1780 | 600 |
| | 2300 | 1870 | 600 | 1720 | 600 |
| 100 x 3 | 2800 | 1790 | 600 | – | – |
| 100 x 5 | 2100 | 2050 | 720 | 1870 | 720 |
| | 2300 | 1960 | 720 | 1800 | 720 |
| | 2800 | 1770 | 720 | – | – |
| 110 x 6 | 2100 | 2140 | 770 | – | – |
| | 2300 | 2050 | 770 | – | – |
| 130 x 5 | 2100 | 2350 | 770 | 2140 | 770 |
| | 2300 | 2240 | 770 | 2060 | 770 |
| | 2600 | 2110 | 770 | 1920 | 770 |
| | 2800 | 2030 | 770 | 1850 | 770 |
| 140 x 5 | 2100 | 2440 | 770 | – | – |
| | 2300 | 2300 | 770 | 2150 | 770 |

Gelenkwellenlängen der ersten Gelenkwelle bei Fahrzeugen mit Motor 441

| Gelenkwellen Ø | Motordrehzahl | Betriebslänge Getriebe ohne Vorschaltgruppe | | Getriebe mit Vorschaltgruppe | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | max. | min. | max. | min. |
| mm | min$^{-1}$ | mm | mm | mm | mm |
| 90 x 5 | 2100 | 1670 | 600 | 1520 | 600 |
| 100 x 5 | 2100 | 1750 | 720 | 1590 | 720 |
| 110 x 6 | 2100 | 1830 | 770 | 1670 | 770 |
| 130 x 5 | 2100 | 2010 | 600 | 1830 | 600 |
| 140 x 5 | 2100 | 2080 | 720 | 1900 | 720 |

Werden Gelenkwellen über diese Längen benötigt, 2 oder 3 Gelenkwellen mit 1 oder 2 Zwischenlagern einbauen.
Gelenkwellen vor Einbau auswuchten.
Beugewinkel größer als 6° sowie Flanschwinkelfehler ($\beta_1 \neq \beta_2$, Bild 61) führen zu Schwingungen am Antriebsstrang. Sie beeinträchtigen die Lebensdauer der Aggregate und können zu Schäden führen.

### 4.3.4 Widerstandsmomente der Montagerahmen-Längsträger

Nach Radstandsänderungen Fahrgestell mit einem durchgehenden Montagerahmen verstärken.
Erforderliches Widerstandsmoment für Montagerahmen:
- bis zum maximalen Serien-Radstand siehe Tabellen 4 bis 8 sowie Diagramme A bis F.
- über den maximalen Serien-Radstand Widerstandsmoment um mindestens 15% erhöhen.

## 4.4 Tiefergelegte Anhängekupplung

Muß die Anhängekupplung tiefer gelegt werden, kann dies nach Bild 23 - 23.3 erfolgen. Ist aus technischen Gründen die Ausführung so nicht möglich, Arbeitsanweisungen bei der zuständigen Abteilung anfordern.
Siehe Abschnitt 1.2.1.
Abschnitt 3.7 beachten.
Bei diesen Ausführungen bleibt die in den Fahrzeugpapieren angegebene zulässige Anhängelast bestehen.

Bild 23 - 23.1
1 Schlußquerträger
2 Verbindungsplatte
3 tiefergelegter Schlußquerträger
4 Verstärkungsplatte

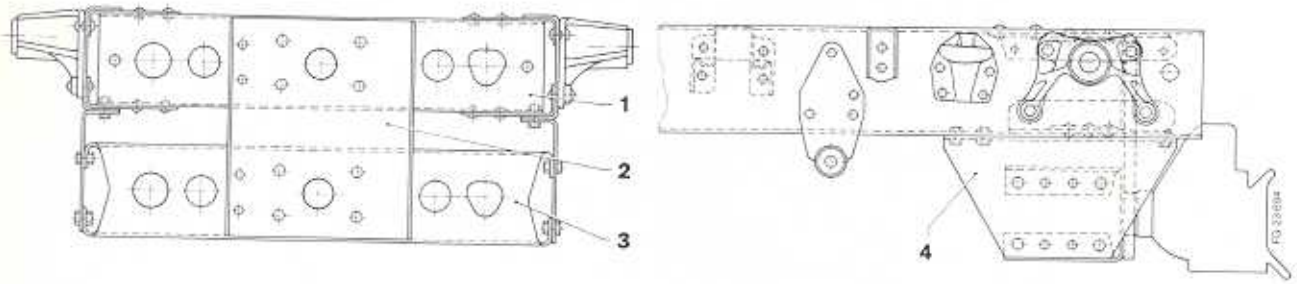



Bild 23
Fahrzeuge 709 - 1520

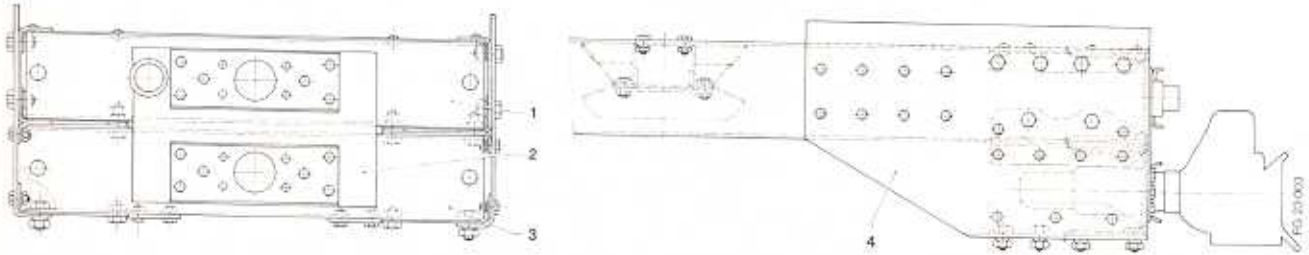



Bild 23.1
Pritschen-Fahrzeuge
1222 - 2222

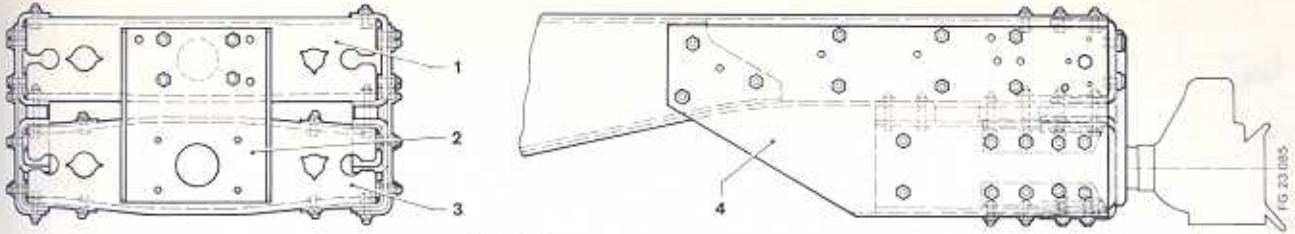



Bild 23.2
Pritschen-Fahrzeuge
1628 – 2636

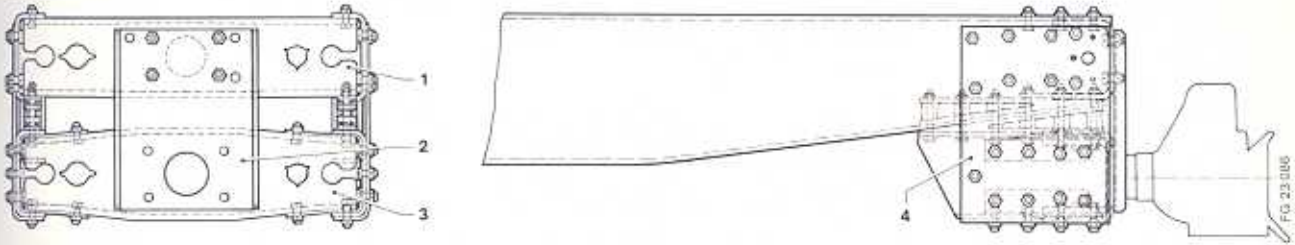



Bild 23.3
Kipper-Fahrzeuge
1222 – 2636

Bild 23.2 – 23.3
1 Schlußquertrager
2 Verbindungsplatte
3 tiefergelegter Schlußquertrager
4 Verstärkungsplatte

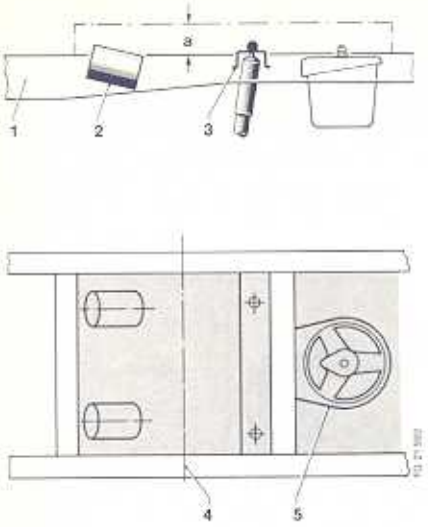



Bild 24
1 Fahrgestellrahmen
2 Federspeicher-Bremszylinder
3 Stoßdämpfer Quertrager
4 Mitte Hinterachse
5 Luftbalgtrager
a Freiraum

# 5 Hinweise für verschiedene Aufbauten

Abschnitt 1.1 beachten.
Der Aufbau muß so gefertigt werden, daß er verwindungsfrei auf den Fahrgestellrahmen-Längsträgern aufliegt.
Bei Montage des Aufbaus muß sich das Fahrgestell auf einer ebenen, horizontalen Standfläche befinden.
Die in den Diagrammen und Tabellen angegebenen Widerstandsmomente und Profilabmessungen beziehen sich auf gleichmäßig belastete Rahmenlängsträger.
Werden mehrere Aufbauten auf ein Fahrgestell montiert (z. B. Pritsche und Ladebordwand) muß für die Festlegung des Montagerahmens das größere der angegebenen Widerstandsmomente zugrunde gelegt werden.
Bei An- und Aufbauten asymmetrische Belastungen des Fahrgestells möglichst vermeiden. Sind asymmetrische Belastungen nicht zu vermeiden (z.B. bei einseitig montiertem Ladekran, Glastransportgestell, Generator, Zusatztanks usw.) ist eine Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.

Von der Daimler-Benz AG wird keine Aussage über Fahr-, Brems- und Lenkverhalten bei Fahrzeugen mit extremen Radstandsänderungen und bei Aufbauten für Ladungen mit ungünstigen Schwerpunktlagen (z.B. Heck-, Hoch- und Seitenlasten) gemacht. Der Aufbauhersteller ist bei diesen Aufbauten für die Fahrsicherheit des Fahrzeugs verantwortlich.

Im Bereich über Federspeicher-Bremszylindern, Stoßdämpfern, Luftbalgträgern usw. muß der Freiraum (je nach Fahrzeugtyp und Ausstattung 70 – 110 mm) ab Oberkante Fahrgestellrahmen eingehalten werden (Bild 24).
Es ist darauf zu achten, daß zwischen Fahrerhaus und Aufbau bzw. zwischen Fahrerhaus und hochgezogenem Auspuff ausreichender Zwischenraum vorhanden ist, um die Freigängigkeit des Fahrerhauses bei Einfederung zu gewährleisten. Abschnitt 1.5 beachten.
Bei Fahrzeugen mit kippbarem Fahrerhaus muß die Freigängigkeit beim Kippen gewährleistet sein. Siehe Abschnitt 1.8.3. Auf am Fahrerhaus montierte Kotflügel achten. Siehe Maßangaben in den Angebotszeichnungen.

## 5.1 Grundsätzliche Hinweise für Montagerahmen

Für die Befestigung der Aufbauten am Fahrgestellrahmen Montagerahmen mit Stahl-Längsträgern vorsehen. Bild 25 bis 25.4.
Die Montagerahmen-Längsträger sollen eben und dem Rahmenverlauf folgend auf den Obergurten des Fahrgestellrahmens aufliegen. **Holzleisten zwischen Fahrgestellrahmen-Längsträger und Montagerahmen-Längsträger sind nicht zulässig.**
Montagerahmen-Querträger nach Möglichkeit über den Fahrgestellrahmen-Querträgern anordnen.
Für die Längsträger abgekantete U-Profile oder für den Fahrzeugbau handelsübliche U-Profile (keine handelsüblichen Walzprofile) verwenden.
Aufgrund des für Aufbau und Fahrgestell erforderlichen Widerstandmoments (Wx) Abmessungen der Längsträger aus Diagramm A (Seite 50) ablesen.
Abschnitt 1.3 beachten.

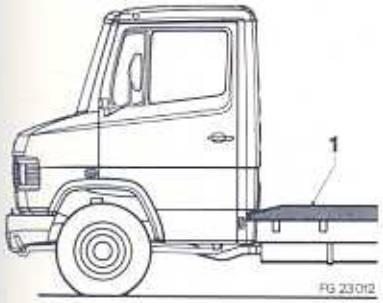



Bild 25
Transporter 507 D – 814 D
1 Montagerahmen

Bild 25.1
Fahrzeuge 709 – 1520
1 Montagerahmen

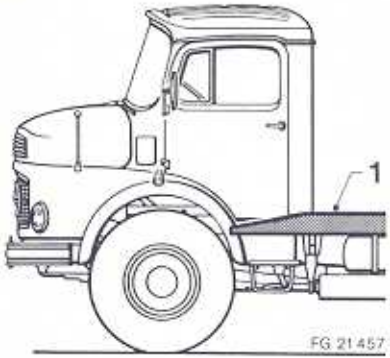



Bild 25.2
L-LA-Fahrzeuge 911 B – 1513
L 1924 – L 2628
1 Montagerahmen

### 5.1.1 Gestaltung von Montagerahmen

Die Längsträger sollten nach Möglichkeit an ihren vorderen Enden so ausgebildet werden, daß ein allmählicher Profilübergang gewährleistet ist (Bild 26 und 26.1).
Bei L/LA-Fahrzeugen die Längsträger bis unter das Fahrerhaus führen (Bild 25.2). Im Bereich der Hinterkante des Fahrerhauses darf die Höhe der Montagerahmen-Längsträger maximal 80 mm betragen.
Anschlagpuffer für das Fahrerhaus anbringen.
Bei Fahrzeugen mit Kippfahrerhaus die Längsträger so weit wie möglich nach vorn führen, mindestens aber bis über den hinteren Vorderfederbock (Bild 25.1, 25.3 und 25.4).

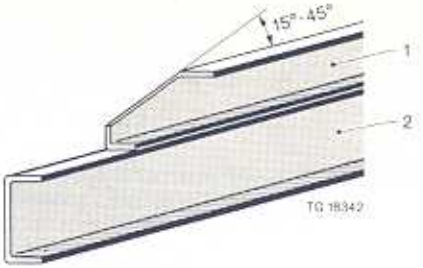



Bild 26
1 Montagerahmen
2 Fahrgestellrahmen

Bild 25.3
Fahrzeuge 1222 - 2225
1 Montagerahmen

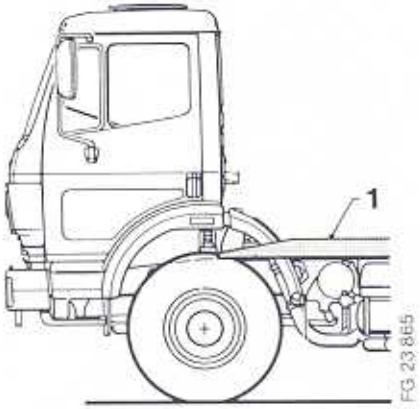



Bild 25.4
Fahrzeuge 1729 - 3529
1 Montagerahmen

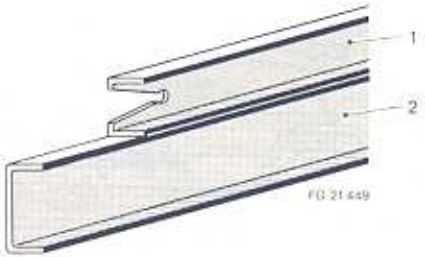



Bild 26.1
1 Montagerahmen
2 Fahrgestellrahmen

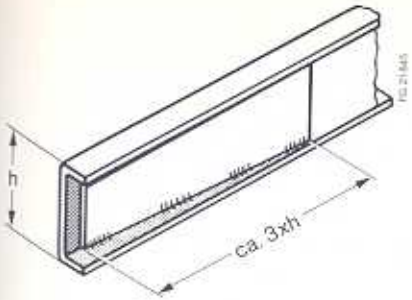



Bild 27

**Werden sehr hohe Längsträger erforderlich oder sollen geringe Bauhöhen des Rahmens erreicht werden, kann das U-Profil bei kraftschlüssigen Verbindungen**

- als Kasten geschlossen werden (Bild 28 B),
- ineinander geschachtelt (Bild 28 C)
  oder
- geschachtelt sein (Bild 28 D).

Dadurch erhöht sich das Widerstandsmoment, aber auch die Verdrehsteifigkeit. Deshalb auf einen guten Übergang vom geschlossenen Längsträger zum offenen U-Profil achten (Bild 27).

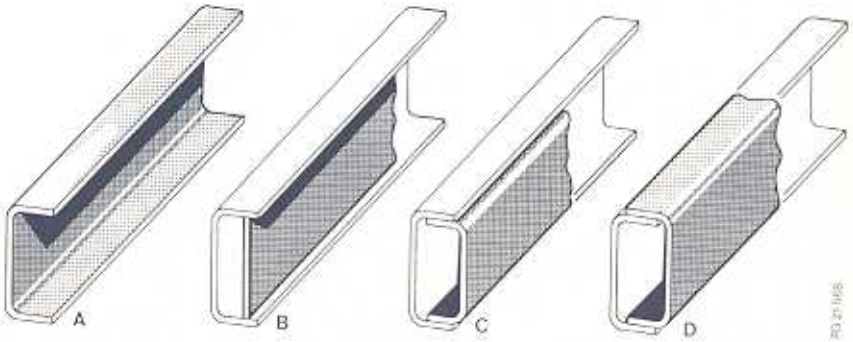
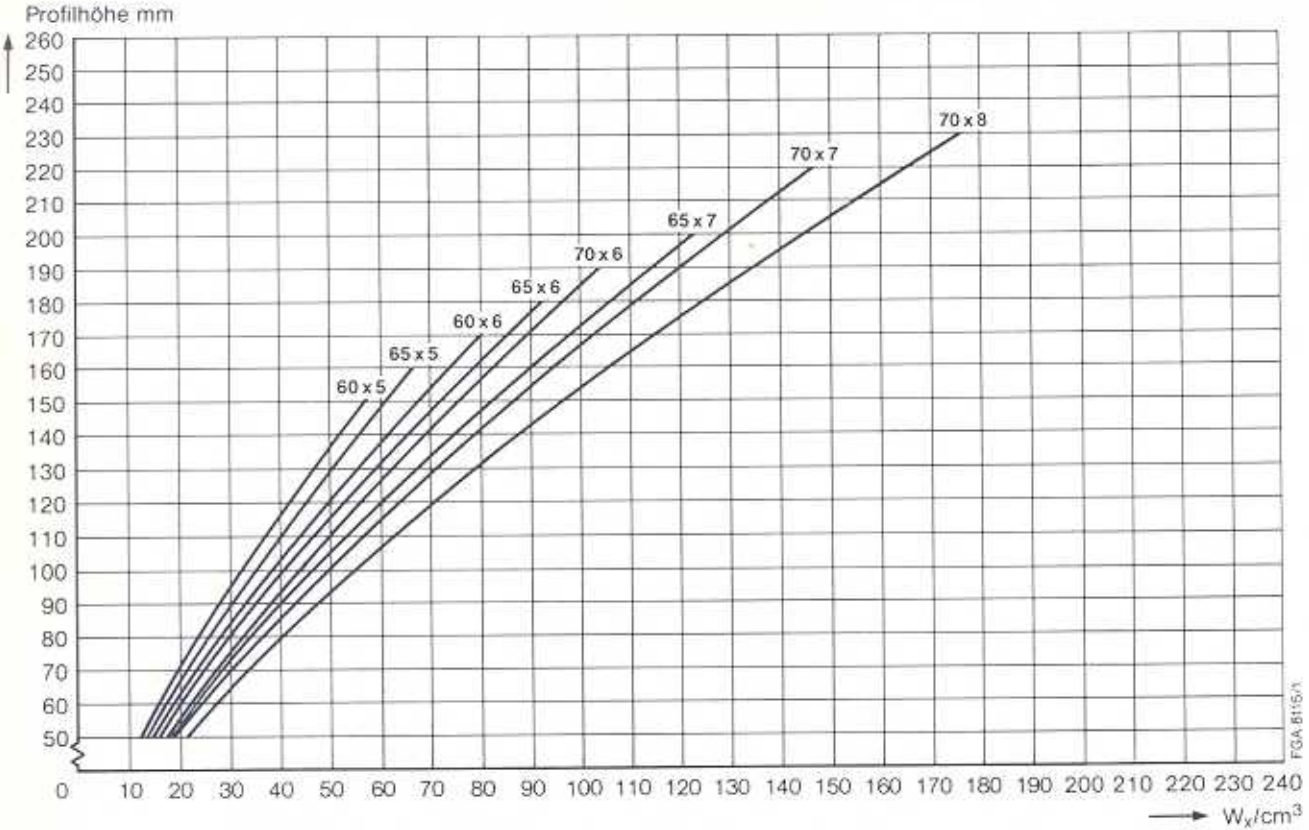



Bild 28
A = offenes U-Profil
(Wx siehe Diagramm A)
B = geschlossenes U-Profil
(Wx, siehe Diagramm A x 1,25)
C = ineinander geschachteltes Profil
(Wx, siehe Diagramm A x 1,75)
D = geschachteltes U-Profil
(Wx, siehe Diagramm A x 1,9)

**Diagramm A** Profilabmessungen für Montagerahmen-Längsträger (offenes Profil) [
Montagerahmen und Fahrgestellrahmen müssen die gleiche Materialstärke haben.



### 5.1.2 Fixierung von Montagerahmen

Bei Befestigung des Montagerahmens mit Briden oder an Konsolen müssen die Längsträger in Quer- und Längsrichtung fixiert werden. Die Längsfixierung erfolgt durch Verschrauben mit dem Fahrgestellrahmen. Hierzu die oberen Befestigungsnieten des Schlußquerträgers entfernen und durch Schrauben der Festigkeitsklasse 10.9 ersetzen (Bild 29). Bei geschraubtem Schlußquerträger Abschnitt 1.5.1 beachten.
Bei vorgefertigten Montagerahmen fertigungsbedingte Bautoleranzen der Fahrgestellrahmenbreite (max. +6/ –3 mm) berücksichtigen.

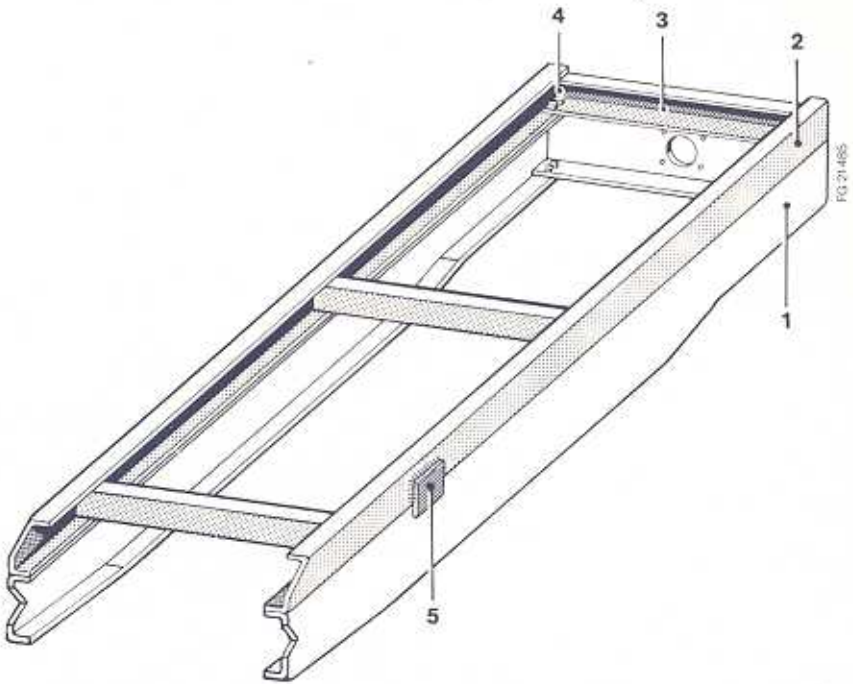



Bild 29
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Querträger
4 Schrauben zur Längsfixierung
5 Führungsplatte

### 5.1.3 Selbsttragende Aufbauten

**Bei Kasten- oder Kofferaufbauten in selbsttragender Ausführung erübrigt sich ein Montagerahmen mit durchgehenden Längsträgern, wenn Querträger mit einem maximalen Abstand von 600 mm montiert sind (Bild 30).**
Wenn erforderlich, kann der maximale Abstand von 600 mm im Bereich der Hinterachse überschritten werden.

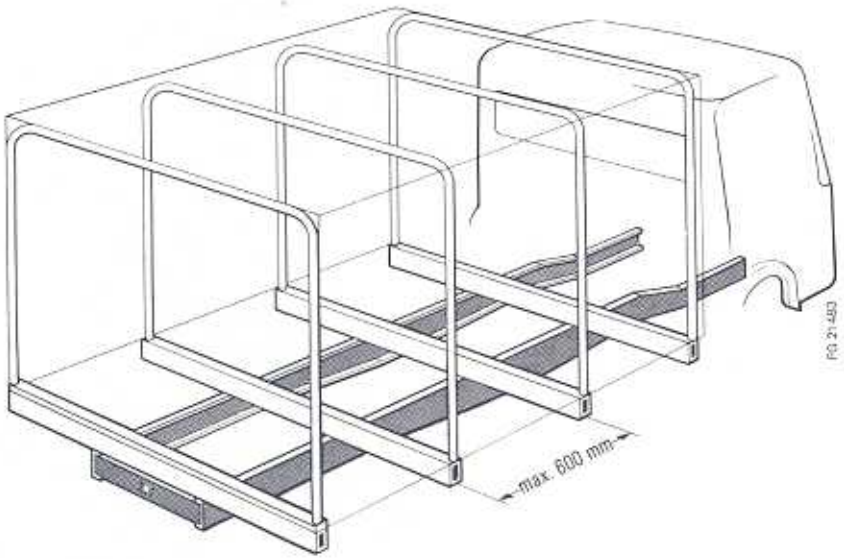



Bild 30

### 5.1.4 Montagerahmen als Bodengruppe

Ein Montagerahmen mit durchgehenden Längsträgern ist nicht erforderlich, wenn die Bodengruppe des Aufbaus die Funktion des Montagerahmens übernehmen kann (Bild 31).

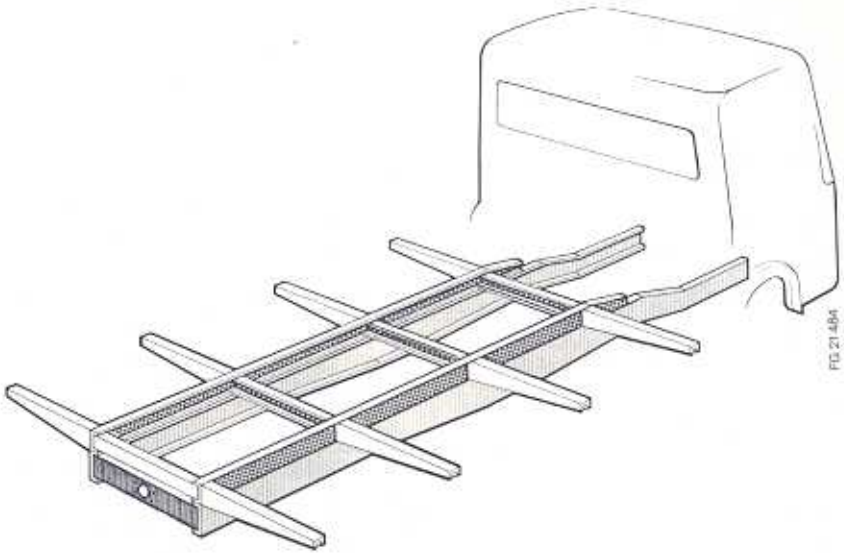
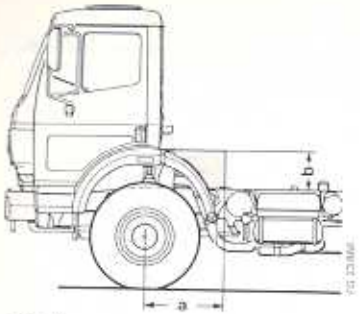



Bild 31




## 5.1.5 Freigängigkeit des Schaltgestänges

Auf Freigängigkeit des Schaltgestänges im Bereich hinter dem Fahrerhaus achten (Bild 32).
Höhenschwenkbereich von Sattelaufliegern beachten (Bild 40).
Siehe Abschnitt 5.3.1.
Maßangaben in den Angebotszeichnungen berücksichtigen.

Bild 32

| Motor | Getriebe | Baumuster | Maß a ohne NMV mm | Maß a mit NMV mm | Maß b[1] Fahrerhaus kurz ohne NMV mm | Maß b[1] Fahrerhaus kurz mit NMV mm | Maß b[1] Fahrerhaus mittel ohne NMV mm | Maß b[1] Fahrerhaus mittel mit NMV mm | Maß b[1] Fahrerhaus lang mm |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 366 | G3/50-5, G3/60-5<br>G4/65-7 | 714.0..<br>714.5.. | 505<br>545 | | 470<br>480 | | 0<br>0 | | 0<br>0 |
| 366 A | G3/60-5<br>G4/65-6, GV 4/65-6, G4/65-7 | 714.0..<br>714.4.., 714.5.. | 505<br>545 | <br>700 | 530<br>550 | <br>570 | 0<br>0 | <br>155 | 0<br>0 |
| 366 LA | G4/65-6, GV 4/65-6, G4/65-7 | 714.4.., 714.5.. | 545 | 700 | 550 | 570 | 0 | 155 | 0 |
| 421 | G3/61-5, G3/65-9, G 3/90-8<br>G4/95-6, GV 4/95-6, G4/95-7 | 714.0.., 714.2..<br>714.60., 714.64. | 640<br>635 | 730<br>735 | 560<br>575 | 655<br>590 | 0<br>0 | 95<br>215 | 0<br>0 |
| 422 | G(V)4/95-6,G(V)4/110-6<br>5S-92GP, 5S-111GP<br>16S-112<br>16S-130<br>4S-150GP + WSK400 | 714.60., 714.62.<br>719.8.., 717.2..<br>717.2..<br>717.5..<br>717.3.. | 580<br>540<br>540<br>580<br>825 | 680<br>605<br>600<br>600 | 500<br>490<br>510<br>520<br>560 | 515<br>490<br>530<br>530 | 0<br><br>0<br>0<br>140 | 135<br><br>0<br>0 | 0<br><br>0<br>0<br>140 |
| 422 A, 442 A | 16S-130, 16S-160<br>4S-150GP + WSK400 | 717.5.., 717.3..<br>717.3.. | 580<br>825 | 600 | 520<br>560 | 530 | 0<br>140 | 0 | 0<br>140 |
| 422LA,442LA | 16S-160 | 717.3.. | 580[2] | | | | | | |
| 423 | 16S-130, 16S-160<br>4S-150GP + WSK400 | 717.5.., 717.3..<br>717.3.. | 740<br>985 | 760 | 545<br>585 | | 250<br>195 | | 0<br>135 |

[1] Bei nach vorn gekipptem Fahrerhaus.
[2] Mit Großraumfahrerhaus 0.

## 5.2 Aufbaubefestigungen

Um eine einwandfreie Verbindung zwischen Fahrgestell und Aufbau zu erreichen, ist für alle Aufbauten ein Montagerahmen oder ein Unterbau, der die Funktion des Montagerahmens übernimmt, erforderlich (ausgenommen Aufbauten nach Bild 30 und 31). Abschnitt 5.1 beachten.
Die richtige Befestigung ist ausschlaggebend für das Fahrverhalten des Fahrzeugs sowie für die Haltbarkeit von Aufbau und Fahrgestellrahmen.
Je nach Fahrgestelltyp und vorgesehenem Aufbau sowie entsprechend dem Einsatzzweck des Fahrzeugs die Befestigung bestimmen.
Die besonderen Hinweise bei den verschiedenen Aufbauarten beachten, siehe Abschnitt 5.

### 5.2.1 Kraftschlüssige Verbindungen

Eine Bewegung des Montagerahmen-Längsträgers gegenüber dem Fahrgestell-Längsträger ist bedingt möglich.
Festigkeitsberechnung für jeden Längsträger getrennt durchführen.
Biegemoment entsprechend den Trägheitsmomenten aufteilen.
Bei kraftschlüssiger Verbindung die ersten zwei Befestigungspunkte elastisch gestalten (Tellerfedern Bild 34, Gummilagerung Bild 34.1).
Im Bereich von Hinterachsen und Hinterfedern dürfen am Fahrgestellrahmen nur Führungsplatten vorgesehen werden (keine Briden- oder Konsolenbefestigungen).

### 5.2.1.1 Bridenbefestigung

**Bridenbefestigungen bei Fahrzeugen mit serienmäßig angebrachten Konsolen sind nicht zulässig.**

Bei Montagerahmen mit Bridenbefestigung das erste Bridenpaar in einem Abstand von ca. 250 – 300 mm von der Vorderkante des Montagerahmens anbringen (Bild 33).
Für die Bridenbefestigung Aluminium- oder Temperguß-Zwischenlagen vorsehen. Die Briden dürfen nicht an den Längsträgern anliegen. Von uns freigegebene Bridenbefestigungs-Ausführungen siehe Bild 33.

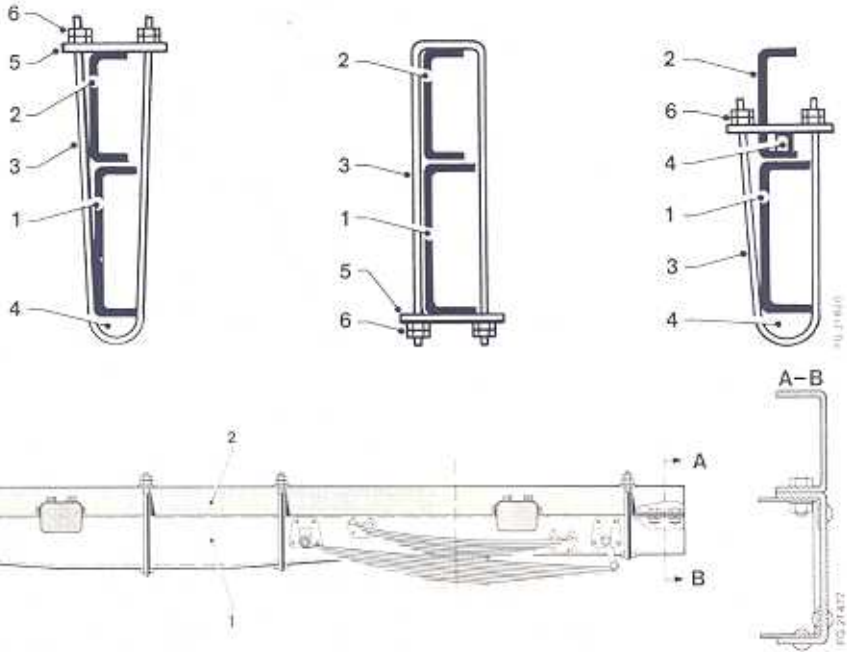



Bild 33
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Briden
4 Zwischenlage
5 Platte
6 Befestigungsmuttern

### 5.2.1.2 Konsolenbefestigung

An Fahrgestellen mit serienmäßiger Konsolenausrüstung die Befestigung des Aufbaues möglichst an diesen Konsolen vorsehen (Bild 35 und 36). Dabei beachten, daß eine elastische Befestigung (z.B. durch Unterlegen von Tellerfedern, Bild 34, oder Gummilagern, Bild 34.1) im Bereich hinter dem Fahrerhaus erreicht wird. Zwischen Aufbau- und Fahrgestellkonsolen einen Abstand von mindestens 5 mm einhalten.
Das gleiche gilt, wenn anstelle von Konsolen T-Schrauben verwendet werden (siehe Bild 34.2).

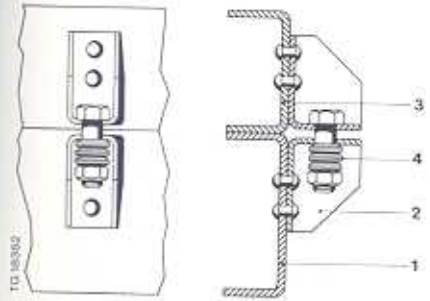



Bild 34
1 Fahrgestellrahmen
2 Konsole
3 Montagerahmen
4 Tellerfedern

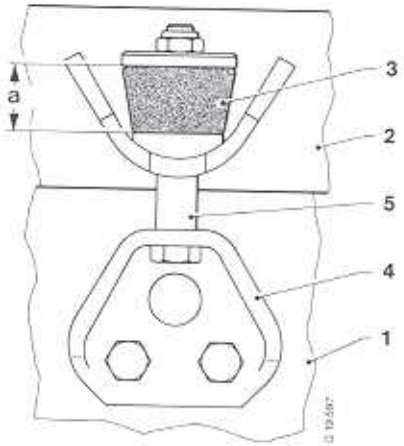



Bild 34.1
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Gummipuffer
4 Konsole
5 Distanzhülse
a ca. 30 mm

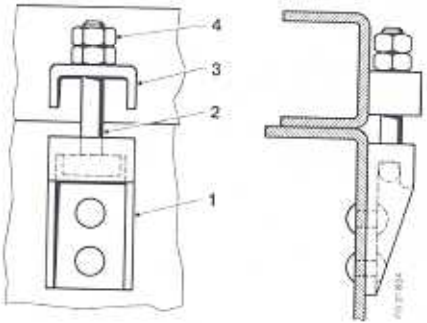



Bild 34.2
1 Konsole
2 T-Schraube
3 Konsole
4 Befestigungsmuttern

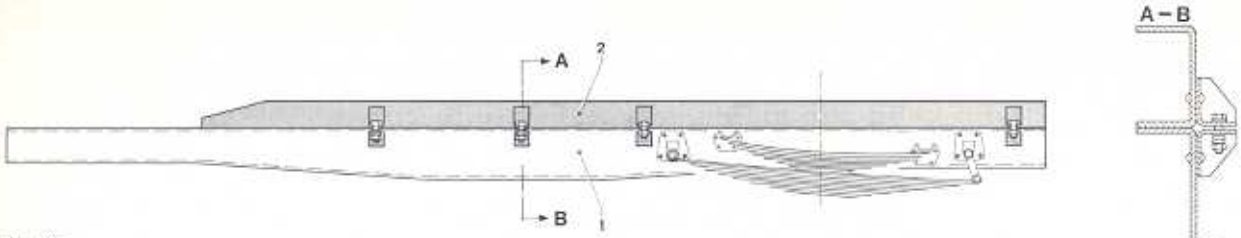



Bild 35
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen

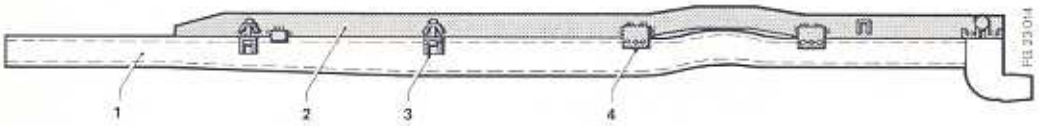



Bild 36
Kipper-Fahrzeuge 507 D – 814 D
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Konsole
4 Befestigungslasche

### 5.2.2 Formschlüssig schubfeste Verbindung

Eine Bewegung des Montagerahmen-Längsträgers gegenüber dem Fahrgestell-Längsträger ist nicht möglich.
Der Montagerahmen-Längsträger folgt allen Bewegungen des Fahrgestell-Längsträgers (Durchbiegung, Verdrehung).
Bei Festigkeitsberechnungen werden beide Längsträger als ein Bauteil angesehen.
Beim Aufbau von Transport-Betonmischer, Ladekran am Heck, Hinterkipper und ähnlichen Aufbauten muß die Befestigung des Montagerahmens mit dem Fahrgestellrahmen schubfest erfolgen. Siehe Abschnitt 5.2.2.1.
Bei formschlüssiger Verbindung verwindungssteife Aufbauten (z.B. Kofferaufbauten, Tanks) auf dem Montagerahmen hinter dem Fahrerhaus elastisch lagern.
Elastische Lagerungen hinter Fahrerhaus **und gleichzeitig am Rahmenende** sind nicht zulässig.

### 5.2.2.1 Laschenbefestigung

Die Laschen in der Regel mit 3 nebeneinanderliegenden Paß- bzw. Schaftschrauben am Fahrgestellrahmen befestigen.

Laschenabstand max. 500 – 700 mm.

Im vorderen Bereich Briden- oder Konsolenbefestigungen verwenden. Abschnitt 4.1 beachten.
Bei durchgehender Laschenbefestigung bis in den Bereich des Fahrerhauses (z.B. Aufbau von schweren Ladekränen), ist eine Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.

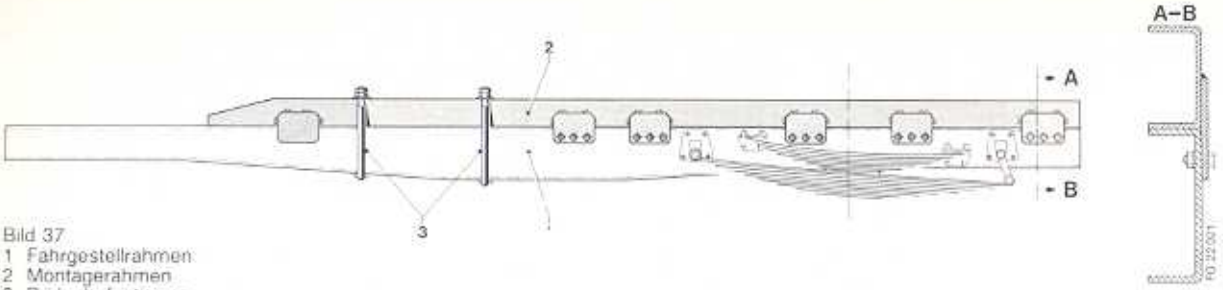



Bild 37
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Bridenbefestigung

### 5.2.3 Schnellverschluß für Wechselaufbauten

Für Wechselaufbauten kann eine Aufbaubefestigung mit Schnellverschluß-Schrauben (Bild 38) vorgesehen werden. Abschnitt 4.1 beachten.
Die Anzahl der Schnellverschlüsse so festlegen, daß die Aufnahme der Brems- und Seitenkräfte gewährleistet ist.
Die Schnellverschlüsse müssen so gestaltet und befestigt sein, daß sie funktionssicher sind. Die Verriegelung am Montagerahmen muß spielfrei erfolgen.

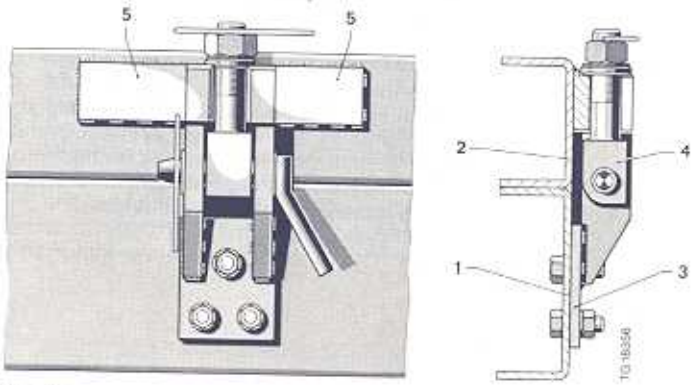



Bild 38
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Befestigungsplatte
4 Schnellverschluß
5 Aufnahmevorrichtung

### 5.2.4 Pritschen-, Kasten-, Koffer- und Wechselaufbauten auf Lkw-Fahrgestelle

Zur gleichmäßigen Belastung des Fahrgestellrahmens muß die Aufbaubefestigung über einen Montagerahmen (Abmessungen siehe Tabelle 4) mit Längsträgern aus
U-Profil erfolgen. Abschnitt 5.1 beachten. Ausgenommen davon sind Original-DB-Pritschen mit DB-Unterbau.
Bei Punkt- oder punktähnlichen Belastungen der serienmäßigen Pritsche (z.B. Transport von Kabeltrommeln, Coils usw.) ist eine Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich, siehe Abschnitt 1.2.1.
Bei Kasten- oder Kofferaufbauten in selbsttragender Ausführung erübrigt sich ein durchgehender Montagerahmen, wenn Querträger mit einem maximalen Abstand von 600 mm montiert sind (Bild 30).
Ein Montagerahmen mit durchgehenden Längsträgern ist nicht erforderlich, wenn die Bodengruppe des Aufbaus die Funktion des Montagerahmens übernehmen kann (Bild 31).
Bei Fahrgestellen, die mit langem Fahrerhaus geliefert werden, muß, wenn notwendig, der hintere Rahmenüberhang gekürzt werden, damit die zulässige Hinterachslast nicht überschritten wird.
Vor Aufbaubeginn: Fahrgestell wiegen, Aufbaulänge festlegen, wenn notwendig Rahmenverkürzung bestimmen.
Bei Fahrzeugen mit V-Motoren hinter dem Fahrerhaus ein Luftleitblech anbringen, damit die warme Motorluft nicht gegen den Aufbau geleitet wird.

**Tabelle 4**

Widerstandsmomente der Montagerahmen-Längsträger

| Fahrzeuge | Widerstandsmoment (Wx) pro Längsträger in $cm^3$ | Profilabmessungen der Längsträger |
|---|---|---|
| 507 D – 814 D | 30 | Siehe Diagramm A |
| 709 – 3328 | 45 | Seite 50 |

### 5.2.5 Wechselaufbauten auf Fahrgestelle mit Luftfederung

Maßangaben den gültigen Fahrgestellzeichnungen entnehmen.

Bei der Montage von Wechselaufbauten folgende Hinweise beachten:

1. Niveau-Nullage überprüfen.
   Maß vom Boden bis Oberkante Fahrgestell-Längsträger, gemessen über der Antriebsachse.
2. Kontrollmaß überprüfen.
   Maß vom Boden bis Oberkante Fahrgestell-Längsträger, gemessen über der Vorderachse.
3. Bei der Festlegung des Montagerahmens und Wechselrahmens Unterfahrhöhe (1320 mm) der Wechselaufbauten beachten.
4. Die hinteren Stützen der Wechselaufbauten sollen hinter der Nachlaufachse angebracht werden, zum Beispiel nach DIN 70 013. In der Bundesrepublik Deutschland vorgeschriebenen Unterfahrschutz berücksichtigen.
5. Max. Schwerpunkthöhen für Aufbau + Nutzlast nicht überschreiten. Maße siehe Tabelle 3.
6. Das Abstandsmaß zwischen Oberkante Kotflügel bis Unterkante Wechselpritsche muß ca. 50 mm betragen.
7. Einzelkotflügel an Antriebsachse und Nachlaufachse verwenden, zum Schutz der Luftfederungsaggregate.

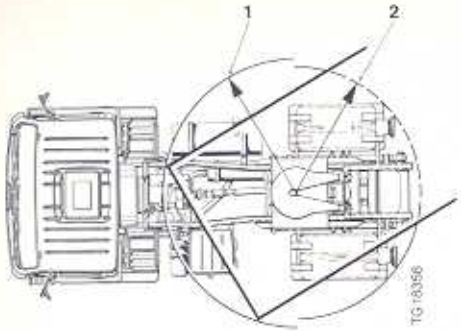



Bild 39

## 5.3 Sattelzugmaschinen-Fahrgestelle und Sattelanhänger

**Als Sattelzugmaschinen nur die von uns freigegebenen Fahrgestelle verwenden.**
Auf diese Fahrgestelle dürfen nur Sattelkupplungen aufgebaut werden. Sonderfälle mit der zuständigen Abteilung abstimmen. Siehe Abschnitt 1.2.1.

### 5.3.1 Allgemeine Hinweise

Die Aufliegerhersteller sind dafür verantwortlich, daß die Sattel-Kraftfahrzeuge bei Kreisfahrt den Vorschriften entsprechen (in der Bundesrepublik Deutschland zum Beispiel § 32 StVZO BO-Kraftkreis). Am Sattelanhänger den vorderen Durchschwenkradius (Bild 39 Position 1) und den hinteren Durchschwenkradius (Bild 39 Position 2) sowie den Höhenschwenkbereich (Bild 40) prüfen. Abschnitt 5.1 beachten.
Bei Bedarf Mindesthöhe der Sattelkupplung nach ISO-Norm 1726 berücksichtigen.
Freigängigkeit des Schaltgestänges (Bild 32) hinter dem Fahrerhaus und Freigängigkeit über dem Tankeinfüllstutzen beachten.

Kotflügel an Sattelzugmaschinen so anbringen, daß die Oberkante des Kotflügels tiefer liegt als die Auflagefläche der Sattelkupplung. Mindestmaß zwischen Rahmenoberkante und Kotflügeloberkante einhalten.
Maße siehe Angebotszeichnungen.
Automatisch lastabhängige Bremse einstellen, siehe Abschnitt 1.10.

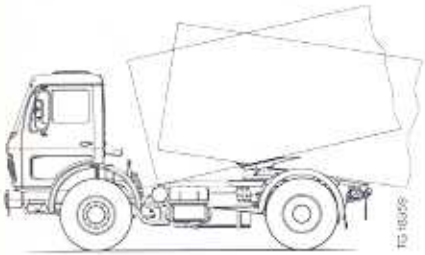



Bild 40

### 5.3.2 Sattelkupplung

Die Sattelkupplung so aufbauen, daß das Kupplungsgelenk im Sattelpunkt liegt. Zur Festlegung des Sattelvormaßes Fahrgestellgewicht durch Wiegen ermitteln. Die zulässigen Gewichte, insbesondere die zulässigen Achslasten, einhalten (Abschnitt 1.4).

### 5.3.3 Anschlüsse für Bremsanlage und elektrische Anlage

Es muß sichergestellt sein, daß die Anschlußleitungen nicht an Aufbauteilen scheuern können. Wenn erforderlich, Kupplungsköpfe nach ISO 1728 höherlegen oder Schwenkarm anbringen.
An den Vorratsdruck- und Bremsleitungen nur automatische Kupplungsköpfe verwenden.
Die Halterung der Anhängersteckdose so ausführen, daß bei schwergängigem Stecker die Halterung sich nicht verbiegen kann.
Das Gleitblech so anordnen, daß das Kreuzgelenk der Gelenkwelle nach oben abgedeckt wird. Die Verschmutzung des Fahrerhauses und des Sattelanhängers durch austretendes Fett wird dadurch verhindert.
Ist ein Anschließen der Leitungen für Bremsanlage und elektrische Anlage von der Fahrbahn aus nicht möglich, muß eine geeignete Arbeitsfläche von mindestens 400 mm x 500 mm sowie ein sicherer Aufstieg zur Arbeitsfläche vorgesehen werden.

### 5.3.4 Sattelanhänger mit Luftfederung

Sattelanhänger mit Luftfederung dürfen bei einer Querbeschleunigung von 0,3 g eine Neigung von 3° bis 4° nicht überschreiten, damit die Sattelzugmaschine nicht die gesamten Kräfte bei Querneigung des Sattelanhängers aufnehmen muß.

## 5.4 Normal-Fahrgestelle als Sattelzugmaschinen

Normal-Fahrgestelle sollten nur in Ausnahmefällen zu Sattelzugmaschinen umgebaut werden.

### 5.4.1 Notwendige Umbaumaßnahmen am Fahrgestellrahmen

Den hinteren Fahrgestellüberhang auf das kleinstmögliche Maß kürzen und den hinteren Federquerträger durch den Schlußquerträger ersetzen.
Die serienmäßigen Hinterfedern sollten gegen Federn für Sattelzugmaschinen getauscht werden.
Stabilisator an der Hinterachse einbauen.
Kupplungsköpfe der Bremsleitungen und Anhängersteckdose hinter das Fahrerhaus verlegen.
Automatisch lastabhängige Bremse einstellen lassen, siehe Abschnitt 1.10.

### 5.4.2 Montagerahmen und Sattelkupplung

Die Sattelkupplung auf einem Montagerahmen aus Stahl befestigen.

Abmessungen der Montagerahmen:
Fahrzeuge 609 D – 1520 = 120 x 60 x 5 mm
Fahrzeuge 1222 – 2636 = 100 x 70 x 7 mm
Abschnitt 1.3 beachten.

Der Montagerahmen muß im Bereich der Sattelkupplung mindestens 2 Querträger erhalten. Die Längsträger des Montagerahmens sollen möglichst weit nach vorn geführt werden.
Längsträger im Bereich der Sattelkupplung schubfest (über Laschen) am Fahrgestellrahmen befestigen. Alle anderen Befestigungen mit Briden oder an den serienmäßig angebrachten Konsolen vorsehen.
Für die Längsfixierung des Montagerahmens Schrauben am Ende der Rahmenlängsträger vorsehen. Dafür die vorhandenen Befestigungsbohrungen des Schlußquerträgers verwenden. In die freibleibenden Schraubenbohrungen am Schlußquerträger Schrauben einsetzen.

Die Befestigung der Sattelkupplung erfolgt auf einer Montageplatte oder Profilplatte und Befestigungswinkeln (Bild 41). Auf Freigängigkeit der Längslenker und Federspeicher-Bremszylinder bei maximaler Einfederung achten. Wenn notwendig, Aussparungen in der Montageplatte vorsehen. Für die Befestigung der Winkel die im Bild 43 angegebenen Maße einhalten.

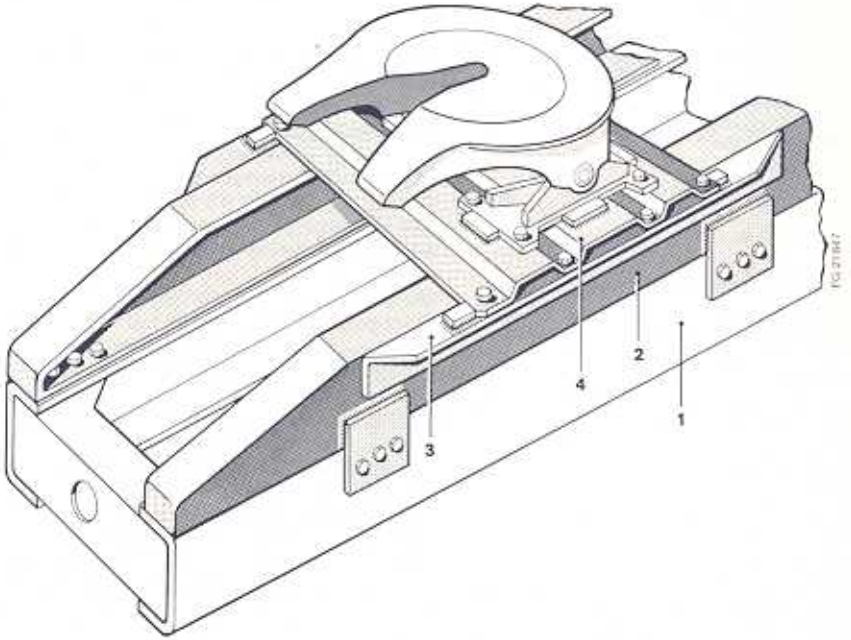



Bild 41
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Befestigungswinkel
4 Profilplatte Montageplatte

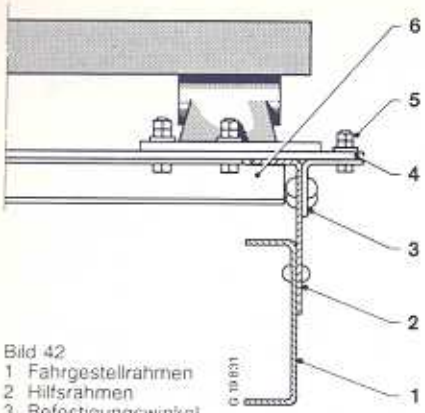



Bild 42
1 Fahrgestellrahmen
2 Hilfsrahmen
3 Befestigungswinkel
4 Montageplatte
5 Befestigungsschrauben
6 Querträger

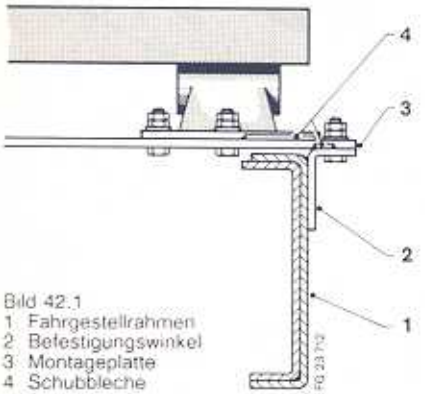



Bild 42.1
1 Fahrgestellrahmen
2 Befestigungswinkel
3 Montageplatte
4 Schubbleche

## 5.5 Sattelzugmaschinen-Fahrgestell mit oder ohne MERCEDES-BENZ Spezial-Hilfsrahmen

Sattelzugmaschinen werden serienmäßig mit oder ohne MB Spezial-Hilfsrahmen geliefert, in jedem Fall aber mit außenliegenden Befestigungswinkeln.
Die Befestigung der Sattelkupplungsplatte muß direkt an diesen Winkeln erfolgen (Bild 42).
Bei 3-Achs-Fahrzeugen über 26 t zulässigem Gesamtgewicht mit verstärkten Hinterfedern entfallen die serienmäßig außenliegenden Befestigungswinkel. Im Bedarfsfall ist Rücksprache mit der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.

**Bei den Fahrzeugen 814 – 1520 muß eine Profilplatte (Bild 41) aufgebaut werden.**

Auf Freigängigkeit der Längslenker und Federspeicher-Bremszylinder bei maximaler Einfederung achten. Wenn notwendig, Aussparungen in der Montageplatte im Bereich der Längslenker vorsehen. Für die Befestigung der Winkel die im Bild 43 angegebenen Maße einhalten.
Auf keinen Fall darf zur Befestigung der Sattelkupplung oder der Montageplatte der Obergurt des Hilfsrahmens angebohrt werden.

Mindeststärke der Montageplatte
Flachplatte: 10 mm für Fahrzeuge bis 10 t zul. Gesamtgewicht,
13 mm für Fahrzeuge über 10 t zul. Gesamtgewicht,
Profilplatte: 8 mm stark, max. 40 mm hoch.

Muß die Sattelkupplung höher gesetzt werden, einen zusätzlichen Montagerahmen oder eine Profilplatte bis maximal 150 mm verwenden (Bild 41). Sattelkupplung und Befestigungswinkel mit Montageplatte verschrauben (Bild 42 und 43).
Bei Fahrzeugen ab 17 t zulässigem Gesamtgewicht muß die Schraubengröße mindestens M 20 x 1,5 betragen.
Die Schraubverbindung muß durch Kontermuttern oder durch Verwendung selbstsichernder Muttern gesichert sein.

Bei Hilfsrahmen mit Querträgern, die Montageplatte zusätzlich mit den Querträgern verschrauben (Bild 42). Ist dies nicht möglich, müssen zusätzlich Schrauben für die Verbindung der Montageplatte mit den Befestigungswinkeln vorgesehen werden (Bild 43).
Sattelkupplung und Montageplatte mit Schubblechen sichern (Bild 43).
Die zulässige Aufliegelast kann erst nach erfolgtem Aufbau festgelegt werden. Zulässige Aufliegelast am Fahrerhaus anschreiben.
In der Bundesrepublik Deutschland nach der TÜV-Abnahme gemäß § 34 Absatz 4 StVZO.

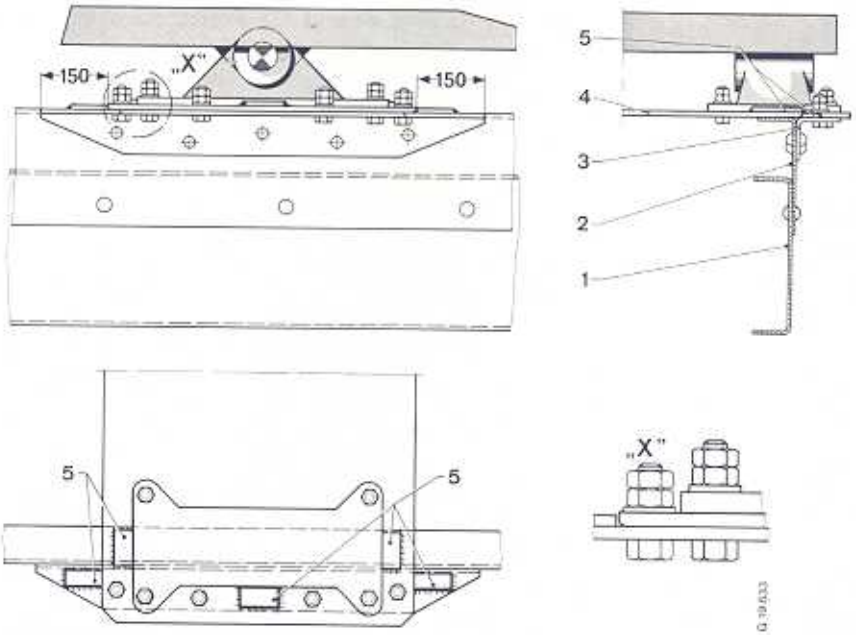



Bild 43
1 Fahrgestellrahmen
2 Hilfsrahmen
3 Befestigungswinkel
4 Montageplatte
5 Schubbleche

## 5.6 Kippaufbauten

### 5.6.1 Kippaufbauten auf Kipper-Fahrgestelle

Wegen der besonderen Belastung dürfen Dreiseiten- und Hinterkippaufbauten nur auf die dafür vorgesehenen Fahrgestelle aufgesetzt werden (Sonderfälle siehe Abschnitt 5.6.7).

### 5.6.2 Montagerahmen

Kippaufbauten müssen einen durchgehenden Montagerahmen aus Stahl erhalten (Bild 44 und 45). Profilabmessungen und Widerstandsmomente siehe Tabelle 5.

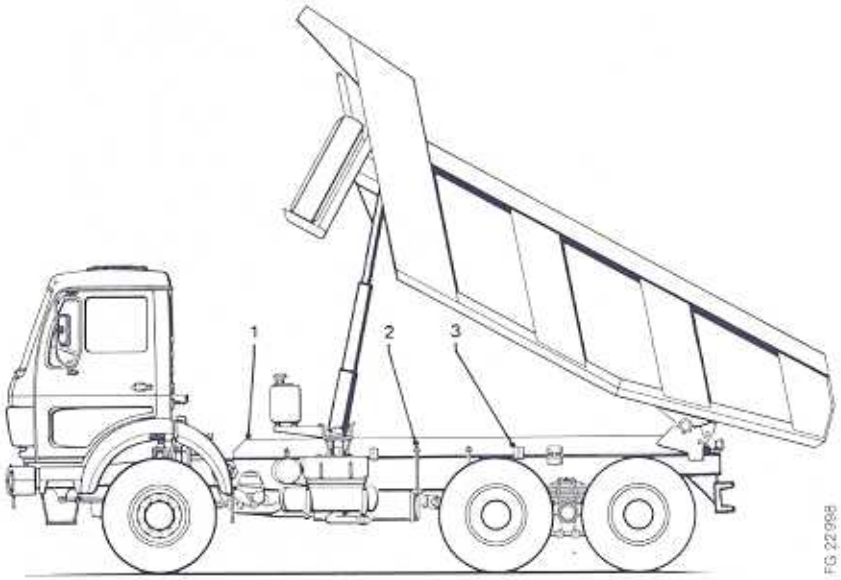



Bild 44
1 Montagerahmen
2 Briden
3 Führungsplatte

Im vorderen Bereich muß dieser mit einem Querträger ausgerüstet sein.
Für die Längsfixierung des Montagerahmens Schrauben am Ende der Rahmenlängsträger vorsehen. Dafür die vorhandenen Befestigungsbohrungen des Schlußquerträgers verwenden. In die freibleibenden Schraubenbohrungen am Schlußquerträger Schrauben einsetzen.
Zur seitlichen Fixierung des Montagerahmens Führungsplatten im Bereich der Querträger am Montagerahmen anschweißen. Siehe Abschnitt 5.1.2.

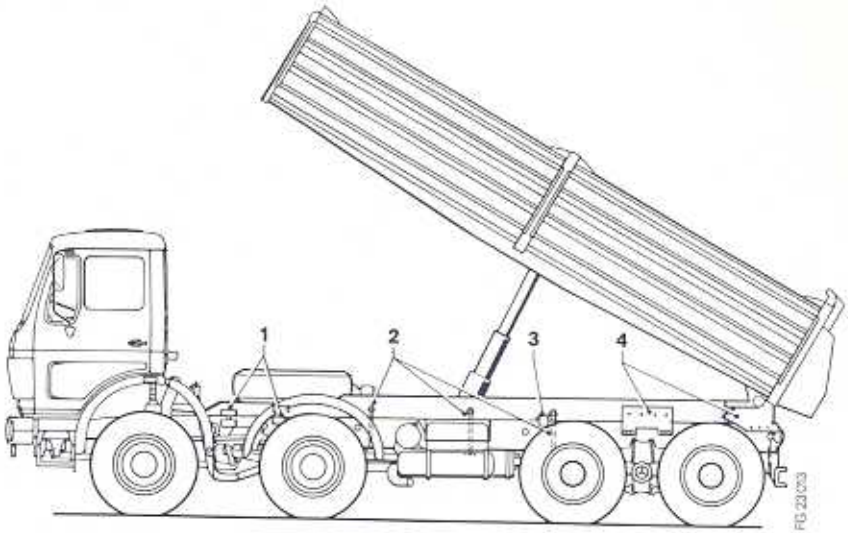



Bild 45
1 Konsolen
2 Briden
3 Führungsplatte
4 Befestigungslaschen

### 5.6.3 Kipplager

Das hintere Kipplager bei Dreiseiten- und Hinterkippaufbauten sollte möglichst nahe zur Hinterachse angeordnet sein. Darauf achten, daß die abgeklappte Kipper-Rückwand nicht gegen das Rahmenende, die Beleuchtungseinrichtung oder die Anhängekupplung schlägt.
Für die vorderen Kipplager Einweiser vorsehen, damit beim Ablassen der Kippbrücke die Kipplager geführt werden.

### 5.6.4 Sicherungseinrichtungen

Die Einstellung der Kippaufbauten so vornehmen, daß die Fangseile bei Endstellung leicht durchhängen.
Bedieneinrichtungen gegen unbeabsichtigtes Betätigen absichern.
Als optische Warnung, wenn die Kippbrücke nicht ganz zurückgekippt (Fahrstellung) ist, die Kontrolleuchte „Kippbrücke" anschließen.

### 5.6.5 Befestigung des Pressenträgers

Der Pressenträger wird auf Querträgern im Montagerahmen befestigt. Abschnitt 5 und Bild 24 beachten. Die Querträger des Montagerahmens und die Querträger des Fahrgestellrahmens sind nach Möglichkeit übereinander anzuordnen. Der Montagerahmen wird mit Briden oder an den serienmäßig angebrachten Konsolen direkt mit dem Fahrgestellrahmen verbunden.
Zur seitlichen Fixierung des Montagerahmens im Bereich der Querträger Führungsplatten am Montagerahmen anschweißen.

### 5.6.6 Anordnung der Kipp-Presse

Bei den Fahrzeugen 507 D bis 1625 mit Dreiseiten-Kippaufbauten **empfehlen** wir, den Angriffspunkt der Kipp-Presse vor den Schwerpunkt von Aufbau + Nutzlast zu legen.
Bei den Fahrzeugen 1922 bis 3336 **muß** der Angriffspunkt der Kipp-Presse vor dem Schwerpunkt von Aufbau + Nutzlast liegen.

**Tabelle 5**
Profilabmessungen und Widerstandsmomente der Montagerahmen-Längsträger

| Fahrzeuge | Widerstandsmoment (Wx) pro Längsträger $cm^3$ | Profilabmessungen der Längsträger |
|---|---|---|
| 507 D – 814 D | 30 | Siehe Diagramm A Seite 50 |
| 709 – 914 K/AK | 40 | |
| 1114 – 1517 K/AK<br>LK/LAK 911 B – 1513 | 45 | |
| 1414 – 1625 K/AK<br>1735 K<br>2222 K | 50[2] | |
| 1922 K/AK<br>1729, 1936 K/AK | 60[1][2] | |
| LK 1921, 1924, 1928<br>2235 K | 70 | |
| LK 2624, 2628 | 100 | |
| 2429, 2636 K/AK<br>3025 – 3328 K/AK | | 170 x 70 x 7[3]<br>200 x 70 x 7[3][4] |

[1] Über den Hinterachsen als Kasten geschlossen.

[2] Befestigung des Montagerahmens schubfest mit dem Fahrgestellrahmen. Im Bereich des hinteren Kipplagers mit 4 Schrauben M 14 x 1,5 pro Seite.

[3] Montagerahmen als Kasten geschlossen vom Rahmenende bis ca. 2000 mm vor Mitte Hinterachsen. Befestigung des Montagerahmens schubfest mit dem Fahrgestellrahmen. Im Bereich des hinteren Kipplagers mit 4 Schrauben M 14 x 1,5 pro Seite. Längsfixierung (Bohrungen des Schlußquerträgers) mit 2 Schrauben M 14 x 1,5 pro Seite.

[4] Nur für Hinterkipper.

### 5.6.7 Kippbare Sonderaufbauten auf Normal-Fahrgestelle

Für kippbare Sonderaufbauten wie zum Beispiel Zement-Silobehälter, Dreiseiten- und Hinterkippaufbauten können unter gewissen Voraussetzungen normale Fahrgestelle verwendet werden. Dabei folgende Punkte berücksichtigen:

1. Der Einsatz des Fahrzeugs soll nur auf befestigten Straßen erfolgen, nicht im Baustellenbetrieb.
2. Um die Kippgefahr des Fahrzeugs zu verringern, den Kippwinkel des Aufbaues auf 35° nach hinten begrenzen. Deshalb nur leicht rutschendes Ladegut transportieren.

3. Die Aufbaulänge sollte 5500 mm bei Zweiachs-Fahrzeugen und 6500 mm bei Dreiachs-Fahrzeugen nicht überschreiten.
4. Den Montagerahmen vom Rahmenende bis zur Kipp-Presse als Kastenprofil ausbilden. Profilabmessungen der Längsträger siehe Tabelle 6.
5. Die Verbindung des Montagerahmens mit dem Fahrgestellrahmen muß schubfest erfolgen.
6. Hinteres Kipplager möglichst dicht zur Hinterachse anordnen.
7. Bei Rahmenverkürzungen immer Schlußquerträger einbauen. Bei Zweiachs-Fahrzeugen mit Stahlfederung kann der hintere Federquerträger durch den Schlußquerträger ersetzt werden.
8. Das Fahrgestell an der Hinterachse mit verstärkten Federn und Stabilisator (soweit ab Werk lieferbar) ausrüsten.

**Tabelle 6**
Profilabmessungen und Widerstandsmomente der Montagerahmen-Längsträger

| Fahrzeuge | Widerstandsmoment (Wx) pro Längsträger in $cm^3$ | Profil-abmessungen der Längsträger |
|---|---|---|
| 507 D – 711 D | 45 | |
| 809 D – 814 D<br>709 – 914 | 50 | |
| 1114 – 1520 | 60 | |
| L 911 B – L 1513 | 60 | Siehe |
| 1222 – 1625 | 70 | Diagramm |
| 1729 – 1944 | 70 | Seite 50 |
| L 1924 – L 2628 | 90 | |
| 2220 – 2636 | 90 | |
| 3025 – 3328 | 100 | |

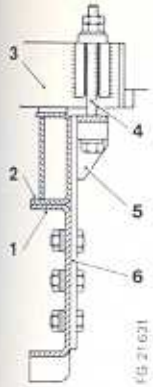



Bild 46
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Kranfuß
4 Bride
5 Konsole
6 Befestigungsplatte

## 5.7 Pritschen- und Kippaufbauten mit Ladekran

### 5.7.1 Ladekranaufbau hinter dem Fahrerhaus

**Die Krangröße muß auf die Fahrgestellgröße abgestimmt werden.**

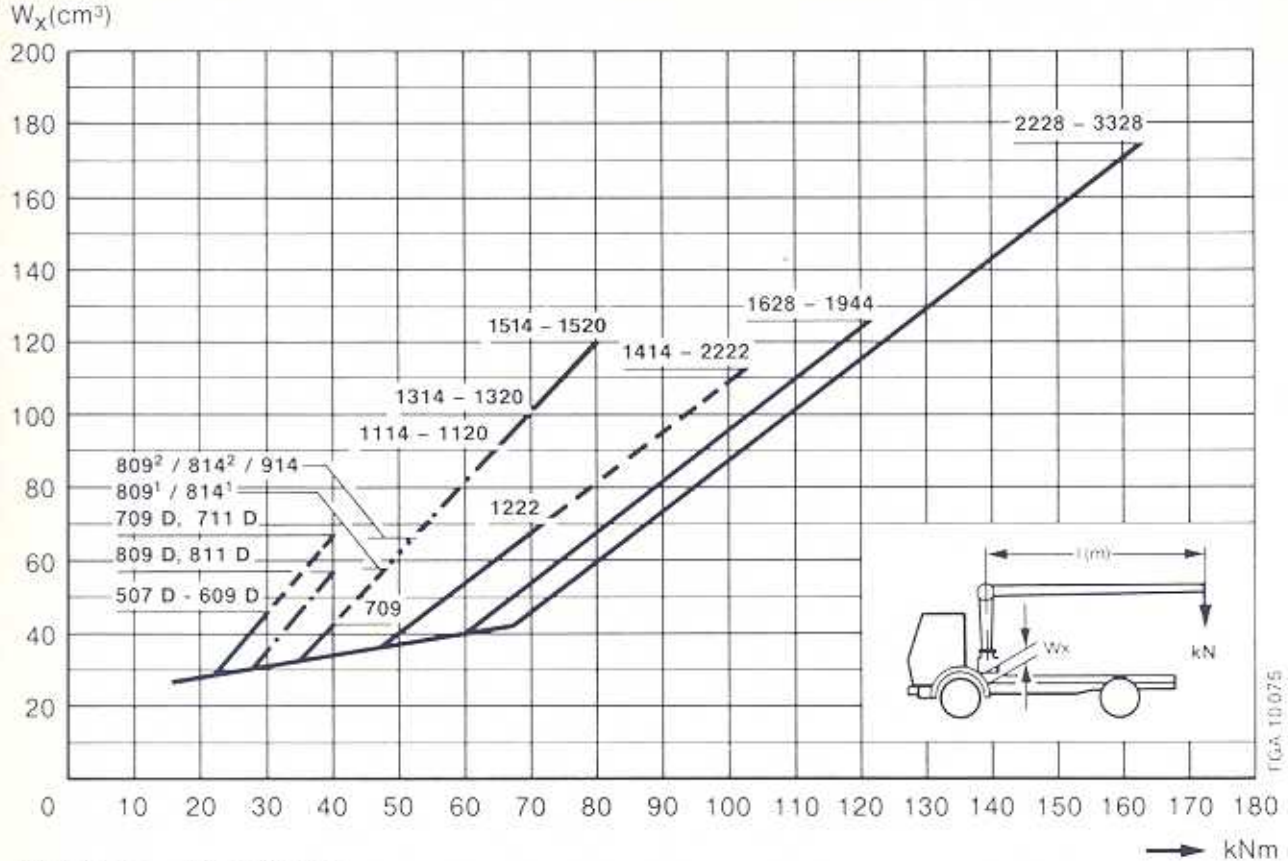
Auf Fahrzeugen montierte Ladekräne müssen in der Bundesrepublik Deutschland den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) entsprechen. Abschnitt 2.1 beachten.

**Maximales Kranlastmoment (kN x l), siehe Diagramm B.**

Der Ladekran muß auf einem Montagerahmen aus Stahl befestigt werden. Widerstandsmomente (Wx) für die Längsträger aus Diagramm B Seite 76 entnehmen. Profilabmessungen der Längsträger aus dem Diagramm A Seite 50 entnehmen. Auf Freigängigkeit des Schaltgestänges achten (Bild 32). Die Längsträger möglichst unter das Fahrerhaus führen und im Bereich des Ladekrans als Kasten ausbilden (Bild 47). Der Übergang vom Kasten- zum U-Profil soll allmählich erfolgen (Bild 27). Im Bereich der Pritsche oder des Kippaufbaus können die Abmessungen der Montagerahmenlängsträger aus Tabelle 4 und 5 verwendet werden.
Der Profilübergang (Bild 47) muß der Beanspruchung angepaßt sein.
Die Befestigung des Montagerahmens muß mit Briden (Abschnitt 5.2.1.1 beachten) oder über die serienmäßig angebrachten Konsolen am Fahrgestellrahmen erfolgen. Ist dies nicht möglich, Montagerahmen schubfest mit dem Fahrgestellrahmen verbinden und Ladekran elastisch lagern (Bild 46). Für eine Dreipunktbefestigung der Krankonsole ist die Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.

Fahrzeuge 709 – 1520
- Den Kranfuß (bei kurzem Fahrerhaus) in der Mitte über den hinteren Vorderfederböcken montieren.
- Der Abstand vom hinteren Vorderfederbock nach hinten zur ersten Bride muß mindestens 220 mm betragen. Kann dieser Abstand nicht eingehalten werden, ist Rücksprache mit der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.

## Diagramm B




Bis 8000 kg  Über 8000 kg

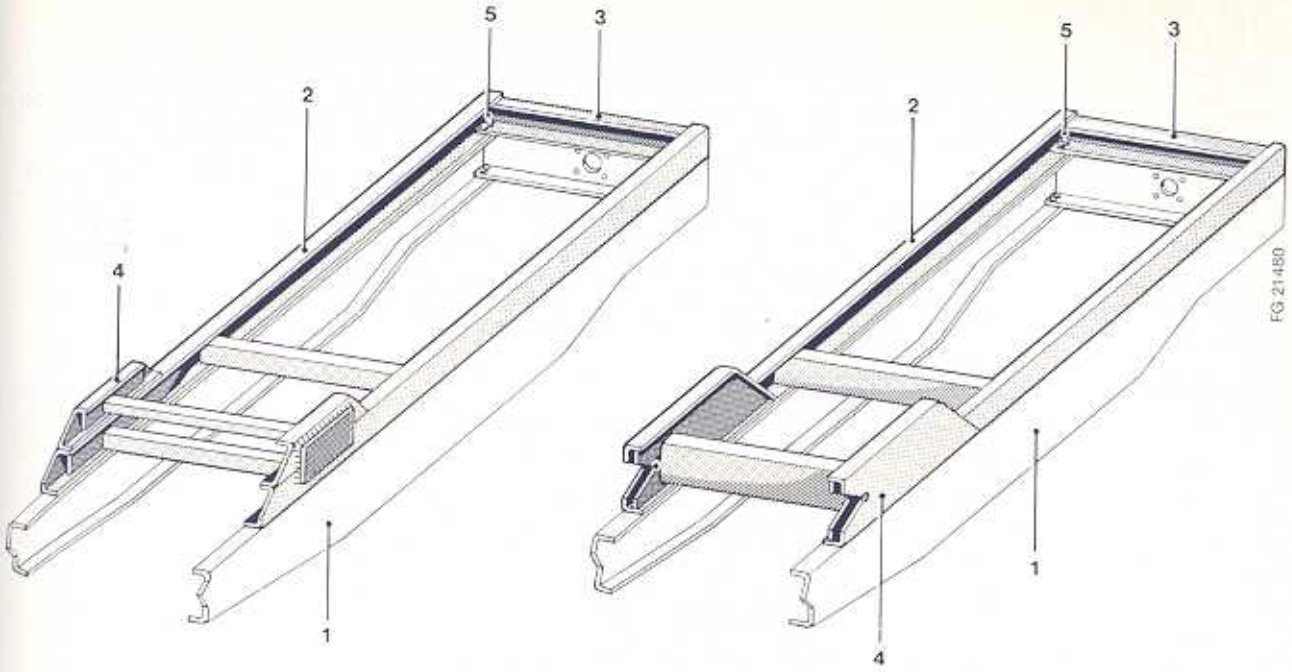



Bild 47
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Querträger
4 Verstärkung
5 Schrauben zur Längsfixierung

Für jeden Ladekran Abstützvorrichtungen (Bild 48) vorsehen. Wir empfehlen hydraulische Abstützvorrichtungen zu verwenden.
Bei Arbeiten mit dem Ladekran im Schwenkbereich über dem Fahrerhaus darf das Fahrzeug nicht mit der Abstützvorrichtung angehoben werden.
Abstützvorrichtungen, die im Standbetrieb über den Fahrzeugumriß herausragen, durch auffälligen Farbanstrich, Rückstrahler und Warnbeleuchtung kenntlich machen.
Die Pritschenlänge nach Lage und Gewicht des Ladekrans unter Einhaltung der zulässigen Achslasten bestimmen.
Hinweise in Abschnitt 1.4 beachten.
Werden die max. Kranlastmomente überschritten, ist eine Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Durch die sich ergebende Lastverteilung kann eine Rahmenverlängerung erforderlich werden, Abschnitt 4.2 beachten.

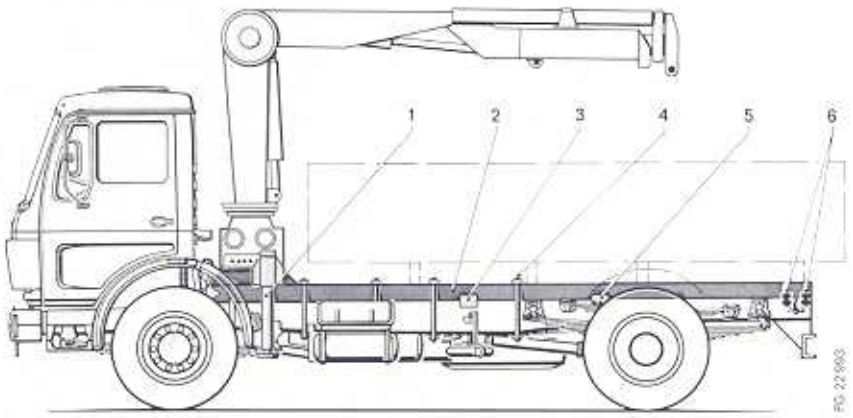



Bild 48
1 Abstützvorrichtung
2 Montagerahmen
3 Führungsplatte
4 Briden
5 Befestigungslasche
6 Schrauben zur Längsfixierung des Montagerahmens

## 5.7.2 Ladekranaufbau am Heck

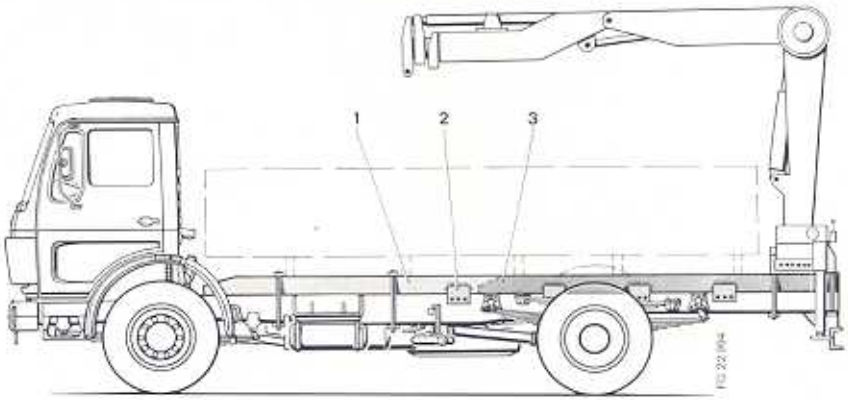



Bild 49
1 Montagerahmen
2 Befestigungslaschen
3 Kastenförmige Rahmenverstärkung für Montagerahmen

Bei Vierachs-Fahrzeugen ist eine Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Der Ladekranaufbau erfordert wegen der auftretenden Punktbelastung eine Verstärkung des Fahrgestellrahmens durch einen Stahl-Montagerahmen. Richtwerte für Widerstandsmomente (Wx) aus Diagrammen C bis F (Seiten 84 bis 87) entnehmen. Profilabmessungen der Rahmenlängsträger siehe Diagramm A (Seite 50). Nach Möglichkeit den Montagerahmen bis unter das Fahrerhaus führen und vom Rahmenende bis vor den vorderen Hinterfederbock als Kasten ausbilden (bei Dreiachs-Fahrzeugen 6 x 4, 6 x 6 bis ca. 1500 mm vor die Mittellagerung der Hinterfedern, Bild 50). Der Übergang vom Kasten- zum U-Profil soll allmählich erfolgen (Bild 27).
Die Befestigung des Montagerahmens mit dem Fahrgestellrahmen muß schubfest z.B. durch Verstärkungswinkel (Bild 50 Position 5) erfolgen. Abschnitt 4.1 und 5.2.2.1 beachten.

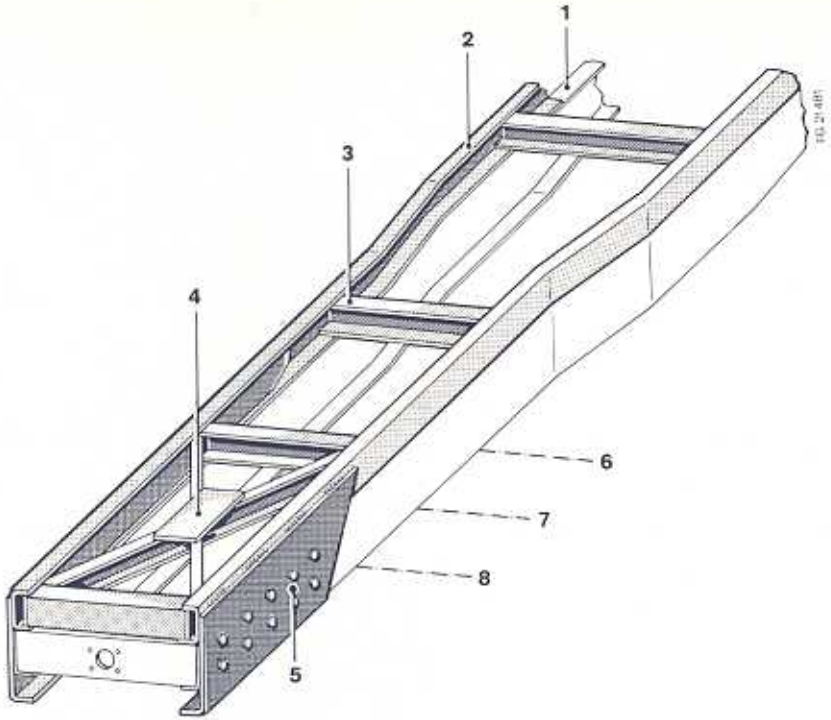



Bild 50
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 U-Querträger
4 Diagonalverstrebung
5 Verstärkungswinkel
6 Mitte 1.Hinterachse
7 Mitte Hinterachsen
8 Mitte 2.Hinterachse

Im hinteren Bereich des Fahrgestellrahmens Diagonalverstrebungen innerhalb des Montagerahmens vorsehen (Bild 50 und 50.1). Die Diagonalverstrebung sollte mindestens 1,5 x Rahmenbreite lang sein. Die Drehsteifigkeit des Fahrgestellrahmens wird dadurch erhöht.

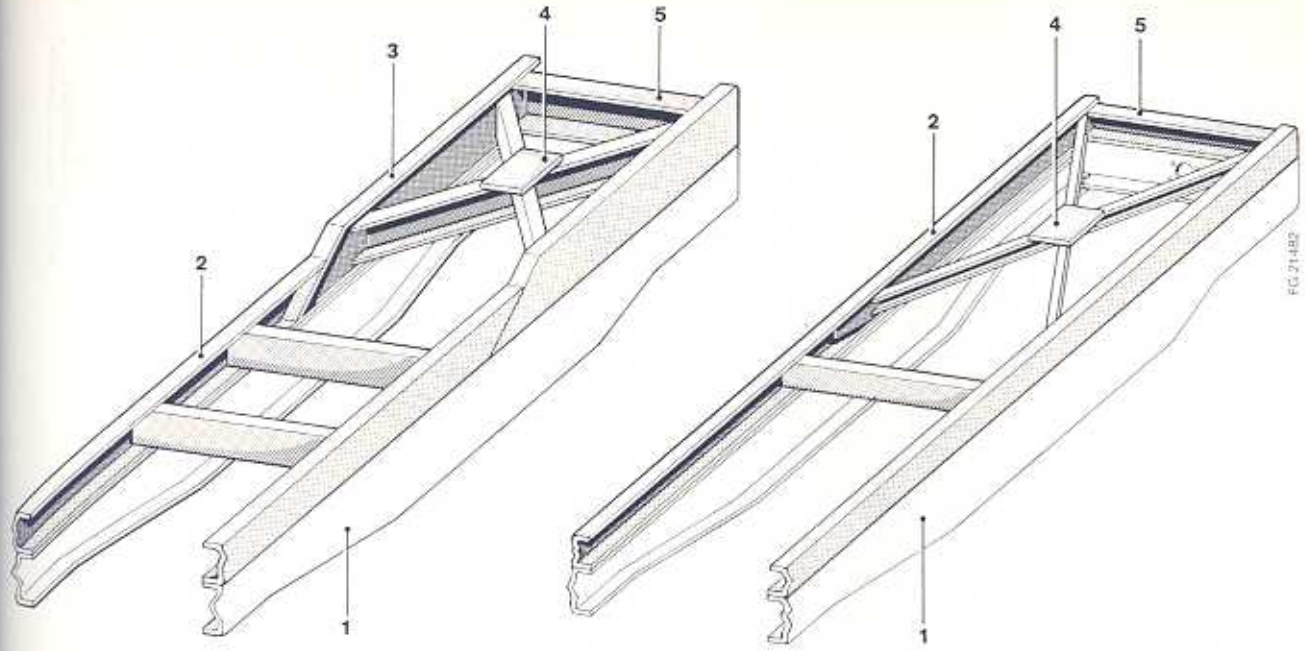



Bild 50.1
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Verstärkung
4 Diagonalverstrebung
5 Quertrager

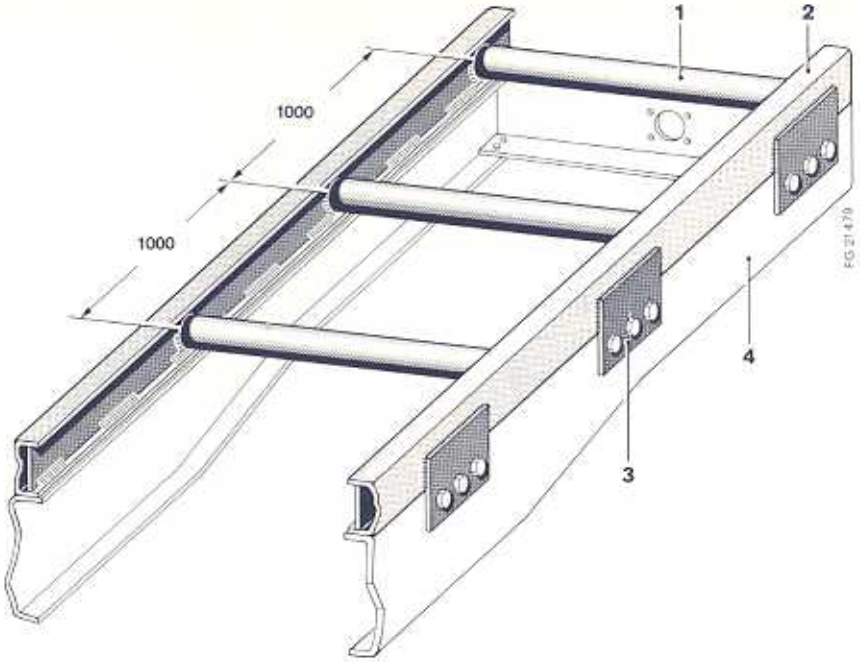



Bild 51
1 Rohr (min. 80 x 4 mm)
2 Montagerahmen
3 Befestigungslasche
4 Fahrgestellrahmen

Wo eine Diagonalverstrebung, zum Beispiel im Bereich der Stoßdämpfer oder Federspeicher-Bremszylinder nicht möglich ist, können Schrägverstrebungen oder Rohrquerträger (Bild 51) eingebaut werden.

Das Fahrgestell, soweit erforderlich, mit verstärkten Hinterfedern und Stabilisator an der Hinterachse ausrüsten.
Werden verstärkte Federn benötigt, nur Daimler-Benz Original-Federn verwenden. Verstärkungen durch zusätzlich eingebaute Federblätter sind nicht erlaubt.
Zulässige Hinterachslast nicht überschreiten.
Abschnitt 1.4.2 beachten.
Die Standsicherheit des Fahrzeugs muß durch ausreichende Abstützungen gewährleistet werden.
Fahrzeug nicht mit der Abstützvorrichtung anheben (Rahmenschäden)!

### 5.7.3 Absattelbarer Ladekran

Der Aufbau kann nach Abschnitt 5.7.2 „Ladekran am Heck" und den Diagrammen C – F (Seite 84 bis 87) erfolgen.

### 5.7.4 Fahrzeuge mit anhebbarer Nachlaufachse (Liftachse)

Zulässige Achslasten (auch bei angehobener Nachlaufachse) nicht überschreiten.
Bei Übergabe des Fahrzeugs muß der Fahrzeughalter darauf hingewiesen werden, daß bei aufgebautem Ladekran eventuell die Liftachse nicht angehoben werden darf.

**Diagramm C** Widerstandsmomente für Montagerahmen-Längsträger (Ladekran am Heck) Fahrzeuge 507 D – 814 D

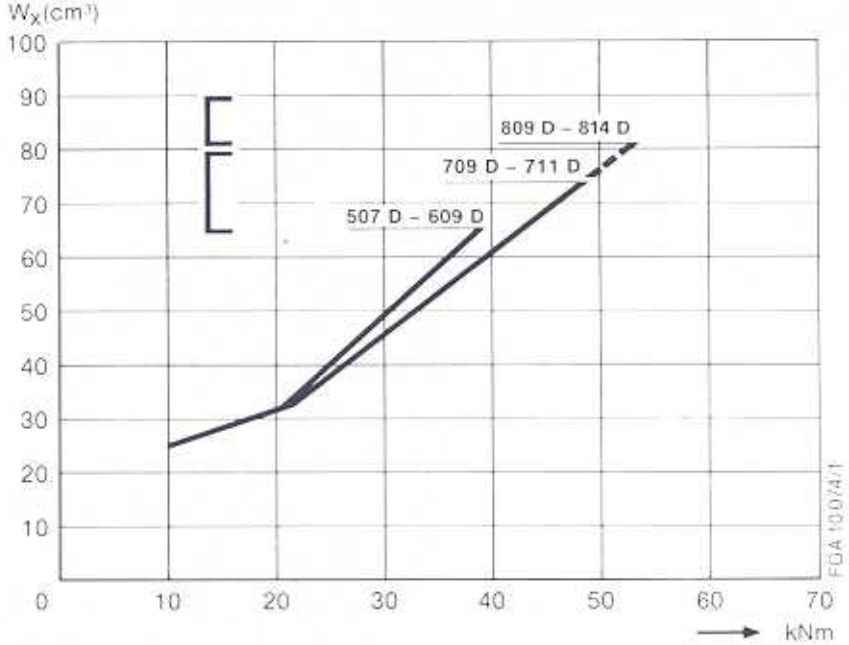


**Diagramm D** Widerstandsmomente für Montagerahmen-Längsträger (Ladekran am Heck) Fahrzeuge 709 – 1520

| | Fahrzeuge | Zulässiges Gesamtgewicht kg | Radstand mm |
|---|---|---|---|
| 1 | 709 | 6 500 | 3 090, 3 640 |
| 2 | 709<br>809, 814, 817 | 6 500<br>7 500, 8 000 | 4 190<br>3 150, 3 700 |
| 3 | 809, 814, 817<br>914 | 8 600<br>9 200 | 3 150, 3 700 |
| 4 | 809, 814, 817 | 7 500, 8 000 | 4 250 |
| 5 | 809, 814, 817 | 7 500, 8 000 | 4 900 |
| 6 | 809, 814, 817<br>914 | 8 600<br>9 200 | 4 250, 4 900 |
| 7 | 1114, 1117<br>1120 | 11 000 | 3 700, 4 250 |
| | 1114, 1117<br>1120 | 11 000 | 4 900 |
| 8 | 1314, 1317<br>1320 | 13 000 | 3 090, 3 640<br>4 190 |
| | 1114, 1117,<br>1120 | 11 000 | 5 550 |
| 9 | 1314, 1317,<br>1320 | 13 000 | 4 840, 5 490 |
| 10 | 1514, 1517,<br>1520 | 15 000 | 3 640, 4 190<br>4 840, 5 490 |

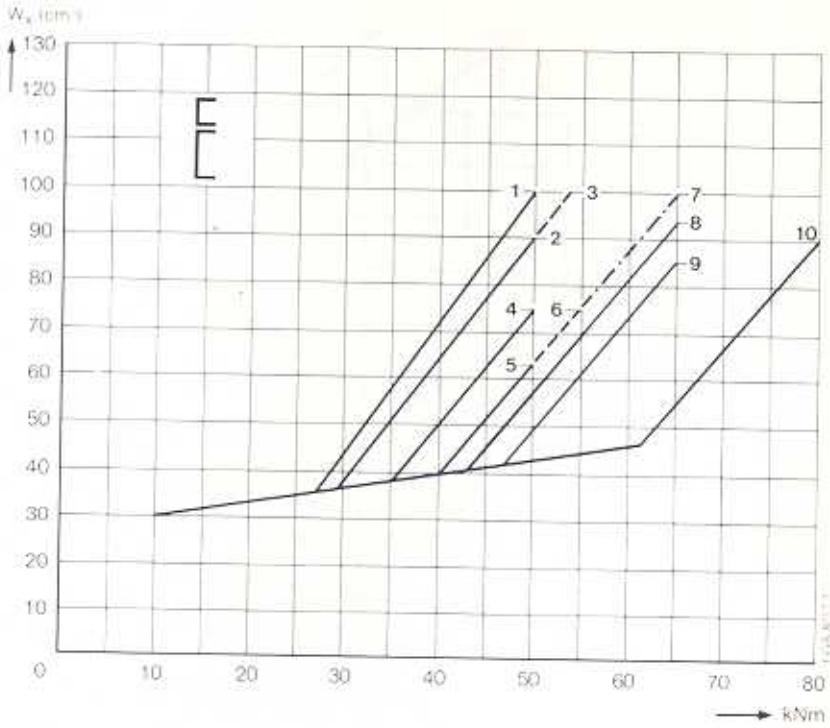


**Diagramm E** Widerstandsmomente für Montagerahmen-Längsträger (Ladekran am Heck) Fahrzeuge 1222 – 2222

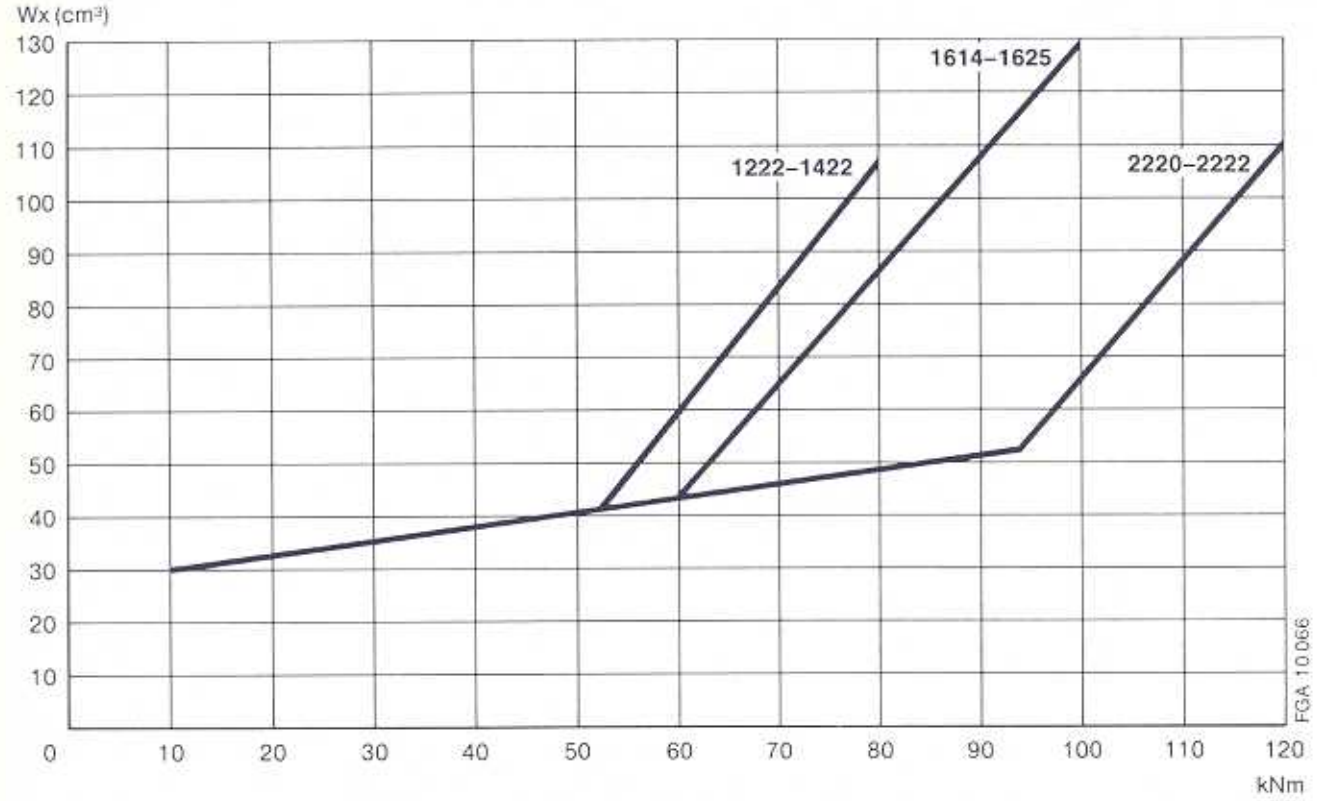
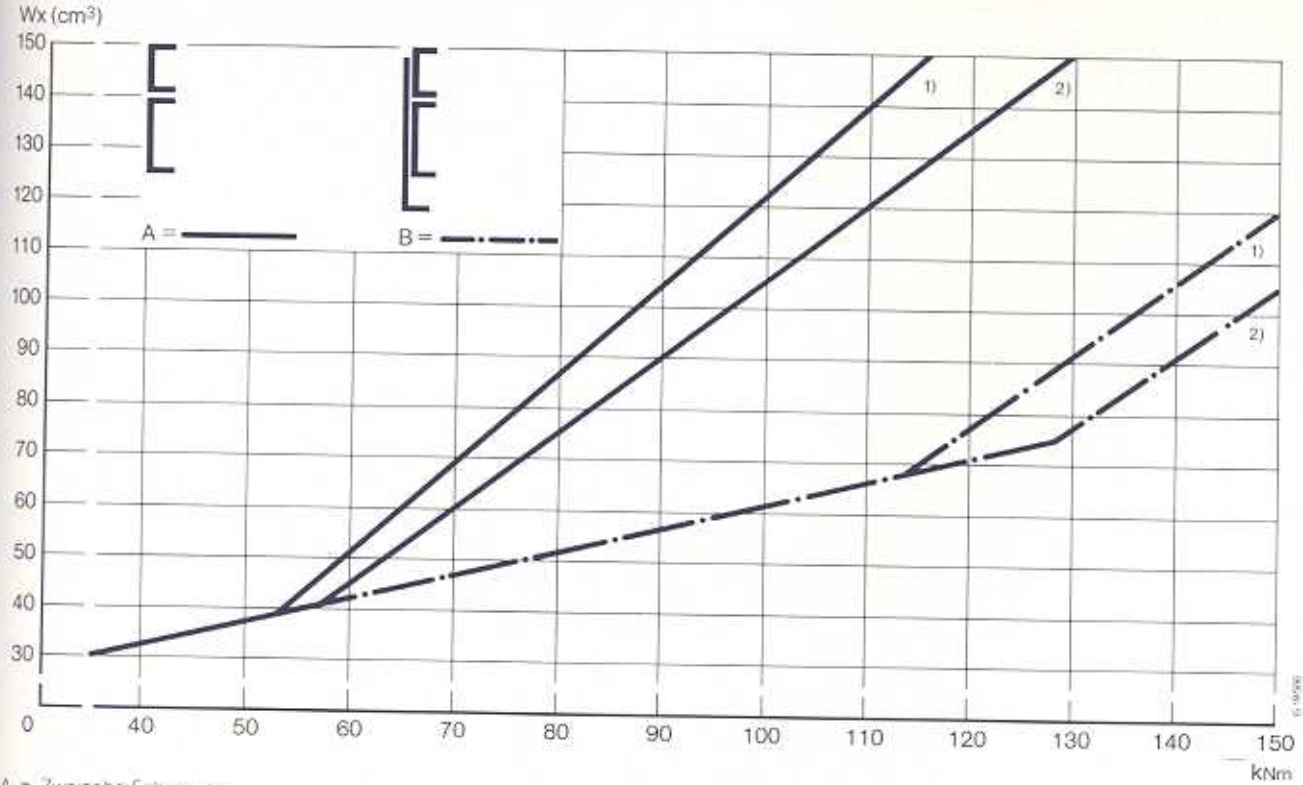


**Diagramm F** Widerstandsmomente für Montagerahmen-Längsträger (Ladekran am Heck) Fahrzeuge 1729 – 2636




A = Zweiachs-Fahrzeuge
B = Dreiachs-Fahrzeuge
1) Materialstärke des Fahrgestellrahmen-Längsträgers 7,5 mm
2) Materialstärke des Fahrgestellrahmen-Längsträgers 8,5 mm

## 5.8 Anbau von Ladebordwänden

An Fahrzeugen montierte Ladebordwände müssen in der Bundesrepublik Deutschland den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) entsprechen. Abschnitt 2.1 beachten.
Durch den Anbau der Ladebordwand darf die zulässige Hinterachslast nicht überschritten werden (Abschnitt 1.4, 1.4.2 und 4.1 beachten). Wenn notwendig hinteren Überhang und Pritsche kürzen. Bei Einbau verstärkter Federn nur Daimler-Benz Original-Federn verwenden. Verstärkungen durch zusätzlich eingebaute Federblätter sind nicht erlaubt.
Widerstandsmomente für Rahmenlängsträger des Montagerahmens, Pritschenlängen sowie notwendige Verstärkung der Hinterfedern, Anbringung des Stabilisators und Abstützungen siehe Tabelle 7. Montagerahmen soweit wie möglich nach vorn führen und mit dem Fahrgestellrahmen, vom Rahmenende bis vor den vorderen Lagerbock der Hinterfeder, schubfest verbinden (siehe Bild 52).

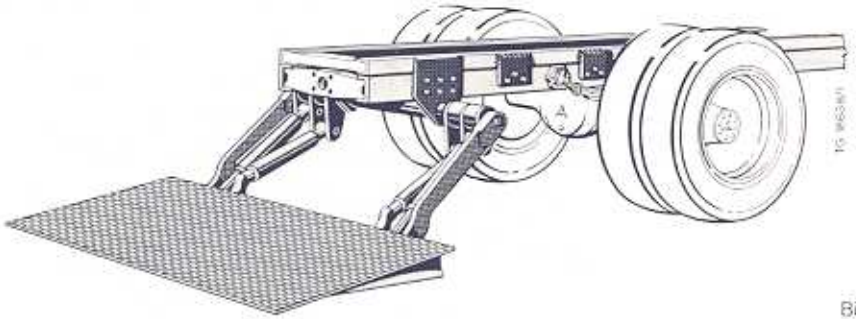


Bild 52

Ist nach Tabelle 7 kein Montagerahmen erforderlich, erfolgt die Befestigung am Rahmenlängsträger (Bild 52.1).
Aus Tabelle 7 ist ersichtlich, in welchem Fall Abstützvorrichtungen notwendig sind. Können keine Abstützvorrichtungen angebaut werden, ist eine Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Wir empfehlen, nur hydraulische Abstützvorrichtungen zu verwenden. Fahrzeug nicht mit der Abstützvorrichtung anheben (Rahmenschäden)!

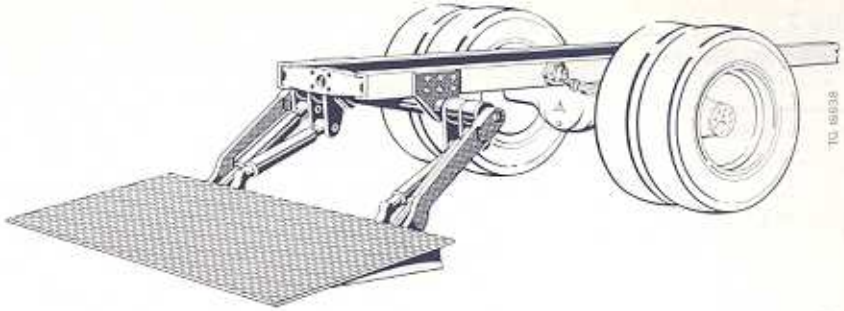


Bild 52.1

**Die Werte für Pritschenlängen in der Tabelle 7 sind Richtwerte und beziehen sich auf die Grundausführung des Fahrzeugs ohne Sonderausrüstung.**

Durch Berechnung muß die Lastverteilung ermittelt werden. Zulässige Hinterachslast und Mindest-Vorderachslast beachten.

Profilabmessungen für den Montagerahmen siehe Diagramm A Seite 50.

Bei Ladebordwänden und Abstützvorrichtungen, deren Hubkraft zwischen den angegebenen Werten der Tabelle 7 liegt, nächst höheren Wert zur Bestimmung der Profilabmessungen heranziehen.

Bei Anbau von elektro-hydraulischen Ladebordwänden, je nach Einsatzdauer und -häufigkeit einen Drehstrom-Generator mit 28 V/55 A und zwei 12 V-Batterien mit je 135 Ah verwenden.

Wir empfehlen, zum Anbau von Ladebordwänden nur Fahrgestelle mit 24-V-Anlagen zu verwenden.

Bei Fahrzeugen mit serienmäßigem Kastenaufbau ist die Anbringung einer Ladebordwand ohne Montagerahmen bis zu einer Tragfähigkeit von 500 kg zulässig.

**Bei Fahrzeugen mit Doppelkabine ist der Anbau einer Ladebordwand nur in Sonderfällen mit Genehmigung möglich.**

## Tabelle 7

| Fahrzeuge | Zul.Gesamt-gewicht kg | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstands-moment/Längsträger $cm^3$ | Pritschen-länge mm | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 507 D | 3490 | 3150 | 5 | 2) | 3050 | x | x | – |
| 510 | | 3700 | 5 | 20 | 4000 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 20 | 2850 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 | 20 | 3750 | x | x | x |
| 507 D | 4000 | 3150 | 5 | 2) | 3150 | x | x | – |
| 510 | | 3700 | 5 | 20 | 3900 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 20 | 3050 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 | 25 | 3900 | x | x | x |
| 507 D | 4600 | 3150 | 5 | 2) | 3050 | x | x | – |
| 510 | | 3700 | 5 | 20 | 4000 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 20 | 2900 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 | 25 | 3850 | x | x | x |
| | | 3150 | 10 – 15 | 20 | 2850 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 35 | 3700 | x | x | x |
| 609 D | 3490 | 3150 | 5 | 20 | 3200 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 20 | 4100 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 30 | 5100 | x | x | – |
| 609 D | 4000 | 3150 | 5 | 2) | 3100 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 20 | 4100 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 20 | 5100 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 20 | 3050 | x | x | 3) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 20 | 4000 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 35 | 5000 | x | x | 3) |
| 609 D | 5000 | 3150 | 5 | 2) | 3000 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 20 | 3900 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 20 | 4950 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 20 | 2850 | x | x | 3) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 20 | 3750 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 4750 | x | x | 3) |
| | | 3150[1]) | 10 – 15 | – | – | – | – | – |
| | | 3700 | 10 – 15 | 25 | 3650 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 45 | 4600 | x | x | x |

x = erforderlich
1) Anbau einer Ladebordwand nicht zulässig
2) Montagerahmen nicht erforderlich
3) Nur empfohlen

| Fahrzeuge | Zul.Gesamt-gewicht kg | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstands-moment/Längsträger $cm^3$ | Pritschen-länge mm | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 609 D | 5600 | 3150 | 5 | 2) | 3100 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 20 | 4050 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 25 | 5100 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 20 | 2950 | x | x | 3) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 20 | 3900 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 40 | 4900 | x | x | 3) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 20 | 2900 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 35 | 3800 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 55 | 4800 | x | x | x |
| 709 D | 5990 | 3150 | 5 | 2) | 3000 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 2) | 4000 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 20 | 5000 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 2) | 2900 | x | x | 3) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 20 | 3850 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 35 | 4850 | x | x | 3) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 20 | 2850 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 30 | 3750 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 55 | 4700 | x | x | x |
| 709 D | 6600 | 3150 | 5 | 2) | 2950 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 2) | 3800 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 20 | 4800 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 2) | 2850 | x | x | 3) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 20 | 3700 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 4650 | x | x | 3) |
| | | 3150[1]) | 10 – 15 | – | – | – | – | – |
| | | 3700 | 10 – 15 | 25 | 3600 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 45 | 4550 | x | x | x |
| 711 D | 6600 | 3150 | 5 | 2) | 3000 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 2) | 3800 | x | x | x |
| | | 4250 | 5 | 20 | 4800 | x | x | x |
| | | 3150 | 5 – 10 | 20 | 2900 | x | x | 3) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 20 | 3700 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 4650 | x | x | 3) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 20 | 2850 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 25 | 3650 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 45 | 4550 | x | x | x |

| Fahrzeuge | Zul. Gesamtgewicht kg | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment/Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 809 D | 7490 | 3150[1]) | 5 | – | – | – | – | – |
| | | 3700 | 5 | 2) | 3650 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 20 | 4600 | x | x | – |
| | | 3150[1]) | 5 – 10 | – | – | – | – | – |
| | | 3700 | 5 – 10 | 20 | 3550 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 20 | 4500 | x | x | 3) |
| | | 3150[1]) | 10 – 15 | – | – | – | – | – |
| | | 3700 | 10 – 15 | 20 | 3500 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 40 | 4400 | x | x | x |
| | | 3150[1]) | 15 – 20 | – | – | – | – | – |
| | | 3700 | 15 – 20 | 25 | 3450 | x | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 50 | 4350 | x | x | x |
| 811 D | 7490 | 3150 | 5 | 2) | 3050 | x | x | – |
| 814 D | | 3700 | 5 | 2) | 3700 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 20 | 4650 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 20 | 3000 | x | x | 3) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 20 | 3600 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 25 | 4500 | x | x | 3) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 20 | 2950 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 20 | 3500 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 40 | 4450 | x | x | x |
| | | 3150 | 15 – 20 | 30 | 2900 | x | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 30 | 3450 | x | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 50 | 4350 | x | x | x |

x = erforderlich
1) = Anbau einer Ladebordwand nicht zulässig
2) = Montagerahmen nicht erforderlich
3) = Nur empfohlen

| Fahrzeuge | Zul. Gesamtgewicht kg | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment/Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 709 | 6500 | 3090 | 5 | 2) | 4400 | – | x | x | – |
| | | 3640 | 5 | 30 | 5300 | 4550 | x | x | – |
| | | 4190 | 5 | 30 | 6200 | 5550 | x | x | – |
| | | 3090 | 5 – 10 | 30 | 4200 | – | x | x | 3) |
| | | 3640 | 5 – 10 | 45 | 5100 | 4350 | x | x | 3) |
| | | 4190 | 5 – 10 | 45 | 5950 | 5300 | x | x | 3) |
| | | 3090 | 10 – 15 | 45 | 4050 | – | x | x | x |
| | | 3640 | 10 – 15 | 65 | 4900 | 4200 | x | x | x |
| | | 4190 | 10 – 15 | 75 | 5700 | 5100 | x | x | x |
| 809 | 7500 | 3150 | 5 | 2) | 4200 | – | x | x | – |
| | | 3360 | 5 | 2) | 4600 | 3800 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 30 | 5100 | 4000 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 30 | 6000 | 4900 | x | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7050 | 5900 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 30 | 4050 | – | x | x | 3) |
| | | 3360 | 5 – 10 | 30 | 4500 | 3700 | x | x | 3) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 40 | 4900 | 3850 | x | x | 3) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 5750 | 4700 | x | x | 3) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 40 | 6750 | 5600 | x | x | 3) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 40 | 3900 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 10 – 15 | 40 | 4400 | 3650 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 70 | 4750 | 3750 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 55 | 5600 | 4500 | x | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 70 | 6500 | 5400 | x | x | x |
| | | 3150 | 15 – 20 | 55 | 3800 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 15 – 20 | 55 | 4350 | 3600 | x | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 95 | 4650 | 3600 | x | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 85 | 5400 | 4350 | x | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 100 | 6350 | 5250 | x | x | x |

| Fahrzeuge | Zul. Gesamtgewicht kg | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment/Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 809 | 8000 | 3150 | 5 | 1) | 4200 | – | x | x | – |
| | | 3360 | 5 | 1) | 4600 | 3800 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 30 | 5150 | 4250 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 30 | 6050 | 5200 | x | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7100 | 6250 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 30 | 4050 | – | x | x | 2) |
| | | 3360 | 5 – 10 | 30 | 4500 | 3700 | x | x | 2) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 35 | 4950 | 4150 | x | x | 2) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 5800 | 5000 | x | x | 2) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 40 | 6850 | 6000 | x | x | 2) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 35 | 3950 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 10 – 15 | 40 | 4450 | 3600 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 60 | 4800 | 4050 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 60 | 5650 | 4850 | x | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 70 | 6600 | 5800 | x | x | x |
| | | 3150 | 15 – 20 | 55 | 3850 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 15 – 20 | 55 | 4350 | 3550 | x | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 60 | 4750 | 3950 | x | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 85 | 5500 | 4750 | x | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 100 | 6450 | 5650 | x | x | x |
| 809 | 8500 | 3150 | 5 | 1) | 4200 | – | x | x | – |
| | | 3360 | 5 | 1) | 4650 | 3750 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 30 | 5250 | 4300 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 30 | 6050 | 5150 | x | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7000 | 6300 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 30 | 4100 | – | x | x | 2) |
| | | 3360 | 5 – 10 | 30 | 4500 | 3700 | x | x | 2) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 30 | 5100 | 4200 | x | x | 2) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 5850 | 4900 | x | x | 2) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 45 | 6800 | 6000 | x | x | 2) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 35 | 4000 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 10 – 15 | 40 | 4450 | 3600 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 55 | 4950 | 4100 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 50 | 5700 | 4800 | x | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 75 | 6600 | 5850 | x | x | x |
| | | 3150 | 15 – 20 | 55 | 3950 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 15 – 20 | 55 | 4350 | 3550 | x | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 80 | 4800 | 4000 | x | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 80 | 5500 | 4750 | x | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 110 | 6450 | 5700 | x | x | x |

x = erforderlich

1) = Montagerahmen nicht erforderlich
2) = Nur empfohlen

| Fahrzeuge | Zul. Gesamt-gewicht kg | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwider-standsmoment Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 814 | 7500 | 3150 | 5 | 1) | 4400 | – | x | x | – |
| 817 | | 3360 | 5 | 1) | 4800 | 4000 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 30 | 5350 | 4500 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 30 | 6250 | 5500 | x | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7300 | 6600 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 30 | 4250 | – | x | x | 2) |
| | | 3360 | 5 – 10 | 30 | 4650 | 3900 | x | x | 2) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 40 | 5150 | 4300 | x | x | 2) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 6000 | 5200 | x | x | 2) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 40 | 7050 | 6300 | x | x | 2) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 35 | 4150 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 10 – 15 | 40 | 4550 | 3800 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 70 | 4950 | 4200 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 55 | 5800 | 5000 | x | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 70 | 6800 | 6050 | x | x | x |
| | | 3150 | 15 – 20 | 55 | 4000 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 15 – 20 | 55 | 4500 | 3750 | x | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 95 | 4800 | 4100 | x | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 85 | 5650 | 4800 | x | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 100 | 6600 | 5850 | x | x | x |
| 814 | 8000 | 3150 | 5 | 1) | 4300 | – | x | x | – |
| 817 | | 3360 | 5 | 1) | 4750 | 3950 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 30 | 5300 | 4500 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 30 | 6250 | 5450 | x | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7350 | 6600 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 30 | 4150 | – | x | x | 2) |
| | | 3360 | 5 – 10 | 30 | 4650 | 3850 | x | x | 2) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 35 | 5100 | 4350 | x | x | 2) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 6000 | 5250 | x | x | 2) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 40 | 7100 | 6350 | x | x | 2) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 35 | 4100 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 10 – 15 | 40 | 4550 | 3750 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 55 | 5000 | 4250 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 60 | 5850 | 5100 | x | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 70 | 6900 | 6100 | x | x | x |
| | | 3150 | 15 – 20 | 55 | 4000 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 15 – 20 | 55 | 4500 | 3700 | x | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 80 | 4850 | 4150 | x | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 85 | 5700 | 4900 | x | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 100 | 6700 | 5900 | x | x | x |

| Fahrzeuge | Zul. Gesamtgewicht kg | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 814 | 8600 | 3150 | 5 | [1] | 4300 | – | x | x | – |
| 817 | | 3360 | 5 | [1] | 4750 | 3900 | x | x | – |
| | | 3700 | 5 | 30 | 5350 | 4500 | x | x | – |
| | | 4250 | 5 | 30 | 6300 | 5400 | x | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7300 | 6550 | x | x | – |
| | | 3150 | 5 – 10 | 30 | 4200 | – | x | x | 2) |
| | | 3360 | 5 – 10 | 30 | 4650 | 3800 | x | x | 2) |
| | | 3700 | 5 – 10 | 30 | 5200 | 4300 | x | x | 2) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 30 | 6100 | 5200 | x | x | 2) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 45 | 7100 | 6300 | x | x | 2) |
| | | 3150 | 10 – 15 | 35 | 4100 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 10 – 15 | 40 | 4550 | 3750 | x | x | x |
| | | 3700 | 10 – 15 | 50 | 5050 | 4200 | x | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 50 | 5900 | 5050 | x | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 75 | 6900 | 6100 | x | x | x |
| | | 3150 | 15 – 20 | 55 | 4000 | – | x | x | x |
| | | 3360 | 15 – 20 | 55 | 4500 | 3700 | x | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 80 | 4900 | 4100 | x | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 80 | 5750 | 4900 | x | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 110 | 6750 | 5950 | x | x | x |
| 814 L | 7500 | 3700 | 5 | 40 | 5300 | 4450 | – | x | – |
| 817 L | | 4250 | 5 | 30 | 6200 | 5400 | – | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7250 | 6550 | – | x | – |
| | | 3700 | 5 – 10 | 55 | 5150 | 4200 | – | x | 2) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 55 | 6000 | 5100 | – | x | 2) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 55 | 7050 | 6200 | – | x | 2) |
| | | 3700 | 10 – 15 | 80 | 4950 | 4100 | – | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 85 | 5800 | 4900 | – | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 90 | 6800 | 5950 | – | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 115 | 4800 | 4000 | – | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 115 | 5650 | 4750 | – | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 130 | 6600 | 5800 | – | x | x |

x = erforderlich
[1] = Montagerahmen nicht erforderlich
2) = Nur empfohlen

| Fahrzeuge | Zul. Gesamtgewicht kg | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment/Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 814 L | 8000 | 3700 | 5 | 30 | 5400 | 4400 | – | x | – |
| 817 L | | 4250 | 5 | 30 | 6250 | 5400 | – | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7300 | 6500 | – | x | – |
| | | 3700 | 5 – 10 | 55 | 5150 | 4200 | – | x | 2) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 55 | 6000 | 5200 | – | x | 2) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 60 | 7100 | 6250 | – | x | 2) |
| | | 3700 | 10 – 15 | 85 | 5050 | 4100 | – | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 85 | 5850 | 5000 | – | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 95 | 6900 | 6000 | – | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 115 | 4800 | 4000 | – | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 115 | 5700 | 4850 | – | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 130 | 6700 | 5800 | – | x | x |
| 814 L | 8600 | 3700 | 5 | 30 | 5350 | 4400 | – | x | – |
| 817 L | | 4250 | 5 | 30 | 6300 | 5200 | – | x | – |
| | | 4900 | 5 | 30 | 7150 | 6500 | – | x | – |
| | | 3700 | 5 – 10 | 55 | 5200 | 4200 | – | x | 2) |
| | | 4250 | 5 – 10 | 50 | 6100 | 5000 | – | x | 2) |
| | | 4900 | 5 – 10 | 70 | 7100 | 6250 | – | x | 2) |
| | | 3700 | 10 – 15 | 85 | 5050 | 4100 | – | x | x |
| | | 4250 | 10 – 15 | 80 | 5900 | 4850 | – | x | x |
| | | 4900 | 10 – 15 | 100 | 6900 | 6100 | – | x | x |
| | | 3700 | 15 – 20 | 115 | 4900 | 4000 | – | x | x |
| | | 4250 | 15 – 20 | 115 | 5750 | 4800 | – | x | x |
| | | 4900 | 15 – 20 | 135 | 6750 | 5950 | – | x | x |

| Fahrzeuge | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwider-standsmoment/Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 914 | 3150 | 5 | 2) | 4350 | – | x | x | – |
| | 3700 | 5 | 30 | 6250 | 5400 | x | x | – |
| | 4250 | 5 | 30 | 6200 | 5100 | x | x | – |
| | 4900 | 5 | 30 | 7300 | 6150 | x | x | – |
| | 3150 | 5 – 10 | 30 | 4250 | – | x | x | 3) |
| | 3700 | 5 – 10 | 35 | 5150 | 4100 | x | x | 3) |
| | 4250 | 5 – 10 | 40 | 6050 | 4950 | x | x | 3) |
| | 4900 | 5 – 10 | 55 | 7100 | 6000 | x | x | 3) |
| | 3150 | 10 – 15 | 45 | 4150 | – | x | x | x |
| | 3700 | 10 – 15 | 65 | 5050 | 4000 | x | x | x |
| | 4250 | 10 – 15 | 65 | 5950 | 4850 | x | x | x |
| | 4900 | 10 – 15 | 90 | 6950 | 5850 | x | x | x |
| | 3150 | 15 – 20 | – | 1) | – | – | – | – |
| | 3700 | 15 – 20 | 90 | 5000 | 1) | x | x | x |
| | 4250 | 15 – 20 | 95 | 5850 | 4750 | x | x | x |
| | 4900 | 15 – 20 | 120 | 6850 | 5700 | x | x | x |

x = erforderlich
1) = Anbau einer Ladebordwand nicht zulässig
2) = Montagerahmen nicht erforderlich
3) = Nur empfohlen

| Fahrzeuge | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1114 | 3700 | 5 | 1) | 5250 | 4400 | x | x | – |
| 1117 | 4250 | 5 | 30 | 6200 | 5250 | x | x | – |
| 1120 | 4900 | 5 | 30 | 7250 | 6350 | x | x | – |
| | 5550* | 5 | 35 | 8300 | 7450 | x | x | – |
| | 3700 | 5 – 10 | 30 | 5150 | 4300 | x | x | 2) |
| | 4250 | 5 – 10 | 40 | 6050 | 5150 | x | x | 2) |
| | 4900 | 5 – 10 | 55 | 7100 | 6200 | x | x | 2) |
| | 5550* | 5 – 10 | 65 | 8100 | 7200 | x | x | 2) |
| | 3700 | 10 – 15 | 45 | 5050 | 4250 | x | x | x |
| | 4250 | 10 – 15 | 70 | 5950 | 5050 | x | x | x |
| | 4900 | 10 – 15 | 90 | 7000 | 6100 | x | x | x |
| | 5550* | 10 – 15 | 100 | 8000 | 7000 | x | x | x |
| | 3700 | 15 – 20 | 70 | 5000 | 4200 | x | x | x |
| | 4250 | 15 – 20 | 100 | 5850 | 5000 | x | x | x |
| | 4900 | 15 – 20 | 125 | 6850 | 6000 | x | x | x |
| | 5550* | 15 – 20 | 130 | 7850 | 6950 | x | x | x |
| 1114 L | 3700 | 5 | 30 | 5250 | 4400 | – | x | – |
| 1117 L | 4250 | 5 | 30 | 6200 | 5250 | – | x | – |
| 1120 L | 4900 | 5 | 40 | 7250 | 6350 | – | x | – |
| | 3700 | 5 – 10 | 45 | 5150 | 4300 | – | x | 2) |
| | 4250 | 5 – 10 | 65 | 6050 | 5150 | – | x | 2) |
| | 4900 | 5 – 10 | 70 | 7100 | 6200 | – | x | 2) |
| | 3700 | 10 – 15 | 70 | 5050 | 4100 | – | x | x |
| | 4250 | 10 – 15 | 90 | 6000 | 5050 | – | x | x |
| | 4900 | 10 – 15 | 100 | 7000 | 6100 | – | x | x |
| | 3700 | 15 – 20 | 90 | 5050 | 4050 | – | x | x |
| | 4250 | 15 – 20 | 120 | 5900 | 5000 | – | x | x |
| | 4900 | 15 – 20 | 140 | 6900 | 6000 | – | x | x |

* = ausgenommen 1114

1) = Montagerahmen nicht erforderlich

2) = Nur empfohlen

x = erforderlich

| Fahrzeuge | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment/Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1314 | 3640 | 5 | 30 | 5250 | 4100 | x | x | – |
| 1317 | 4190 | 5 | 30 | 6200 | 5200 | x | x | – |
| 1320 | 4840 | 5 | 30 | 7200 | 6200 | x | x | – |
| | 5490* | 5 | 30 | 8300 | 7000 | x | x | – |
| | 3640 | 5 – 10 | 30 | 5150 | 4000 | x | x | 2) |
| | 4190 | 5 – 10 | 30 | 6050 | 4950 | x | x | 2) |
| | 4840 | 5 – 10 | 40 | 7100 | 6000 | x | x | 2) |
| | 5490* | 5 – 10 | 65 | 8200 | 7000 | x | x | 2) |
| | 3640 | 10 – 15 | 30 | 5100 | 4000 | x | x | x |
| | 4190 | 10 – 15 | 55 | 6000 | 4900 | x | x | x |
| | 4840 | 10 – 15 | 70 | 7000 | 6000 | x | x | x |
| | 5490* | 10 – 15 | 100 | 8100 | 6900 | x | x | x |
| | 3640 | 15 – 20 | 40 | 5050 | 1) | x | x | x |
| | 4190 | 15 – 20 | 80 | 5950 | 4800 | x | x | x |
| | 4840 | 15 – 20 | 100 | 6950 | 5900 | x | x | x |
| | 5490* | 15 – 20 | 130 | 8000 | 6800 | x | x | x |
| 1317 L | 3640 | 5 | 30 | 5250 | 4100 | – | x | – |
| 1320 L | 4190 | 5 | 40 | 6200 | 5000 | – | x | – |
| | 4840 | 5 | 40 | 7200 | 6150 | – | x | – |
| | 5490 | 5 | 55 | 8200 | 7200 | – | x | – |
| | 3640 | 5 – 10 | 45 | 5150 | 4000 | – | x | 2) |
| | 4190 | 5 – 10 | 60 | 6050 | 4900 | – | x | 2) |
| | 4840 | 5 – 10 | 80 | 7100 | 6000 | – | x | 2) |
| | 5490 | 5 – 10 | 100 | 8200 | 7000 | – | x | 2) |
| | 3640 | 10 – 15 | 75 | 5050 | 3950 | – | x | x |
| | 4190 | 10 – 15 | 100 | 5950 | 4850 | – | x | x |
| | 4840 | 10 – 15 | 120 | 7000 | 5900 | – | x | x |
| | 5490 | 10 – 15 | 135 | 8100 | 6900 | – | x | x |
| | 3640 | 15 – 20 | 105 | 5000 | 1) | – | x | x |
| | 4190 | 15 – 20 | 130 | 5900 | 4750 | – | x | x |
| | 4840 | 15 – 20 | 150 | 6900 | 5850 | – | x | x |
| | 5490 | 15 – 20 | 180 | 7900 | 6800 | – | x | x |

* = ausgenommen 1314
1) = Anbau einer Ladebordwand nicht zulässig
2) = Nur empfohlen
x = erforderlich

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwiderstandsmoment/Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | lang | | | |
| 1514 | 3640 | 5 | – | 5200 | 4150 | x | x | – |
| 1517 | 4190 | 5 | – | 6100 | 5050 | x | x | – |
| 1520 | 4840 | 5 | 30 | 7200 | 6150 | x | x | – |
| | 5490 | 5 | 30 | 8200 | 7200 | x | x | – |
| | 3640 | 5 – 10 | – | 5150 | 4100 | x | x | 2) |
| | 4190 | 5 – 10 | – | 6050 | 5000 | x | x | 2) |
| | 4840 | 5 – 10 | 30 | 7100 | 6050 | x | x | 2) |
| | 5490 | 5 – 10 | 45 | 8150 | 7100 | x | x | 2) |
| | 3640 | 10 – 15 | – | 5100 | 4050 | x | x | x |
| | 4190 | 10 – 15 | 30 | 6000 | 4950 | x | x | x |
| | 4840 | 10 – 15 | 60 | 7050 | 6000 | x | x | x |
| | 5490 | 10 – 15 | 70 | 8050 | 7050 | x | x | x |
| | 3640 | 15 – 20 | 30 | 5050 | 4000 | x | x | x |
| | 4190 | 15 – 20 | 30 | 5900 | 4900 | x | x | x |
| | 4840 | 15 – 20 | 60 | 6950 | 5950 | x | x | x |
| | 5490 | 15 – 20 | 90 | 7950 | 7000 | x | x | x |
| 1514 L | 3640 | 5 | – | 5200 | 4150 | – | x | – |
| 1517 L | 4190 | 5 | 30 | 6050 | 5050 | – | x | – |
| 1520 L | 4840 | 5 | 30 | 7150 | 6100 | – | x | – |
| | 5490 | 5 | 50 | 8200 | 7200 | – | x | – |
| | 3640 | 5 – 10 | 30 | 5100 | 4050 | – | x | 2) |
| | 4190 | 5 – 10 | 30 | 6000 | 5000 | – | x | 2) |
| | 4840 | 5 – 10 | 50 | 7050 | 6050 | – | x | 2) |
| | 5490 | 5 – 10 | 75 | 8100 | 7100 | – | x | 2) |
| | 3640 | 10 – 15 | 30 | 5050 | 4050 | – | x | x |
| | 4190 | 10 – 15 | 50 | 5950 | 4950 | – | x | x |
| | 4840 | 10 – 15 | 70 | 7000 | 6000 | – | x | x |
| | 5490 | 10 – 15 | 75 | 8000 | 7000 | – | x | x |
| | 3640 | 15 – 20 | 45 | 5000 | 4000 | – | x | x |
| | 4190 | 15 – 20 | 65 | 5900 | 4900 | – | x | x |
| | 4840 | 15 – 20 | 90 | 6900 | 5900 | – | x | x |
| | 5490 | 15 – 20 | 100 | 7900 | 6950 | – | x | x |

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment/Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 1222 | 3200 | 5 | 2) | 4400 | 3650 | 3350 | x | x | – |
| | 3600 | 5 | 2) | 5050 | 4500 | 4000 | x | x | – |
| | 4200 | 5 | 45 | 6050 | 5200 | 5100 | x | x | – |
| | 4800 | 5 | 45 | 7100 | 6250 | 6150 | x | x | – |
| | 5200 | 5 | 45 | 7750 | 7100 | 6700 | x | x | – |
| | 3200 | 5 – 10 | 2) | 4300 | 3550 | 3300 | x | x | – |
| | 3600 | 5 – 10 | 45 | 4950 | 4400 | 3950 | x | x | – |
| | 4200 | 5 – 10 | 45 | 5900 | 5200 | 5000 | x | x | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 45 | 6950 | 6250 | 6000 | x | x | – |
| | 5200 | 5 – 10 | 50 | 7600 | 6950 | 6550 | x | x | – |
| | 3200 | 10 – 15 | 2) | 4250 | 3500 | 3200 | x | x | – |
| | 3600 | 10 – 15 | 45 | 4900 | 4350 | 3850 | x | x | – |
| | 4200 | 10 – 15 | 45 | 5850 | 5200 | 4900 | x | x | x |
| | 4800 | 10 – 15 | 70 | 6800 | 6250 | 5900 | x | x | x |
| | 5200 | 10 – 15 | 90 | 7450 | 6800 | 6400 | x | x | x |
| | 3200 | 15 – 20 | 45 | 4200 | 3450 | 3150 | x | x | x |
| | 3600 | 15 – 20 | 45 | 4850 | 4300 | 3800 | x | x | x |
| | 4200 | 15 – 20 | 70 | 5750 | 5200 | 4850 | x | x | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 105 | 6750 | 6250 | 5850 | x | x | x |
| | 5200 | 15 – 20 | 120 | 7350 | 6700 | 6300 | x | x | x |
| | 3200 | 20 – 30 | 55 | 4100 | 3400 | 3100 | x | x | x |
| | 3600 | 20 – 30 | 65 | 4750 | 4200 | 3750 | x | x | x |
| | 4200 | 20 – 30 | 115 | 5650 | 5200 | 4800 | x | x | x |
| | 4800[1] | 20 – 30 | – | – | – | – | – | – | – |
| | 5200[1] | 20 – 30 | – | – | – | – | – | – | – |

x = erforderlich
1) = Anbau einer Ladebordwand nicht zulässig
2) = Montagerahmen nicht erforderlich

| Fahrzeuge | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment/Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | mittel | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1414 | 3600 | 5 | 2) | 4650 | 4000 | 3575 | x | x | – |
| 1417 C | 4200 | 5 | 2) | 5550 | 5000 | 4550 | x | x | – |
| 1420 | 4800 | 5 | 45 | 6450 | 5900 | 5550 | x | x | – |
| 1422 | 5200 | 5 | 45 | 6950 | 6450 | 6000 | x | x | – |
| | 3600 | 5 – 10 | 2) | 4550 | 3900 | 3500 | x | x | – |
| | 4200 | 5 – 10 | 2) | 5450 | 4900 | 4450 | x | x | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 45 | 6300 | 5800 | 5350 | x | x | – |
| | 5200 | 5 – 10 | 45 | 6750 | 6300 | 5850 | x | x | – |
| | 3600 | 10 – 15 | 2) | 4500 | 3850 | 3450 | x | x | – |
| | 4200 | 10 – 15 | 45 | 5350 | 4850 | 4350 | x | x | – |
| | 4800 | 10 – 15 | 55 | 6200 | 5700 | 5250 | x | x | x |
| | 5200 | 10 – 15 | 65 | 6600 | 6200 | 5350 | x | x | x |
| | 3600 | 15 – 20 | 45 | 4450 | 3800 | 3400 | x | x | x |
| | 4200 | 15 – 20 | 45 | 5300 | 4800 | 4300 | x | x | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 90 | 6100 | 5650 | 5200 | x | x | x |
| | 5200 | 15 – 20 | 110 | 6500 | 6100 | 5650 | x | x | x |
| | 3600 | 20 – 30 | 45 | 4350 | 3750 | 3350 | x | x | x |
| | 4200 | 20 – 30 | 65 | 5200 | 4700 | 4250 | x | x | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 130 | 6000 | 5550 | 5100 | x | x | x |
| | 5200[1] | 20 – 30 | – | – | – | – | – | – | – |

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 1420 L | 3200 | 5 | 1) | 4200 | 3600 | 3150 | – | 2) | – |
| 1422 L | 3600 | 5 | 1) | 4850 | 4200 | 3800 | – | 2) | – |
| | 4200 | 5 | 1) | 5700 | 5100 | 4700 | – | 2) | – |
| | 4800 | 5 | 1) | 6650 | 6050 | 5700 | – | 2) | – |
| | 5200 | 5 | 45 | 7300 | 6700 | 6300 | – | 2) | – |
| | 3200 | 5 – 10 | 1) | 4150 | 3500 | 3100 | – | 2) | – |
| | 3600 | 5 – 10 | 1) | 4750 | 4150 | 3750 | – | 2) | – |
| | 4200 | 5 – 10 | 1) | 5600 | 5000 | 4600 | – | 2) | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 45 | 6550 | 5900 | 5550 | – | 2) | – |
| | 5200 | 5 – 10 | 45 | 7150 | 6550 | 6150 | – | 2) | – |
| | 3200 | 10 – 15 | 1) | 4100 | 3450 | 3050 | – | 2) | – |
| | 3600 | 10 – 15 | 1) | 4700 | 4050 | 3700 | – | 2) | – |
| | 4200 | 10 – 15 | 45 | 5500 | 4900 | 4550 | – | 2) | x |
| | 4800 | 10 – 15 | 45 | 6450 | 5750 | 5500 | – | 2) | x |
| | 5200 | 10 – 15 | 45 | 7000 | 6450 | 6050 | – | 2) | x |
| | 3200 | 15 – 20 | 1) | 4050 | 3400 | 3050 | – | 2) | x |
| | 3600 | 15 – 20 | 45 | 4600 | 4000 | 3650 | – | 2) | x |
| | 4200 | 15 – 20 | 45 | 5450 | 4850 | 4500 | – | 2) | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 45 | 6350 | 5650 | 5400 | – | 2) | x |
| | 5200 | 15 – 20 | 60 | 6900 | 6350 | 6000 | – | 2) | x |
| | 3200 | 20 – 30 | 45 | 4000 | 3350 | 3000 | – | 2) | x |
| | 3600 | 20 – 30 | 45 | 4450 | 3950 | 3600 | – | 2) | x |
| | 4200 | 20 – 30 | 45 | 5350 | 4800 | 4400 | – | 2) | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 80 | 6250 | 6700 | 5300 | – | 2) | x |
| | 5200 | 20 – 30 | 105 | 6800 | 6250 | 5900 | – | 2) | x |

x = erforderlich
1) = Montagerahmen nicht erforderlich
2) = Serie

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 1614 | 3900 | 5 | 1) | 4700 | 3800 | 3650 | x | x | – |
| 1617 C | 4500 | 5 | 1) | 5550 | 4950 | 4500 | x | x | – |
| 1620 | 4800 | 5 | 1) | 6000 | 5350 | 4950 | x | x | – |
| 1622 | 5200 | 5 | 1) | 6600 | 6000 | 5550 | x | x | – |
| 1625 | 5500 | 5 | 1) | 7050 | 6400 | 6000 | x | x | – |
| | 5900 | 5 | 1) | 7600 | 7000 | 6000 | x | x | – |
| | 3900 | 5 – 10 | 1) | 4650 | 3750 | 3600 | x | x | – |
| | 4500 | 5 – 10 | 1) | 5450 | 4850 | 4450 | x | x | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 1) | 5900 | 5300 | 4900 | x | x | – |
| | 5200 | 5 – 10 | 1) | 6500 | 5850 | 5450 | x | x | – |
| | 5500 | 5 – 10 | 1) | 6900 | 6300 | 5900 | x | x | – |
| | 5900 | 5 – 10 | 1) | 7500 | 6850 | 6500 | x | x | – |
| | 3900 | 10 – 15 | 1) | 4600 | 3700 | 3550 | x | x | – |
| | 4500 | 10 – 15 | 1) | 5400 | 4800 | 4400 | x | x | – |
| | 4800 | 10 – 15 | 1) | 5850 | 5200 | 4850 | x | x | x |
| | 5200 | 10 – 15 | 1) | 6400 | 5800 | 5400 | x | x | x |
| | 5500 | 10 – 15 | 45 | 6850 | 6200 | 5850 | x | x | x |
| | 5900 | 10 – 15 | 45 | 7400 | 6800 | 6400 | x | x | x |
| | 3900 | 10 – 20 | 1) | 4550 | 3650 | 3500 | x | x | x |
| | 4500 | 10 – 20 | 1) | 5300 | 4750 | 4350 | x | x | x |
| | 4800 | 10 – 20 | 1) | 5800 | 5150 | 4800 | x | x | x |
| | 5200 | 10 – 20 | 45 | 6350 | 5750 | 5350 | x | x | x |
| | 5500 | 10 – 20 | 45 | 6750 | 6150 | 5750 | x | x | x |
| | 5900 | 10 – 20 | 45 | 7300 | 6700 | 6350 | x | x | x |
| | 3900 | 20 – 30 | 1) | 4500 | 3600 | 3500 | x | x | x |
| | 4500 | 20 – 30 | 45 | 5250 | 4700 | 4300 | x | x | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 45 | 5700 | 5100 | 4750 | x | x | x |
| | 5200 | 20 – 30 | 45 | 6300 | 5650 | 5300 | x | x | x |
| | 5500 | 20 – 30 | 60 | 6700 | 6100 | 5700 | x | x | x |
| | 5900 | 20 – 30 | 65 | 7250 | 6650 | 6250 | x | x | x |

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment/Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 1617 CL | 3900 | 5 | 1) | 5070 | 4250 | 3850 | – | 2) | – |
| 1620 L | 4800 | 5 | 1) | 6250 | 5600 | 5200 | – | 2) | – |
| 1622 L | 5500 | 5 | 1) | 7250 | 6650 | 6250 | – | 2) | – |
| 1625 L | 5900 | 5 | 1) | 7850 | 7250 | 6850 | – | 2) | – |
| | 3900 | 5 – 10 | 1) | 5070 | 4200 | 3800 | – | 2) | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 1) | 6100 | 5500 | 5100 | – | 2) | – |
| | 5500 | 5 – 10 | 1) | 7150 | 6550 | 6150 | – | 2) | – |
| | 5900 | 5 – 10 | 1) | 7700 | 7100 | 6750 | – | 2) | – |
| | 3900 | 10 – 15 | 1) | 5070 | 4150 | 3750 | – | 2) | – |
| | 4800 | 10 – 15 | 1) | 6050 | 5450 | 5050 | – | 2) | x |
| | 5500 | 10 – 15 | 1) | 7050 | 6450 | 6050 | – | 2) | x |
| | 5900 | 10 – 15 | 1) | 7600 | 7000 | 6650 | – | 2) | x |
| | 3900 | 15 – 20 | 1) | 5070 | 4100 | 3700 | – | 2) | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 1) | 6000 | 5350 | 5000 | – | 2) | x |
| | 5500 | 15 – 20 | 45 | 6950 | 6400 | 6000 | – | 2) | x |
| | 5900 | 15 – 20 | 45 | 7500 | 6950 | 6550 | – | 2) | x |
| | 3900 | 20 – 30 | 1) | 5050 | 4050 | 3650 | – | 2) | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 45 | 5900 | 5300 | 4900 | – | 2) | x |
| | 5500 | 20 – 30 | 60 | 6850 | 6300 | 5900 | – | 2) | x |
| | 5900 | 20 – 30 | 85 | 7400 | 6850 | 6450 | – | 2) | x |

x = erforderlich

1) Montagerahmen nicht erforderlich

2) Serie

| Fahrzeuge | Radstand mm | Hubkraft kN | Montagerahmenwiderstandsmoment/Längsträger $cm^3$ | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus kurz | mittel | lang | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1628 | 4500 | 5 | 1) | 6100 | 5300 | 4900 | x | 2) | – |
| 1633 | 4800 | 5 | 1) | 6500 | 5900 | 5400 | x | 2) | – |
| 1635 | 5500 | 5 | 1) | 7700 | 7000 | 6500 | x | 2) | – |
| 1636 | 4500 | 5 – 10 | 1) | 5900 | 5200 | 4800 | x | 2) | – |
| 1638 | 4800 | 5 – 10 | 1) | 6500 | 5750 | 5300 | x | 2) | – |
| 1644 | 5500 | 5 – 10 | 1) | 7500 | 6800 | 6400 | x | 2) | – |
| | 4500 | 10 – 15 | 1) | 5800 | 5150 | 4750 | x | 2) | x |
| | 4800 | 10 – 15 | 45 | 6500 | 5650 | 5200 | x | 2) | x |
| | 5500 | 10 – 15 | 45 | 7400 | 6700 | 6250 | x | 2) | x |
| | 4500 | 15 – 20 | 45 | 5750 | 5050 | 4650 | x | 2) | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 45 | 6300 | 5600 | 5150 | x | 2) | x |
| | 5500 | 20 | 45 | 7300 | 6600 | 6150 | x | 2) | x |
| | 4500 | 20 – 30 | 60 | 5700 | 5000 | 4600 | x | 2) | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 85 | 6200 | 5500 | 5100 | x | 2) | x |
| | 5500 | 20 – 30 | 100 | 7200 | 6500 | 6050 | x | 2) | x |
| 1628 L | 4500 | 5 | 1) | 5900 | 5700 | 4850 | – | 2) | – |
| 1633 L | 4800 | 5 | 1) | 6400 | 5700 | 5350 | – | 2) | – |
| 1635 L | 5500 | 5 | 1) | 7700 | 6800 | 6450 | – | 2) | – |
| | 4500 | 5 – 10 | 1) | 5800 | 5400 | 4750 | – | 2) | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 1) | 6300 | 5600 | 5200 | – | 2) | – |
| | 5500 | 5 – 10 | 1) | 7500 | 6650 | 6300 | – | 2) | – |
| | 4500 | 10 – 15 | 1) | 5700 | 5300 | 4700 | – | 2) | x |
| | 4800 | 10 – 15 | 1) | 6150 | 5500 | 5100 | – | 2) | x |
| | 5500 | 10 – 15 | 45 | 7400 | 6550 | 6200 | – | 2) | x |
| | 4500 | 15 – 20 | 1) | 5650 | 5200 | 4600 | – | 2) | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 1) | 6100 | 5450 | 5000 | – | 2) | x |
| | 5500 | 15 – 20 | 55 | 7300 | 6450 | 6100 | – | 2) | x |
| | 4500 | 20 – 30 | 45 | 5550 | 5150 | 4550 | – | 2) | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 45 | 6000 | 5350 | 4950 | – | 2) | x |
| | 5500 | 20 – 30 | 100 | 7200 | 6350 | 6000 | – | 2) | x |

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 1922 | 4500 | 5 | 2) | 6450 | 5650 | 5400 | x | 3) | – |
| 1928 | 4800 | 5 | 2) | 7050 | 6300 | 5650 | x | 3) | – |
| 1933 | 5500 | 5 | 45 | 8150 | 7400 | 7100 | x | 3) | – |
| 1936 | 5900 | 5 | 45 | 8800 | 8150 | 7750 | x | 3) | – |
| 1944 | 4500 | 5 – 10 | 2) | 6350 | 5550 | 5300 | x | 3) | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 2) | 6950 | 6250 | 5550 | x | 3) | – |
| | 5500 | 5 – 10 | 60 | 8000 | 7300 | 7000 | x | 3) | – |
| | 5900 | 5 – 10 | 60 | 8700 | 8000 | 7650 | x | 3) | – |
| | 4500 | 10 – 15 | 45 | 6300 | 5500 | 5250 | x | 3) | x |
| | 4800 | 10 – 15 | 45 | 6850 | 6150 | 5500 | x | 3) | x |
| | 5500 | 10 – 15 | 100 | 7900 | 7200 | 6900 | x | 3) | x |
| | 5900 | 10 – 15 | 100 | 8600 | 7900 | 7550 | x | 3) | x |
| | 4500 | 15 – 20 | 55 | 6200 | 5450 | 5200 | x | 3) | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 70 | 6800 | 6100 | 5400 | x | 3) | x |
| | 5500 | 15 – 20 | 130 | 7850 | 7150 | 6800 | x | 3) | x |
| | 5900 | 15 – 20 | 140 | 8500 | 7850 | 7450 | x | 3) | x |
| | 4500 | 20 – 30 | 115 | 6150 | 5350 | 5150 | x | 3) | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 125 | 6750 | 6050 | 5350 | x | 3) | x |
| | 5500[1]) | 20 – 30 | 175 | 7750 | 7050 | 6750 | x | 3) | x |
| | 5900[1]) | 20 – 30 | 190 | 8400 | 7750 | 7400 | x | 3) | x |

x = erforderlich
1) = Anbau einer Ladebordwand nicht zulässig
2) = Montagerahmen nicht erforderlich
3) = Serie

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment/Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 2220/6 x 2 | 3200 | 5 | 2) | 5200 | 4500 | 4100 | – | 3) | – |
| 2222/6 x 2 | 3600 | 5 | 2) | 5800 | 5150 | 4700 | – | 3) | – |
| | 4200 | 5 | 2) | 6750 | 6100 | 5700 | – | 3) | – |
| | 5200 | 5 | 2) | 8400 | 7750 | 7350 | – | 3) | – |
| | 3200 | 5 – 10 | 2) | 5150 | 4450 | 4050 | – | 3) | – |
| | 3600 | 5 – 10 | 2) | 5750 | 5050 | 4650 | – | 3) | – |
| | 4200 | 5 – 10 | 2) | 6700 | 6050 | 5650 | – | 3) | – |
| | 5200 | 5 – 10 | 2) | 8300 | 7650 | 7250 | – | 3) | – |
| | 3200 | 10 – 15 | 2) | 5100 | 4450 | 4000 | – | 3) | – |
| | 3600 | 10 – 15 | 2) | 5700 | 5050 | 4600 | – | 3) | – |
| | 4200 | 10 – 15 | 2) | 6650 | 6000 | 5600 | – | 3) | x |
| | 5200 | 10 – 15 | 45 | 8250 | 7600 | 7200 | – | 3) | x |
| | 3200 | 15 – 20 | 2) | 5050 | 4400 | 4000 | – | 3) | x |
| | 3600 | 15 – 20 | 2) | 5650 | 5000 | 4600 | – | 3) | x |
| | 4200 | 15 – 20 | 70 | 6600 | 5950 | 5550 | – | 3) | x |
| | 5200 | 15 – 20 | 90 | 8200 | 7550 | 7150 | – | 3) | x |
| | 3200 | 20 – 30 | 2) | 5050 | 4350 | 3950 | – | 3) | x |
| | 3600 | 20 – 30 | 2) | 5650 | 4950 | 4550 | – | 3) | x |
| | 4200 | 20 – 30 | 90 | 6550 | 5900 | 5550 | – | 3) | x |
| | 5200 | 20 – 30 | 145 | 8100 | 7500 | 7100 | – | 3) | x |

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment/Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 2220/6 x 4 | 3200 | 5 | 1) | 5550 | 5050 | 4450 | x | – | – |
| 2222/6 x 4 | 3600 | 5 | 1) | 6150 | 5500 | 5050 | x | – | – |
| | 4200 | 5 | 1) | 7150 | 6500 | 6050 | x | – | – |
| | 4800 | 5 | 45 | 8100 | 7450 | 7050 | x | – | – |
| | 3200 | 5 – 10 | 1) | 5450 | 4850 | 4400 | x | – | – |
| | 3600 | 5 – 10 | 1) | 6100 | 5400 | 5000 | x | – | – |
| | 4200 | 5 – 10 | 45 | 7050 | 6400 | 6000 | x | – | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 45 | 8000 | 7400 | 6950 | x | – | – |
| | 3200 | 10 – 15 | 1) | 5450 | 4800 | 4350 | x | – | – |
| | 3600 | 10 – 15 | 45 | 6050 | 5400 | 4950 | x | – | – |
| | 4200 | 10 – 15 | 45 | 7000 | 6350 | 5950 | x | – | x |
| | 4800 | 10 – 15 | 60 | 7950 | 7350 | 6900 | x | – | x |
| | 3200 | 15 – 20 | 45 | 5400 | 4800 | 4300 | x | – | x |
| | 3600 | 15 – 20 | 45 | 6000 | 5350 | 4950 | x | – | x |
| | 4200 | 15 – 20 | 60 | 6950 | 6300 | 5900 | x | – | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 90 | 7900 | 7250 | 6850 | x | – | x |
| | 3200 | 20 – 30 | 45 | 5350 | 4750 | 4300 | x | – | x |
| | 3600 | 20 – 30 | 60 | 5950 | 5300 | 4900 | x | – | x |
| | 4200 | 20 – 30 | 95 | 6900 | 6250 | 5850 | x | – | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 120 | 7850 | 7200 | 6800 | x | – | x |

x = erforderlich

1) = Montagerahmen nicht erforderlich

2) = Serie

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment/Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 2228/6 x 2 | 3850 | 5 | 1) | 6500 | 5750 | 5400 | x | 2) | – |
| 2233/6 x 2 | 4100 | 5 | 1) | 6900 | 6200 | 5750 | x | 2) | – |
| 2235/6 x 2 | 4500 | 5 | 1) | 7700 | 6900 | 6900 | x | 2) | – |
| 2236/6 x 2 | 4800 | 5 | 45 | 8250 | 7600 | 7200 | x | 2) | – |
| 2244/6 x 2 | 3850 | 5 – 10 | 1) | 6400 | 5700 | 5300 | x | 2) | – |
| | 4100 | 5 – 10 | 1) | 6800 | 6100 | 5700 | x | 2) | – |
| | 4500 | 5 – 10 | 45 | 7600 | 6850 | 6800 | x | 2) | – |
| | 4800 | 5 – 10 | 50 | 8150 | 7500 | 7100 | x | 2) | – |
| | 3850 | 10 – 15 | 45 | 6350 | 5600 | 5250 | x | 2) | – |
| | 4100 | 10 – 15 | 45 | 6750 | 6050 | 5650 | x | 2) | – |
| | 4500 | 10 – 15 | 60 | 7550 | 6800 | 6750 | x | 2) | x |
| | 4800 | 10 – 15 | 80 | 8050 | 7400 | 7000 | x | 2) | x |
| | 3850 | 15 – 20 | 50 | 6300 | 5550 | 5250 | x | 2) | x |
| | 4100 | 15 – 20 | 60 | 6700 | 6000 | 5600 | x | 2) | x |
| | 4500 | 15 – 20 | 90 | 7500 | 6750 | 6700 | x | 2) | x |
| | 4800 | 15 – 20 | 110 | 8000 | 7350 | 7000 | x | 2) | x |
| | 3850 | 20 – 30 | 95 | 6250 | 5500 | 5200 | x | 2) | x |
| | 4100 | 20 – 30 | 100 | 6650 | 5950 | 5550 | x | 2) | x |
| | 4500 | 20 – 30 | 140 | 7450 | 6700 | 6650 | x | 2) | x |
| | 4800 | 20 – 30 | 170 | 7950 | 7300 | 6900 | x | 2) | x |

| Fahrzeuge | Radstand | Hubkraft | Montagerahmenwider-standsmoment/Längsträger | Pritschenlänge mm bei Fahrerhaus | | | Hinterfeder verstärkt | Stabilisator Hinterachse | Abstützung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mm | kN | $cm^3$ | kurz | mittel | lang | | | |
| 2228 L | 4100 | 5 | 1) | 6950 | 6300 | 5850 | – | 2) | – |
| 2233 L | 4500 | 5 | 1) | 7600 | 6950 | 6550 | – | 2) | – |
| 2235 L | 4100 | 5 – 10 | 1) | 6850 | 6200 | 6800 | – | 2) | – |
| 2244 L | 4500 | 5 – 10 | 1) | 7500 | 6900 | 6500 | – | 2) | – |
| | 4100 | 10 – 15 | 1) | 6800 | 6150 | 5750 | – | 2) | – |
| | 4500 | 10 – 15 | 45 | 7450 | 6800 | 6400 | – | 2) | x |
| | 4100 | 15 – 20 | 1) | 6750 | 6100 | 5700 | – | 2) | x |
| | 4500 | 15 – 20 | 45 | 7400 | 6750 | 6350 | – | 2) | x |
| | 4100 | 20 – 30 | 1) | 6700 | 6050 | 5650 | – | 2) | x |
| | 4500 | 20 – 30 | 60 | 7300 | 6700 | 6300 | – | 2) | x |
| 2228 6x4 | 4100 | 5 | 1) | 7150 | 6500 | 6100 | x | – | – |
| 2233 6x4 | 4500 | 5 | 1) | 7850 | 7150 | 6800 | x | – | – |
| 2235 6x4 | 4100 | 5 – 10 | 1) | 7100 | 6400 | 6000 | x | – | – |
| | 4500 | 5 – 10 | 1) | 7750 | 7100 | 6700 | x | – | – |
| | 4100 | 10 – 15 | 1) | 7050 | 6350 | 5950 | x | – | – |
| | 4500 | 10 – 15 | 1) | 7650 | 7050 | 6650 | x | – | x |
| | 4100 | 15 – 20 | 1) | 7000 | 6300 | 5900 | x | – | x |
| | 4500 | 15 – 20 | 45 | 7600 | 7000 | 6600 | x | – | x |
| | 4100 | 20 – 30 | 45 | 6900 | 6250 | 5850 | x | – | x |
| | 4500 | 20 – 30 | 45 | 7550 | 6950 | 6550 | x | – | x |

x = erforderlich
1) = Montagerahmen nicht erforderlich
2) = Serie

## 5.9 Tank- und Behälteraufbauten

Abschnitt 2.1 beachten. Tank- und Behälteraufbauten müssen mit einem durchgehenden Montagerahmen aus Stahl ausgerüstet werden. Zwischen Aufbau und Montagerahmen oder zwischen Fahrgestell- und Montagerahmen soll die Verbindung so gewählt werden, daß der Fahrgestellrahmen in seiner Verwindungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird (Bild 53 und 54).

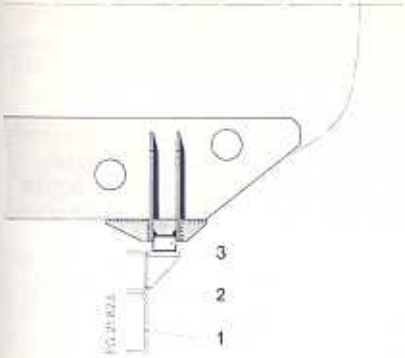



Bild 53
Vierpunktlagerung vorn (Beispiel)
1 Fahrgestellrahmen
2 Montagerahmen
3 Elastische Lagerung

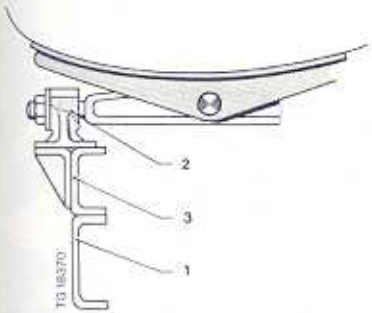
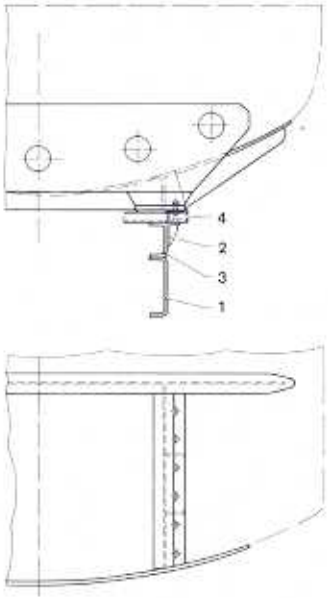
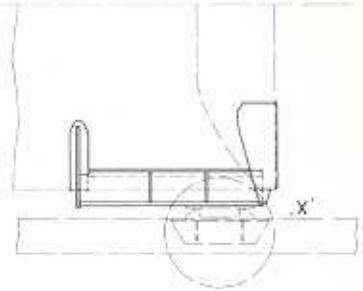



Bild 54
Dreipunktlagerung vorn (Beispiel)
1 Fahrgestellrahmen
2 Elastische Lagerung
3 Montagerahmen





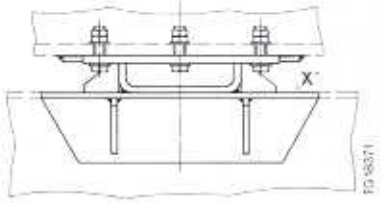




Bild 55
Starre Lagerung hinten (Beispiel)
1 Fahrgestellrahmen
2 Konsole
3 Montagerahmen
4 Zwischenbock

Für ein gutes Fahrverhalten die starren Lager hinten anordnen (Bild 55). Das in der Tabelle 8 angegebene Abstandsmaß von Mitte Hinterachse bis Aufbaulager darf nicht überschritten werden. Vordere Aufbaulager möglichst dicht hinter dem Fahrerhaus anordnen.
Tank- und Behälteraufbauten, die zum Transport von Ladegütern mit unterschiedlichen spezifischen Gewichten vorgesehen sind, müssen Füllmarkierungen am Behälter aufweisen. Sie müssen so angebracht werden, daß die zulässige Füllmenge ersichtlich ist. Zusätzlich kann an der Hinterachse ein Belastungsanzeiger mit akustischer oder optischer Warneinrichtung im Fahrerhaus eingebaut werden.

**Tabelle 8**
Montagerahmen und Aufbaulagerabstand (Abschnitt 5.1 beachten)

| Fahrzeuge | Max. Abstand Mitte Hinterachse[3] bis Aufbaulager hinter Hinterachse mm | Stahlmontage-rahmen Widerstandsmoment (Wx) pro Längsträger mind. $cm^3$ | Profil-abmessungen der Längsträger |
|---|---|---|---|
| 507 D – 814 D<br>709 – 1520<br>L 911 B – 1513<br>1222 – 1625 | 1000 | 45[1] | Siehe Diagramm A Seite 50 |
| 2220, 2222 | 1000 | 90[2] | |
| 1729 – 1744<br>1922 – 1944<br>L 1924 – L 1928 | 1200 | 70 | |
| 2429 – 2244,<br>2629 – 2636 | 1000 | 70 | |
| L 2624, 2628 | 1000 | 100 | |

[1] Bei einer Erhöhung des zulassigen Gesamtgewichtes muß das Widerstandsmoment pro Langsträger mindestens 70 $cm^3$ betragen (empfohlene Profilabmessungen pro Längsträger 140 x 60 x 7 mm oder 130 x 60 x 8 mm).
[2] Schubfeste Verbindung mit Fahrgestellrahmen erforderlich.
[3] Bei 3-Achs-Fahrzeugen Mitte Hinterachsen.

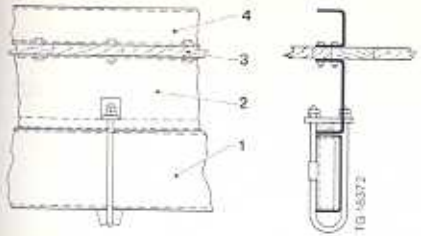



Bild 56
1 Längsträger
2 Montagerahmen
3 Pritschenboden
4 Unterbau für Aufsetztanks

Bei Tank- und Behälteraufbauten mit Kammerunterteilung müssen vom Aufbauhersteller Be- und Entladepläne, gut sichtbar, am Fahrzeug angebracht werden. Es muß in jedem Belastungszustand gewährleistet sein, daß die zulässigen Achslasten nicht überschritten werden, bzw. die vorgeschriebene Mindest-Vorderachslast erreicht wird (siehe Abschnitt 1.4).
Da Tank- und Behälteraufbauten im allgemeinen eine hohe Schwerpunktlage aufweisen, müssen die Hinweise in den Abschnitten 3.1 und 3.2 beachtet werden.

### 5.9.1 Aufsetztanks

Aufsetztanks nur in leerem Zustand auf- oder absetzen. Zur Beförderung von Gefahrgütern ist eine Fahrzeug-Baumuster-Zulassung sowie in der Bundesrepublik Deutschland eine Prüfbescheinigung nach § 6 Absatz 1 und 2 GGVS notwendig.
Wird ein Aufsetztank auf ein Pritschen- oder Kipperfahrzeug montiert, muß der Aufsetztank kraftschlüssig mit dem Fahrgestellrahmen verbunden werden (Bild 56). Zwei Befestigungspunkte im Bereich der Hinterachse vorsehen.
Bei Kipperfahrzeugen muß zusätzlich die Kippeinrichtung gegen Kippen gesichert sein.

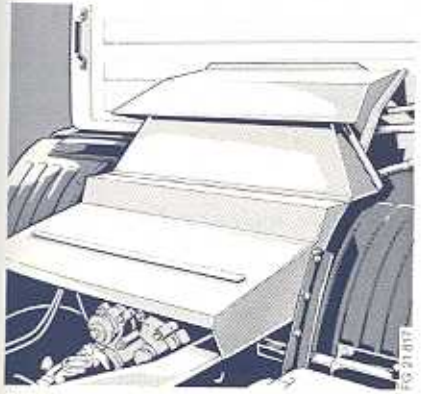


Bild 57
Abdeckung für Tanklahrzeuge – Kurzes Fahrerhaus

### 5.9.2 Ausrüstung der Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter

**Bei Fahrzeugen, die für den Transport gefährlicher Güter bestimmt sind, müssen die dafür geltenden Sicherheitsvorschriften beachtet werden. Erforderliche Umbauten an den Fahrgestellen bedürfen der schriftlichen Genehmigung der zuständigen Abteilung, siehe Abschnitt 1.2.1. Entsprechende Zeichnungen mit allen Maß- und Gewichtsangaben 3fach dem Antrag beifügen.**

Zu den gültigen Vorschriften, die in der Bundesrepublik Deutschland beachtet werden müssen, gehören zum Beispiel die:
- Gefahrengutverordnung Straße (GGVS).
- Technische Richtlinie zur Gefahrgutverordnung Straße TRS 002 und 003.

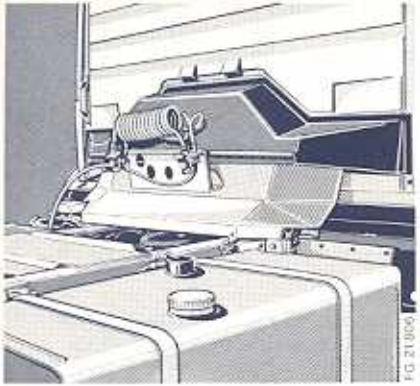


Bild 57.1
Abdeckung für Tankfahrzeuge – Langes Fahrerhaus

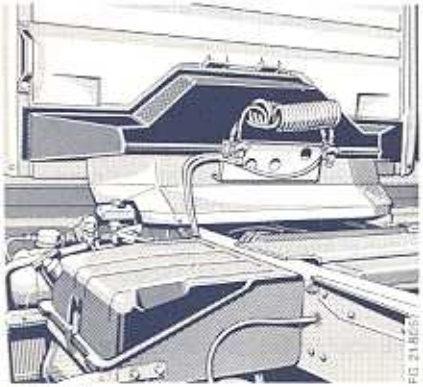


Bild 57.2
Abdeckung für Tankfahrzeuge – Langes Fahrerhaus

Für den grenzüberschreitenden Verkehr zusätzlich das:
- Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR).

Die Kenntnis dieser Vorschriften seitens der Aufbauhersteller wird vorausgesetzt. Sind Fahrzeuge zum Transport brennbarer Stoffe vorgesehen, zusätzlich folgende Punkte beachten:

1. Die Fahrerhausrückwand dient als Feuerschutzwand. Der Einbau von 2 Rückwandfenstern ist zulässig. Max. Größe der Gesamt-Fensterfläche 0,1 m².
2. Die elektrische Anlage ab der Feuerschutzwand nach Tankwagennorm ausführen.
3. Auspufftopf vor die Vorderachse verlegen. Das Ende des Auspuffrohres darf nicht gegen den Reifen gerichtet sein.
4. Zur Ableitung elektrostatischer Aufladung Gummikotflügel aus leitfähigem Material verwenden. Mindestmaß für Leitfähigkeit $10^3$ Ω cm.
5. Fahrgestellrahmen nach Bilder 57, 57.1 und 57.2 abdecken. Öffnungen in der Fahrerhausrückwand ab Oberkante Fahrgestellrahmen sowie alle heißen Teile (z.B. Auspuffrohre, Auspuffkrümmer usw.) müssen abgedeckt sein.
6. Heizgerät und Abgasrohre der Zusatzheizung vor der Feuerschutzwand anbringen.

Punkt 2. bis 6. sind werkseitig lieferbare Sonderausführungen.
Bei werkseitigem Einbau der Sonderausrüstungen wird in der Bundesrepublik Deutschland ein Musterbericht mit Bestätigungsvermerk mitgeliefert.

## 5.10 Winterdienst-Fahrzeuge

Wird ein Fahrzeug mit einem Schneepflug ausgerüstet, muß eine Anbauplatte nach Anleitung des Schneepflugherstellers angebaut werden. Die Montageanleitung muß von der Daimler-Benz AG genehmigt worden sein. Höchstzulässige Vorderachslast beachten.

## 5.11 Sonstige Aufbauten

(Transport-Betonmischer, Kommunal- und Feuerwehraufbauten)

Für weitere Sonderaufbauten, wie zum Beispiel Transport-Betonmischer, Müllwagen,

Kommunalfahrzeuge und Feuerwehrfahrzeuge diese Richtlinien sinngemäß anwenden. Genehmigungen der zuständigen Abteilung, siehe Abschnitt 1.2.1, sind erforderlich. Abschnitt 2.1 beachten.
**Transport-Betonmischer dürfen nur auf die dafür freigegebenen Fahrgestelle aufgebaut werden.**

### 5.12 Retarder (Wirbelstrombremse)

Bei nachträglichem Einbau eines Retarders ist die Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Ausreichende Freigängigkeit von Gelenkwellen, Nebenantrieben, Aggregaten usw. muß gewährleistet sein.

## 6 Drehzahlregulierung

Von den Motoren wird je nach Verwendungszweck verlangt, daß unabhängig von der jeweiligen Belastung entweder eine bestimmte Drehzahl eingehalten wird oder verschiedene Drehzahlen durchfahren werden müssen.

### 6.1 Regler ohne Zwischendrehzahl-Arretierung

An Einspritzpumpen von Motoren, die in unterschiedlichen Drehzahlen laufen müssen und unabhängig von der Belastung die Drehzahl möglichst konstant halten oder bei verschiedenen Drehzahlen die volle Leistung abgeben sollen, werden RQV-Regler ohne Zwischendrehzahl-Arretierung angebaut (Bild 58). Diese Ausführung wird zum Antrieb von Ladekränen, Ladebordwänden und ähnlichen Aggregaten verwendet.

### 6.2 Regler mit Zwischendrehzahl-Arretierung

An Einspritzpumpen von Motoren, die genaue Arbeitsdrehzahlen einhalten sollen, werden RQV-Regler mit Zwischendrehzahl-Arretierung oder -Einstellung und Arretierung angebaut (Bild 59, 59.1 und 60).

Bild 58
**RQV-Regler ohne Zwischendrehzahl-Arretierung**
Reihenmotoren
1 Einspritzpumpe
2 Anschlag
3 Schlepphebel
4 Klemmhebel
5 Gestänge
6 Betätigungshebel

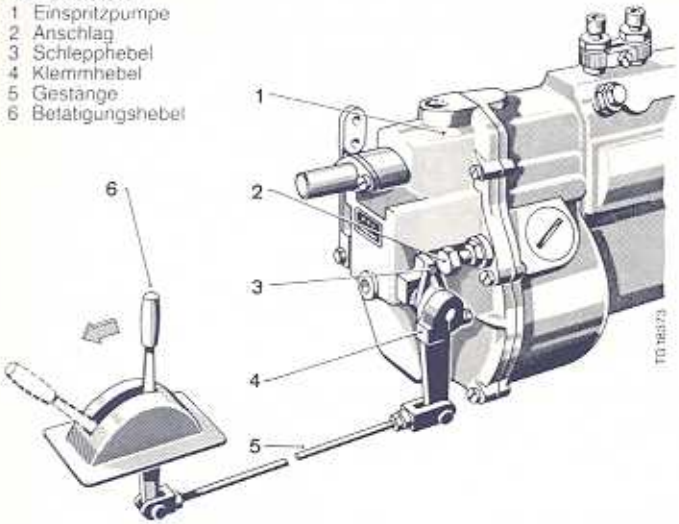
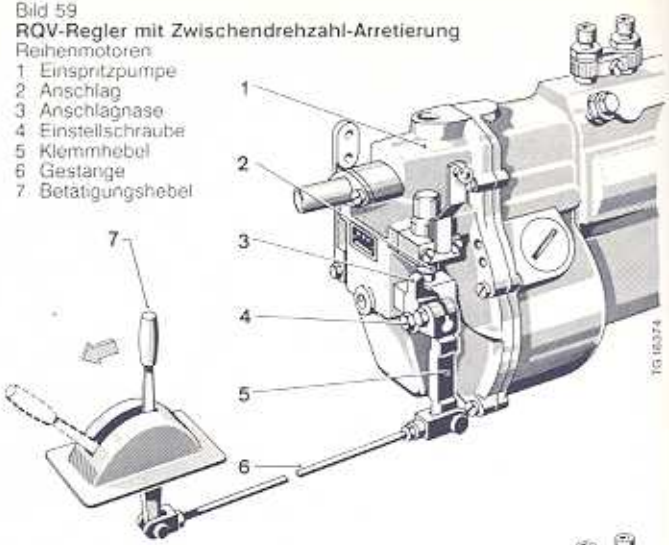
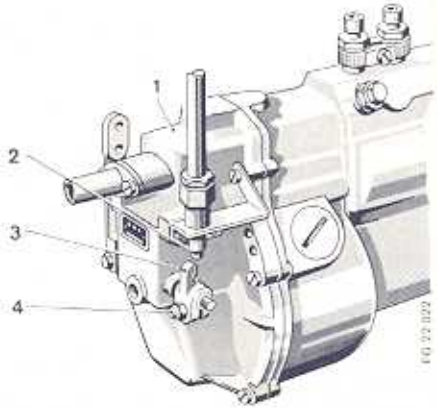



Bild 59
**RQV-Regler mit Zwischendrehzahl-Arretierung**
Reihenmotoren
1 Einspritzpumpe
2 Anschlag
3 Anschlagnase
4 Einstellschraube
5 Klemmhebel
6 Gestänge
7 Betätigungshebel




**Gestänge oder Handgaszug und Betätigungshebel müssen, wenn erforderlich, vom Aufbauhersteller angebracht werden.**

Bild 59.1
**RQV-Regler mit pneumatischer Zwischendrehzahl-Arretierung**
Reihenmotoren
1 Einspritzpumpe
2 Anschlag
3 Anschlagnase
4 Einstellschraube



Diese Ausführung wird zum Antrieb von Pumpen, Kompressoren und ähnlichen Aggregaten verwendet.
Die erforderliche Zwischendrehzahl muß vom Aufbauhersteller eingestellt werden.
Die eingestellte Zwischendrehzahl muß beim Einschalten des Nebenantriebes erreicht und arretiert werden.
Der Betätigungshebel kann bei eingeschaltetem Nebenantrieb von Leerlaufdrehzahl bis zur notwendigen Zwischendrehzahl stufenlos verstellt werden.

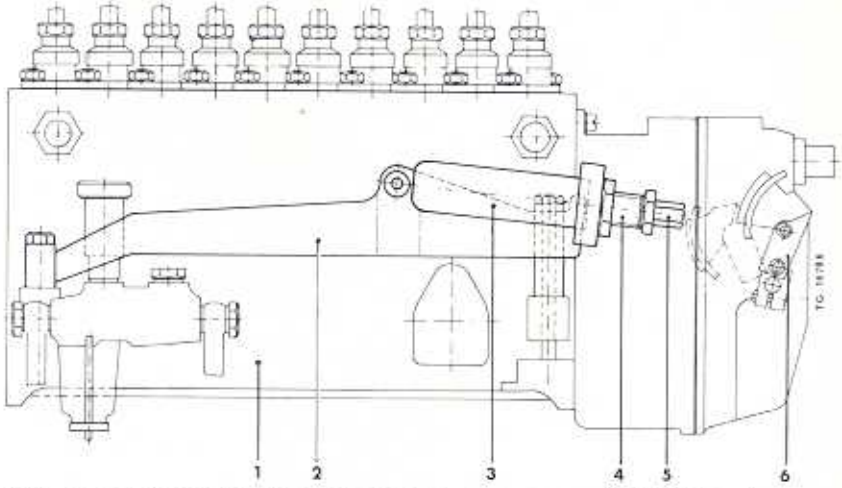
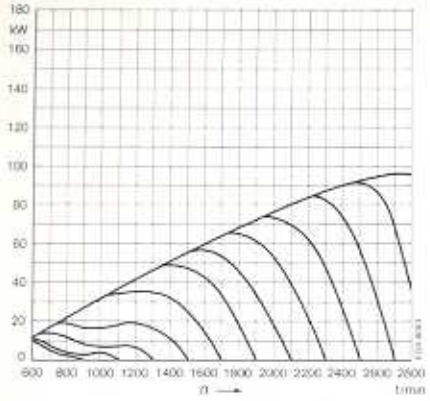


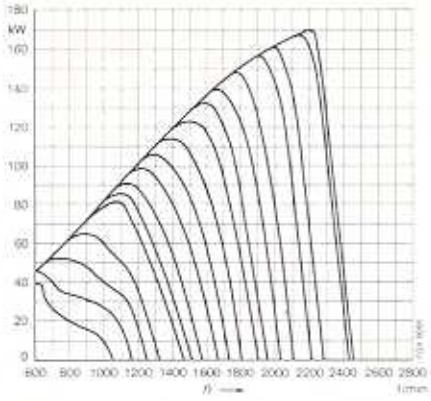

Bild 60
**RQV-Regler mit Zwischendrehzahl-Einstellung und Arretierung** (Beispiel)
1 Einspritzpumpe
2 Halter für Betätigungszylinder
3 Betätigungszylinder
4 Einstellhülse
5 Anschlagbolzen
6 Anschlag

## 6.3 Regelkennlinien bei Einspritzpumpen mit RQV-Regler

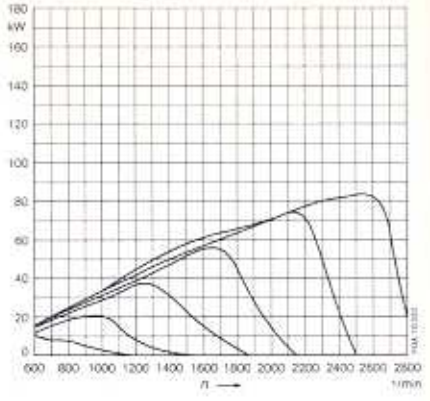
Die Regelkennlinien zeigen an, in welchen Drehzahlbereichen die Nebenantriebe gefahren werden sollten. Je steiler die Linien ansteigen, desto geringer sind die Drehzahlschwankungen.
In den unteren Drehzahlbereichen kommt es im Betrieb mit Nebenaggregaten bei Lastschwankungen zu größeren Drehzahländerungen.
Sind diese Drehzahländerungen störend oder unzulässig, können RQV-Regler nicht verwendet werden.



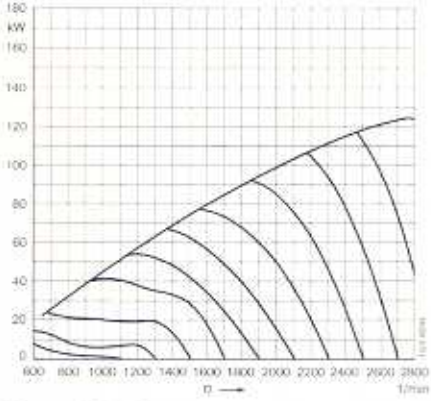

Motor 352



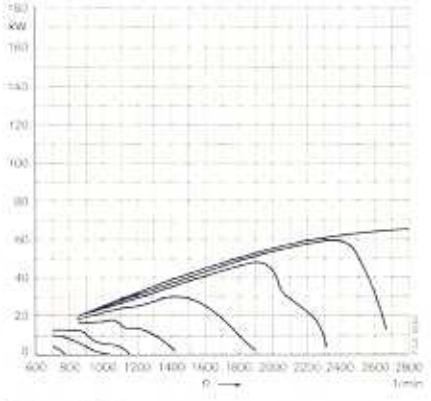

Motor 355



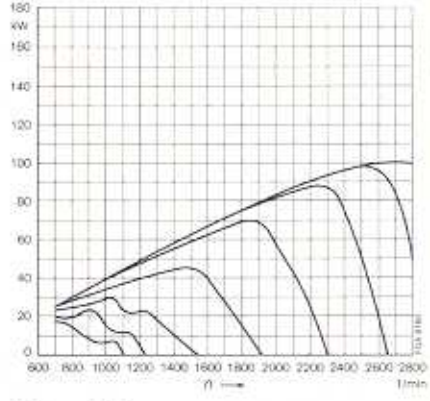

Motor 364 A




Motor 352 A

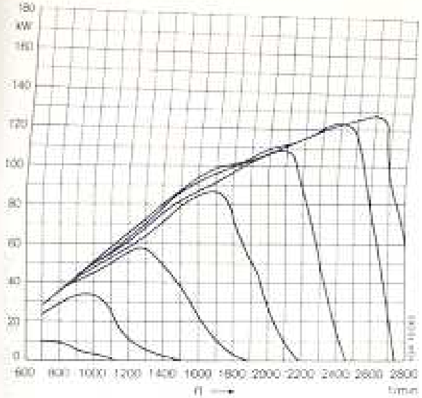



Motor 364

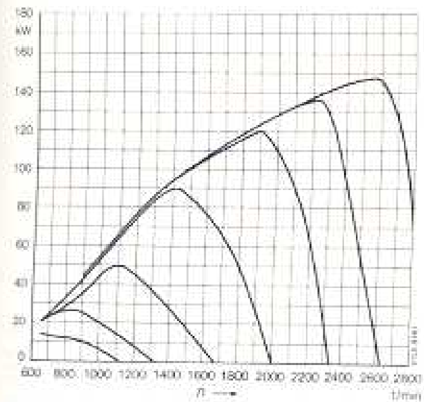



Motor 366

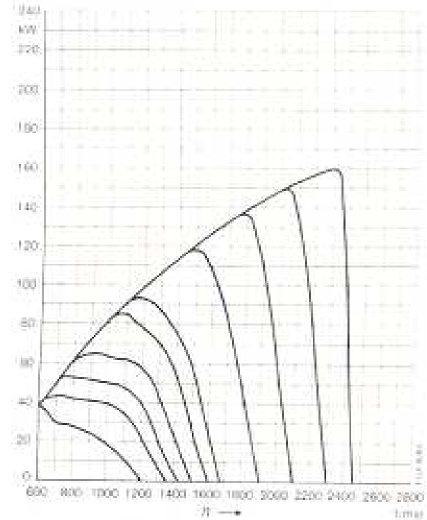
OM 422 red. (250 PS) hat gleichen Regler, daher identische Kennlinie innerhalb der reduzierten Leistungskurve
(Anzeige von 1/2 VG. H. Heinz)



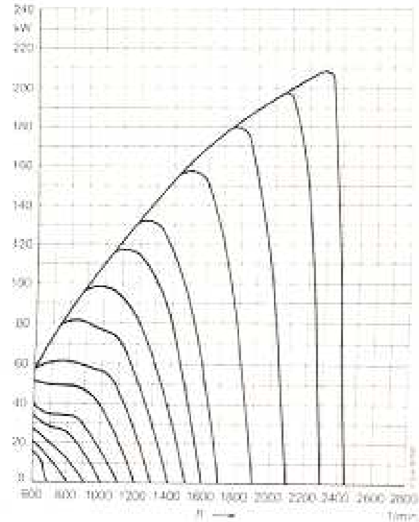

Motor 366 A



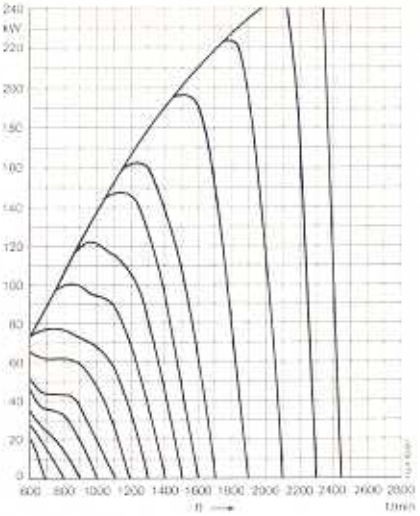

Motor 366 LA



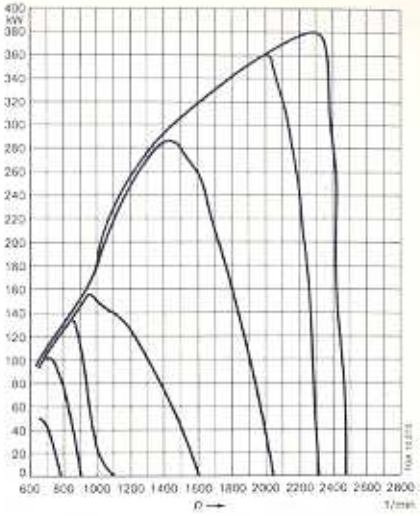

Motor 421



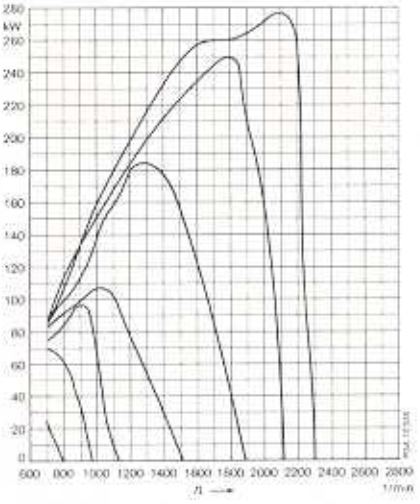

Motor 422



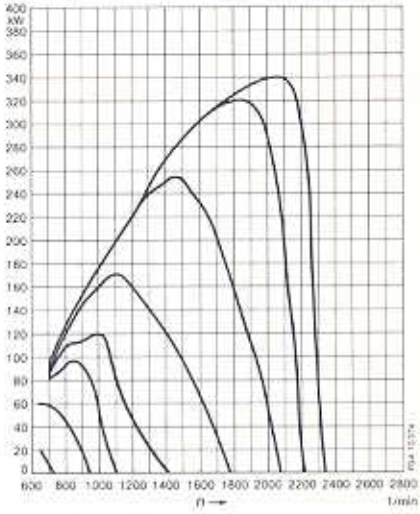

Motor 423




Motor 423 LA




Motor 442 A




Motor 442 LA

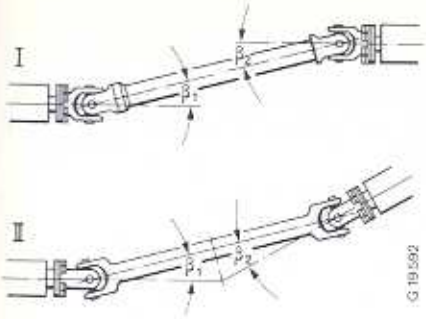



Bild 61

# 7 Nebenantriebe

**Allgemeine Hinweise**

Am Schaltgetriebe können Nebenantriebe angebaut werden, wenn Zusatzaggregate über den Fahrzeug-Motor angetrieben werden sollen.
Es stehen mehrere Nebenantriebs-Ausführungen mit verschiedenen Übersetzungen zur Verfügung.
Ausführung des Nebenantriebs sowie die Wahl der Übersetzung sind abhängig von Leistung und Drehzahl des anzutreibenden Aggregates.
Angaben über maximal übertragbare Drehmomente (Nm) bei den einzelnen Nebenantrieben sind Richtwerte für stoß- und schwingungsfreien Betrieb.
Nicht berücksichtigt sind zusätzlich auftretende Massenkräfte an anzutreibenden Aggregaten.
Übersetzung des Nebenantriebs so wählen, daß eine Mindest-Drehzahl (Motor) bei belastetem Nebenantrieb von 1000 bis 1200/min bei Reihenmotoren, und 800 bis 900/min bei V-Motoren eingehalten wird.
Freiliegende Gelenkwellen, Lüfterräder oder Riemenscheiben müssen abgedeckt werden.
An Antriebswelle oder -flansch eines Nebenantriebs dürfen keine Riemen oder Kettentriebe angebracht werden. Für unbedingt erforderliche Sonderfälle Zeichnungen und erforderliche Daten zur Genehmigung einreichen.

## 7.1 Gelenkwelleneinbau

Vor dem Einbau von Gelenkwellen, Berechnungsunterlagen zur Genehmigung an die zuständige Abteilung schicken. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Erforderliche Angaben:
- Gelenkwellentyp,
- Räumliche Anordnung (Beugungsart),
- Beugungswinkel,
- Befestigungsart,
- Leistungsabnahme.

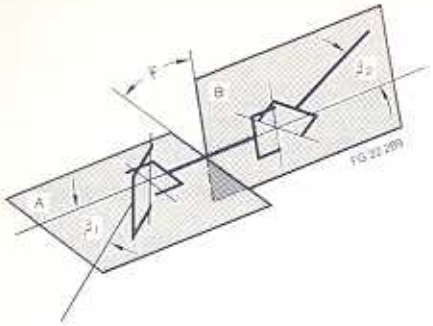



Bild 61.1

Beim Einbau von Gelenkwellen beachten:
- Einbaurichtlinien der Gelenkwellen-Hersteller.
- Wenn erforderlich, mehrere Gelenkwellen mit Zwischenlagern verwenden.
- Die Anflanschflächen müssen vollständig plan sein.
- Die Beugungswinkel müssen an beiden Gelenken gleich sein ($ß_1 = ß_2$). Sie dürfen nicht größer als 6° und nicht kleiner als 1° sein.
- Auswuchtbleche dürfen nicht entfernt werden.
- Bei Montage auf Übereinstimmung der Markierungen an den Gelenkwellenhälften achten.
- Auftretende Schwingungen beseitigen, z.B. durch Dämpfer oder Gleichlaufgelenke.

## Beugungsarten

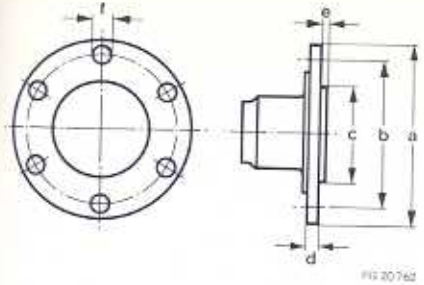
Beugung in einer Ebene (ebene Beugung):
W- oder Z-Beugung (Bild 61).

Beugung in zwei Ebenen (räumliche Beugung):
Bei räumlicher Beugung kreuzen sich An- und Abtriebswelle räumlich versetzt (kombinierte W- und Z-Beugung).

Um Drehzahlschwankungen auszugleichen, müssen die inneren Gelenkgabeln versetzt angeordnet sein (Bild 61.1).

## Nebenantrieb Kipperpumpe

Die bei unseren Kipperfahrzeugen serienmäßig eingebaute Meiller-Axial-Kipperpumpe kann auf Sonderwunsch auch für alle anderen Fahrgestelle geliefert werden.
Weitere Zusatz-Aggregate können bei den Fahrzeugen 507 D – 814 D und 709, 809 nur über die Kurbelwelle vorn angetrieben werden.
Alle anderen Fahrgestelle, die mit dem MB-Synchrongetriebe G 3/50, G 3/60 geliefert werden, können auf Sonderwunsch die Meiller-Axial-Kipperpumpe mit einem schaltbaren Zwischenflansch erhalten (Direktanbau). Weitere Nebenantriebe können in diesem Fall nicht angebaut werden.




## 7.2 Motorabtrieb nach vorn

Der Antrieb von Zusatz-Aggregaten (z.B. Kompressoren, Hydraulikpumpen, Feuerlöschpumpen usw.) kann vorn an der Kurbelwelle erfolgen.
Je nach Fahrzeugtyp sind Gelenkwellen- oder Riemenantriebe möglich.
Das Axialspiel der Kurbelwelle darf durch den Anbau einer Gelenkwelle nicht beeinflußt werden.

Zulässige Abtriebsmomente:
- Abnahme über Keilriemen ca. 140 Nm
- Abnahme über Gelenkwelle ca. 280 Nm

Werden höhere Leistungsabnahmen benötigt, ist Rücksprache mit der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.

Leistungsdaten der von uns lieferbaren Hydraulikpumpe

| | |
|---|---|
| Fördervolumen: | 16 cm³/U |
| Betriebsdruck: | 170 bar |
| max. Drehzahl: | 2600/min |
| Antrieb: | 2 Keilriemen |

Leistungsdaten der von uns lieferbaren Tandem-Hydraulikpumpe

| | 1. Kreis | 2. Kreis |
|---|---|---|
| Fördervolumen: | 14 cm³/U | 5,5 cm³/U |
| Betriebsdruck: | 250 bar | 250 bar |
| max. Drehzahl: | 3000/min | 3000/min |

**Abmessungen – Kupplungsflansch – Motorabtrieb nach vorn mit Gelenkwellen**

| Motor | a Ø | b Ø | c Ø | d | e | f Ø | Lochzahl |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **352/352 A** | 90 | 74,5 | 47h6 | – | 2,0 | 8 +0,2 | 6 |
| **355/355 A** | 100 | 84 ±0,1 | 57h6 | 7 | 2,3 | 8 +0,2 | 6 |

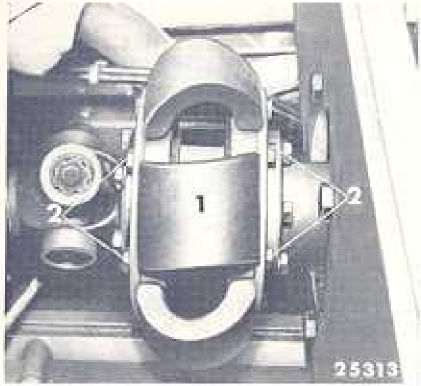



Bild 62
Elastische Kupplung für Nebenantrieb (Beispiel)
1 Kreuzstollen
2 Befestigungsschrauben

## 7.3 Motorabtrieb nach hinten

### 7.3.1 Motorabtrieb nach hinten für Gelenkwellenantrieb

Bei Fahrzeugen mit V-Motoren kann ab Werk ein Motorabtrieb nach hinten geliefert werden. Das Trägheitsmoment der angetriebenen Drehmassen (einschließlich Gelenkwelle) darf maximal 0,55 $kgm^2$ betragen. Ist das Trägheitsmoment größer als 0.01 $kgm^2$ muß eine elastische Kupplung eingebaut werden.
Die Einbauvorschrift (403 000 71 99) für den Nebenantrieb kann bei der zuständigen Abteilung angefordert werden. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Die elastische Kupplung immer am anzutreibenden Aggregat montieren.
Bei nachträglichem Einbau von Aggregaten ist eine Genehmigung der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.
Bei Festlegung der Gelenkwellenlänge ist die Länge der elastischen Kupplung zu berücksichtigen.
Am motorseitigen Flansch des Nebenantriebes kann ein Drehmoment von 392 Nm abgenommen werden. Dieses Drehmoment darf nur kurzzeitig um maximal 20% überschritten werden (z.B. beim Anfahren oder Schalten).
Bei voll belastetem Nebenantrieb Motordrehzahl von 1200/min nicht unterschreiten.
Damit das maximal zulässige Drehmoment nicht überschritten werden kann, einen Überlastschutz vorsehen (z.B. bei Hydraulikpumpen eine Druckbegrenzung, bei anderen Aggregaten eine Überlastkupplung, einen Blockierschutz oder eine Bruchsicherung).

Max. Moment von 392 Nm nur bei gehärteten Rädern
(Bei Code N51 mitgeliefert)

Bei Normalrädern max. 100 Nm

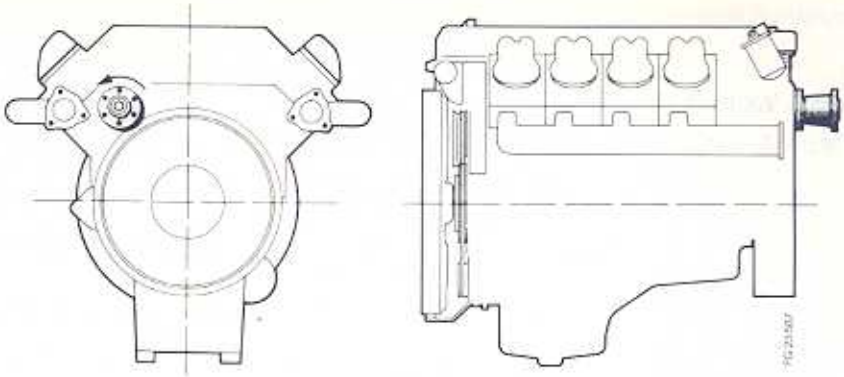
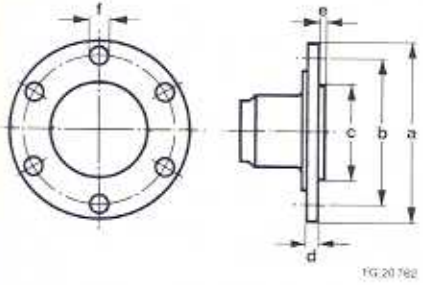


Bild 63
Motorabtrieb mit Flansch
Antriebsdrehzahl: 1,075 x Motordrehzahl




## Abmessungen – Kupplungsflansch – Motorabtrieb nach hinten

| Motor | a Ø | b Ø | c Ø | d | e | f Ø | Lochzahl |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 421<br>422<br>423 | 100 | 84 ± 0,1 | 57 h8 | 7 | 2,0 | 8,1 + 0,15 | 6 |

## Abmessungen der elastischen Kupplung

| Motor | Kupplung | a Ø | b Ø | c Ø | e | f Ø | Lochzahl | Außen-durch-messer | Breite |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 421 | Multi-Cross | 100,5 | 84 ± 0,1 | 57 h8 | 2,0 | M 8 | 6 | 210 | 82 |
| 422 | Küsel | 100 | 84 ± 0,1 | 57 h8 | 2,0 | M 8 | 6 | 186 | 80 |
| 423 | | | | | | | | | |

**Motorabtrieb hinten** (Tabelle 9)

Bild 64

**1** = Mitte Vorderachse

**A** = Mitte Vorderachse bis Mitte Kupplungsflansch

**B** = Oberkante Rahmen bis Mitte Kupplungsflansch

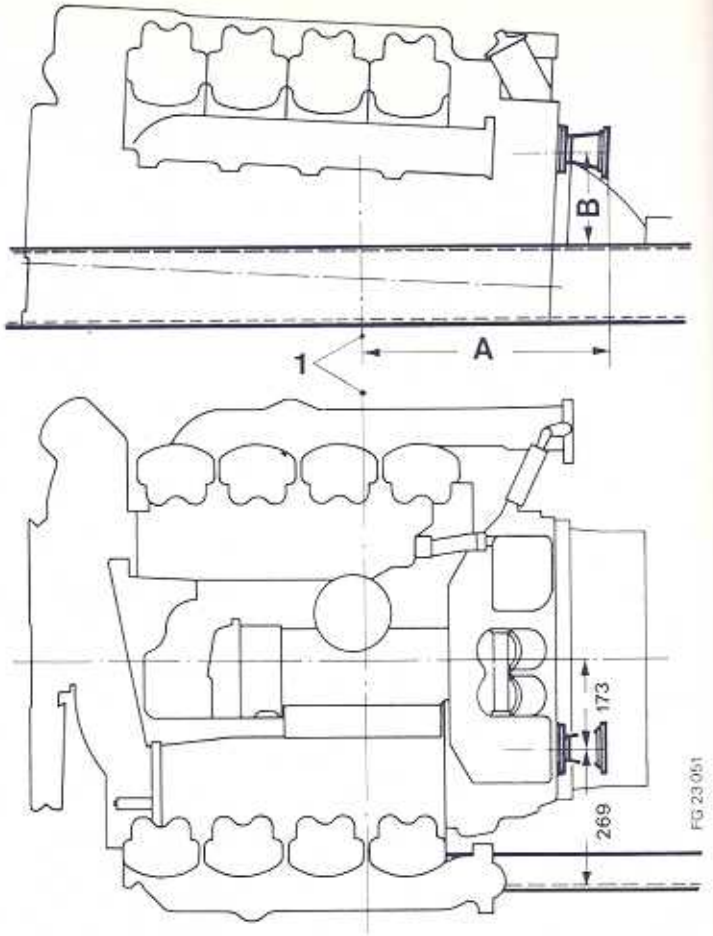


Tabelle 9

Motorabtrieb hinten

| Fahrzeuge | Motor | Fahrerhaus | A mm | B mm |
|---|---|---|---|---|
| 1222/4 x 2/4 x 4 | 421 | S, M, L | 374,5 | 192 |
| 1422/4 x 2 | 421 | S, M, L | 374,5 | 192 |
| 1425/4 x 2 | 422 | S, M, L | 374,5 | 192 |
| 1622/4 x 2/44 | 421 | S, M, L | 374,5 | 192 |
| 1625/4 x 2/4 x 4 | 422 | S, M, L | 320,5 | 107 |
| 1628/4 x 2 | 422 | S, M, L, G | 320,5 | 107 |
| 1633/4 x 2 | 422 A | M, L | 320,5 | 107 |
| 1633/4 x 2 | 422 A | G | 400 | 108 |
| 1635/4 x 2 | 442 A | S, M, L, G | 320,5 | 107 |
| 1644/4 x 2 | 442 LA | G | 400 | 107 |
| 1922/4 x 2/4 x 4 | 421 | S | 324,5 | 190 |
| 1928/4 x 2/4 x 4 | 422 | S, M, L | 320,5 | 106 |
| 1933/4 x 2 | 422 A | M, L | 320,5 | 107 |
| 1933/4 x 2 | 422 A | G | 400 | 107 |
| 1935/4 x 2 | 442 A | S, M, L, G | 320,5 | 107 |
| 1936/4 x 2/4 x 4 | 423 | S, M, L | 478,5 | 98 |
| 1944/4 x 2 | 442 LA | G | 400 | 107 |
| 2028/6 x 2/4 | 422 | S, M, L, G | 320,5 | 107 |
| 2033/6 x 2/4 | 422 A | M, L | 320,5 | 107 |
| 2033/6 x 2/4 | 422 A | G | 400 | 108 |
| 2035/6 x 2/4 | 442 A | S, M, L, G | 320,5 | 107 |
| 2222/6 x 2/6 x 2/4/6 x 4 | 421 | S, M, L | 374,5 | 192 |
| 2225/6 x 4 | 422 | S | 374,5 | 192 |
| 2228/6 x 2/6 x 4 | 422 | S, M, L, G | 320,5 | 107 |
| 2233/6 x 2/6 x 4 | 422 A | M, L | 320,5 | 107 |
| 2233/6 x 2/6 x 4 | 422 A | G | 400 | 108 |
| 2235/6 x 2/6 x 4 | 442 A | S, M, L, G | 320,5 | 107 |
| 2244/6 x 2/6 x 4 | 442 LA | G | 400 | 107 |
| 2628/6 x 4 | 422 | S, M, L | 320,5 | 106 |
| 2633/6 x 4 | 422 A | M, L | 320,5 | 107 |
| 2633/6 x 4 | 422 A | G | 400 | 107 |
| 2635/6 x 4 | 442 A | S, M, L, G | 320,5 | 107 |
| 2636/6 x 4 | 423 | S, M, L | 478,5 | 98 |
| 2636/6 x 6 | 423 | G | 484 | 183 |
| 2644/6 x 4 | 442 LA | G | 400 | 107 |
| 3028/8 x 4 | 422 | S | 320,5 | 107 |
| 3328/8 x 4 | 422 | S | 320,5 | 107 |
| 3336/8 x 4 | 423 | S | 478,5 | 98 |
| 3336/8 x 8 | 423 | S | 484 | 183 |

S Kurzes Fahrerhaus
M Mittellanges Fahrerhaus
L Langes Fahrerhaus
G Großraum-Fahrerhaus

### 7.3.2 Motorabtrieb nach hinten für Hydraulikpumpe

Die Hydraulikpumpe wird lose dem Fahrgestell beigelegt. Der Anbau muß beim Aufbauhersteller erfolgen.
Die Anflanschöffnung am Motor ist mit einem Blindflansch verschlossen.

**Anordnung Motorabtrieb nach hinten für Hydraulikpumpe**
Leistungsdaten der Pumpe siehe Abschnitt 7.2.

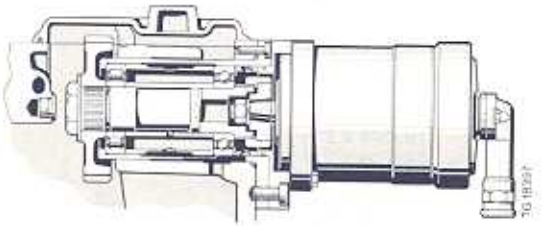


Bild 65

## 7.4 Nebenantriebe-Ausführungen

Die Erläuterungen zu den nachstehenden Tabellen sind auf Seite 289 (ausklappbar) aufgeführt.
Alle MERCEDES-BENZ-Nebenantriebe können ab Werk mit einem Kupplungsflansch ausgerüstet werden.

**Nebenantriebe-Leistungsabnahme:**
Nebenantriebe, die abtriebsseitig am Schaltgetriebe angeflanscht werden, sind nur bei stehendem Fahrzeug verwendbar. Sie können nach Betätigung der Fahrzeugkupplung ein- und ausgeschaltet werden. Die Nebenantriebe NMV 90/1, 110, 130, 3/90 und 4/120 sind mit Lamellenkupplung ausgerüstet und unter Last schaltbar.
Die in den Tabellen angegebenen maximalen Drehmomente der Nebenantriebe sind nur für stoß- und schwingungsfreien Betrieb angegeben.

**Anordnung der Nebenantriebe**

Links gelenkte Fahrzeuge – siehe nachfolgende Tabellen.
Rechts gelenkte Fahrzeuge – Anfrage bei der zuständigen Abteilung erforderlich. Siehe Abschnitt 1.2.1.

**Kurzzeitbetrieb:**

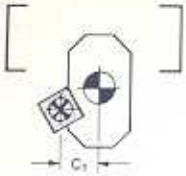
- maximale Einschaltdauer ca. 30 Minuten
- anschließende Abkühlpause mind. 30 Minuten

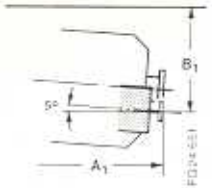
**Dauerbetrieb:**

**Getriebeabhängiger Nebenantrieb:** Ein- und Ausschalten siehe Betriebsanleitung. Betrieb während der Fahrt ist nur eingeschränkt möglich und bedarf in jedem Fall unserer Genehmigung.

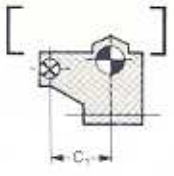
**Getriebeunabhängiger Nebenantrieb (NMV):** Er kann bei stehendem und fahrendem Fahrzeug betrieben werden. Durch die eingebaute hydraulisch betätigte Lamellenkupplung ist der Nebenantrieb unter Last schaltbar, unabhängig vom Betätigen der Fahrzeugkupplung.
Auf ausreichende Kühlung des Nebenantriebs achten. Die Temperatur soll 110 °C während des Betriebs nicht überschreiten. Kurzzeitige Höchsttemperaturen bis maximal 125 °C sind zulässig. Werden diese Werte überschritten, durch Fremdkühlung (z. B. Lüfterrad) für Abhilfe sorgen. Siehe Abschnitt 1.6.
Rückfragen über ZF-Nebenantriebe sind zu richten an:
Zahnradfabrik Friedrichshafen AG, Abt. Konstruktion T2A oder
Technischer Kundendienst MK-BM, Postfach 2520, 7990 Friedrichshafen 1

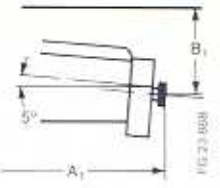
ZF-Nebenantriebe N 2, 3 und 15
Diese Nebenantriebe sind nur für Kurzzeitbetrieb zugelassen. Max. Einschaltdauer bis 30 Minuten. Anschließend mindestens 30 Minuten Pause einhalten.
Die Werte in Spalte VIII der Tabellen sind Richtwerte für die zulässigen Momente, denen eine dauerfeste Verzahnungsauslegung und eine rechnerische Lebensdauer nach DIN 622 von mind. 500 Stunden zugrunde gelegt wurde. Dabei sind zusätzlich auftretende Schwingungen und Stöße nicht berücksichtigt.



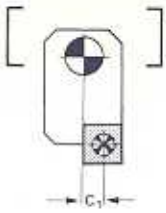



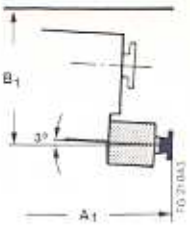

**NA 1/18-2b,2c**



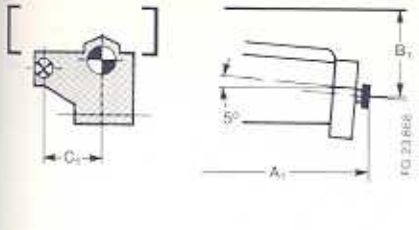

**NA 2/27-6b,6c**

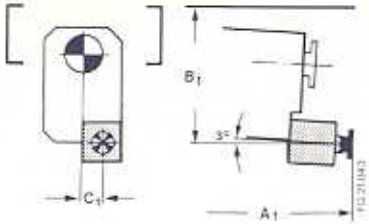



**NA 4/60-1b, 1c, NA 3/60-2b, 2c**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 507 D | G1/18-5/6,15 | NA 1/18-2b | | 0,72 | – | 30/3470 | 120 | – | b | 858 | – | 131 | – | 88 | – |
| | | NA 1/18-2c | | 0,72 | – | 30/3470 | 120 | – | b | 811 | – | 127 | – | 88 | – |
| 510 | G1/18-5/6,15 | NA 1/18-2b | | 0,72 | – | 30/3470 | 120 | – | b | 857 | – | 129 | – | 88 | – |
| | | NA 1/18-2c | | 0,72 | – | 30/3470 | 120 | – | b | 810 | – | 125 | – | 88 | – |
| 609 D | G2/27-5/7,36 | NA 2/27-6b | | 0,92 | – | 45/2400 | 200 | – | b | 879 | – | 103 | – | 156 | – |
| 709 D | | NA 2/27-6c | | 0,92 | – | 45/2400 | 200 | – | b | 824 | – | 98 | – | 156 | – |
| 809 D | | NA 2/27-6b | | 1,43 | – | 54/2400 | 154 | – | b | 879 | – | 103 | – | 156 | – |
| 711 D | G2/27-5/6,17 | NA 2/27-6b | | 1,09 | – | 45/2400 | 167 | – | b | 879 | – | 103 | – | 156 | – |
| 811 D | | NA 2/27-6c | | 1,09 | – | 45/2400 | 167 | – | b | 824 | – | 98 | – | 156 | – |
| | | NA 2/27-6b | | 1,69 | – | 54/2400 | 130 | – | b | 879 | – | 103 | – | 156 | – |
| 609 D | G 3/45-6/8,5 | NA 4/60-1b | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 952 | – | 210 | – | – | – |
| 709 D | | NA 4/60-1c | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 892 | – | 205 | – | – | – |
| 809 D | | NA 3/60-2b | 1 | 0,794 | – | 39/2400 | 200 | – | a | 956 | – | 280 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-2c | 1 | 0,794 | – | 59/2400 | 300 | – | a | 896 | – | 275 | – | 46,6 | – |
| 711 D | G 3/55-6/8,5 | NA 4/60-1b | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 1056 | – | 332 | – | – | – |
| 811 D | | NA 4/60-1c | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 996 | – | 326 | – | – | – |
| 814 D | | NA 3/60-2b | 1 | 0,794 | – | 59/2400 | 300 | – | a | 1062 | – | 399 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-2c | 1 | 0,794 | – | 59/2400 | 300 | – | a | 1002 | – | 394 | – | 46,6 | – |

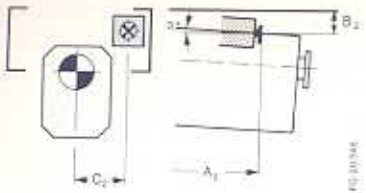


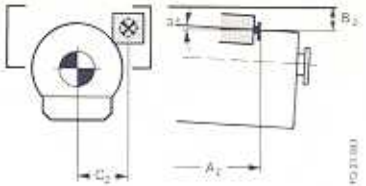




**NA 2/27-1 c, 6 b, 6 c**

**NA 4/60-1b, 1c, NA 3/60-2b, 2c**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 709 | G 2/27-5/7, 36 | NA 2/27-1 c | 1 | 0,49 | – | 24/2400 | 200 | – | b | 849 | – | 265 | – | – | – |
| 809 | | NA 2/27-6 b | 2 | 0,92 | – | 45/2400 | 200 | – | b | 909 | – | 190 | – | 156 | – |
| | | NA 2/27-6 b | 2 | 1,43 | – | 54/2400 | 154 | – | b | 909 | – | 190 | – | 156 | – |
| | | NA 2/27-6 c | 2 | 0,92 | – | 45/2400 | 200 | – | b | 853 | – | 187 | – | 156 | – |
| | G 3/45-6/8,5 | NA 4/60-1b | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 982 | – | 288 | – | – | – |
| | | NA 4/60-1c | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 922 | – | 285 | – | – | – |
| | | NA 3/60-2b | 1 | 0,794 | – | 39/2400 | 200 | – | a | 987 | – | 357 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-2c | 1 | 0,794 | – | 59/2400 | 300 | – | a | 927 | – | 354 | – | 46,6 | – |

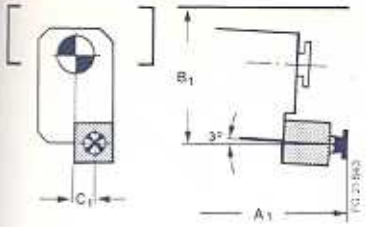




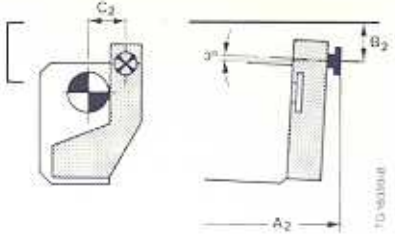
**NA 035 W-b, c**

**NA 035 W-4b**

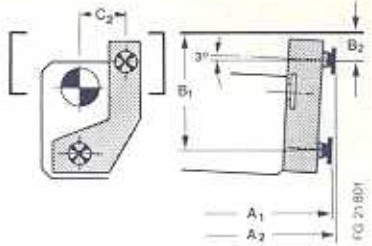
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 709 | W 4 B 035 | NA 035 W-b | 2 | 0,72 | – | 54/2400 | 302 | – | a | – | 662 | – | 32 | – | 182 |
| 809 | | NA 035 W-c | 2 | 0,72 | – | 54/2400 | 302 | – | a | – | 687 | – | 34 | – | 182 |
| | | NA 035 W-4b | 2 | 0,79 | – | 54/2400 | 276 | – | b | – | 605 | – | 2,8 | – | 254,5 |
| | | NA 035 W-4b | 2 | 1,07 | – | 54/2400 | 204 | – | b | – | 605 | – | 2,8 | – | 254,5 |
| | | NA 035 W-4b | 2 | 1,44 | – | 54/2400 | 151 | – | b | – | 605 | – | 2,8 | – | 254,5 |
| | | NA 035 W-4c | 2 | 0,79 | – | 54/2400 | 276 | – | b | – | 667 | – | 0 | – | 254,5 |
| 814 | W 4 B 035 | NA 035 W-b | 2 | 0,72 | – | 70/2400 | 395 | – | a | – | 661 | – | 32 | – | 182 |
| 914 | | NA 035 W-c | 2 | 0,72 | – | 70/2400 | 395 | – | a | – | 686 | – | 34 | – | 182 |
| 1114 | | NA 035 W-4b | 2 | 0,79 | – | 74/2400 | 380 | – | b | – | 605 | – | 2,8 | – | 254,5 |
| 1314 | | NA 035 W-4b | 2 | 1,07 | – | 74/2400 | 280 | – | b | – | 605 | – | 2,8 | – | 254,5 |
| | | NA 035 W-4b | 2 | 1,44 | – | 74/2400 | 208 | – | b | – | 605 | – | 2,8 | – | 254,5 |
| | | NA 035 W-4c | 2 | 0,79 | – | 74/2400 | 380 | – | b | – | 667 | – | 0 | – | 254,5 |




NA 4/60-1b, 1c,NA 3/60-2c



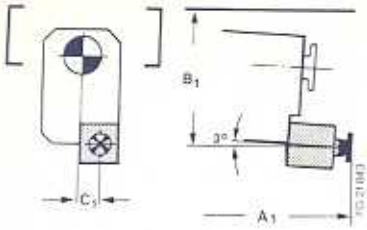

NA 3/60-10

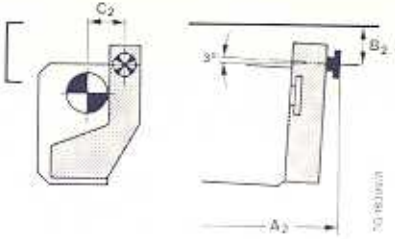


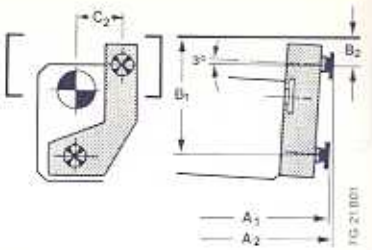

NA 3/60-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 814 | G 3/50-5/8,5 | NA 4/60-1b | 1 | 0,42 | – | 62/2400 | 600 | – | b | 984 | – | 289 | – | – | – |
| 914 | | NA 4/60-1c | 1 | 0,42 | – | 62/2400 | 600 | – | b | 924 | – | 286 | – | – | – |
| 1114 | | NA 3/60-2c | 1 | 0,725 | – | 54/2400 | 300 | – | a | 930 | – | 354 | – | 46,6 | – |
| 1314 | | NA 3/60-10 | 2 | 0,75 | – | 59/2400 | 319 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,10 | – | 59/2400* | 217 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,33 | – | 59/2400* | 179 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,63 | – | 59/2400* | 146 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,75 | – | 59/2400 | 319 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,10 | – | 59/2400* | 217 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,33 | – | 59/2400* | 179 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,63 | – | 59/2400* | 146 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 0,42 | – | 59/2400* | 568 | – | b | 1073 | – | 294 | – | – | – |
| | G 3/60-5/7,5 | NA 4/60-1b | 1 | 0,472 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 984 | – | 289 | – | – | – |
| | | NA 4/60-1c | 1 | 0,472 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 924 | – | 286 | – | – | – |
| | | NA 3/60-2c | 1 | 0,813 | – | 60/2400 | 300 | – | a | 930 | – | 354 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-10 | 2 | 0,84 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,23 | – | 59/2400* | 194 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,48 | – | 59/2400* | 161 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2400* | 130 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,84 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,23 | – | 59/2400* | 194 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,48 | – | 59/2400* | 161 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2400* | 130 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 0,472 | – | 59/2400* | 505 | – | b | 1073 | – | 294 | – | – | – |

* Nebenantrieb mit Lufterrad = 82.2400 (Sonderwunsch)



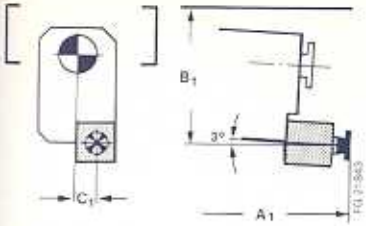



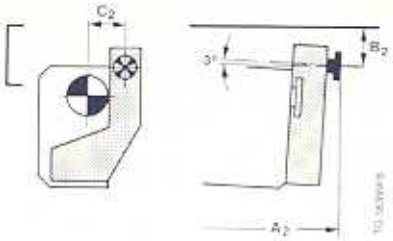



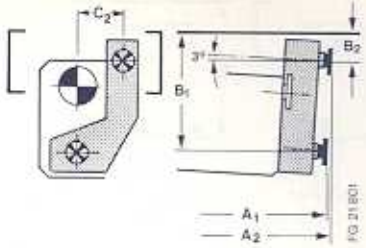

**NA 4/60-1b, 1c,NA 3/60-2c** **NA 3/60-10** **NA 3/60-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 817 | G 3/60-5/7,5 | NA 4/60-1b | 1 | 0,472 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 984 | – | 289 | – | – | – |
| 1117 | | NA 4/60-1c | 1 | 0,472 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 924 | – | 286 | – | – | – |
| 1317 | | NA 3/60-2c | 1 | 0,813 | – | 60/2400 | 300 | – | a | 930 | – | 354 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-10 | 2 | 0,84 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,23 | – | 59/2400* | 194 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,48 | – | 59/2400* | 161 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2400* | 130 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,84 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,23 | – | 59/2400* | 194 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,48 | – | 59/2400* | 161 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2400* | 130 | – | a | – | 1033 | – | 53 | – | 127 |
| | | | | 0,472 | – | 59/2400* | 505 | – | b | 1073 | – | 294 | – | – | – |

* Nebenantrieb mit Lüfterrad = 92 2400 (Sonderwunsch)



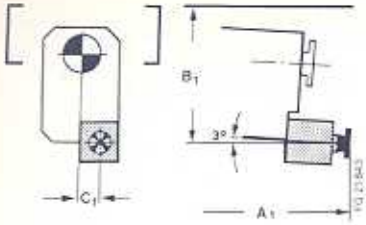



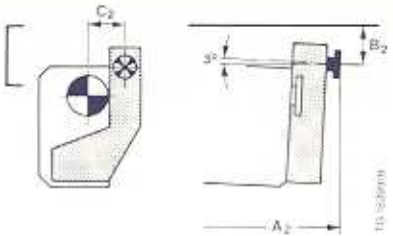



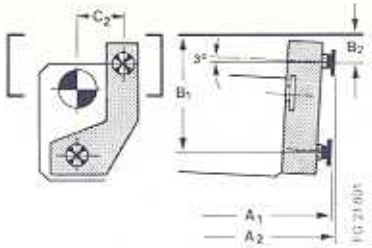

**NA 4/60-1b, 1c,NA 3/60-2b, 2c** **NA 3/60-10** **NA 3/60-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 814 | G 3/55-6/8,5 | NA4/60-1b | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 1066 | – | 295 | – | – | – |
| 817 | | NA4/60-1c | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 1006 | – | 290 | – | – | – |
| 914 | | NA 3/60-bc | 1 | 0,794 | – | 59/2400 | 300 | – | a | 1070 | – | 364 | – | 46,6 | – |
| 1114 | | NA 3/60-2c | 1 | 0,794 | – | 59/2400 | 300 | – | a | 1010 | – | 359 | – | 46,6 | – |
| 1117 | | NA 3/60-10 | 2 | 0,82 | – | 57/2400 | 284 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| 1314 | | | | 1,21 | – | 58/2400* | 194 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| 1317 | | | | 1,46 | – | 58/2400* | 161 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| 1517 | | | | 1,79 | – | 58/2400* | 130 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,82 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | | | 0,46 | – | 59/2400 | 520 | – | b | 1155 | – | 300 | – | – | – |
| | | | | 1,21 | – | 58/2400* | 194 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | | | 1,46 | – | 58/2400* | 161 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | | | 1,79 | – | 58/2400* | 130 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | | | 0,46 | – | 58/2400* | 520 | – | b | 1155 | – | 300 | – | – | – |
| | | NA 3/60-11 | 7 | 0,82 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | | | 0,46 | – | 59/2400 | 520 | – | b | 1109 | – | 298 | – | – | – |
| | | | | 1,21 | – | 58/2400* | 194 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | | | 1,46 | – | 58/2400* | 161 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | | | 1,79 | – | 58/2400* | 130 | – | a | – | 1115 | – | 58 | – | 127 |
| | | | | 0,46 | – | 58/2400* | 520 | – | b | 1109 | – | 298 | – | – | – |

* Nebenantrieb mit Lüfterrad = 92/2400 (Sonderwunsch)



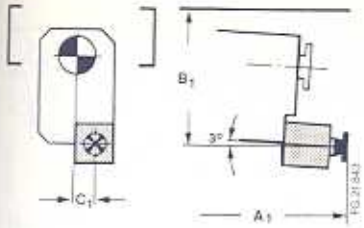



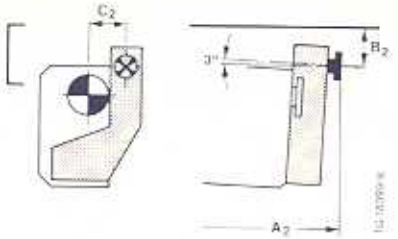



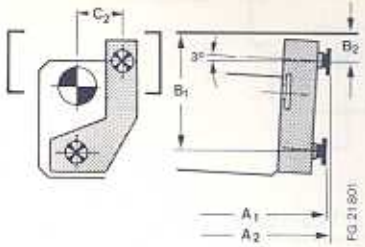

**NA 4/60-1b, 1c,NA 3/60-2b, 2c** | **NA 3/60-10** | **NA 3/60-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 817[1] | G 3/55-6/8,5 | NA 4/60-1b | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 1096 | – | 297 | – | – | – |
| 1117[1] | | NA 4/60-1c | 1 | 0,46 | – | 68/2400 | 600 | – | b | 1036 | – | 292 | – | – | – |
| 1317[1] | | NA 3/60-bc | 1 | 0,794 | – | 59/2400 | 300 | – | a | 1102 | – | 365 | – | 46,6 | – |
| 1517[1] | | NA 3/60-2c | 1 | 0,794 | – | 59/2400 | 300 | – | a | 1042 | – | 362 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-10 | 2 | 0,82 | – | 57/2400 | 284 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 1,21 | – | 58/2400* | 194 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 1,46 | – | 58/2400* | 161 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 1,79 | – | 58/2400* | 130 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,82 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 0,46 | – | 59/2400 | 520 | – | b | 1187 | – | 301 | – | – | – |
| | | | | 1,21 | – | 58/2400* | 194 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 1,46 | – | 58/2400* | 161 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 1,79 | – | 58/2400* | 130 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 0,46 | – | 58/2400* | 520 | – | b | 1187 | – | 301 | – | – | – |
| | | NA 3/60-11 | 7 | 0,82 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 0,46 | – | 59/2400 | 520 | – | b | 1140 | – | 299 | – | – | – |
| | | | | 1,21 | – | 58/2400* | 194 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 1,46 | – | 58/2400* | 161 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 1,79 | – | 58/2400* | 130 | – | a | – | 1147 | – | 59 | – | 127 |
| | | | | 0,46 | – | 58/2400* | 520 | – | b | 1140 | – | 299 | – | – | – |

[1] Mit verstärkter Kupplung GFM 350 (Sonderwunsch)
* Nebenantrieb mit Lüfterrad = 92 2400 (Sonderwunsch)



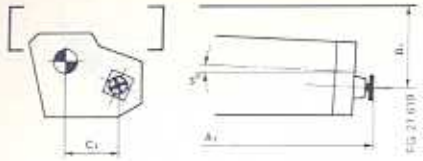



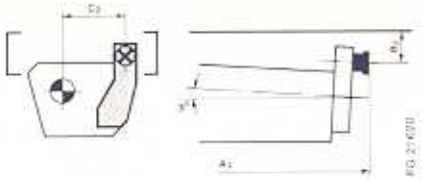



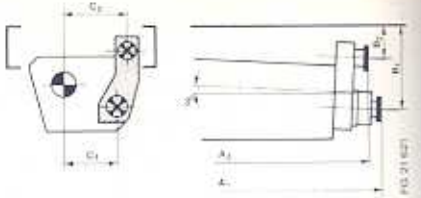

**NA 4/60-1b, 1c,NA 3/60-2c** **NA 3/60-10** **NA 3/60-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 817[1] | G 3/60-5/7,5 | NA 4/60-1b | 1 | 0,472 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1016 | – | 290 | – | – | – |
| 917 AF[1] | | NA 4/60-1c | 1 | 0,472 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 956 | – | 287 | – | – | – |
| 1117[1] | | NA 3/60-2c | 1 | 0,813 | – | 60/2400 | 300 | – | a | 962 | – | 355 | – | 46,6 | – |
| 1317[1] | | NA 3/60-10 | 2 | 0,84 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1065 | – | 54,5 | – | 127 |
| 1120 AF | | | | 1,23 | – | 59/2400* | 194 | – | a | – | 1065 | – | 54,5 | – | 127 |
| | | | | 1,48 | – | 59/2400* | 161 | – | a | – | 1065 | – | 54,5 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2400* | 130 | – | a | – | 1065 | – | 54,5 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,84 | – | 59/2400 | 284 | – | a | – | 1065 | – | 54,5 | – | 127 |
| | | | | 1,23 | – | 59/2400* | 194 | – | a | – | 1065 | – | 54,5 | – | 127 |
| | | | | 1,48 | – | 59/2400* | 194 | – | a | – | 1065 | – | 54,5 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2400* | 130 | – | a | – | 1065 | – | 54,5 | – | 127 |
| | | | | 0,472 | – | 59/2400* | 505 | – | b | 1105 | – | 295 | – | – | – |

[1] Mit verstärkter Kupplung GFM 350 (Sonderwunsch)
* Nebenantrieb mit Lüfterrad = 92/2400 (Sonderwunsch)



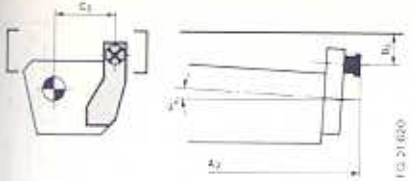




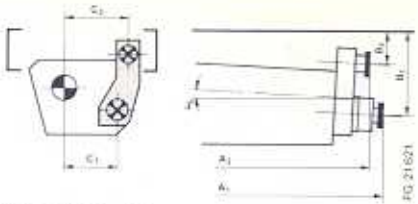
**NA 4/120-1b,1c,2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 817 | G 4/65-6 9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 1094 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| 917 AF | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 1000 | – | 231 | – | 140,5 | – |
| 1117 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1126 | – | 157 | – | 195,7 | – |
| 1317 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1065 | – | 154 | – | 195,7 | – |
| 1517 | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 111/2400 | 536 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 111/2400 | 271 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 111/2400 | 536 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 111/2400 | 271 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1179 | – | 241 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 111/2400 | 536 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 111/2400 | 271 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1119 | – | 238 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW



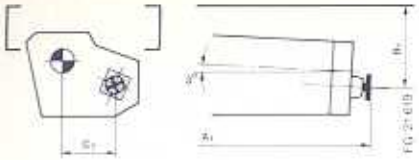
NA 4/125-10

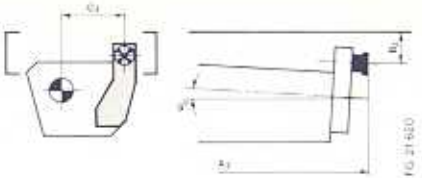


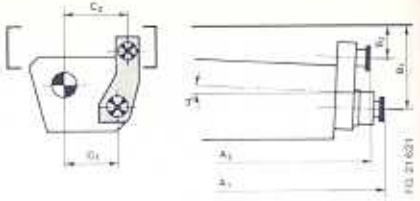
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 817 | G 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| 917 AF | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| 1117 | | | | 1,64 | – | 111/2400 | 275 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| 1317 | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| 1517 | | NA 4/125-11[1] | 3[2] | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 111/2400 | 275 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1242 | – | 244 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 111/2400 | 275 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1147 | – | 239 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW
[2] Ausgenommen 917 AF



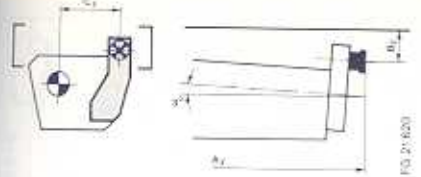




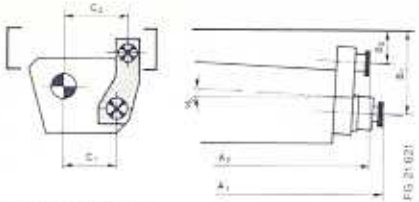
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 817 | G 4/65-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2400 | 863 | 720 | b | 1193 | – | 241 | – | 140,5 | – |
| 917 AF | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2400 | 863 | 720 | b | 1100 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| 1117 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1227 | – | 161 | – | 195,7 | – |
| 1317 | | | | – | 1,116 | 95/2400 | – | 347 | a | 1227 | – | 161 | – | 195,7 | – |
| 1517 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1165 | – | 158 | – | 195,7 | – |
| | | | | – | 1,116 | 95/2400 | – | 347 | a | 1165 | – | 158 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,0 | 111/2400 | 536 | 450 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,33 | 111/2400 | 406 | 339 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,99 | 111/2400 | 271 | 226 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,0 | 111/2400 | 536 | 450 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,33 | 111/2400 | 406 | 339 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,99 | 111/2400 | 271 | 226 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1278 | – | 246 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1278 | – | 246 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | 1,0 | 111/2400 | 536 | 450 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,33 | 111/2400 | 406 | 339 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,99 | 111/2400 | 271 | 226 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1219 | – | 242 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1219 | – | 242 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW



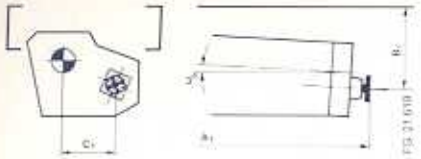
NA 4/125-10

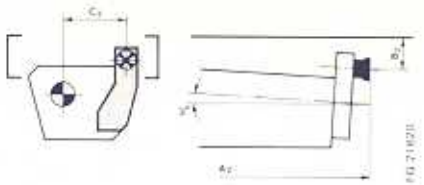


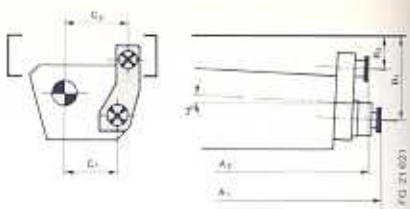
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 817 | GV 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 111/2400 | 410 | 336 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| 917 AF | | | | 1,43 | 1,72 | 111/2400 | 315 | 262 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| 1117 | | | | 1,64 | 1,97 | 111/2400 | 275 | 230 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| 1317 | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| 1517 | | NA 4/125-11[1] | 3[2] | 1,11 | 1,34 | 111/2400 | 410 | 336 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 111/2400 | 315 | 262 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 111/2400 | 275 | 230 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1341 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1341 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 111/2400 | 410 | 336 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 111/2400 | 315 | 262 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 111/2400 | 275 | 230 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1246 | – | 244 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1246 | – | 244 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW
[2] Ausgenommen 917 AF



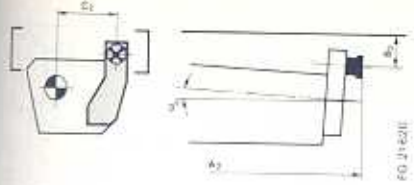


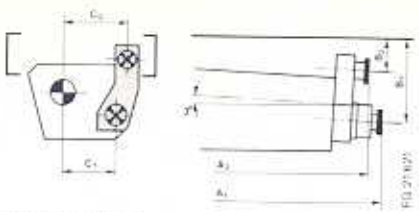


**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1120 | G 4/65-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 1094 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| 1320 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 1000 | – | 231 | – | 140,5 | – |
| 1520 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1126 | – | 157 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1065 | – | 154 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1179 | – | 241 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 1102 | – | 36 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1119 | – | 238 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 131 kW

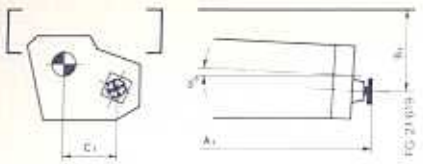


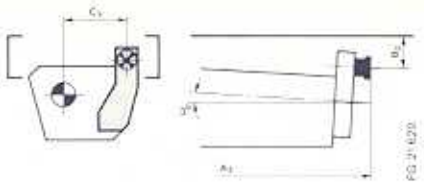


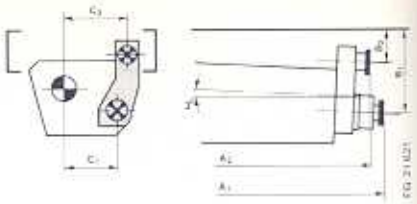
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1120<br>1320<br>1520 | G 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1242 | – | 244 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1118 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1147 | – | 239 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 131 kW



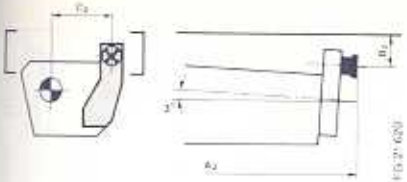




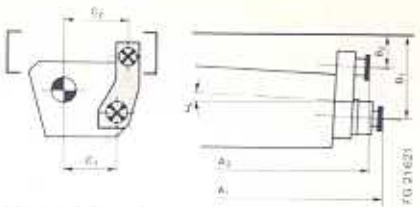
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1120 | GV 4 65-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2400 | 863 | 720 | b | 1193 | – | 241 | – | 140,5 | – |
| 1320 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2400 | 863 | 720 | b | 1100 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| 1520 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1227 | – | 161 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 95/2400 | – | 347 | a | 1227 | – | 161 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1165 | – | 158 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 95/2400 | – | 347 | a | 1165 | – | 158 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,0 | 120/2400 | 579 | 482 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,33 | 120/2400 | 438 | 365 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,99 | 120/2400 | 293 | 244 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,0 | 120/2400 | 579 | 482 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,33 | 120/2400 | 438 | 365 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,99 | 120/2400 | 293 | 244 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1278 | – | 246 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1278 | – | 246 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | 1,0 | 120/2400 | 579 | 482 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,33 | 120/2400 | 438 | 365 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,99 | 120/2400 | 293 | 244 | b | – | 1201 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1219 | – | 246 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1219 | – | 246 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 131 kW



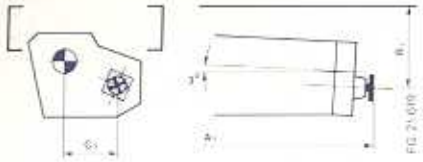
NA 4/125–10

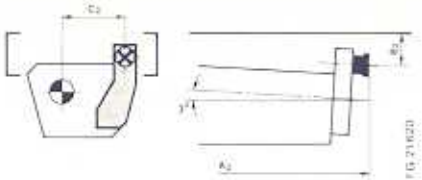


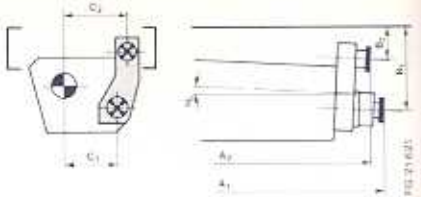
NA 4/125–11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1120<br>1320<br>1520 | GV 4/65–6/9 | NA 4/125–10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/2400 | 438 | 365 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2400 | 341 | 283 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2400 | 297 | 247 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | 1,34 | 120/2400 | 438 | 365 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2400 | 341 | 283 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2400 | 297 | 247 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1341 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1341 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/2400 | 438 | 365 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2400 | 341 | 283 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2400 | 297 | 247 | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1217 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1246 | – | 244 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1246 | – | 244 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 131 kW



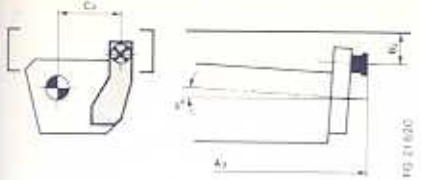




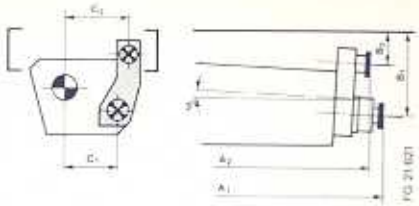
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1120 | G 4/65-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/2400 | 990 | – | b | 1154 | – | 240 | – | 140,5 | – |
| 1320 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 100/2400 | 990 | – | b | 1060 | – | 235 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 1186 | – | 161 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 1125 | – | 157 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 120/2400 | 666 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2400 | 507 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2400 | 335 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | NA 4/20-11[1] | 3 | 0,73 | – | 120/2400 | 666 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2400 | 507 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2400 | 335 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1240 | – | 245 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 120/2400 | 666 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2400 | 507 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2400 | 335 | – | b | – | 1163 | – | 40 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1180 | – | 241 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsaufnahme: NA 1 + NA 2 maximal 131 kW



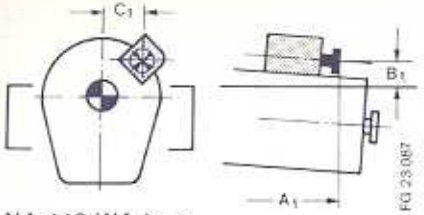
NA 4/125–10



NA 4/125–11

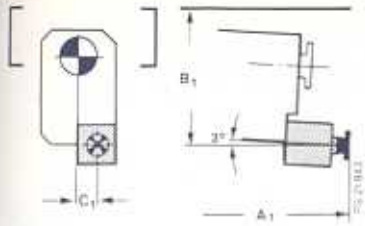
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1120 | G 4/65-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 120/2400 | 502 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| 1320 | | | | 1,25 | – | 120/2400 | 389 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 340 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 120/2400 | 502 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/2400 | 389 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 340 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1302 | – | 247 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 120/2400 | 502 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/2400 | 389 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 340 | – | a | – | 1178 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1178 | | 23 | | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1207 | – | 242 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 131 kW

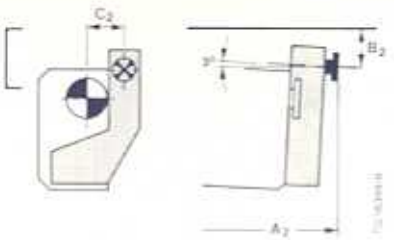



**NA 110 WA-b, c**

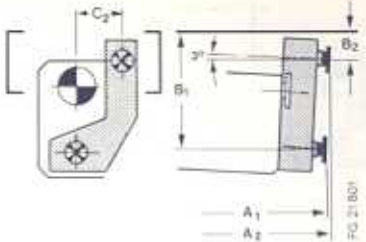
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | W4B 110 | NA 110 WA-b | 2 | 0,99 | – | 92/2000 | 440 | – | a | 707 | – | 138 | – | 200 | – |
| 1422 | | | 2 | 1,65 | – | 113/2000 | 328 | – | a | 707 | – | 138 | – | 200 | – |
| 1622 | | NA 110 WA-c | 2 | 0,99 | – | 92/2000 | 440 | – | a | 766 | – | 135 | – | 200 | – |
| 2222 | | | 2 | 1,65 | – | 113/2000 | 328 | – | a | 766 | – | 135 | – | 200 | – |
| 1625 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2225 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1922 K | W4B 110 | NA 110 WA-b | 2 | 0,99 | – | 92/2000 | 440 | – | a | 657 | – | 136 | – | 200 | – |
| 1928 A AK | | | 2 | 1,65 | – | 113/2000 | 328 | – | a | 657 | – | 136 | – | 200 | – |
| | | NA 110 WA-c | 2 | 0,99 | – | 92/2000 | 440 | – | a | 716 | – | 133 | – | 200 | – |
| | | | 2 | 1,65 | – | 113/2000 | 328 | – | a | 716 | – | 133 | – | 200 | – |




NA 3/60-1c, 2c



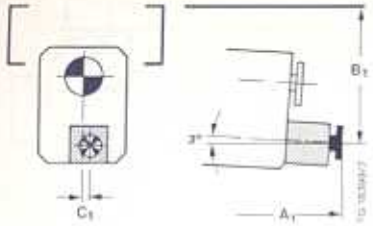

NA 3/60-10



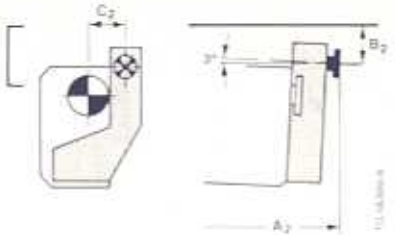

NA 3/60-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1414 | G 3/50-5/8,5 | NA 3/60-1b | 1 | 0,42 | – | 59/2600 | 524 | – | b | 836 | – | 293 | – | 0 | – |
| | | NA 3/60-1c | 1 | 0,42 | – | 59/2600 | 524 | – | b | 706 | – | 285 | – | 0 | – |
| | | NA 3/60-2c | 1 | 0,725 | – | 58/2600 | 300 | – | a | 785 | – | 358 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-10 | 2 | 0,75 | – | 59/2600* | 294 | – | a | – | 888 | – | 57,5 | – | 127 |
| | | | | 1,10 | – | 59/2600* | 200 | – | a | – | 888 | – | 57,5 | – | 127 |
| | | | | 1,33 | – | 59/2600* | 166 | – | a | – | 888 | – | 57,5 | – | 127 |
| | | | | 1,63 | – | 59/2600* | 135 | – | a | – | 888 | – | 57,5 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,75 | – | 59/2600* | 294 | – | a | – | 888 | – | 57,5 | – | 127 |
| | | | | 1,10 | – | 59/2600* | 200 | – | a | – | 888 | – | 57,5 | – | 127 |
| | | | | 1,33 | – | 59/2600* | 166 | – | a | – | 888 | – | 57,5 | – | 127 |
| | | | | 1,63 | – | 59/2600* | 135 | – | a | – | 888 | – | 57,5 | – | 127 |
| | | | | 0,42 | – | 59/2600* | 524 | – | b | 928 | – | 298 | – | 0 | – |

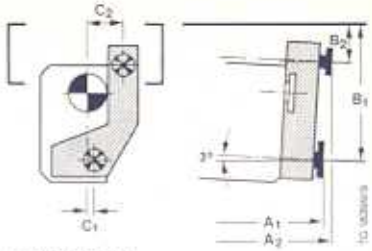
* Nebenantrieb mit Lufterrad = 77/2600 (Sonderwunsch)




NA 3/90-2b, 2c, 3c



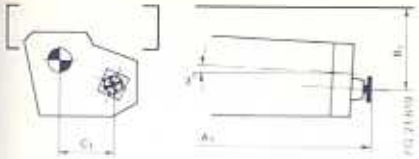

NA 3/90-10



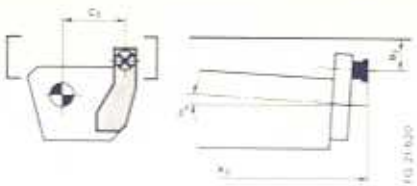

NA 3/90-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1414 | G 3/90-8/9,29 | NA 3/90-2b | 1 | 0,54 | – | – | 300* | – | a | 1024 | – | 336 | – | 56,5 | – |
| 1614 | G 3/65-9/13,36 | | | 1,0 | – | – | 300* | – | a | 1024 | – | 336 | – | 56,5 | – |
| | | NA 3/90-2c | 1 | 0,54 | – | – | 300* | – | a | 964 | – | 332 | – | 56,5 | – |
| | | | | 1,0 | – | – | 300* | – | a | 964 | – | 332 | – | 56,5 | – |
| | | NA 3/90-3c | 1 | 1,0 | – | – | 400* | – | a | 986 | – | 333 | – | 56,5 | – |
| | | NA 3/90-10 | 2 | 0,72 | – | 77/2600 | 402 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 77/2600 | 273 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 77/2600 | 183 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | NA 3/90-11 | 3 | 0,72 | – | 77/2600 | 402 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 77/2600 | 273 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 77/2600 | 183 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | | | 0,54 | – | 77/2600 | 300* | – | a | 1105 | – | 340 | – | 55,4 | – |
| | | | 7 | 0,72 | – | 77/2600 | 402 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 77/2600 | 273 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 77/2600 | 183 | – | a | – | 1048 | – | 44 | – | 73 |
| | | | | 0,54 | – | 77/2600 | 300* | – | a | 1045 | – | 338 | – | 55,4 | – |

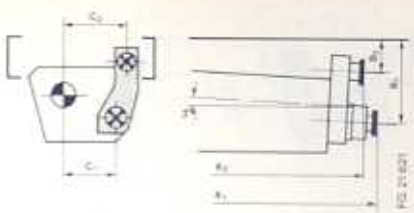
* max. abnehmbares Drehmoment



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



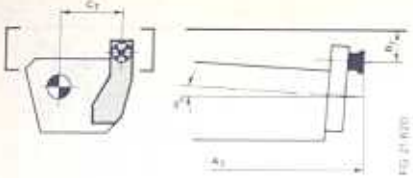
NA 4/120-10



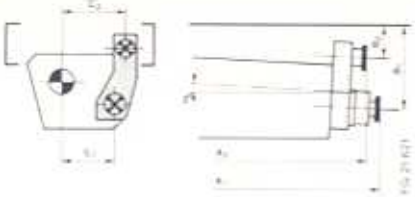
NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1414 | G 4/65-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 82/2400 | 807 | – | b | 1010 | – | 244 | – | 140,5 | – |
| 1614 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 82/2400 | 807 | – | b | 917 | – | 239 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 1040 | – | 165 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 981 | – | 162 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 82/2400 | 454 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 82/2400 | 345 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 88/2400 | 228 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 82/2400 | 454 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 82/2400 | 345 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 82/2400 | 228 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1095 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 82/2400 | 454 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 82/2400 | 345 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 82/2400 | 228 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1035 | – | 246 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 82 kW



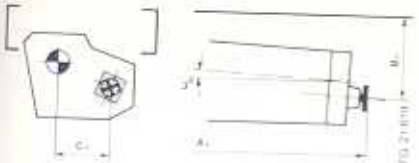
NA 4/125-10



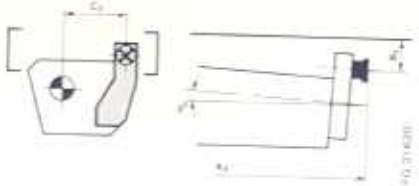
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1414<br>1614 | G 4/65-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 82/2400 | 343 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 82/2400 | 266 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 82/2400 | 233 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 82/2400 | 176 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 82/2400 | 343 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 82/2400 | 266 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 82/2400 | 233 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 82/2400 | 176 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1157 | – | 252 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 82/2400 | 343 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 82/2400 | 266 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 82/2400 | 233 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 82/2400 | 176 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1062 | – | 247 | – | 140,5 | – |

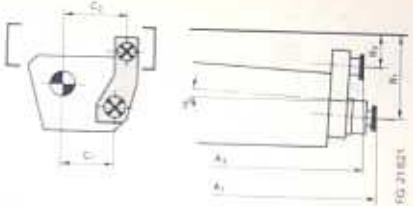
[1] Leistungsabnahme: NA 1 • NA 2 maximal 82 kW



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



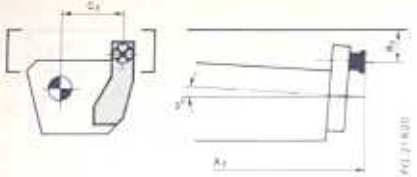
NA 4/120-10



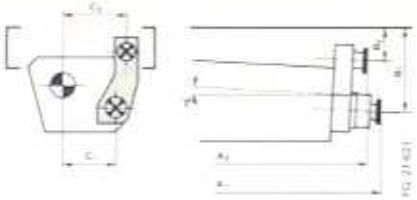
NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 C<br>1617 C | G 4,65-6 9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 946 | – | 241 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 854 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 981 | – | 162 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 921 | – | 159 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 111/2400 | 536 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 111/2400 | 271 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 111/2400 | 536 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 111/2400 | 271 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1035 | – | 246 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 111/2400 | 536 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 111/2400 | 271 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 975 | – | 243 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 • NA 2 maximal 111 kW



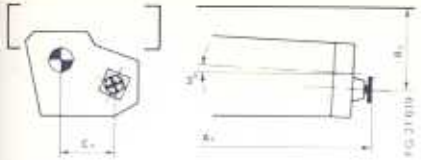
NA 4/125-10

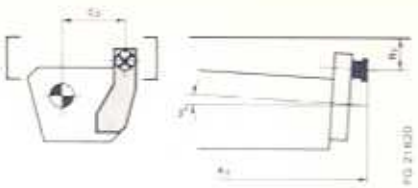


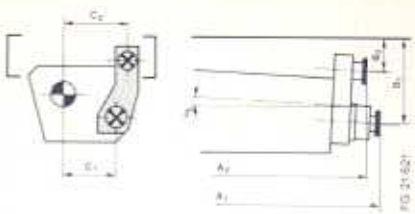
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 C<br>1617 C | G 4/65-6-9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 111/2400 | 275 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 111/2400 | 275 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1097 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 111/2400 | 275 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1002 | – | 244 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW



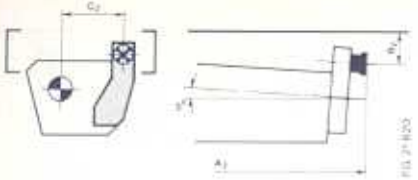




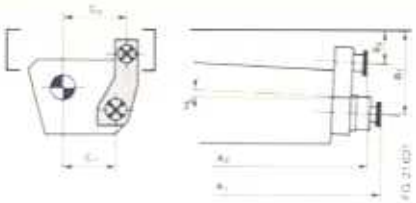
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 C<br>1617 C | G 4/65-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/2400 | 990 | – | b | 1010 | – | 244 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 100/2400 | 990 | – | b | 917 | – | 239 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 1040 | – | 165 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 981 | – | 162 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 111/2400 | 617 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 111/2400 | 469 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 111/2400 | 311 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 111/2400 | 617 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 111/2400 | 469 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 111/2400 | 311 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1095 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 111/2400 | 617 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 111/2400 | 469 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 111/2400 | 311 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1035 | – | 246 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW



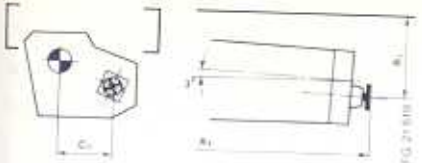
NA 4/125-10



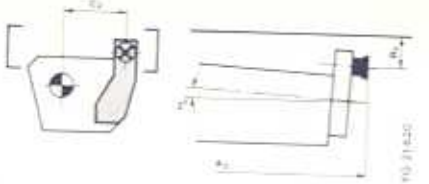
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 C<br>1617 C | G 4/65-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 111/2400 | 465 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 111/2400 | 360 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 111/2400 | 465 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 111/2400 | 360 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1157 | – | 252 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 111/2400 | 465 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 111/2400 | 360 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1062 | – | 247 | – | 140,5 | – |

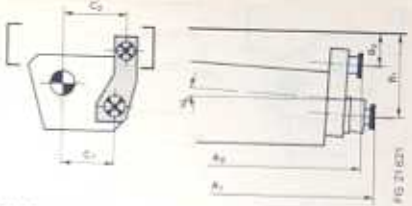
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW



NA 4/120-1c, 2c



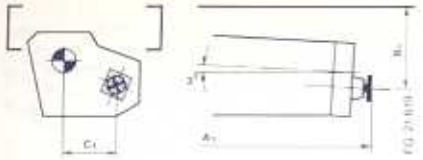
NA 4/120-10, 4/125-10

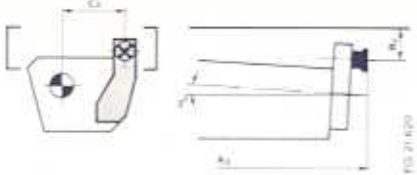


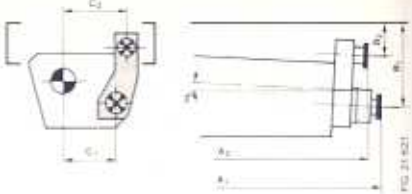
NA 4/120-11, 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 CA<br>1617 CA | G 4/65-6/9 | NA 4/120-1 c | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 854 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2 c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 921 | – | 159 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 111/2400 | 536 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 111/2400 | 271 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 111/2400 | 275 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | NA 4/120-11[1] | 7 | 0,84 | – | 111/2400 | 536 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 111/2400 | 271 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 1 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 975 | – | 243 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | – | 111/2400 | 406 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 111/2400 | 275 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 111/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1002 | – | 244 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW





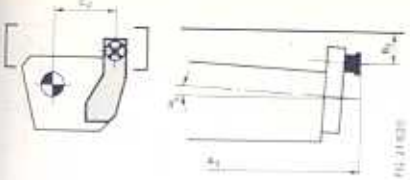


**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

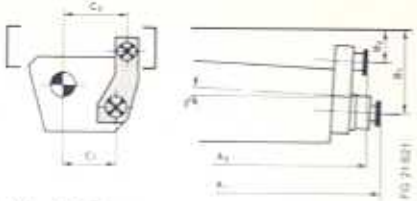
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 | G 4/65-6/9 | NA 4/120-1b[2] | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 949 | – | 240 | – | 140,5 | – |
| 1717 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 855 | – | 235,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b[2] | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 981 | – | 161 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 921 | – | 157,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3[2] | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1035 | – | 245 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 975 | – | 241,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW

[2] Ausgenommen 1417 A AK, 1717 AK



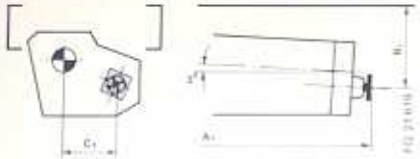
NA 4/125-10

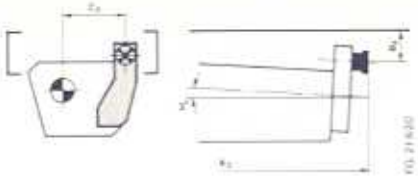


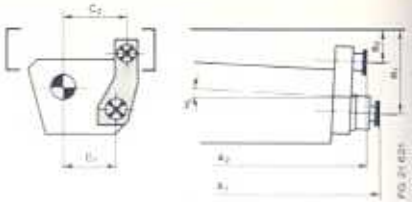
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417<br>1717 | G 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3[2] | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1097 | – | 248 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1002 | – | 243 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW
[2] Ausgenommen 1417 A-AK, 1717 AK



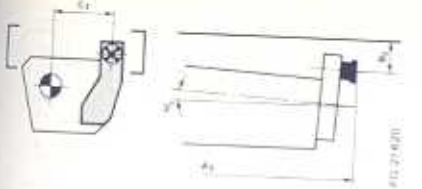




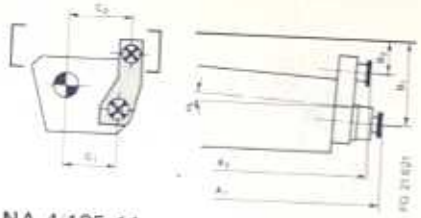
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 K | G 4/65-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/2400 | 990 | – | b | 1009 | – | 243 | – | 140,5 | – |
| 1717 K | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 100/2400 | 990 | – | b | 915 | – | 238,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 1041 | – | 164 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 981 | – | 160,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 111/2400 | 617 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 111/2400 | 469 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 111/2400 | 311 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 111/2400 | 617 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 111/2400 | 469 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 111/2400 | 311 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1095 | – | 248 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 120/2400 | 617 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2400 | 469 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2400 | 311 | – | b | – | 1017 | – | 43,5 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1035 | – | 244,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW



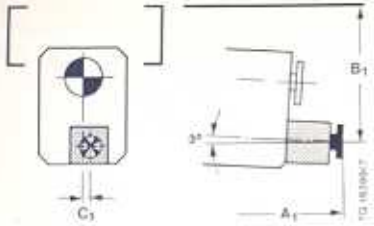
NA 4/125-10



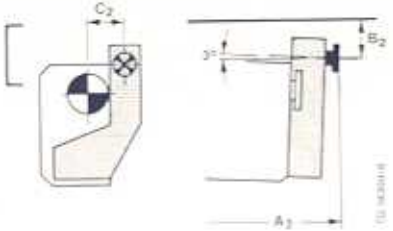
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 K<br>1717 K | G 4/65-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 111/2400 | 465 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 111/2400 | 360 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 111/2400 | 465 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 111/2400 | 360 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1157 | – | 251 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 111/2400 | 465 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 111/2400 | 360 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 111/2400 | 315 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1062 | – | 246 | – | 140,5 | – |

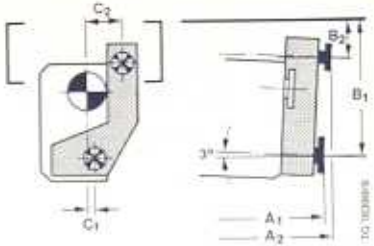
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 111 kW




NA 3/90-2b, 2c, 3c




NA 3/90-10

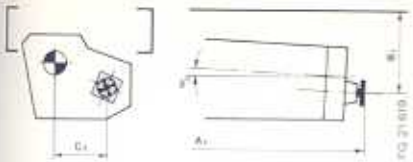


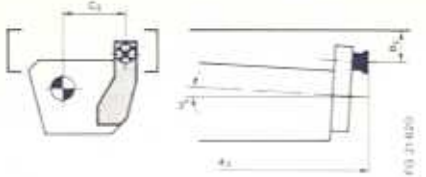

NA 3/90-11

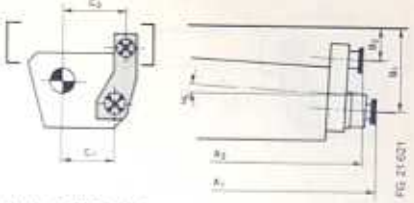
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1420 | G 3/90-8/9,29 | NA 3/90-2b | 1 | 0,54 | – | – | 300** | – | a | 1056 | – | 338 | – | 56,5 | – |
| 1620 | G 3/65-9/13,36 | | | 1,0 | – | – | 300** | – | a | 1056 | – | 338 | – | 56,5 | – |
| 2220 | | NA 3/90-2c | 1 | 0,54 | – | – | 300** | – | a | 996 | – | 334 | – | 56,5 | – |
| 2220 6 x 2,4 | | | | 1,0 | – | – | 300** | – | a | 996 | – | 334 | – | 56,5 | – |
| | | NA 3/90-3c | 1 | 1,0 | – | – | 400** | – | a | 1018 | – | 335 | – | 56,5 | – |
| | | NA 3/90-10 | 2 | 0,72 | – | 92.2400* | 518 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 92.2400* | 352 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 92.2400* | 236 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | NA 3/90-11 | 3 | 0,72 | – | 92.2400* | 518 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 92.2400* | 352 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 92.2400* | 236 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | | | 0,54 | – | 92.2400* | 300** | – | a | 1137 | – | 342 | – | 55,4 | – |
| | | | 7 | 0,72 | – | 92.2400* | 518 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 92.2400* | 352 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 92.2400* | 236 | – | a | – | 1080 | – | 46 | – | 73 |
| | | | | 0,54 | – | 92.2400* | 300** | – | a | 1077 | – | 340 | – | 55,4 | – |

* Mit Getriebeölkühler = 110.2400 (Sonderwunsch)

** max. abnehmbares Drehmoment



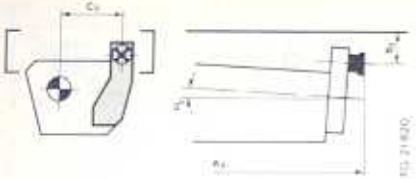




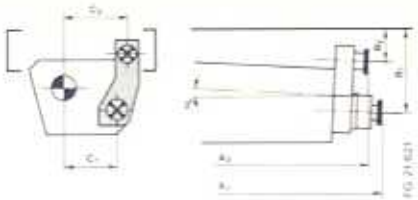
**NA 4/120-1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1420 | G 4/65-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 946 | – | 241 | – | 140,5 | – |
| 1620 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 854 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| 2220 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 981 | – | 162 | – | 195,7 | – |
| 2220 6 x 2/4 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 921 | – | 159 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1035 | – | 246 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 954 | – | 41 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 975 | – | 243 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 124 kW



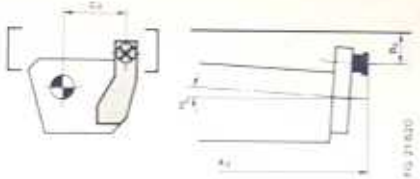
NA 4/125-10

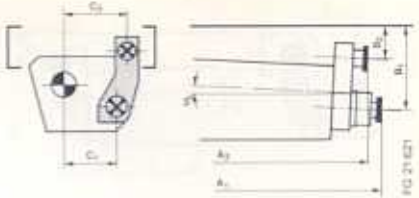


NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1420 | G 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| 1620 | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| 2220 | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| 2220 6 x 2/4 | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 937 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1097 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 25 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1002 | – | 244 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 124 kW

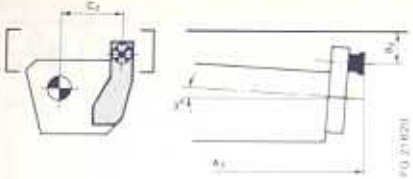


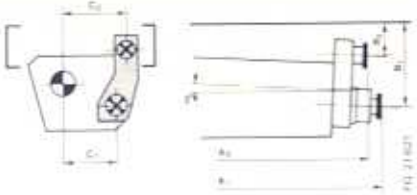


**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1420 | G 4/65-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 949 | – | 240 | – | 140,5 | – |
| 1720 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2400 | 863 | – | b | 855 | – | 235,5 | – | 140,5 | – |
| 2420 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 981 | – | 161 | – | 195,7 | – |
| 2420 6 x 2,4 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 921 | – | 157,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1035 | – | 245 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2400 | 579 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2400 | 293 | – | b | – | 957 | – | 40,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 975 | – | 241,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 131 kW

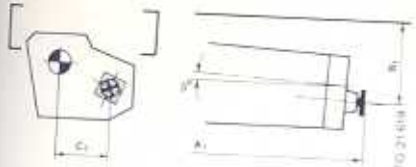




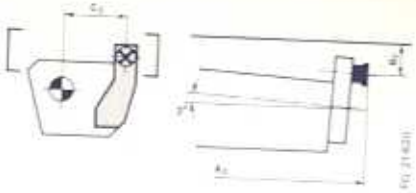
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1420 | G 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| 1720 | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| 2420 | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| 2420 6 x 2/4 | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 937 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1097 | – | 248 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2400 | 438 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 341 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2400 | 297 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 973 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 975 | – | 241,5 | – | 140,5 | – |

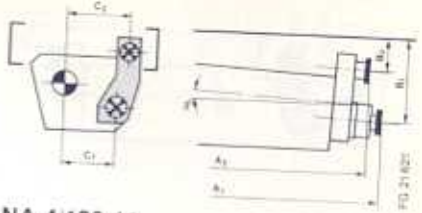
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 131 kW



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



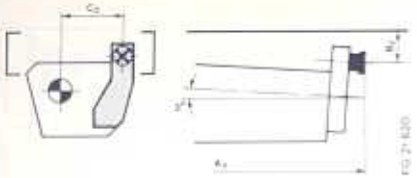
NA 4/120-10



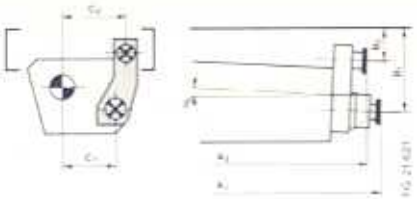
NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1420 | G 4/65-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/2400 | 990 | – | b | 1010 | – | 244 | – | 140,5 | – |
| 1620 | | NA 4/120-1c | | 0,41 | – | 100/2400 | 990 | – | b | 917 | – | 239 | – | 140,5 | – |
| 2220 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 1040 | – | 165 | – | 195,7 | – |
| 2220 6 x 2/4 | | NA 4/120-2c | | 0,81 | – | 80/2400 | 400 | – | a | 981 | – | 162 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 120/2400 | 666 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2400 | 507 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2400 | 335 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 120/2400 | 666 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2400 | 507 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2400 | 335 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1095 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 120/2400 | 666 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2400 | 507 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2400 | 335 | – | b | – | 1015 | – | 44 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1035 | – | 246 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 124 kW



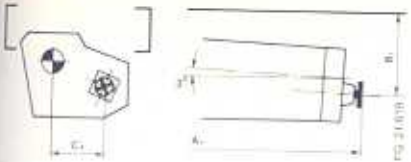
NA 4/125-10



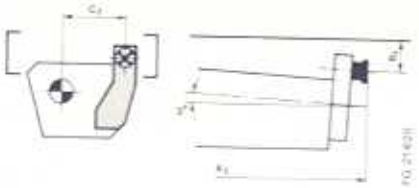
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1420 | G 4/65-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 120/2400 | 502 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| 1620 | | | | 1,25 | – | 120/2400 | 389 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| 2220 | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 340 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| 2220 6 x 2/4 | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 120/2400 | 502 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/2400 | 389 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 340 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1157 | – | 252 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 120/2400 | 502 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/2400 | 389 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 340 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 98/2400 | 210 | – | a | – | 1033 | – | 28,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 61/2400 | 600 | – | b | 1062 | – | 247 | – | 140,5 | – |

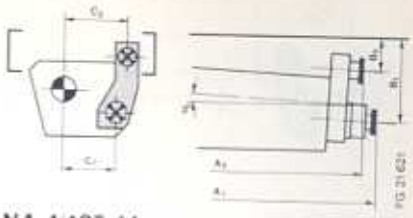
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 124 kW



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



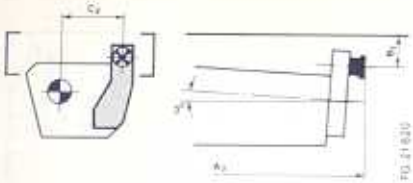
NA 4/120-10

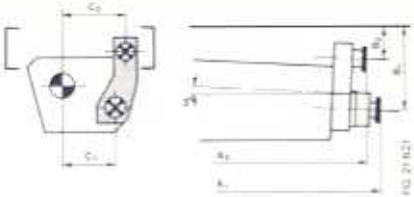


NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 C | GV 4/65-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2400 | 863 | 720 | b | 1049 | – | 246 | – | 140,5 | – |
| 1420 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2400 | 863 | 720 | b | 956 | – | 242 | – | 140,5 | – |
| 1617 C | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1079 | – | 167 | – | 195,7 | – |
| 1620 | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 95/2400 | – | 347 | a | 1079 | – | 167 | – | 195,7 | – |
| 2220 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 92/2400 | 400 | – | a | 1019 | – | 165 | – | 195,7 | – |
| 2220 6 x 2/4 | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 95/2400 | – | 347 | a | 1019 | – | 165 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/2400 | 579 | 482 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2400 | 438 | 365 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2400 | 293 | 244 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,008 | 120/2400 | 579 | 482 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2400 | 438 | 365 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2400 | 293 | 244 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/2400 | 579 | 482 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2400 | 438 | 365 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2400 | 293 | 244 | b | – | 1056 | – | 46 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1074 | – | 248 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1074 | – | 248 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 124 kW, 1417 C und 1617 C 111 kW

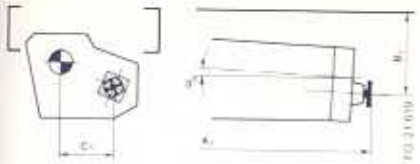




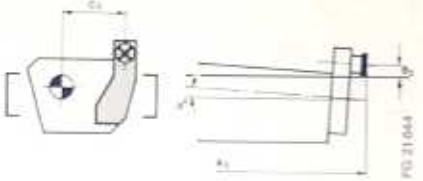
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1417 C | GV 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/2400 | 438 | 365 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| 1420 | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2400 | 341 | 283 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| 1617 C | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2400 | 297 | 247 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| 1620 | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| 2220 | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | 1,34 | 120/2400 | 438 | 365 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| 2220 6 x 2/4 | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2400 | 341 | 283 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2400 | 297 | 247 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1196 | – | 254 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1196 | – | 254 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/2400 | 438 | 365 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2400 | 341 | 283 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2400 | 297 | 247 | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 112/2400 | 210 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 69/2400 | 600 | – | b | 1101 | – | 249 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 83/2400 | – | 600 | b | 1101 | – | 249 | – | 140,5 | – |

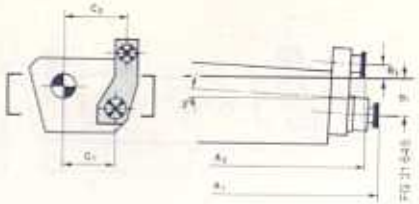
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 124 kW; 1417 C und 1617 C 111 kW



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



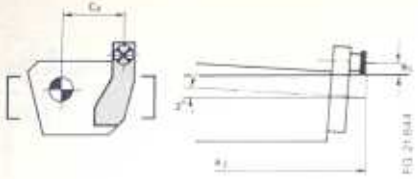
NA 4/120-10

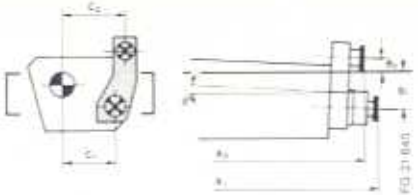


NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1098 | – | 184 | – | 140,5 | – |
| 1422 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1005 | – | 179 | – | 149,5 | – |
| 1425 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1129 | – | 104 | – | 195,7 | – |
| 1622 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1069 | – | 101 | – | 195,7 | – |
| 2222 | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| 2222.6 x 2.4 | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1183 | – | 188 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1123 | – | 185 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW, 1425 177 kW



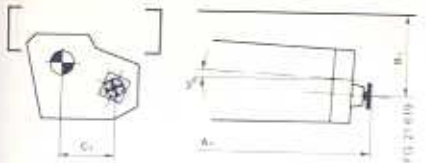


**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

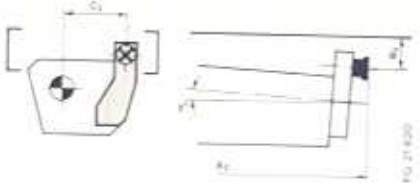
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 1222 AF | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 1225 AF | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 1422 | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 1425 | | NA 4/125-11[1] | 3[2] | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 1622 | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 2222 | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 2222 6 x 2/4 | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1246 | – | 192 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1151 | – | 187 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW, 1225 und 1425 177 kW

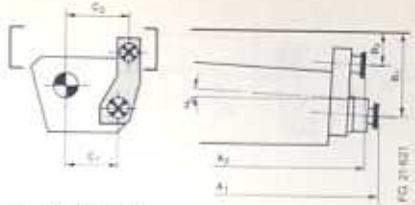
[2] Ausgenommen 1222 AF und 1225 AF



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



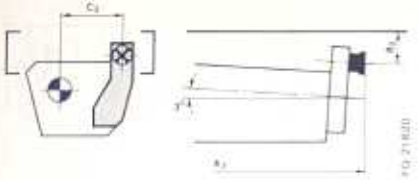
NA 4/120-10



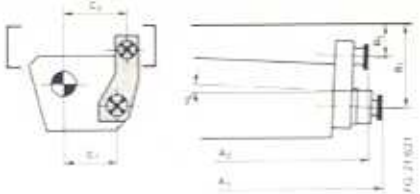
NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 938 | – | 226 | – | 140,5 | – |
| 1422 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 843 | – | 221 | – | 140,5 | – |
| 1722 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 969 | – | 146,5 | – | 195,7 | – |
| 2422 6 x 2 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 909 | – | 143,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1023 | – | 230,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 945 | – | 26 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 963 | – | 227,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



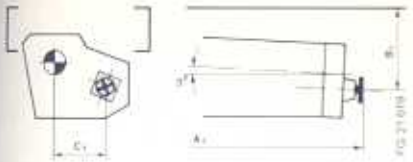
NA 4/125-10

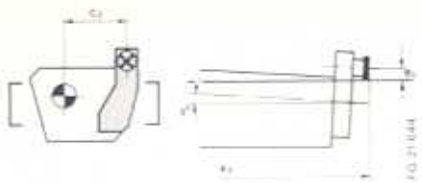


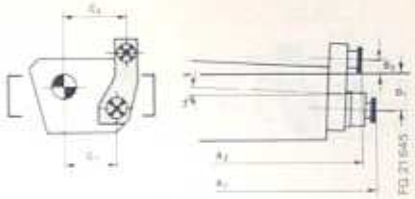
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| 1422 | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| 1722 | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| 2422 6 x 2 | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1086 | – | 233,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 962 | – | 10 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 991 | – | 228,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



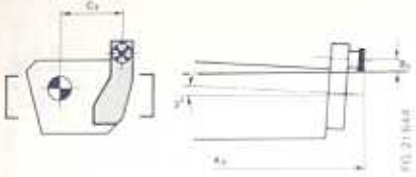


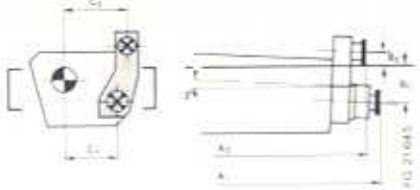


**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | G 4/95-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/2100 | 1130 | – | b | 1184 | – | 188 | – | 140,5 | – |
| 1422 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 100/2100 | 1130 | – | b | 1091 | – | 184 | – | 140,5 | – |
| 1622 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 70/2100 | 400 | – | a | 1215 | – | 109 | – | 195,7 | – |
| 1625 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 70/2100 | 400 | – | a | 1148 | – | 106 | – | 195,7 | – |
| 2222 | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 120/2100 | 761 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| 2225 | | | | 0,96 | – | 120/2100 | 579 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2100 | 383 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 120/2100 | 761 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2100 | 579 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2100 | 383 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 53/2100 | 600 | – | b | 1269 | – | 193 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 120/2100 | 761 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2100 | 579 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2100 | 383 | – | b | – | 1191 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 53/2100 | 600 | – | b | 1210 | – | 190 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 • NA 2 maximal 134 kW; 1625 und 2225 177 kW

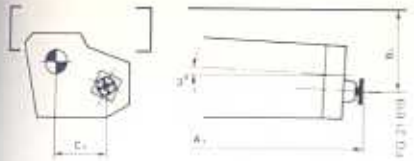


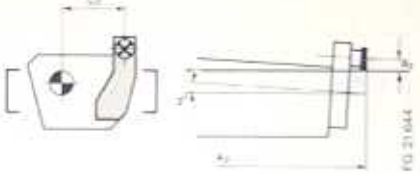


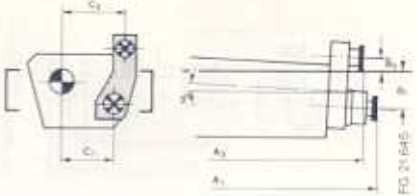
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | G 4/95-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 120/2100 | 573 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| 1422 | | | | 1,25 | – | 120/2100 | 445 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| 1622 | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 389 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| 1625 | | | | 1,89 | – | 86/2100 | 210 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| 2222 | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 120/2100 | 573 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| 2225 | | | | 1,25 | – | 120/2100 | 445 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 389 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 86/2100 | 210 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 53/2100 | 600 | – | b | 1356,5 | – | 196 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 120/2100 | 573 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/2100 | 445 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 389 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 86/2100 | 210 | – | a | – | 1232,5 | – | 27,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 53/2100 | 600 | – | b | 1262 | – | 191 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 • NA 2 maximal 134 kW; 1625 und 2225 177 kW



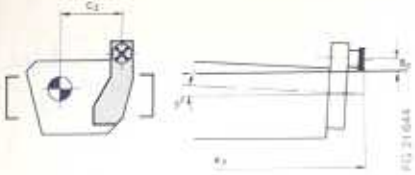


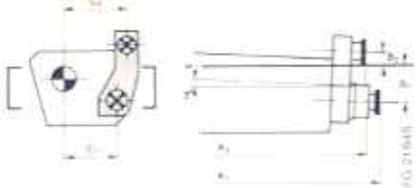


**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | GV 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1243 | – | 192 | – | 140,5 | – |
| 1422 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1148 | – | 187 | – | 140,5 | – |
| 1425 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1275 | – | 112 | – | 195,7 | – |
| 1622 | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1275 | – | 112 | – | 195,7 | – |
| 2222 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1215 | – | 109 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1215 | – | 109 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1329 | – | 196 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1329 | – | 196 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1250 | – | 8,0 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1269 | – | 193 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1269 | – | 193 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW, 1425 177 kW

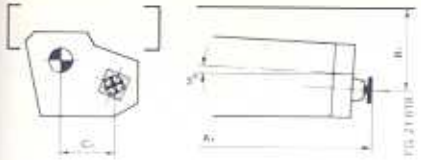




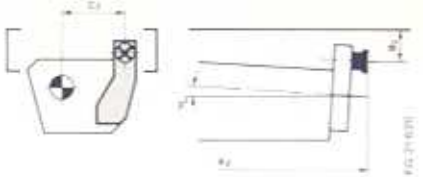
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | GV 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| 1422 | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| 1425 | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| 1622 | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| 2222 | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1391,5 | – | 199 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1391,5 | – | 199 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1267,5 | – | 24,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1296,5 | – | 194 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1296,5 | – | 194 | – | 140,5 | – |

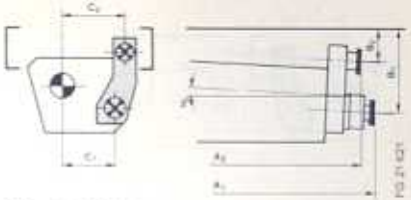
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW, 1425 177 kW



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



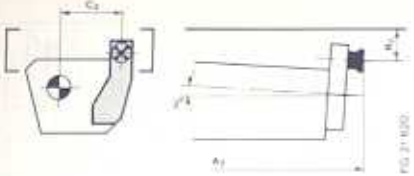
NA 4/120-10



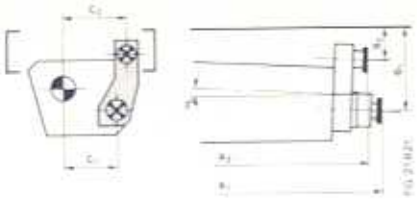
NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | GV 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/1900 | 1090 | 910 | b | 1084 | – | 234 | – | 140,5 | – |
| 1422 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/1900 | 1090 | 910 | b | 989 | – | 229 | – | 140,5 | – |
| 1722 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1115 | – | 154 | – | 195,7 | – |
| 2422 6 x 2 | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 87/1900 | – | 400 | a | 1115 | – | 154 | – | 195,7 | – |
| 2422 6 x 4 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1055 | – | 151 | – | 195,7 | – |
| 2422 6 x 2/4 | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 87/1900 | – | 400 | a | 1055 | – | 151 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1169 | – | 238 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1169 | – | 238 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1091 | – | 34 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1109 | – | 235 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1109 | – | 235 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 145 kW



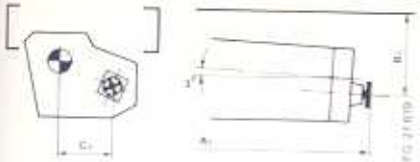
NA 4/125-10

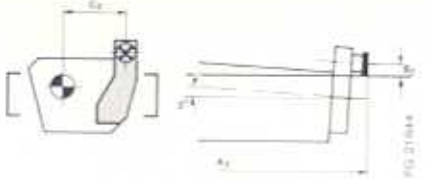


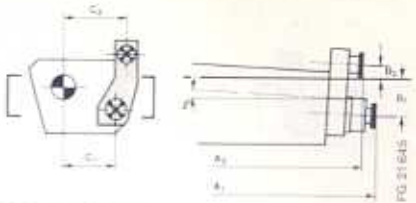
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | GV 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| 1422 | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| 1722 | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| 2422 6 x 2 | | | | 2,17 | 2,6 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| 2422 6 x 4 | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| 2422 6 x 2/4 | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1232 | – | 241 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1232 | – | 241 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1108 | – | 18 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1137 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1137 | – | 236 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 145 kW



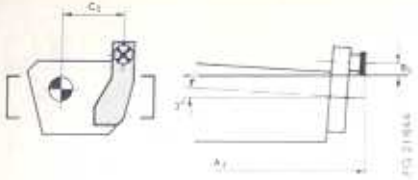


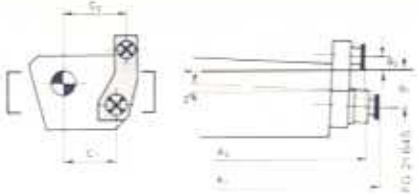


**NA 4/120-1c, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 A<br>1622 A | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1005 | – | 179 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1069 | – | 101 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 7 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1123 | – | 185 | – | 140,5 | – |
| 1625 AK | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1005 | – | 179 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1069 | – | 101 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1105 | – | 16 | – | 175 |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

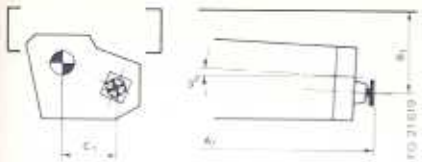


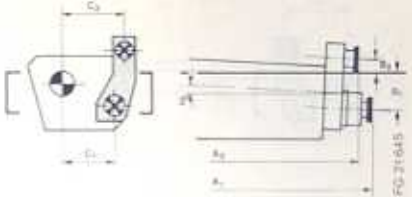


**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 A | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 1622 A | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| 1625 AK | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1122 | – | 32 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1151 | – | 187 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

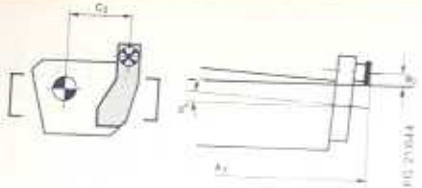




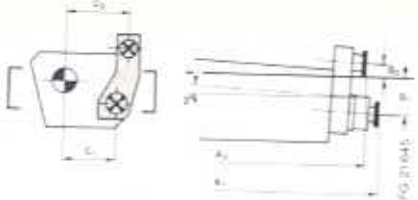
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 A AK<br>1722 AK | GV 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100 1900 | 1090 | – | b | 1098 | – | 184 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100 1900 | 1090 | – | b | 1003 | – | 179 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 73 1900 | 400 | – | a | 1129 | – | 104,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73 1900 | 400 | – | a | 1069 | – | 101,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120 1900 | 731 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120 1900 | 554 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120 1900 | 370 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120 1900 | 731 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120 1900 | 554 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120 1900 | 370 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55 1900 | 600 | – | b | 1183 | – | 188,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120 1900 | 731 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120 1900 | 554 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120 1900 | 370 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55 1900 | 600 | – | b | 1123 | – | 185,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 • NA 2 maximal 134 kW



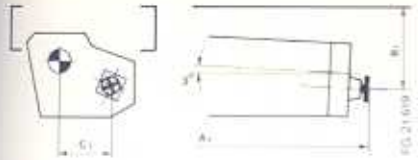
NA 4/125-10

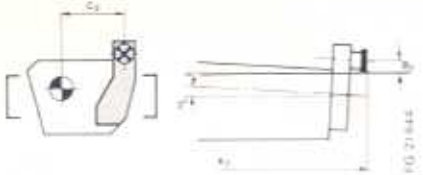


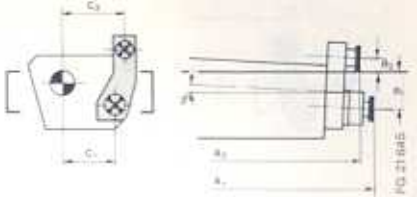
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 A/AF<br>1722 AK | GV 4/95-6 9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1246 | – | 191,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1151 | – | 186,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



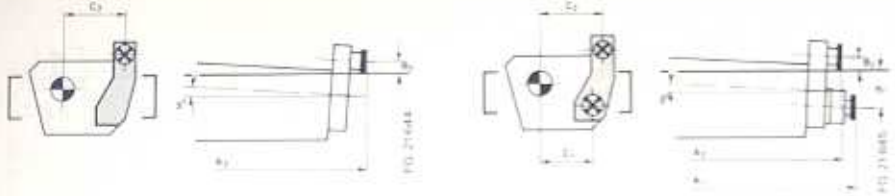




**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 F | G 4/65-6-9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1038 | – | 181 | – | 140,5 | – |
| 1422 F | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 946 | – | 176 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1070 | – | 102 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1009 | – | 100 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1046 | – | 19 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1046 | – | 19 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1046 | – | 19 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1406 | – | 19 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1046 | – | 19 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1046 | – | 19 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1125 | – | 187 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1406 | – | 19 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1046 | – | 19 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1046 | – | 19 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1066 | – | 182 | – | 140,5 | – |

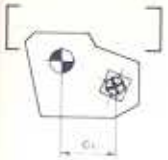
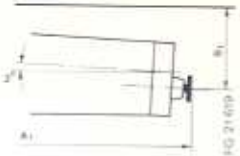
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

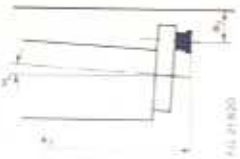
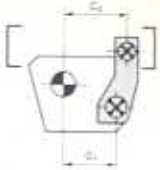
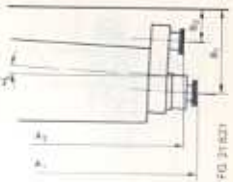


**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 F | G 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| 1225 AF | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| 1422 F | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3[2] | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1186 | – | 188,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2400 | 390 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1062 | – | 35 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1091 | – | 183,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW; 1225 177 kW
[2] Ausgenommen 1225 AF

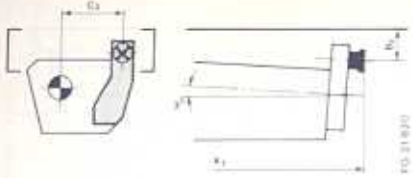



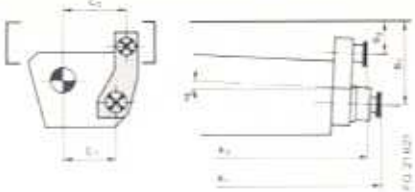




**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 F<br>1422 F | G 4/65-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100 1900 | 1090 | – | b | 878 | – | 223 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100 1900 | 1090 | – | b | 783 | – | 218 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 73 1900 | 400 | – | a | 909 | – | 143,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73 1900 | 400 | – | a | 849 | – | 140 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120 1900 | 731 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120 1900 | 554 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120 1900 | 370 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120 1900 | 731 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120 1900 | 554 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120 1900 | 370 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55 1900 | 600 | – | b | 964 | – | 227,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120 1900 | 731 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120 1900 | 554 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120 1900 | 370 | – | b | – | 886 | – | 23 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55 1900 | 600 | – | b | 904 | – | 224 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

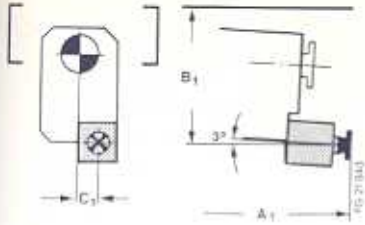




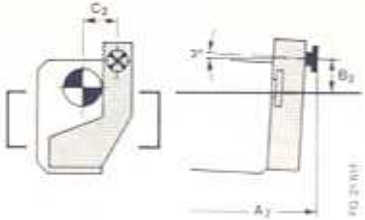
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 F | G 4/65-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| 1422 F | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1026 | – | 230,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 902 | – | 6,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 931 | – | 225,5 | – | 140,5 | – |

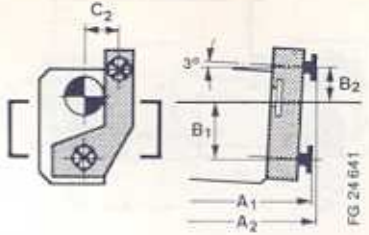
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW




NA 3/60-2c



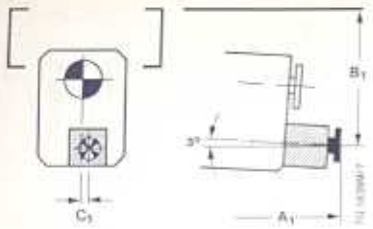

NA 3/60-10

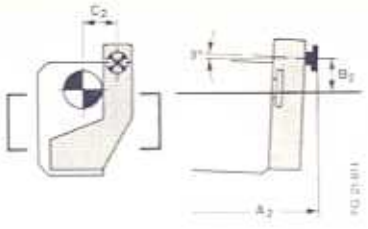


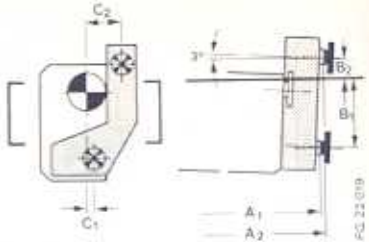

NA 3/60-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 AF | G 3/60-5/5,4 | NA 3/60-2c | 1 | 1,128 | – | 66/1900 | 300 | – | a | 884 | – | 298 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-10 | 2 | 1,16 | – | 59/1900* | 260 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 1,72 | – | 59/1900* | 175 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 2,07 | – | 59/1900* | 146 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 2,54 | – | 59/1900* | 119 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 7 | 1,16 | – | 59/1900* | 260 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 1,72 | – | 59/1900* | 175 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 2,07 | – | 59/1900* | 146 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 2,54 | – | 59/1900* | 119 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 0,66 | – | 59/1900* | 460 | – | b | 982 | – | 237 | – | – | – |
| | G 3/61-5/6,1 | NA 3/60-2c | 1 | 1,0 | – | 65/2100 | 300 | – | a | 884 | – | 298 | – | 46,6 | – |
| | | NA 3/60-10 | 2 | 1,03 | – | 59/2100* | 265 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 1,52 | – | 59/2100* | 179 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2100* | 149 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |
| | | | | 2,22 | – | 59/2100* | 123 | – | a | – | 988 | – | 2 | – | 127 |

* Nebenantrieb mit Lufterrad = 92/2100 (Sonderwunsch)



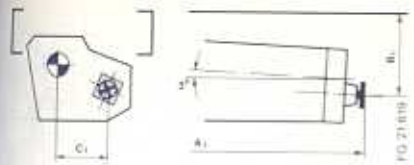



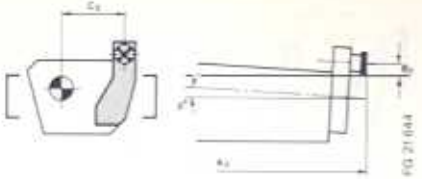



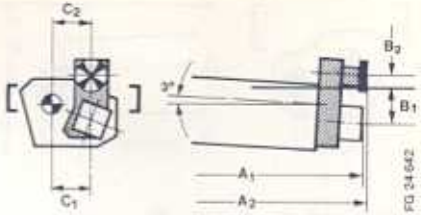

**NA 3/90-2b, 2c, 3c** **NA 3/90-10** **NA 3/90-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222 | G 3/90-8/9,29 | NA 3/90-2c | 1 | 0,54 | – | – | 300** | – | a | 1064 | – | 270 | – | 56,6 | – |
| 1422 | G 3/90-9/13,36 | NA 3/90-2c | 1 | 1,0 | – | – | 300** | – | a | 1064 | – | 270 | – | 56,6 | – |
| 1425 | | NA 3/90-3c | 1 | 1,0 | – | – | 400 | – | a | 1086 | – | 271 | – | 56,6 | – |
| 1622 | | NA 3/90-10 | 2 | 0,72 | – | 92 2100* | 592 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| 1622 A | | | | 1,06 | – | 92 2100* | 402 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| 2222 6x4 | | | | 1,58 | – | 92 2100* | 270 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| | | NA 3/90-10[1] | 7 | 0,72 | – | 92 2100* | 592 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 92 2100* | 402 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 92 2100* | 270 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 0,54 | – | 92 2100* | 300** | – | a | 1145 | – | 276 | – | 54,5 | – |
| 1222 | G 3/90-8/9,29 | NA 3/90-2b | 1 | 0,54 | – | – | 300** | – | a | 1124 | – | 274 | – | 56,5 | – |
| 1422 | G 3/90-9/13,36 | | | 1,0 | – | – | 300** | – | a | 1124 | – | 274 | – | 56,5 | – |
| 1425 | | NA 3/90-10[1] | 3 | 0,72 | – | 92 2100* | 592 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| 1622 | | | | 1,06 | – | 92 2100* | 402 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| 2222 6x4 | | | | 1,58 | – | 92 2100* | 270 | – | a | – | 1148 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 0,54 | – | 92 2100* | 300** | – | a | 1205 | – | 278 | – | 54,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW, 1425 177 kW
* Mit Getriebeölkühler 110 2200 (Sonderwunsch)
** max. abnehmbares Drehmoment



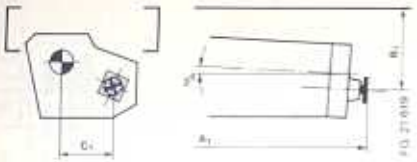



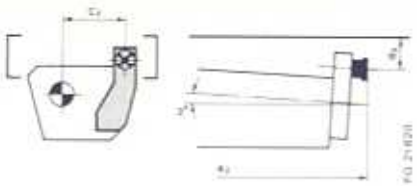



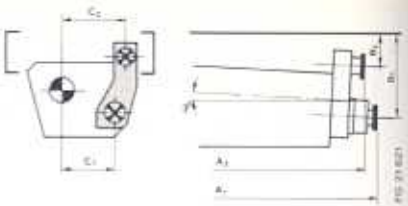

**NA 4/120-1c, 2c** | **NA 4/120-10, NA 4/125-10** | **NA 4/120-11, NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1722 AK | GV 4/95-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/1900 | 1090 | 823 | b | 1149 | – | 187 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/1900 | 400 | – | a | 1215 | – | 109 | – | 195,7 | – |
| | | | | – | 1,116 | 95/1900 | – | 400 | a | 1215 | – | 109 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1251 | – | 8 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1251 | – | 8 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1251 | – | 8 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1251 | – | 8 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1251 | – | 8 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1251 | – | 8 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1269 | – | 193 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1269 | – | 193 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1268 | – | 24 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1268 | – | 24 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1268 | – | 24 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 120/1900 | 236 | 197 | a | – | 1268 | – | 24 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1268 | – | 24 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1268 | – | 24 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1268 | – | 24 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 120/1900 | 236 | 197 | a | – | 1268 | – | 24 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1297 | – | 194 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1297 | – | 194 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 145 kW



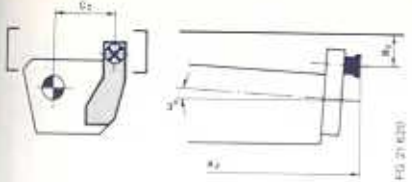




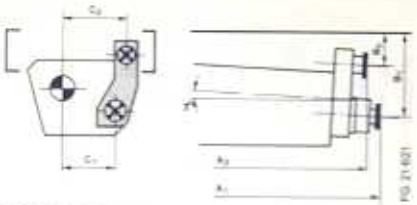
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1422 | G 4/95-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/1900 | 1250 | – | b | 1024 | – | 230,5 | – | 140,5 | – |
| 1722 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 100/1900 | 1250 | – | b | 929 | – | 225,5 | – | 140,5 | – |
| 2422 6x4 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 63/1900 | 400 | – | a | 1055 | – | 151 | – | 195,7 | – |
| 2422 6x2/4 | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 63/1900 | 400 | – | a | 995 | – | 148 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1109 | – | 235 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 1031 | – | 30,5 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1049 | – | 232 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



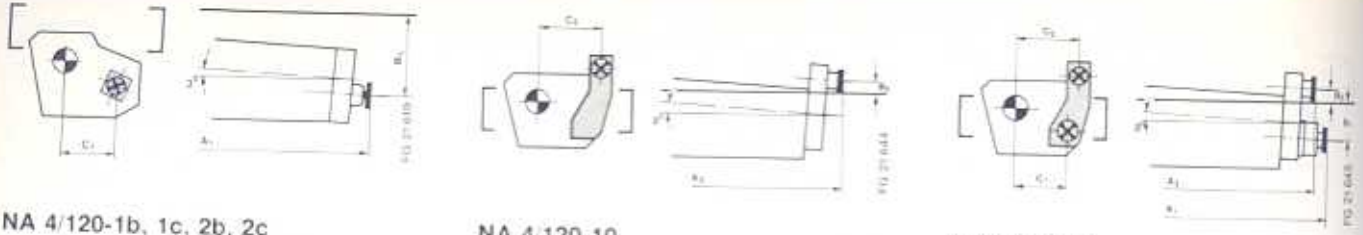
NA 4/125–10



NA 4/125–11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1422 | G 4/95-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 116/1900 | 600 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| 1722 | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 492 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| 2422 6x4 | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| 2422 6x2/4 | | | | 1,89 | – | 86/1900 | 232 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 116/1900 | 600 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 492 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 120/1900 | 232 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1172 | – | 238 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 116/1900 | 600 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 492 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 120/1900 | 232 | – | a | – | 1048 | – | 14,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1077 | – | 233 | – | 140,5 | – |

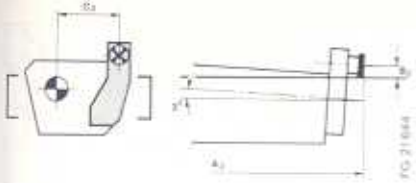
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

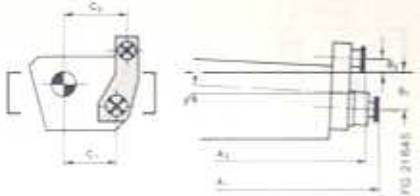


**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1047 | – | 186 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 956 | – | 181 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1079 | – | 106 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1019 | – | 103 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1133 | – | 190 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1073 | – | 187 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

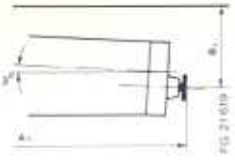
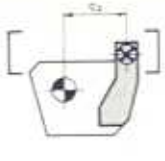
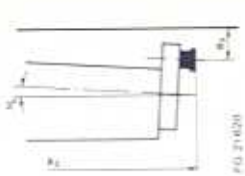


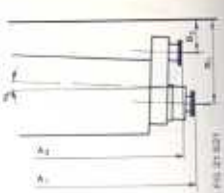


**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1196 | – | 193 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1101 | – | 188 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

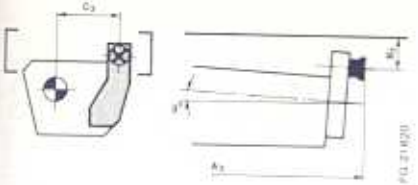






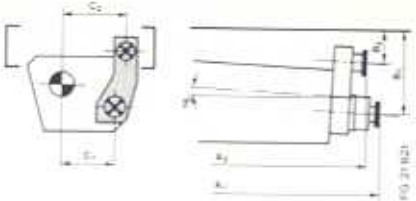
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 888 | – | 227 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 793 | – | 222 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 919 | – | 147,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 859 | – | 144,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 973 | – | 231,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 895 | – | 27 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 913 | – | 228 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



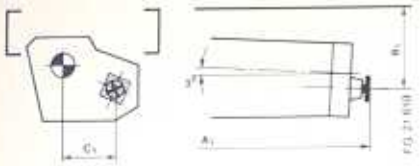
NA 4/125-10

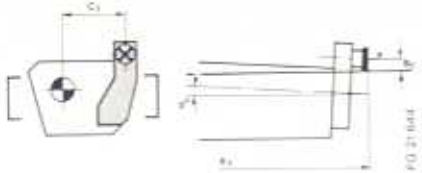


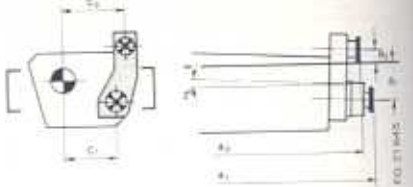
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120 1900 | 553 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120 1900 | 430 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120 1900 | 375 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100 1900 | 236 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120 1900 | 553 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120 1900 | 430 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120 1900 | 375 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100 1900 | 236 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55 1900 | 600 | – | b | 1036 | – | 234,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120 1900 | 553 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120 1900 | 430 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120 1900 | 375 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100 1900 | 236 | – | a | – | 912 | – | 11 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55 1900 | 600 | – | b | 941 | – | 229,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



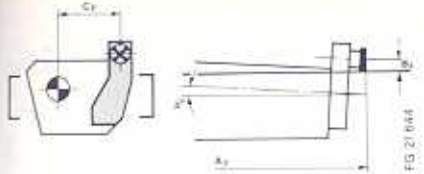


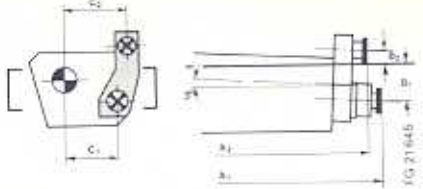


**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 AK | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 1048 | – | 186 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 593 | – | 181 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1079 | – | 106,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1019 | – | 103,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1133 | – | 190,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 1055 | – | 14 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1073 | – | 187 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

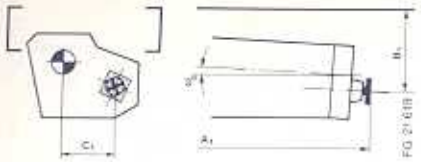


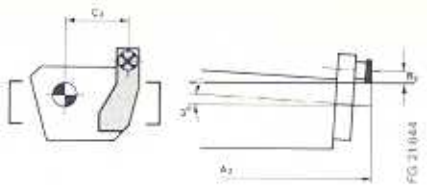


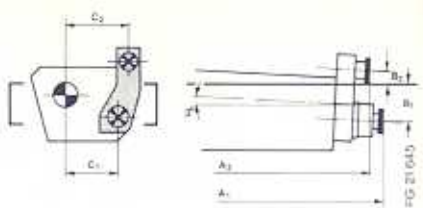
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 AK | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1196 | – | 193,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1072 | – | 30 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1101 | – | 188,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



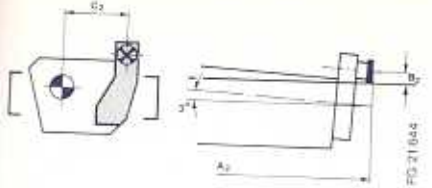




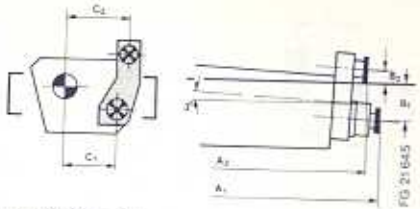
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | G 4/95-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/2100 | 1130 | – | b | 1133 | – | 190 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 100/2100 | 1130 | – | b | 1041 | – | 185 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 70/2100 | 400 | – | a | 1165 | – | 111 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 70/2100 | 400 | – | a | 1105 | – | 107 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 120/2100 | 761 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2100 | 579 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2100 | 383 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 120/2100 | 761 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2100 | 579 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2100 | 383 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 53/2100 | 600 | – | b | 1218 | – | 195 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 120/2100 | 761 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/2100 | 579 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/2100 | 383 | – | b | – | 1141 | – | 10 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 53/2100 | 600 | – | b | 1160 | – | 190 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



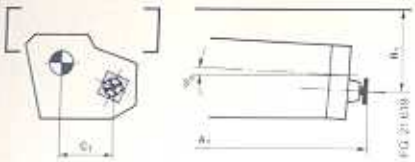

NA 4/125–10

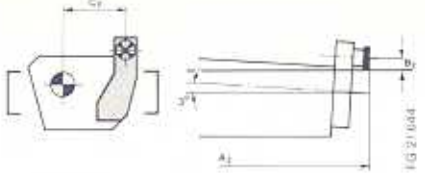


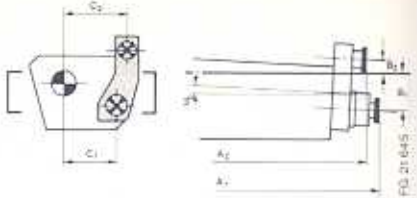

NA 4/125–11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | G 4/95-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 120/2100 | 573 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/2100 | 445 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 389 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 86/2100 | 210 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 120/2100 | 573 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/2100 | 445 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 389 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 86/2100 | 210 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 53/2100 | 600 | – | b | 1281,5 | – | 197,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 120/2100 | 573 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/2100 | 445 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 389 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 86/2100 | 210 | – | a | – | 1157,5 | – | 26 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 53/2100 | 600 | – | b | 1187 | – | 192,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



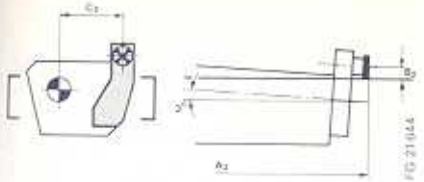




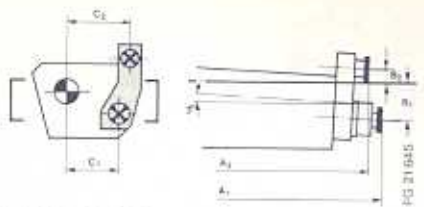
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | GV 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1193 | – | 193 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1101 | – | 188 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1224 | – | 114 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1224 | – | 114 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1163 | – | 110 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1163 | – | 110 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1279 | – | 198 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1279 | – | 198 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1201 | – | 7,0 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1219 | – | 198 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1219 | – | 198 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



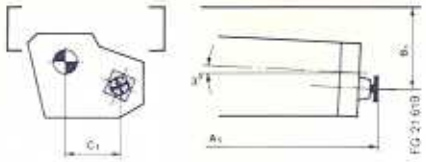
NA 4/125–10

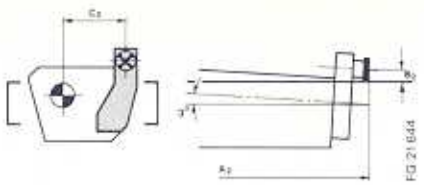


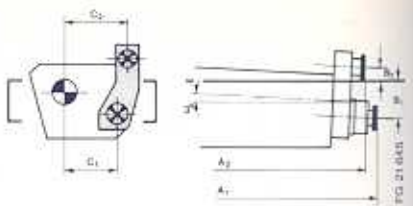
NA 4/125–11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | GV 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1341,5 | – | 201 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1341,5 | – | 201 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1217,5 | – | 23 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1246,5 | – | 196 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1246,5 | – | 196 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



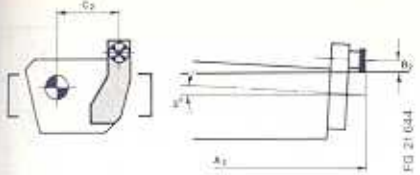




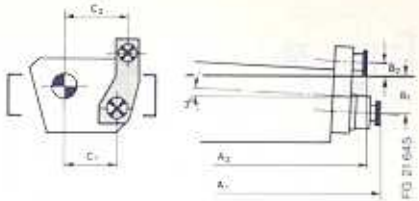
**NA 4/120-1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 AK | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 956 | – | 181 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1079 | – | 106 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1019 | – | 103 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 7 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1055 | – | 15 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1073 | – | 187 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



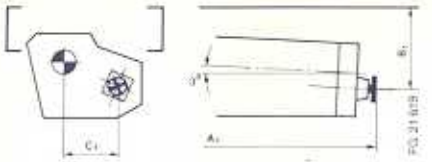
NA 4/125-10

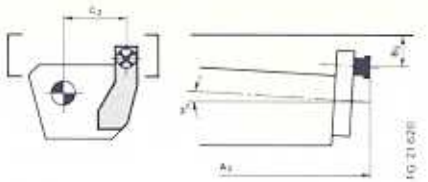


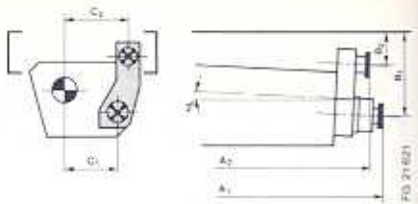
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 AK | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1072 | – | 30,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1101 | – | 188 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



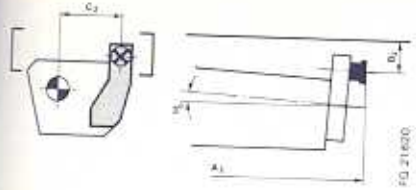




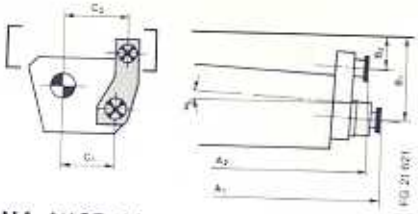
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 K | G 4/95-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/1900 | 1250 | – | b | 974 | – | 231,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 100/1900 | 1250 | – | b | 879 | – | 226,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 63/1900 | 400 | – | a | 1005 | – | 152 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 63/1900 | 400 | – | a | 945 | – | 149 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1059 | – | 236 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 981 | – | 31,5 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 999 | – | 233 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW



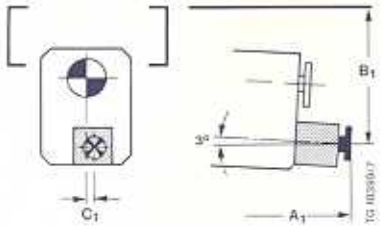
NA 4/125–10



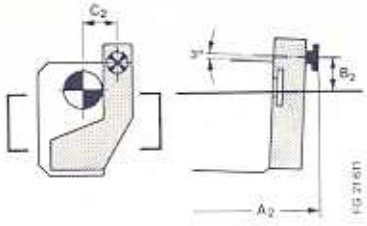
NA 4/125–11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 K | G 4/95-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 116/1900 | 600 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 492 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 86/1900 | 232 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 120/1900 | 573 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 445 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 389 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 120/1900 | 210 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1222 | – | 239 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 120/1900 | 573 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 445 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 389 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 120/1900 | 210 | – | a | – | 998 | – | 15,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1027 | – | 234 | – | 140,5 | – |

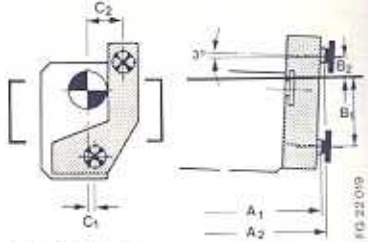
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW




NA 3/90-2b, 2c



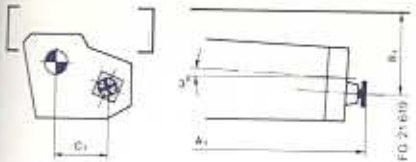

NA 3/90-10



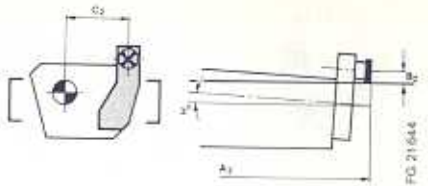

NA 3/90-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1922 | G 3/90-8/9,29 | NA 3/90-2c | 1 | 0,54 | – | – | 300** | – | a | 1014 | – | 270 | – | 56,6 | – |
| 1922 A | G 3/65-9/13,36 | NA 3/90-2c | 1 | 1,0 | – | – | 300** | – | a | 1014 | – | 270 | – | 56,6 | – |
| | | NA 3/90-10 | 2 | 0,72 | – | 92/2100* | 592 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 92/2100* | 402 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 92/2100* | 270 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | NA 3/90-11[1] | 7 | 0,72 | – | 92/2100* | 592 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 92/2100* | 402 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 92/2100* | 270 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 0,54 | – | 92/2100* | 300** | – | a | 1095 | – | 276 | – | 55,4 | – |
| 1922 | G 3/90-8/9,29 | NA 3/90-2b | 1 | 0,54 | – | – | 300** | – | a | 1074 | – | 274 | – | 56,5 | – |
| | G 3/65-9/13,36 | NA 3/90-2b | 1 | 1,0 | – | – | 300** | – | a | 1074 | – | 274 | – | 56,5 | – |
| | | NA 3/90-11[1] | 3 | 0,72 | – | 92/2100* | 592 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 1,06 | – | 92/2100* | 402 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 1,58 | – | 92/2100* | 270 | – | a | – | 1098 | – | 14 | – | 73 |
| | | | | 0,54 | – | 92/2100* | 300** | – | a | 1155 | – | 278 | – | 55,4 | – |

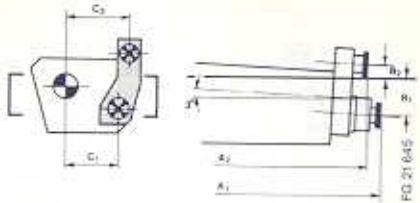
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW
* Mit Getriebeölkühler = 110/2200 (Sonderwunsch)
** max. abnehmbares Drehmoment



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



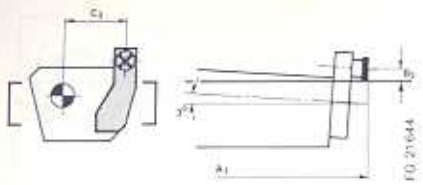
NA 4/120-10

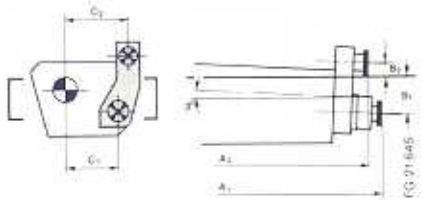


NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1425 | GV 4/110-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1294 | – | 195 | – | 140,5 | – |
| 1625 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1201 | – | 190 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1325 | – | 115 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1325 | – | 115 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1265 | – | 112 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1265 | – | 112 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1379 | – | 199 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1379 | – | 199 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1319 | – | 196 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1319 | – | 196 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

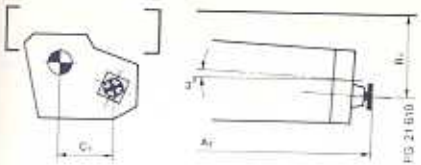


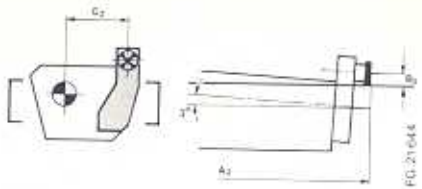


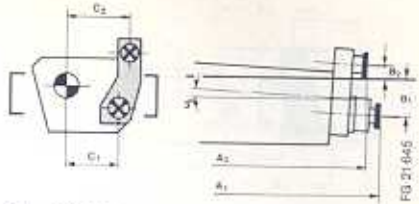
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1425<br>1625 | GV 4/110-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1442 | – | 202 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1442 | – | 202 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1318 | – | 21,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1347 | – | 197 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1347 | – | 197 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



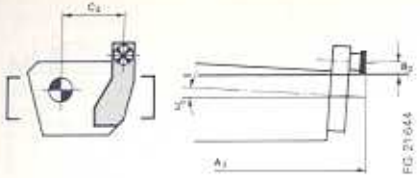


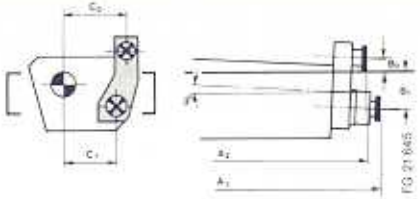


**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1625 | G 4/110-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1148 | – | 186,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1055 | – | 181,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1179 | – | 107,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1119 | – | 103,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1233 | – | 193,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1155 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1173 | – | 187,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

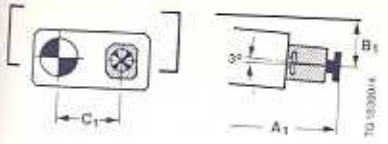




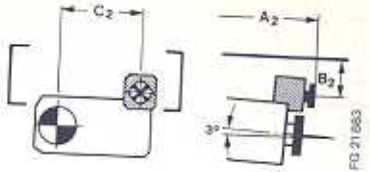
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1625 | G 4/110-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1295,5 | – | 194 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1171,5 | – | 29,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1201 | – | 189 | – | 140,5 | – |

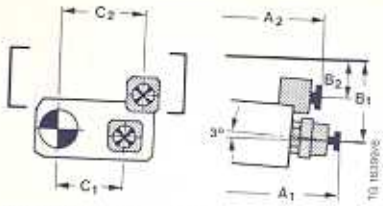
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW




ZF N 71/1b, 1c, 2c



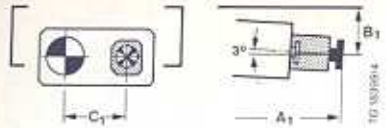

ZF N 80/10

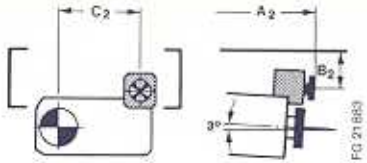


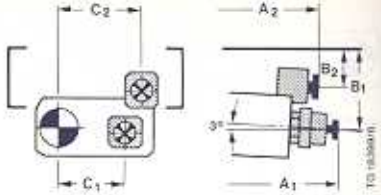

ZF N 80/10 + ZF N 353/1b

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1625<br>2225 B | ZF 5S-92 GP | ZF N 71/1b | 1 | 0,89 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1107 | – | 129 | – | 143 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | 0,89 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1048 | – | 126 | – | 143 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,17 | – | 75/2100 | 300 | – | a | 1070 | – | 124 | – | 223 | – |
| | | ZF N 80/10 | 2 | 1,06 | – | 91/2100 | 400 | – | a | – | 1178 | – | 20 | – | 146 |
| | | | | 1,53 | – | 110/2100 | 334 | – | a | – | 1178 | – | 20 | – | 146 |
| | | ZF N 80/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 1,06 | – | 91/2100 | 400 | – | a | – | 1178 | – | 20 | – | 146 |
| | | | | 1,53 | – | 110/2100 | 334 | – | a | – | 1178 | – | 20 | – | 146 |
| | | | | 0,89 | – | 115/2100 | 600 | – | b | 1269 | – | 138 | – | 143 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



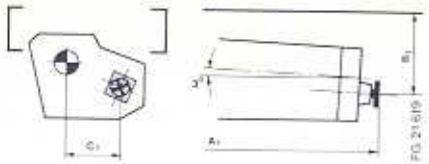



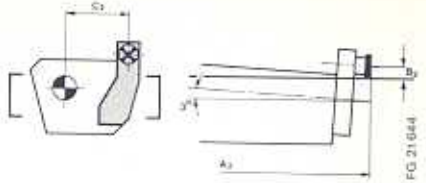

**ZF N 71/1b, 1c, 2c** — **ZF N 112/10** — **ZF N 112/10 + ZF N 353/1b**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1625 | ZF 16 S-112 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1191 | – | 123 | – | 154 | – |
| 2225 | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1191 | – | 123 | – | 154 | – |
| 3025 8x4 | | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1137 | – | 120 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1137 | – | 120 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1160 | – | 122 | – | 234 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1160 | – | 122 | – | 234 | – |
| | | ZF N 112/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1238 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1238 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1238 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1238 | – | 22 | – | 157 |
| | | ZF N 112/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1238 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1238 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1238 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1238 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1307 | – | 129 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1307 | – | 129 | – | 154 | – |

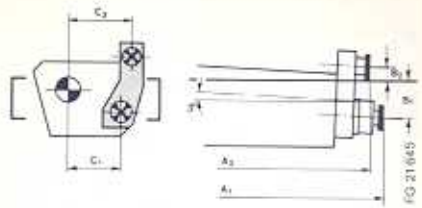
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



NA 4/120-1c, 2c



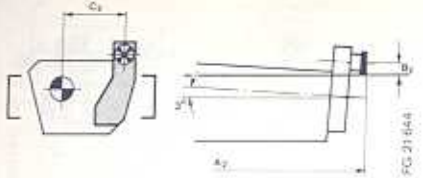
NA 4/120-10

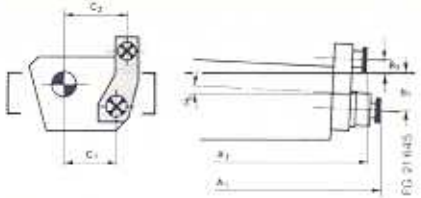


NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1226 AF | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 1003 | – | 179 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1069 | – | 101,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 7 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1123 | – | 185,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

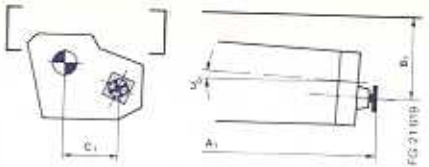


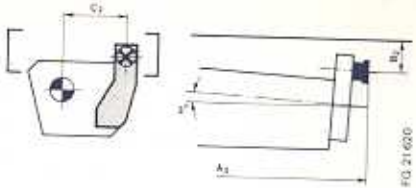


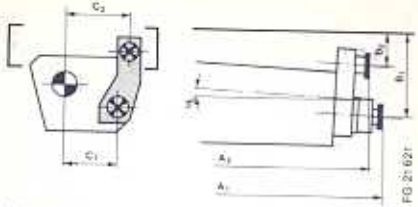
**NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1226 AF | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1122 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1151 | – | 186,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



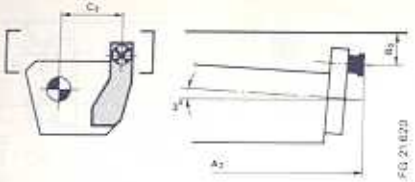



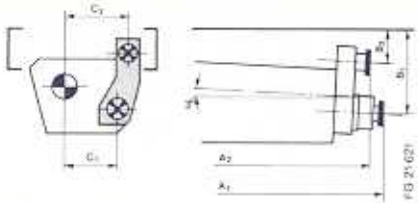

**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1426 | G 4/95-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 1094 | – | 269 | – | 140,5 | – |
| 2426 6x4 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/1900 | 1090 | – | b | 999 | – | 264 | – | 140,5 | – |
| 2426 6x2/4 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1125 | – | 189,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1065 | – | 186,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1179 | – | 273,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/1900 | 731 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/1900 | 554 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/1900 | 370 | – | b | – | 1102 | – | 69 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1120 | – | 270 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



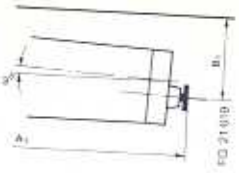
**NA 4/125-10**

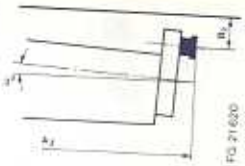


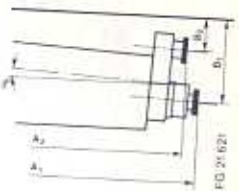
**NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1426<br>2426 6x4<br>2426 6x2/4 | G 4/95-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1242 | – | 276,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/1900 | 553 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/1900 | 375 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/1900 | 236 | – | a | – | 1118 | – | 53 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1147 | – | 271,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



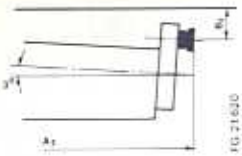
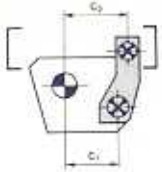
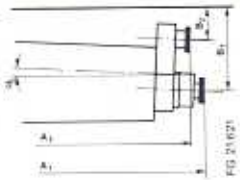




**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** — **NA 4/120-10** — **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 | G 4/95-7/11 | NA 4/120-1b | 1 | 0,41 | – | 100/1900 | 1250 | – | b | 1180 | – | 273,5 | – | 140,5 | – |
| 2426 6x4 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,41 | – | 100/1900 | 1250 | – | b | 1085 | – | 268,5 | – | 140,5 | – |
| 2426 6x2/4 | | NA 4/120-2b | 2 | 0,81 | – | 63/1900 | 400 | – | a | 1211 | – | 194 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,81 | – | 63/1900 | 400 | – | a | 1151 | – | 191 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1265 | – | 278 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,73 | – | 120/1900 | 842 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | | | 0,96 | – | 120/1900 | 640 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | | | 1,45 | – | 120/1900 | 424 | – | b | – | 1187 | – | 73,5 | – | 175 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1205 | – | 275 | – | 140,5 | – |

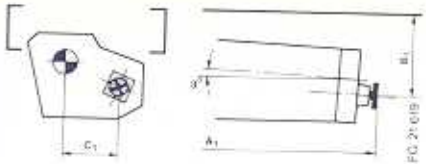
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

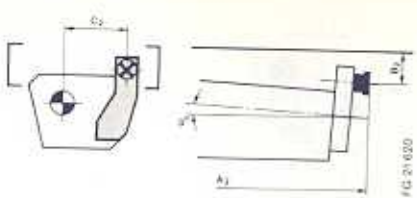
**NA 4/125–10** **NA 4/125–11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 | G 4/95-7/11 | NA 4/125-10 | 2 | 0,97 | – | 116/1900 | 600 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| 2426 6x4 | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 492 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| 2426 6x2/4 | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 86/1900 | 232 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 0,97 | – | 116/1900 | 600 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 492 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 120/1900 | 232 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1328 | – | 281 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,97 | – | 116/1900 | 600 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,25 | – | 120/1900 | 492 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/1900 | 430 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,89 | – | 120/1900 | 232 | – | a | – | 1204 | – | 57,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,41 | – | 48/1900 | 600 | – | b | 1233 | – | 276 | – | 140,5 | – |

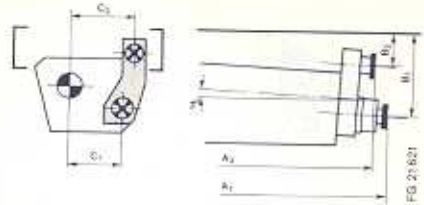
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW




NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



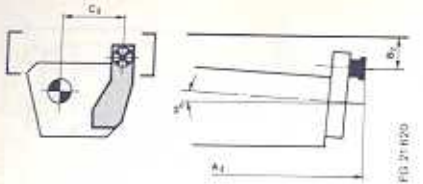

NA 4/120-10



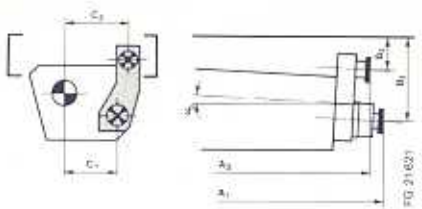

NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 | GV 4/110-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/1900 | 1090 | 910 | b | 1290 | – | 279,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/1900 | 1090 | 910 | b | 1195 | – | 274,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1321 | – | 199,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 87/1900 | – | 400 | a | 1321 | – | 199,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1261 | – | 196,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 87/1900 | – | 400 | a | 1261 | – | 196,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1375 | – | 283,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1375 | – | 283,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1297 | – | 78,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1315 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1315 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



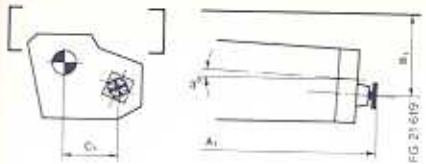
NA 4/125-10



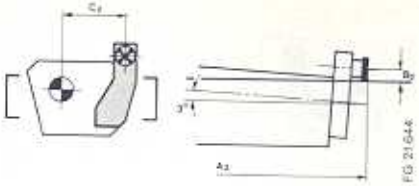
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 | GV 4/110-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1438 | – | 287 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1438 | – | 287 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1314 | – | 63 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1343 | – | 282 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1343 | – | 282 | – | 140,5 | – |

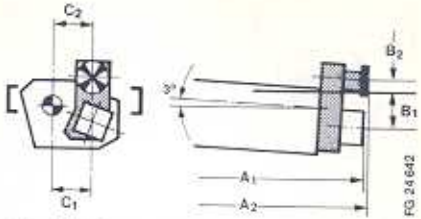
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW




**NA 4/120-1c, 2c**



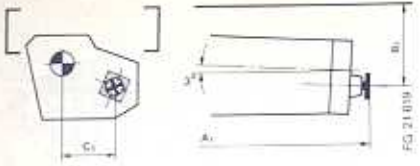

**NA 4/120-10, NA 4/125-10**

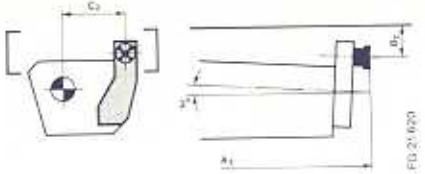


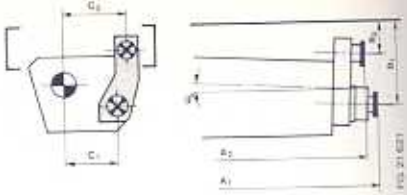

**NA 4/120-11, NA 4/125-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 AK | GV 4/110-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/1900 | 1090 | 910 | b | 1199 | – | 189 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1265 | – | 111,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 87/1900 | – | 400 | a | 1265 | – | 111,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/1900 | 731 | 609 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/1900 | 554 | 461 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/1900 | 370 | 308 | b | – | 1301 | – | 5,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1319 | – | 195,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1319 | – | 195,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1318 | – | 22 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1318 | – | 22 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1318 | – | 22 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1318 | – | 22 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1318 | – | 22 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1318 | – | 22 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1318 | – | 22 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,6 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1318 | – | 22 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1347 | – | 297 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1347 | – | 297 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW





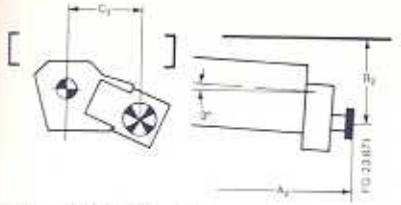


**NA 4/120-1b, 1c, 1c Z** | **NA 4/125-10** | **NA 4/125-11**

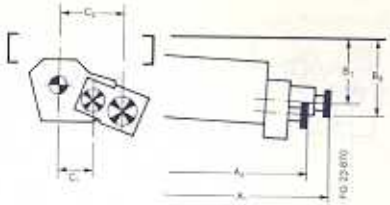
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K | G 125-9/15,9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,89 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1198 | – | 274,5 | – | 140,5 | – |
| 3229 8x4/4 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,89 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1103 | – | 269,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,89 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1161 | – | 272,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/125-10 | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1316 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1221 | – | 275,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 134 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



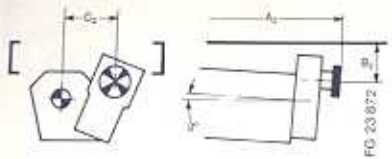
NA 4/123-10b, 10c

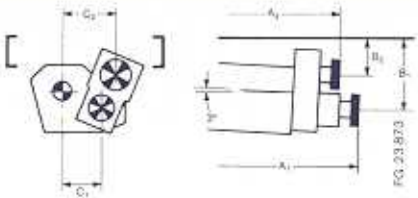


NA 4/123-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K<br>3229 8x4/4 | G 125-9/15,9 | NA 4/123-10b | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10b | 1 | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10b | 1 | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10c | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1219 | – | 316,5 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1361 | – | 283 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1219 | – | 316,5 | – | 240,3 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1361 | – | 283 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1245 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1266 | – | 278 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

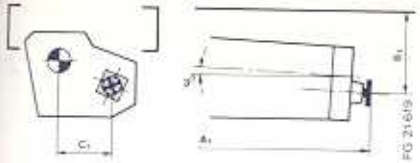


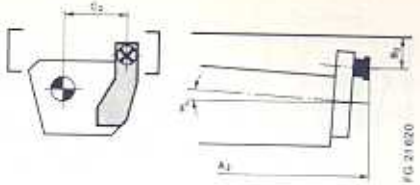

**NA 4/124-10b, 10c** **NA 4/124-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K | G 125-9/15,9 | NA 4/124-10b | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| 3229 8x4/4 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10b | 1 | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10c | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1226 | – | 176 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1361 | – | 283 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1252 | – | 177,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1266 | – | 278 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1226 | – | 176 | – | 181,7 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1361 | – | 283 | – | 140,5 | – |

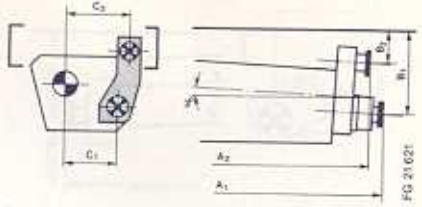
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



NA 4/120-1b, 1c, 1c Z



NA 4/125-10

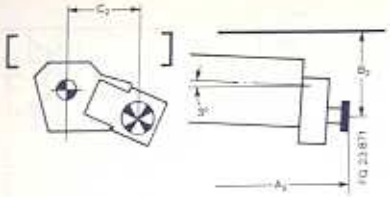


NA 4/125-11

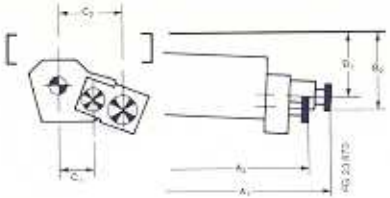
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K | G 125-16/14 | NA 4/120-1b | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1248 | – | 277 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1153 | – | 272 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1211 | – | 275 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/125-10 | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1316 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1316 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1222 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1221 | – | 275,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1221 | – | 275,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



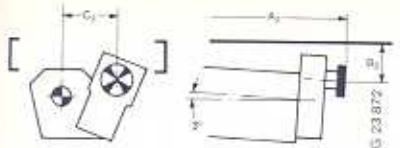
NA 4/123-10b, 10c



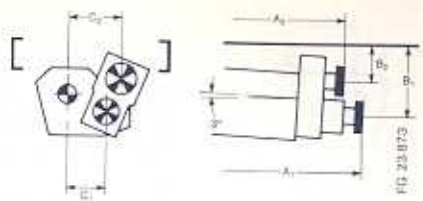
NA 4/123-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K | G 125-16/14 | NA 4/123-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10c | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1269 | – | 319,5 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1411 | – | 285,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1411 | – | 285,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1269 | – | 319,5 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1411 | – | 285,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1411 | – | 285,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1295 | – | 320,5 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1316 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1316 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



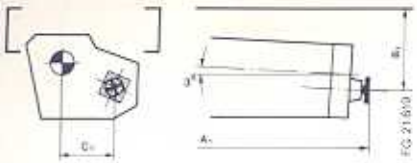
NA 4/124-10b, 10c

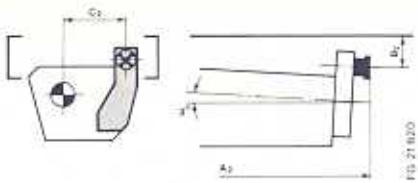


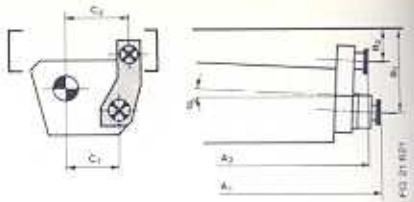
NA 4/124-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K | G 125-16/14 | NA 4/124-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1276 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1411 | – | 285,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1411 | – | 285,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1302 | – | 180 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1316 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1316 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1276 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1411 | – | 285,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1411 | – | 285,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW





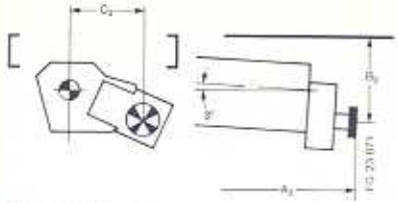


**NA 4/120-1b, 1c, 1c Z** | **NA 4/125-10** | **NA 4/125-11**

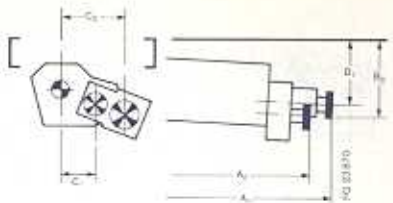
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K | G 155-16/14 | NA 4/120-1b | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1314 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1219 | – | 275,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1277 | – | 278,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/125-10 | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1431 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1431 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1337 | – | 64,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1337 | – | 282 | – | 140,5 | – |
| | | | | | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1337 | – | 282 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



NA 4/123-10b, 10c

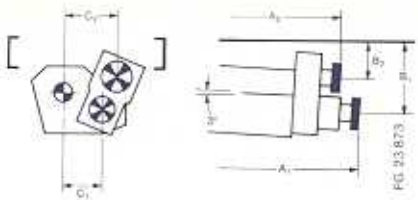


NA 4/123-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K | G 155-16/14 | NA 4/123-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1334 | – | 322,5 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1476 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1476 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1334 | – | 314 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1476 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1476 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1360 | – | 324 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1381 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1381 | – | 284 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

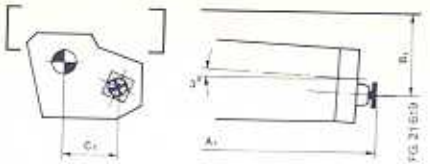
**NA 4/124-10b, 10c**



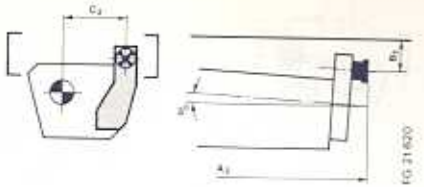

**NA 4/124-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1726 K | G 155-16/14 | NA 4/124-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1341 | – | 182 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1476 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1476 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1367 | – | 183,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1381 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1381 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1341 | – | 182 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1476 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1476 | – | 289 | – | 140,5 | – |

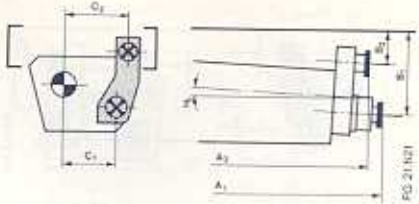
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c



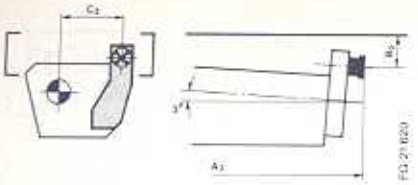
NA 4/120-10



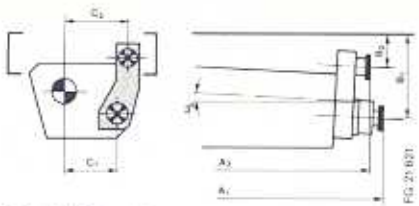
NA 4/120-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | A2 | B1 | B2 | C1 | C2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1628 | GV 4/110-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1240 | – | 281 | – | 140,5 | – |
| 1928 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1148 | – | 276 | – | 140,5 | – |
| 2028 | 6x2/4 | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1271 | – | 200 | – | 195,7 | – |
| 2228 | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1271 | – | 200 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1212 | – | 198 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1212 | – | 198 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1325 | – | 286 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1325 | – | 286 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | 552 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | 417 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | 279 | b | – | 1248 | – | 81 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1267 | – | 283 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1267 | – | 283 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



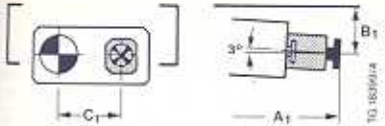
NA 4/125–10



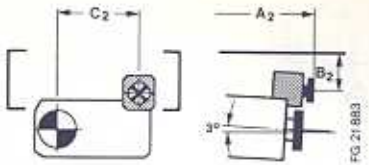
NA 4/125–11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | A2 | B1 | B2 | C1 | C2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1628 | GV 4/110-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| 1928 | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| 2028 6x2/4 | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| 2228 | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1388 | – | 281 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1388 | – | 281 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1264 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1293 | – | 276 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1293 | – | 276 | – | 140,5 | – |

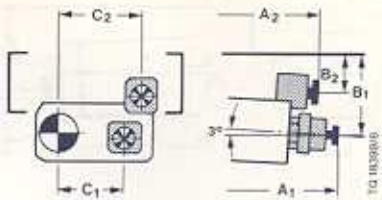
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW




ZF N 71/1b, 1c, 2c



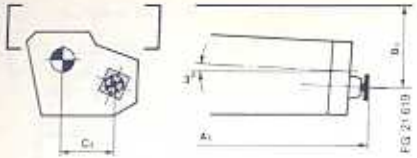

ZF N 112/10

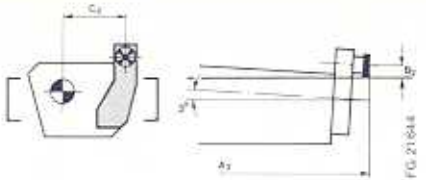


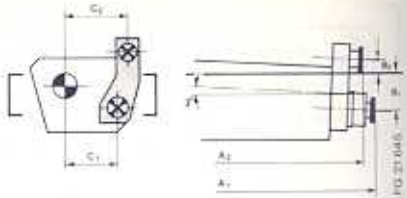

ZF N 112/10 + ZF N 353/1b

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | A2 | B1 | B2 | C1 | C2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1628 | ZF 16 S-112 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1145 | – | 207 | – | 154 | – |
| 1928 | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1145 | – | 207 | – | 154 | – |
| 2028 6x2/4 | | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1085 | – | 206 | – | 154 | – |
| 2228 | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1085 | – | 206 | – | 154 | – |
| 2628 | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1108 | – | 206 | – | 234 | – |
| 3028 8x4 | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1108 | – | 206 | – | 234 | – |
| 3328 8x4 | | ZF N 112/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1185 | – | 96 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1185 | – | 96 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1185 | – | 96 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1185 | – | 96 | – | 157 |
| | | ZF N 112/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1185 | – | 96 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1185 | – | 96 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1185 | – | 96 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1185 | – | 96 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1255 | – | 213 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1255 | – | 213 | – | 154 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



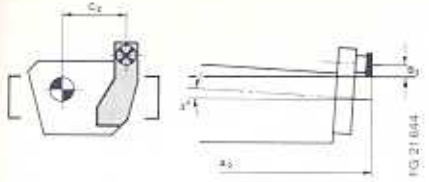




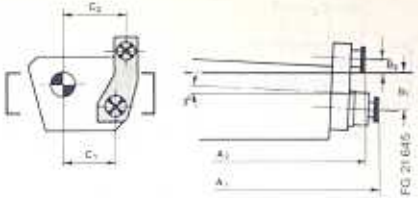
**NA 4/120-1c, 2b, 2c** **NA 4/120-10** **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | A2 | B1 | B2 | C1 | C2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1928 A<br>2628 A | G 4/110-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1005 | – | 183 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1129 | – | 109 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1069 | – | 105 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 7 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1105 | – | 12 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1123 | – | 189 | – | 140,5 | – |
| | GV 4/110-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/2100 | 987 | 823 | b | 1150 | – | 189 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1274 | – | 115 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1274 | – | 115 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1213 | – | 112 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 95/2100 | – | 400 | a | 1213 | – | 112 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1250 | – | 4 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1250 | – | 4 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1250 | – | 4 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 7 | 0,84 | 1,008 | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1250 | – | 4 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | 1,332 | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1250 | – | 4 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | 1,992 | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1250 | – | 4 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1267 | – | 196 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1267 | – | 196 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



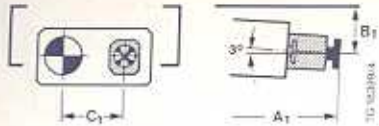
NA 4/125-10

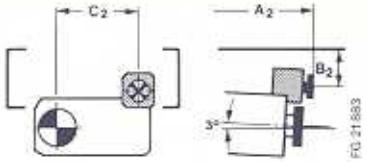


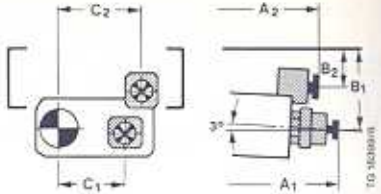
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | A2 | B1 | B2 | C1 | C2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1928 A | G 4/110-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1121,5 | – | 28 | – | 140,5 |
| 2628 A | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1121,5 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1121,5 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1121,5 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1121,5 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1121,5 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1121,5 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1121,5 | – | 28 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1151 | – | 191 | – | 140,5 | – |
| | GV 4/110-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/2100 | 500 | 415 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/2100 | 390 | 323 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/2100 | 340 | 282 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1297 | – | 198,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 73/2100 | – | 600 | b | 1297 | – | 198,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



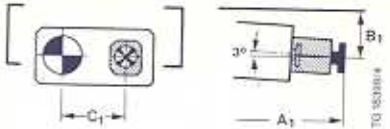



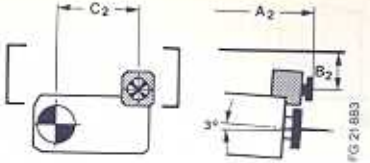

**ZF N 71/1b, 1c, 2c** — **ZF N 110/10** — **ZF N 110/10 + ZF N 353/1b**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | A2 | B1 | B2 | C1 | C2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1928 | ZF 5 S-111GP | ZF N 71/1b | 1 | 0,83 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1128 | – | 216 | – | 154 | – |
| 2628 | | ZF N 71/1c | 1 | 0,83 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1069 | – | 213 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 71/2100 | 300 | – | a | 1092 | – | 214 | – | 234 | – |
| | | ZF N 110/10 | 2 | 0,99 | – | 110/2100 | 506 | – | a | – | 1165 | – | 105 | – | 157 |
| | | | | 1,26 | – | 110/2100 | 398 | – | a | – | 1165 | – | 105 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | – | 110/2100 | 328 | – | a | – | 1165 | – | 105 | – | 157 |
| | | ZF N 110/10 | 3[1] | 0,99 | – | 110/2100 | 506 | – | a | – | 1165 | – | 105 | – | 157 |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,26 | – | 110/2100 | 398 | – | a | – | 1165 | – | 105 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | – | 110/2100 | 328 | – | a | – | 1165 | – | 105 | – | 157 |
| | | | | 0,83 | – | 107/2100 | 600 | – | b | 1233 | – | 221 | – | 154 | – |
| 1928 A | ZF 5 S-111GP | ZF N 71/1b | 1 | 0,83 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1133 | – | 133 | – | 154 | – |
| 2628 A | | ZF N 71/1c | 1 | 0,83 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1074 | – | 133 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 71/2100 | 300 | – | a | 1097 | – | 131 | – | 234 | – |
| | | ZF N 110/10 | 2 | 0,99 | – | 110/2100 | 506 | – | a | – | 1169 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,26 | – | 110/2100 | 398 | – | a | – | 1169 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | – | 110/2100 | 328 | – | a | – | 1169 | – | 22 | – | 157 |
| | | ZF N 110/10 | 3[1] | 0,99 | – | 110/2100 | 506 | – | a | – | 1169 | – | 22 | – | 157 |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,26 | – | 110/2100 | 398 | – | a | – | 1169 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | – | 110/2100 | 328 | – | a | – | 1169 | – | 22 | – | 157 |
| | | | | 0,83 | – | 107/2100 | 600 | – | b | 1238 | – | 138 | – | 154 | – |

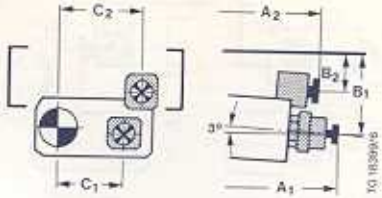
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW




ZF N 71/1b, 1c, 2c



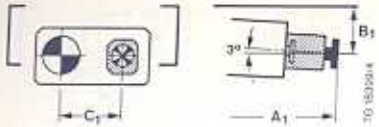

ZF N 130/10

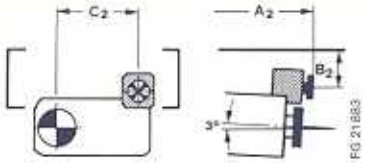


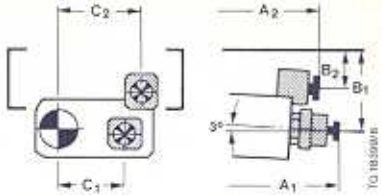

ZF N 130/10 + ZF N 353/1b

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | A2 | B1 | B2 | C1 | C2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1928 A | ZF 16 S-112 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1149 | – | 123 | – | 154 | – |
| 2628 A | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1149 | – | 123 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1090 | – | 120 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1090 | – | 120 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1103 | – | 122 | – | 234 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1103 | – | 122 | – | 234 | – |
| | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1191 | – | 13 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1191 | – | 13 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1191 | – | 13 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1191 | – | 13 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1191 | – | 13 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1191 | – | 13 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1191 | – | 13 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1191 | – | 13 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1260 | – | 129 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1260 | – | 129 | – | 154 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



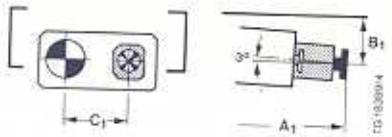



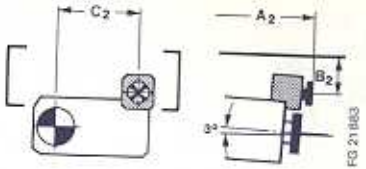



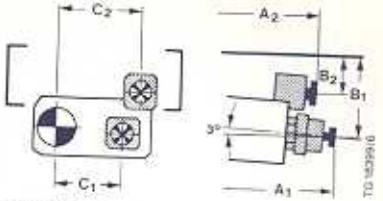

**ZF N 71/1b, 1c, 2c** | **ZF N 112/10** | **ZF N 112/10 + ZF N 353/1b**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | A2 | B1 | B2 | C1 | C2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1928 A | ZF 16 S-130 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1225 | – | 126 | – | 154 | – |
| 2628 A | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1225 | – | 126 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1167 | – | 123 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1167 | – | 123 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1190 | – | 125 | – | 234 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1190 | – | 125 | – | 234 | – |
| | | ZF N 112/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1267 | – | 15 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1267 | – | 15 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1267 | – | 15 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1267 | – | 15 | – | 157 |
| | | ZF N 112/10 | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1267 | – | 15 | – | 157 |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1267 | – | 15 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1267 | – | 15 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1267 | – | 15 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1335 | – | 132 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1335 | – | 132 | – | 154 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



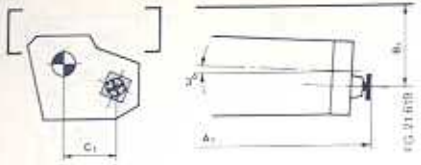



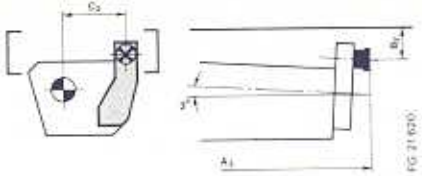



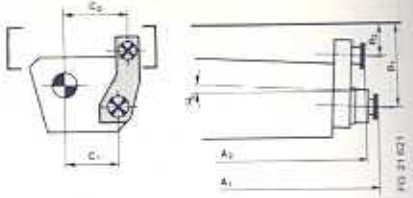

**ZF N 71/1b, 1c, 2c** — **ZF N 130/10** — **ZF N 130/10 + ZF N 353/1b**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1628 | ZF 16 S-130 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1222 | – | 211 | – | 154 | – |
| 1928 | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1222 | – | 211 | – | 154 | – |
| 2628 | | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1163 | – | 208 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 177/2100 | 1000 | 1000 | b | 1163 | – | 208 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1186 | – | 209 | – | 234 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1186 | – | 209 | – | 234 | – |
| | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1264 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1264 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1264 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1264 | – | 100 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1264 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1264 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1264 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1264 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1332 | – | 217 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1332 | – | 217 | – | 154 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



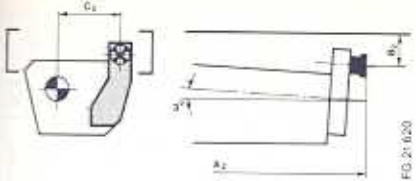




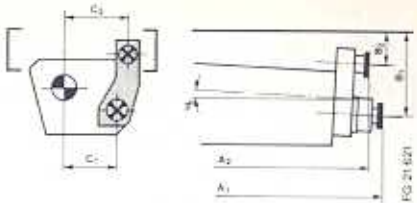
**NA 4/120-1b, 1c, 2b, 2c** | **NA 4/120-10** | **NA 4/120-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2628 B | G 4/110-6/9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1093 | – | 272 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | – | 100/2100 | 987 | – | b | 1001 | – | 267 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/120-2b | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1125 | – | 192 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 80/2100 | 400 | – | a | 1069 | – | 189 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/120-10 | 2 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | NA 4/120-11[1] | 3 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1179 | – | 277 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 0,84 | – | 120/2100 | 662 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 1,66 | – | 120/2100 | 335 | – | b | – | 1101 | – | 13,5 | – | 175 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1119 | – | 274 | – | 140,5 | – |

1 Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



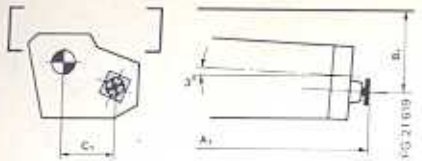
NA 4/125-10



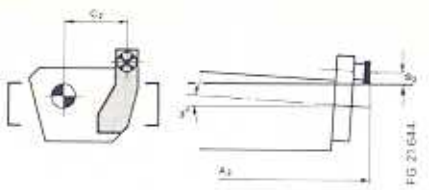
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2628 B | G 4/110-6/9 | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1241,5 | – | 281 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,11 | – | 120/2100 | 500 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | – | 120/2100 | 390 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | – | 120/2100 | 340 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | – | 100/2100 | 210 | – | a | – | 1117,5 | – | 57 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 61/2100 | 600 | – | b | 1147 | – | 276 | – | 140,5 | – |

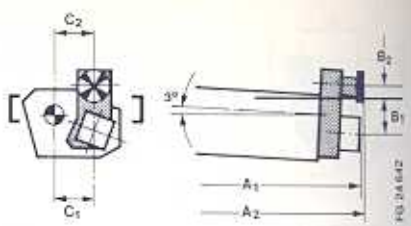
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



NA 4/120-1c, 2c



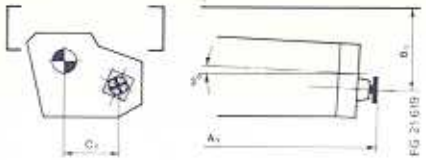
NA 4/125-10

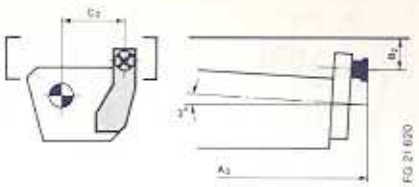


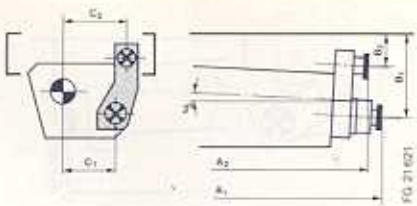
NA 4/125-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 AK | GV 4/110-6/9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,47 | 0,564 | 100/1900 | 1090 | 910 | b | 1149 | – | 191 | – | 140,5 | – |
| 1929 A/AK | | NA 4/120-2c | 2 | 0,93 | – | 73/1900 | 400 | – | a | 1215 | – | 113,5 | – | 195,7 | – |
| 2629 A/AK | | NA 4/120-2c | 2 | – | 1,116 | 87/1900 | – | 400 | a | 1215 | – | 113,5 | – | 195,7 | – |
| | | NA 4/125-10 | 2 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,17 | 2,60 | 100/1900 | 236 | 197 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 7 | 1,11 | 1,34 | 120/1900 | 553 | 458 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5* |
| | | | | 1,43 | 1,72 | 120/1900 | 430 | 357 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,64 | 1,97 | 120/1900 | 375 | 312 | a | – | 1268 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 0,47 | – | 55/1900 | 600 | – | b | 1297 | – | 199 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,564 | 66/1900 | – | 600 | b | 1297 | – | 199 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 * NA 2 maximal 177 kW



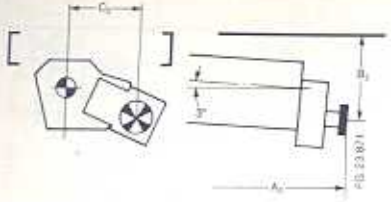




**NA 4/120-1b, 1c, 1c Z** | **NA 4/125-10** | **NA 4/125-11**

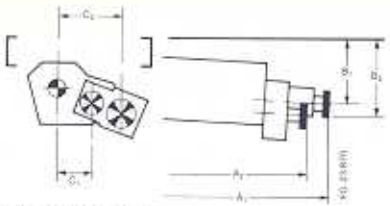
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 K | G 125-9/15,9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1149 | – | 275,5 | – | 140,5 | – |
| 1929 K | | NA 4/120-1c | 1 | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1054 | – | 270,5 | – | 140,5 | – |
| 2429 K | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1112 | – | 273,5 | – | 140,5 | – |
| 2629 6x4 | | NA 4/125-10 | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1267 | – | 281,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1173 | – | 59,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1172 | – | 276,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



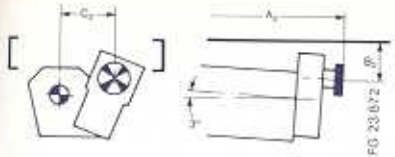
NA 4/123-10b, 10c



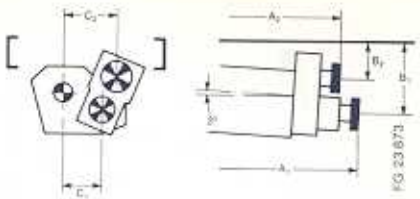
NA 4/123-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 K | G 125-9/15,9 | NA 4/123-10b | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| 1929 K | | NA 4/123-10b | 1 | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| 2429 K | | NA 4/123-10b | 1 | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| 2629 6x4 | | NA 4/123-10c | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1169 | – | 317,5 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| | | | | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| | | | | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1311 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1169 | – | 317,5 | – | 240,3 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1311 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| | | | | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| | | | | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1195 | – | 319 | – | 240,3 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1216 | – | 279 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



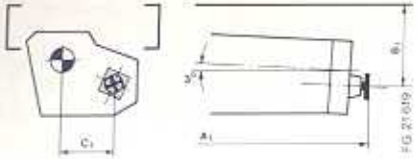

NA 4/124-10b, 10c

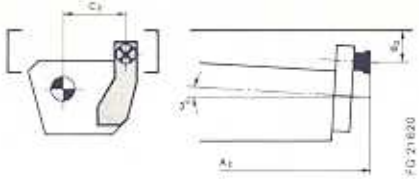


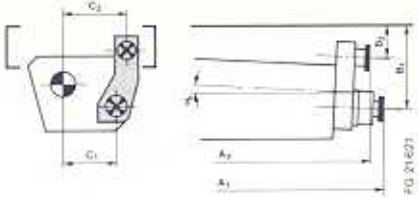

NA 4/124-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 K | G 125-9/15,9 | NA 4/124-10b | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| 1929 K | | NA 4/124-10b | 1 | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| 2429 K | | NA 4/124-10b | 1 | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| 2629 6x4 | | NA 4/124-10c | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1177 | – | 174,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| | | | | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| | | | | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1311 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| | | | | 1,42 | – | 132/1900 | 478 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| | | | | 1,82 | – | 132/1900 | 373 | – | a | – | 1203 | – | 176 | – | 181,7 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1216 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1177 | – | 174,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1311 | – | 284 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW





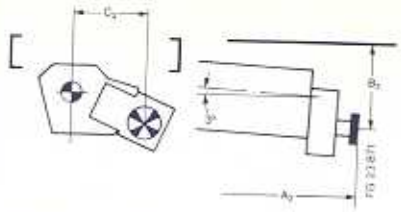


**NA 4/120-1b, 1c, 1c Z** | **NA 4/125-10** | **NA 4/125-11**

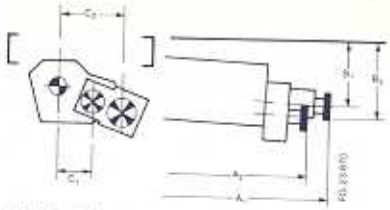
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 | G 125-16/14 | NA 4/120-1b | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1199 | – | 278 | – | 140,5 | – |
| 1929 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1104 | – | 273 | – | 140,5 | – |
| 2429 6x2 | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1162 | – | 276 | – | 140,5 | – |
| 2429 6x4 | | NA 4/125-10 | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| 2429 6x2/4 | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| 2629 6x4 | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1317 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | | | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1317 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1223 | – | 62 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1222 | – | 279 | – | 140,5 | – |
| | | | | | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1222 | – | 279 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



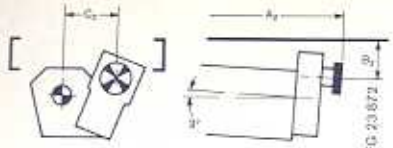
NA 4/123-10b, 10c



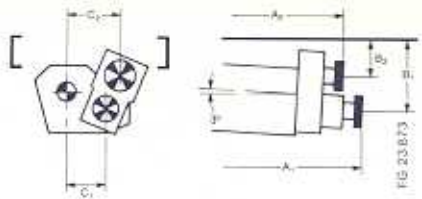
NA 4/123-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 K | G 125-16/14 | NA 4/123-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| 1929 | | NA 4/123-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| 2429 6x2 | | NA 4/123-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| 2429 6x4 | | NA 4/123-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1219 | – | 320 | – | 240,3 |
| 2429 6x2/4 | | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| 2629 6x4 | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1361 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1361 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1361 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1361 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1245 | – | 322 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1266 | – | 281,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1266 | – | 281,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW



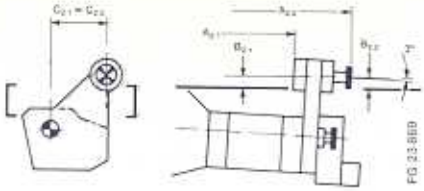
NA 4/124-10b, 10c



NA 4/124-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 | G 125-16/14 | NA 4/124-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| 1929 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| 2429 6x2 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| 2429 6x4 | | NA 4/124-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1227 | – | 177 | – | 181,7 |
| 2429 6x2/4 | | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| 2629 6x4 | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1361 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1361 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1253 | – | 178,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1266 | – | 281,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1266 | – | 281,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1227 | – | 177 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1361 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1361 | – | 286,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

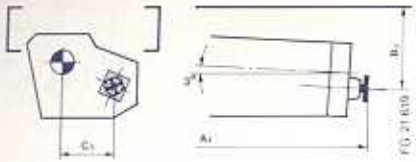


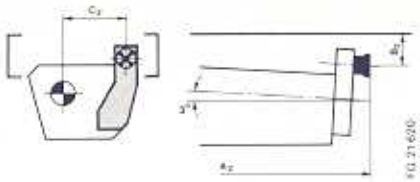
## NA 4/125-10b, c/R, 11b, c/R

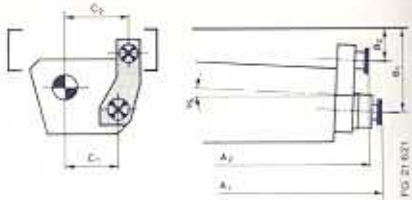
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_{2.1}$ | $A_{2.2}$ | $B_{2.1}$ | $B_{2.2}$ | $C_{2.1}$ | $C_{2.2}$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 K | G 125-9/15,9 | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1167 | – | 18,5 | – | 278 |
| 1929 K | | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,53 | – | 155/1900 | 577 | – | a | – | 1167 | – | 18,5 | – | 278 |
| 2429 K | | NA 4/125-10b/R | 2 | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1167 | – | 18,5 | – | 278 |
| 2629 | | NA 4/125-10c/R | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | 958 | – | 29,4 | – | 278 | – |
| | | NA 4/125-11b/R[1] | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | 958 | 1203 | 29,4 | 18,5 | 278 | 278 |
| | | NA 4/125-11c/R[1] | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | 958 | 1203 | 29,4 | 18,5 | 278 | 278 |
| 1729 | G 125-16/14 | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1217 | – | 15,9 | – | 278 |
| 1929 | | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1217 | – | 15,9 | – | 278 |
| 2429 6x2 | | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1217 | – | 15,9 | – | 278 |
| 2429 6x4 | | NA 4/125-10c/R | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | 1008 | – | 26,8 | – | 278 | – |
| 2429 6x2/4 | | NA 4/125-11b/R[1] | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | 1008 | 1217 | 26,8 | 15,9 | 278 | 278 |
| 2629 | | NA 4/125-11c/R[1] | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | 1008 | 1217 | 26,8 | 15,9 | 278 | 278 |

[1] Drehmomentabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 600 Nm

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min





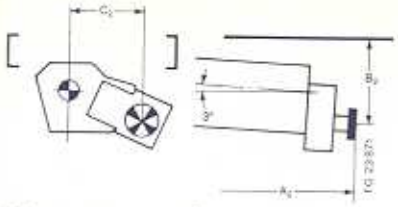


**NA 4/120-1b, 1c, 1c Z** | **NA 4/125-10** | **NA 4/125-11**

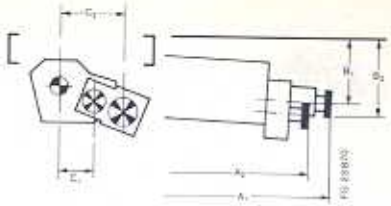
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 | G 155-16/14 | NA 4/120-1b | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1302 | – | 283,5 | – | 140,5 | – |
| 1929 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1207 | – | 278,5 | – | 140,5 | – |
| 2429 6x2 | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1265 | – | 281,5 | – | 140,5 | – |
| 2429 6x4 | | NA 4/125-10 | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 2429 6x2/4 | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 2629 | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1420 | – | 289,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1420 | – | 289,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1325 | – | 284,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1325 | – | 284,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



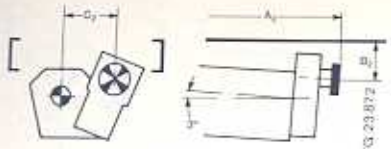
NA 4/123-10b, 10c

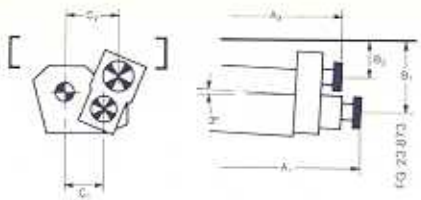


NA 4/123-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 | G 155-16/14 | NA 4/123-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 1929 | | NA 4/123-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 2429 6x2 | | NA 4/123-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 2429 6x2 | | NA 4/123-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1322 | – | 326 | – | 240,3 |
| 2429 6x2/4 | | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 2629 | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1322 | – | 326 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1369 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1369 | – | 289 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW

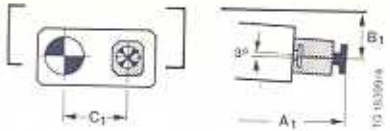




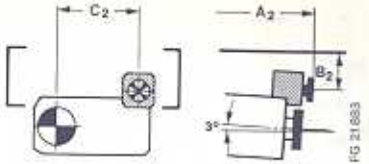
**NA 4/124-10b, 10c** **NA 4/124-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 | G 155-16/14 | NA 4/124-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 1929 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 2429 6x2 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 2429 6x4 | | NA 4/124-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1329 | – | 182,5 | – | 181,7 |
| 2429 6x2/4 | | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 2629 | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1369 | – | 287 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1369 | – | 287 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1329 | – | 182,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |

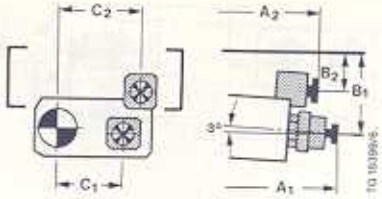
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 177 kW




ZF N 71/1b, 2c



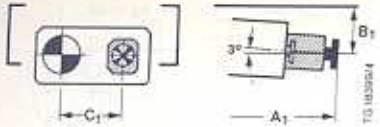

ZF N 130/10

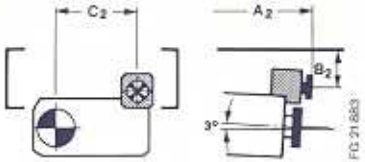


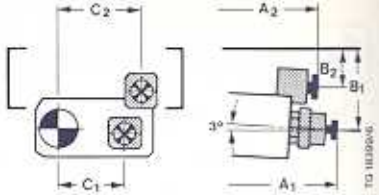

ZF N 130/10 + ZF N 353/1b

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1633 | ZF 16 S-130 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 176/2100 | 1000 | – | b | 1223 | – | 212 | – | 154 | – |
| 1933 | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 209/2100 | – | 1000 | b | 1223 | – | 212 | – | 154 | – |
| 2033 6x2/4 | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1186 | – | 210 | – | 234 | – |
| 2233 | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1186 | – | 210 | – | 234 | – |
| 2633 | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1264 | – | 101 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1264 | – | 101 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1264 | – | 101 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1264 | – | 101 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1264 | – | 101 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1264 | – | 101 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1264 | – | 101 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1264 | – | 101 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1333 | – | 218 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1333 | – | 218 | – | 154 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 217 kW



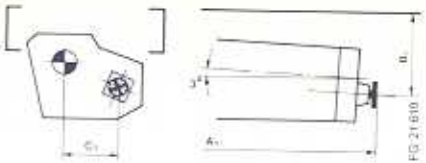




**ZF N 71/1b, 2c** | **ZF N 130/10** | **ZF N 130/10 + ZF N 353/1b**

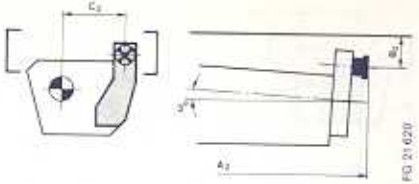
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1633[1] | ZF 16 S-130 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 176/2100 | 1000 | – | b | 1300 | – | 211 | – | 154 | – |
| 1933[1] | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 209/2100 | – | 1000 | b | 1300 | – | 211 | – | 154 | – |
| 2033[1] | 6x2/4 | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1263 | – | 209 | – | 234 | – |
| 2233[1] | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1263 | – | 209 | – | 234 | – |
| 2633[1] | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1341 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1341 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1341 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1341 | – | 100 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 + ZF N 353/1b | 3[2] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1341 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1341 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1341 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1341 | – | 100 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1411 | – | 217 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1411 | – | 217 | – | 154 | – |

[1] Mit Großraumfahrerhaus

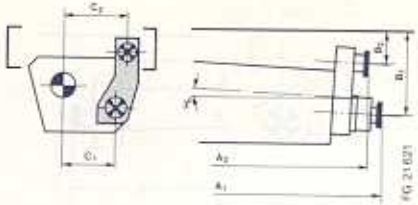
[2] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 217 kW



NA 4/120-1b, 1c, 1c Z



NA 4/125-10

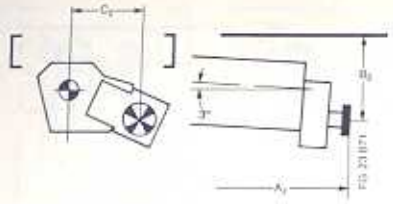


NA 4/125-11

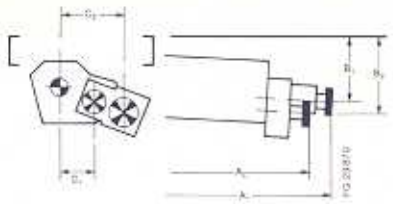
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1733 | G 155-16/11,9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,96 | 1,13 | 132/1900 | 700 | 600 | b | 1194 | – | 274,5 | – | 140,5 | – |
| 2433 6x2 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,96 | 1,13 | 132/1900 | 700 | 600 | b | 1099 | – | 269,5 | – | 140,5 | – |
| 2433 6x2/4 | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,96 | 1,13 | 132/1900 | 700 | 600 | b | 1157 | – | 272,5 | – | 140,5 | – |
| | | NA 4/125-10 | 2 | 1,22 | – | – | 600* | – | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 155/1900 | 460 | 392 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,30 | 2,71 | 155/1900 | 344 | 292 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,22 | – | – | 600* | – | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 155/1900 | 460 | 392 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,30 | 2,71 | 155/1900 | 344 | 292 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1312 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1312 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,22 | – | – | 600* | – | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 155/1900 | 460 | 392 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 2,30 | 2,71 | 155/1900 | 344 | 292 | a | – | 1218 | – | 58,5 | – | 140,5 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1217 | – | 275,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1217 | – | 275,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 217 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



NA 4/123-10b, 10c

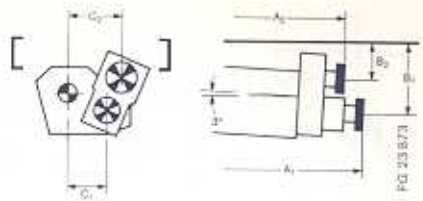


NA 4/123-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1733 | G 155-16/11.9 | NA 4/123-10b | 1 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| 2433 6x2 | | NA 4/123-10b | 1 | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| 2433 6x2/4 | | NA 4/123-10b | 1 | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-10c | 1 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1214 | – | 317 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1356 | – | 283 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1356 | – | 283 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1214 | – | 317 | – | 240,3 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1356 | – | 283 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1356 | – | 283 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1240 | – | 318 | – | 240,3 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1261 | – | 278 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1261 | – | 278 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 217 kW

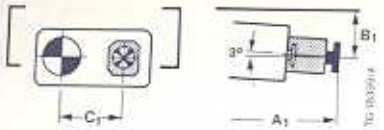
NA 4/124-10b, 10c



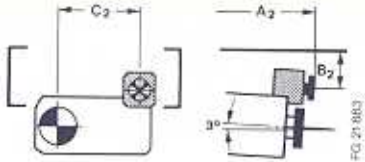
NA 4/124-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1733 | G 155-16/11,9 | NA 4/124-10b | 1 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| 2433 6x2 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| 2433 6x2/4 | | NA 4/124-10b | 1 | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-10c | 1 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1222 | – | 171,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| | | | | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| | | | | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1356 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1356 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| | | | | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| | | | | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1248 | – | 173 | – | 181,7 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1261 | – | 279 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1261 | – | 279 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1222 | – | 171,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1356 | – | 284 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1356 | – | 284 | – | 140,5 | – |

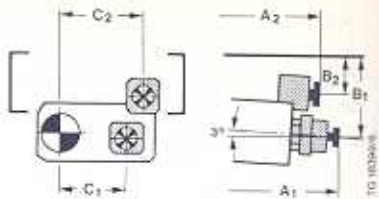
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 217 kW




**ZF N 71/1 b, 1 c, 2 c**



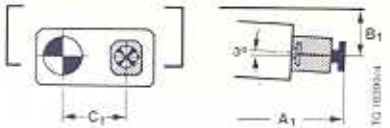

**ZF N 130/10**



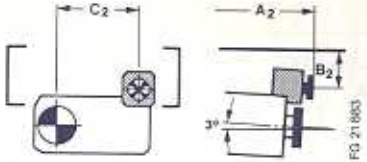

**ZF N 130/10 + ZF N 353/1b**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1635 | ZF 16 S-160 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 160/1900 | 1000 | – | b | 1266 | – | 214 | – | 154 | – |
| 1935 | | ZF N 71/1 c | | – | 0,97 | 189/1900 | – | 1000 | b | 1207 | – | 211 | – | 154 | – |
| 2035 6x2/4 | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 64/1900 | 300 | – | a | 1230 | – | 212 | – | 234 | – |
| 2235 | | | | – | 1,28 | 75/1900 | – | 300 | a | 1230 | – | 212 | – | 234 | – |
| 2635 | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/1900 | 659 | 564 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/1900 | 537 | 459 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/1900 | 435 | 370 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/1900 | 387 | 330 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/1900 | 659 | 564 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,24 | 1,45 | 132/1900 | 537 | 459 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/1900 | 435 | 370 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/1900 | 387 | 330 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 96/1900 | 600 | – | b | 1377 | – | 220 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 114/1900 | – | 600 | b | 1377 | – | 220 | – | 154 | – |

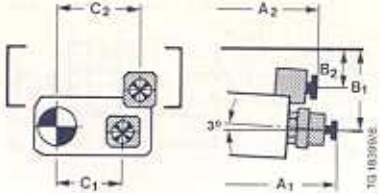
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 244 kW




ZF N 71/1 b, 1 c, 2 c




ZF N 130/10

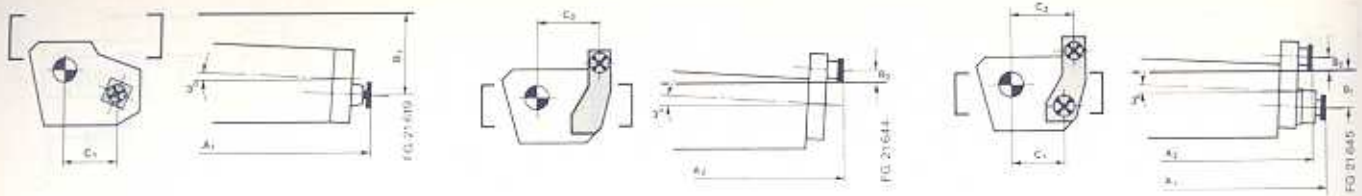



ZF N 130/10 + ZF N 353/1b

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1635 | ZF 16 S-160[1] | ZF N 71/1 b | 1 | 0,74 | – | 144/1900 | 1000 | 1000 | b | 1266 | – | 214 | – | 154 | – |
| 1935 | | ZF N 71/1 c | | – | 0,91 | 177/1900 | 1000 | 1000 | b | 1207 | – | 211 | – | 154 | – |
| 2035 6x2/4 | | ZF N 71/2 c | 1 | 0,98 | – | 57/1900 | 300 | – | a | 1230 | – | 212 | – | 234 | – |
| 2235 | | | | – | 1,19 | 70/1900 | – | 300 | a | 1230 | – | 212 | – | 234 | – |
| 2635 | | ZF N 130/10 | 2 | 0,91 | 1,11 | 132/1900 | 731 | 600 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,11 | 1,36 | 132/1900 | 600 | 489 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,38 | 1,68 | 132/1900 | 482 | 396 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,55 | 1,89 | 132/1900 | 429 | 352 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 | 3[2] | 0,91 | 1,11 | 132/1900 | 731 | 600 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,11 | 1,36 | 132/1900 | 600 | 489 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,38 | 1,68 | 132/1900 | 482 | 396 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 1,55 | 1,89 | 132/1900 | 429 | 352 | a | – | 1308 | – | 103 | – | 157 |
| | | | | 0,74 | – | 86/1900 | 600 | – | b | 1377 | – | 220 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,91 | 106/1900 | – | 600 | b | 1377 | – | 220 | – | 154 | – |

[1] Übersetzung: i = 14,29-0,82

[2] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 244 kW

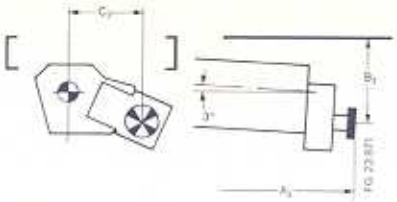


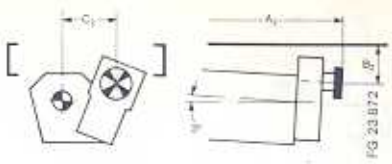
**NA 4/120-1c, 1c Z** **NA 4/125-10** **NA 4/125-11**

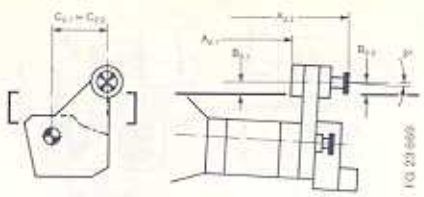
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1735 AK | G 155-9/15,9 | NA 4/120-1c | 1 | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1156 | – | 191 | – | 140,5 | – |
| 1935 A | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1214 | – | 194 | – | 140,5 | – |
| 2635 A 6x6 | | NA 4/125-10 | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1274 | – | 20 | – | 140,5 |
| 3535 AK 8x8 | | | | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1274 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1274 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11! | 7 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1274 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1274 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1274 | – | 20 | – | 140,5 |
| | | | | 0,86 | – | 101/1900 | 600 | – | b | 1274 | – | 197 | – | 140,5 | – |

! Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 244 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min







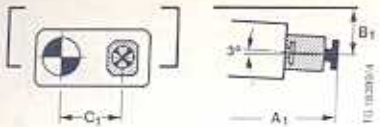
**NA 4/123-10c** | **NA 4/124-10c** | **NA 4/125-10b, c/R, 11b, c/R**

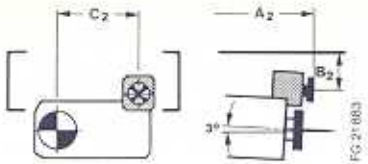
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1735 AK<br>1935 A<br>2635 A 6x6<br>3535 AK 8x8 | G 155-9/15.9 | NA 4/123-10c | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1271 | – | 238 | – | 240,3 |
| | | NA 4/124-10c | 1 | 1,12 | – | 132/1900 | 606 | – | a | – | 1278 | – | 97,5 | – | 181,7 |

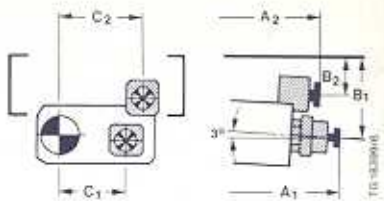
| | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_{2.1}$ | $A_{2.2}$ | $B_{2.1}$ | $B_{2.2}$ | $C_{2.1}$ | $C_{2.2}$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1735 AK<br>1935 A<br>2635 A<br>3535 AK 8x8 | G 155-9/15.9 | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | – | 1269 | – | 100,5 | – | 278 |
| | | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,53 | – | 155/1900 | 517 | – | a | – | 1269 | – | 100,5 | – | 278 |
| | | NA 4/125-10b/R | 2 | 2,05 | – | 155/1900 | 386 | – | a | – | 1269 | – | 100,5 | – | 278 |
| | | NA 4/125-10c/R | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | 1060 | – | 111,5 | – | 278 | – |
| | | NA 4/125-11b/R[1] | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | 1060 | 1269 | 111,5 | 100,5 | 278 | 278 |
| | | NA 4/125-11c/R[1] | 2 | 1,09 | – | – | 600* | – | a | 1060 | 1269 | 111,5 | 100,5 | 278 | 278 |
| 1735<br>1935<br>2435<br>2635<br>3235 8x4/4 | G 155-16/14 | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1320 | – | 12 | – | 278 |
| | | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1320 | – | 12 | – | 278 |
| | | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1320 | – | 12 | – | 278 |
| | | NA 4/125-10c/R | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | 1111 | – | 23 | – | 278 | – |
| | | NA 4/125-11b/R[1] | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | 1111 | 1320 | 23 | 12 | 278 | 278 |
| | | NA 4/125-11c/R[1] | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | 1111 | 1320 | 23 | 12 | 278 | 278 |

[1] Drehmomentabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 600 Nm

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



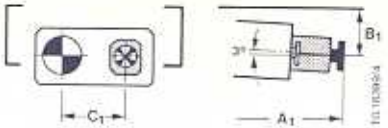



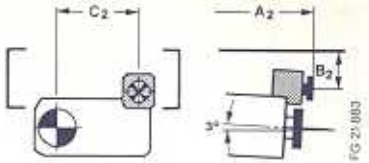

**ZF N 71/1b, 1c, 2c** — **ZF N 130/10** — **ZF N 130/10 + ZF N 353/1b**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1636 | ZF 16 S-130 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 176/2100 | 1000 | 1000 | b | 1380 | – | 219 | – | 154 | – |
| 1936 | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 209/2100 | 1000 | 1000 | b | 1380 | – | 219 | – | 154 | – |
| 2036 6x2/4 | | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 176/2100 | 1000 | 1000 | b | 1320 | – | 216 | – | 154 | – |
| 2236 | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 209/2100 | 1000 | 1000 | b | 1320 | – | 216 | – | 154 | – |
| 2636 | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1343 | – | 218 | – | 234 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1343 | – | 218 | – | 234 | – |
| | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1420 | – | 107 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1420 | – | 107 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1420 | – | 107 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1420 | – | 107 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1420 | – | 107 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1420 | – | 107 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1420 | – | 107 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1420 | – | 107 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1489 | – | 225 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1489 | – | 225 | – | 154 | – |

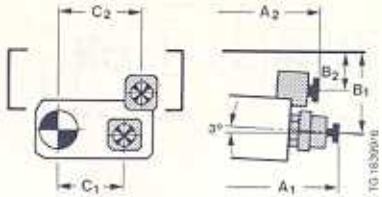
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 220 kW




ZF N 71/1b, 1c, 2c



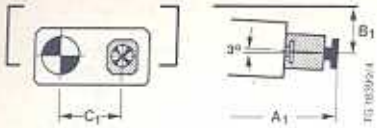

ZF N 130/10

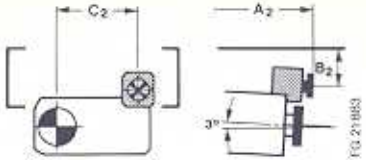



ZF N 130/10 + ZF N 353/1b

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1936 | ZF 16 S-160 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 176/2100 | 1000 | 1000 | b | 1425 | – | 220 | – | 154 | – |
| 2036 | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 209/2100 | 1000 | 1000 | b | 1425 | – | 220 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 176/2100 | 1000 | 1000 | b | 1366 | – | 217 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 209/2100 | 1000 | 1000 | b | 1366 | – | 217 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1389 | – | 218 | – | 234 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1389 | – | 218 | – | 234 | – |
| | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1467 | – | 109 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1467 | – | 109 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1467 | – | 109 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1467 | – | 109 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 | 3[1] | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1467 | – | 109 | – | 157 |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1467 | – | 109 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1467 | – | 109 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1467 | – | 109 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 106/2100 | 600 | – | b | 1535 | – | 226 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 126/2100 | – | 600 | b | 1535 | – | 226 | – | 154 | – |

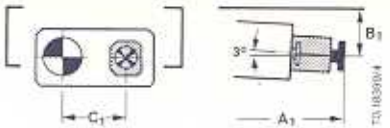
[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 220 kW



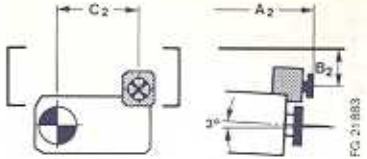




**ZF N 70/N 71/1c, 2c** **ZF N 130/10**

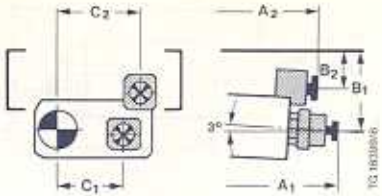
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1936 A | ZF 16 S-130 | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 176/2100 | 1000 | 1000 | b | 1325 | – | 131 | – | 154 | – |
| 2636 A | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 209/2100 | 1000 | 1000 | b | 1325 | – | 131 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | – | a | 1348 | – | 132 | – | 234 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | – | 300 | a | 1348 | – | 132 | – | 234 | – |
| | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1426 | – | 24 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1426 | – | 24 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1426 | – | 24 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1426 | – | 24 | – | 157 |
| | ZF 16 S-160 | ZF N 71/1c | 1 | 0,82 | – | 176/2100 | 600 | 600 | b | 1370 | – | 133 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/1c | 1 | – | 0,97 | 209/2100 | 600 | 600 | b | 1370 | – | 133 | – | 154 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 70/2100 | 300 | 300 | a | 1393 | – | 134 | – | 234 | – |
| | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 83/2100 | 300 | 300 | a | 1393 | – | 134 | – | 234 | – |
| | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/2100 | 607 | 510 | a | – | 1470 | – | 25 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/2100 | 495 | 415 | a | – | 1470 | – | 25 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/2100 | 401 | 335 | a | – | 1470 | – | 25 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/2100 | 350 | 298 | a | – | 1470 | – | 25 | – | 157 |




ZF N 71/1b, 1c, 2c

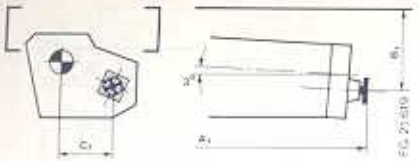



ZF N 130/10

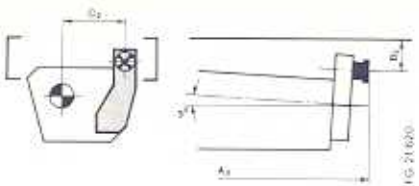



ZF N 130/10 + ZF N 353/1b

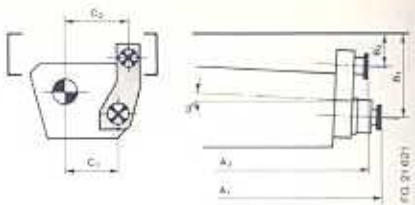
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1644 | ZF 16 S-190 | ZF N 71/1b | 1 | 0,82 | – | 160/1900 | 1000 | – | b | 1345 | – | 215 | – | 154 | – |
| 1944 | | ZF N 71/1b | 1 | – | 0,97 | 189/1900 | – | 1000 | b | 1345 | – | 215 | – | 154 | – |
| 2244 | | ZF N 71/2c | 1 | 1,09 | – | 64/1900 | 300 | – | a | 1310 | – | 214 | – | 234 | – |
| 2644 | | ZF N 71/2c | 1 | – | 1,28 | 75/1900 | – | 300 | a | 1310 | – | 214 | – | 234 | – |
| | | ZF N 130/10 | 2 | 1,01 | 1,18 | 132/1900 | 659 | 564 | a | – | 1387 | – | 104 | – | 157 |
| | | | | 1,24 | 1,45 | 132/1900 | 537 | 459 | a | – | 1387 | – | 104 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/1900 | 435 | 370 | a | – | 1387 | – | 104 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/1900 | 387 | 330 | a | – | 1387 | – | 104 | – | 157 |
| | | ZF N 130/10 | 3 | 1,01 | 1,18 | 132/1900 | 659 | 564 | a | – | 1387 | – | 104 | – | 157 |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,24 | 1,45 | 132/1900 | 537 | 459 | a | – | 1387 | – | 104 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | 1,80 | 132/1900 | 435 | 370 | a | – | 1387 | – | 104 | – | 157 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 132/1900 | 387 | 330 | a | – | 1387 | – | 104 | – | 157 |
| | | | | 0,82 | – | 96/1900 | 600 | – | b | 1457 | – | 221 | – | 154 | – |
| | | | | – | 0,97 | 114/1900 | – | 600 | b | 1457 | – | 221 | – | 154 | – |



NA 4/120-1b, 1c, 1c Z



NA 4/125-10

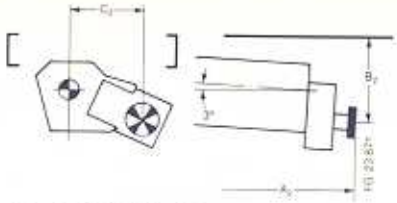


NA 4/125-11

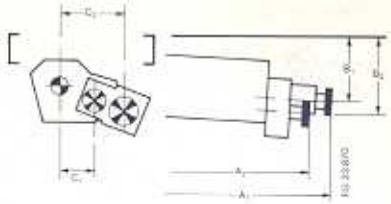
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1748 | G 180-16/11,9 | NA 4/120-1b | 1 | 0,96 | 1,13 | 132/1900 | 700 | 600 | b | 1380 | – | 282,5 | – | 140,5 | – |
| 1948 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,96 | 1,13 | 132/1900 | 700 | 600 | b | 1285 | – | 277,5 | – | 140,5 | – |
| 2448 | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,96 | 1,13 | 132/1900 | 700 | 600 | b | 1343 | – | 280,5 | – | 140,5 | – |
| 2648 | | NA 4/125-10 | 2 | 1,22 | – | – | 600* | – | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 155/1900 | 460 | 392 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | 2,30 | 2,71 | 155/1900 | 344 | 292 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,22 | – | – | 600* | – | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 155/1900 | 460 | 392 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | 2,30 | 2,71 | 155/1900 | 344 | 292 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1498 | – | 288,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1498 | – | 288,5 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,22 | – | – | 600* | – | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | 1,72 | 2,02 | 155/1900 | 460 | 392 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | 2,30 | 2,71 | 155/1900 | 344 | 292 | a | – | 1404 | – | 66 | – | 140,5 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1403 | – | 283,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1403 | – | 283,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 244 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



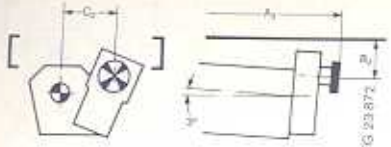
NA 4/123-10b, 10c



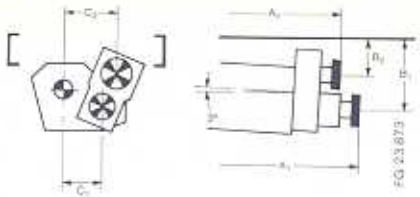
NA 4/123-11

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1748 | G 180-16/11,9 | NA 4/123-10b | 1 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| 1948 | | NA 4/123-10b | 1 | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| 2448 | | NA 4/123-10b | 1 | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| 2648 | | NA 4/123-10c | 1 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1401 | – | 325 | – | 240,3 |
| | | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| | | | | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| | | | | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1543 | – | 291 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1543 | – | 291 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1401 | – | 325 | – | 240,3 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1543 | – | 291 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1543 | – | 291 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| | | | | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| | | | | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1427 | – | 326 | – | 240,3 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1448 | – | 286 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1448 | – | 286 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 244 kW



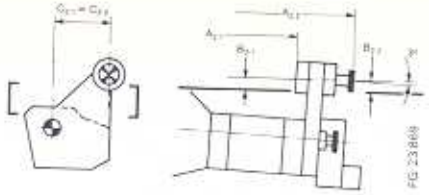

**NA 4/124-10b, 10c**




**NA 4/124-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1748 | G 180-16/11,9 | NA 4/124-10b | 1 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| 1948 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| 2448 | | NA 4/124-10b | 1 | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| 2648 | | NA 4/124-10c | 1 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1408 | – | 179,5 | – | 181,7 |
| | | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| | | | | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| | | | | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1543 | – | 291 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1543 | – | 291 | – | 140,5 | – |
| | | | 7 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| | | | | 1,58 | 1,86 | 132/1900 | 429 | 365 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| | | | | 2,03 | 2,39 | 132/1900 | 334 | 284 | a | – | 1434 | – | 181 | – | 181,7 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1448 | – | 286 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1448 | – | 286 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,25 | 1,47 | 132/1900 | 543 | 462 | a | – | 1408 | – | 179,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,96 | – | 112/1900 | 600 | – | b | 1543 | – | 291 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 1,13 | 132/1900 | – | 600 | b | 1543 | – | 291 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 244 kW

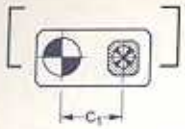


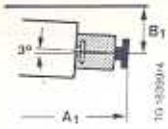
## NA 4/125-10b, c/R, 11b, c/R

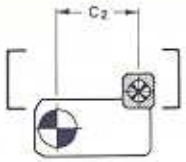
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_{2.1}$ | $A_{2.2}$ | $B_{2.1}$ | $B_{2.2}$ | $C_{2.1}$ | $C_{2.2}$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1748 | G 180-16/11,9 | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,22 | – | – | 600** | – | a | – | 1399 | – | 11 | – | 278 |
| 1948 | | NA 4/125-10b/R | 2 | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | – | 1399 | – | 11 | – | 278 |
| 2448 | | NA 4/125-10b/R | 2 | 1,72 | 2,02 | 155/1900 | 460 | 392 | a | – | 1399 | – | 11 | – | 278 |
| 2648 | 6x4 | NA 4/125-10b/R | 2 | 2,30 | 2,71 | 155/1900 | 344 | 292 | a | – | 1399 | – | 11 | – | 278 |
| | | NA 4/125-10c/R | 2 | 1,22 | – | – | 600** | – | a | 1190 | – | 22 | 11 | 278 | – |
| | | NA 4/125-11b/R* | 2 | 1,22 | – | – | 600** | – | a | 1190 | 1399 | 22 | 11 | 278 | 278 |
| | | NA 4/125-11b/R* | 2 | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | 1190 | 1399 | 22 | 11 | 278 | 278 |
| | | NA 4/125-11c/R* | 2 | 1,22 | – | – | 600** | – | a | 1190 | 1399 | 22 | 11 | 278 | 278 |
| | | NA 4/125-11c/R* | 2 | – | 1,44 | 155/1900 | – | 550 | a | 1190 | 1399 | 22 | 11 | 278 | 278 |

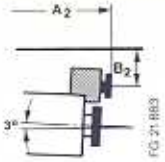
* Drehmomentabnahme: NA 1 + NA 2 maximal 600 kW

** Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min



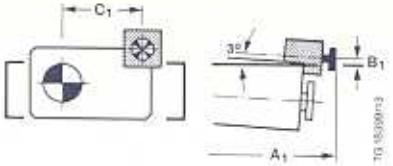



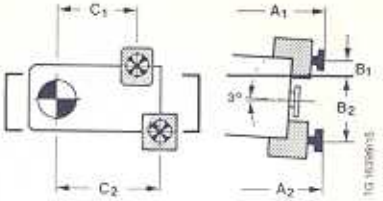




**ZF N 71/1b, 1c** **ZF N 150/10**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | A1 | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1928 K | ZF 4 S-150 GP | ZF N 71/1c | 1 | 0,83 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1302 | – | 224 | – | 154 | – |
| 2628 K | + WSK 400 | | 1 | 0,83 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1302 | – | 224 | – | 154 | – |
| 1928 AK | | ZF N 71/1c | 1 | 0,83 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1307 | – | 140 | – | 154 | – |
| 2628 AK | | | 1 | 0,83 | – | 177/2100 | 1000 | – | b | 1307 | – | 140 | – | 154 | – |
| 1636 S | | ZF N 71/1b | 1 | 0,83 | – | 179/2100 | 1000 | – | b | 1518 | – | 237 | – | 154 | – |
| 1936 S | | | 1 | 0,83 | – | 179/2100 | 1000 | – | b | 1518 | – | 237 | – | 154 | – |
| 2636 S | | | 1 | 0,83 | – | 179/2100 | 1000 | – | b | 1518 | – | 237 | – | 154 | – |
| 1936 AK | | ZF N 71/1c | 1 | 0,83 | – | 179/2100 | 1000 | – | b | 1464 | – | 151 | – | 154 | – |
| 2636 AK | | | 1 | 0,83 | – | 179/2100 | 1000 | – | b | 1464 | – | 151 | – | 154 | – |
| 1936 K | | ZF N 71/1c | 1 | 0,83 | – | 179/2100 | 1000 | – | b | 1460 | – | 235 | – | 154 | – |
| 2636 K | | | 1 | 0,83 | – | 179/2100 | 1000 | – | b | 1460 | – | 235 | – | 154 | – |
| 1628 | | ZF N 150/10 | 2 | 1,0 | – | 132/2100 | 614 | – | a | – | 1398 | – | 116 | – | 157 |
| 1928 K | | | | 1,54 | – | 132/2100 | 398 | – | a | – | 1398 | – | 116 | – | 157 |
| 2628 K/B | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1633 LS | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2633 S | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2628 A/AS/AK | | ZF N 150/10 | 2 | 1,0 | – | 132/2100 | 614 | – | a | – | 1402 | – | 32 | – | 157 |
| | | | | 1,54 | – | 132/2100 | 398 | – | a | – | 1402 | – | 32 | – | 157 |
| 1636 S | | ZF N 150/10 | 2 | 1,0 | – | 132/2100 | 614 | – | a | – | 1556 | – | 128 | – | 157 |
| 1936 S | | | | 1,54 | – | 132/2100 | 398 | – | a | – | 1556 | – | 128 | – | 157 |
| 2636 S | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1936 | | ZF N 150/10 | 2 | 1,0 | – | 132/2100 | 614 | – | a | – | 1560 | – | 42 | – | 157 |
| 2628 A/AS/AK | | | | 1,54 | – | 132/2100 | 398 | – | a | – | 1560 | – | 42 | – | 157 |



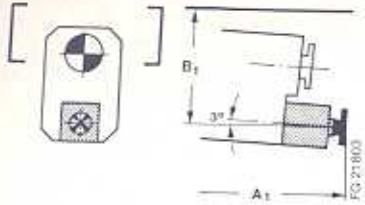

ZF N 352/10

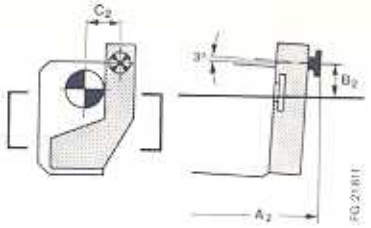


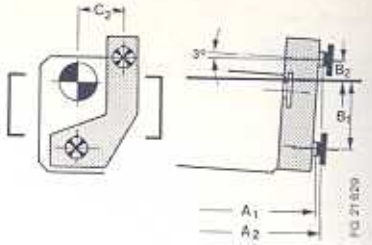

ZF N 352/10 + N 352/2b

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L LA 911 B[1] | ZF S 5-35/2 | ZF N 352/10 | 2 | 0,840 | – | – | 450 | – | a | 834 | – | 20 | – | 83 | – |
| L LA1113 B[1] | i = 7,65 | | | 1,100 | – | – | 320 | – | a | 834 | – | 20 | – | 83 | – |
| L LA 1313[1] | | | | 1,500 | – | – | 230 | – | a | 834 | – | 20 | – | 83 | – |
| | | ZF N 352/10 | 3 | 0,840 | – | – | 450 | – | a | 834 | – | 20 | – | 83 | – |
| | | + ZF N 352/2 | | 1,100 | – | – | 320 | – | a | 834 | – | 20 | – | 83 | – |
| | | | | 1,500 | – | – | 230 | – | a | 834 | – | 20 | – | 83 | – |
| | | | | 0,610 | – | – | 300 | – | a | – | 927 | – | 173 | – | 115 |

[1] Feuerwehrkühler (Sonderwunsch) muß eingebaut werden.

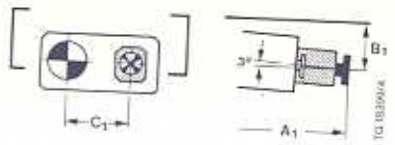


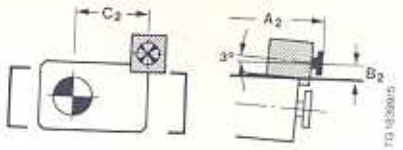



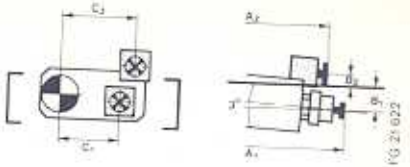




**NA 3/60-1b** **NA 3/60-10** **NA 3/60-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L/LA 911 B | G 3/60-5/7,5 | NA 3/60-1b | 1 | 0,472 | – | 59/2600 | 465 | – | b | 872 | – | 204 | – | 0 | – |
| L/LA1113 B | | NA 3/60-10 | 2 | 0,84 | – | 59/2600 | 262 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| L/LA1313 | | | | 1,23 | – | 59/2600 | 179 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| L/LA 1513 | | | | 1,48 | – | 59/2600 | 149 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2600 | 120 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,84 | – | 59/2600 | 262 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,23 | – | 59/2600 | 179 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,48 | – | 59/2600 | 149 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,83 | – | 59/2600 | 120 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 0,472 | – | 59/2600 | 465 | – | b | 867 | – | 204 | – | 0 | – |
| | G 3/50-5/8,5 | NA 3/60-1b | 1 | 0,42 | – | 59/2600 | 524 | – | b | 872 | – | 204 | – | 0 | – |
| | | NA 3/60-10 | 2 | 0,75 | – | 59/2600 | 294 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,10 | – | 59/2600 | 200 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,33 | – | 59/2600 | 166 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,63 | – | 59/2600 | 135 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | NA 3/60-11 | 3 | 0,75 | – | 59/2600 | 294 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,10 | – | 59/2600 | 200 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,33 | – | 59/2600 | 166 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 1,63 | – | 59/2600 | 135 | – | a | – | 816 | – | 38 | – | 127 |
| | | | | 0,42 | – | 59/2600 | 524 | – | b | 867 | – | 204 | – | 0 | – |



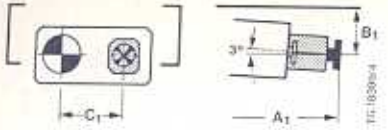

**ZF N 71/1b, 1c**

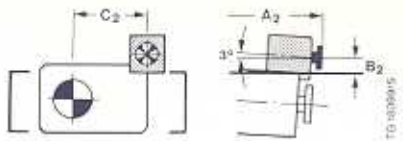
**ZF N 110/10**

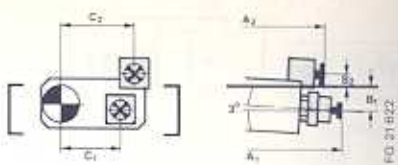
**ZF N 110/10 + ZF N 353/1b**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L | LK 1924 | ZF S(K)6-90 | ZF N71/1b | 1 | 0,47 | – | 96/2100 | 1000 | – | b | 1084 | – | 104 | – | 154 | – |
| | | | ZF N71/1c | 1 | 0,47 | – | 96/2100 | 1000 | – | b | 1025 | – | 101 | – | 154 | – |
| | | | ZF N 110/10 | 2 | 0,87 | – | 71/2000 | 400 | – | a | – | 1120 | – | 7 | – | 157 |
| | | | | | 1,13 | – | 90/2000 | 400 | – | a | – | 1120 | – | 7 | – | 157 |
| | | | | | 1,53 | – | 110/2000 | 351 | – | a | – | 1120 | – | 7 | – | 157 |
| | | | ZF N 110/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 0,87 | – | 71/2000 | 400 | – | a | – | 1120 | – | 7 | – | 157 |
| | | | | | 1,1 | – | 90/2000 | 400 | – | a | – | 1120 | – | 7 | – | 157 |
| | | | | | 1,53 | – | 110/2000 | 351 | – | a | – | 1120 | – | 7 | – | 157 |
| | | | | | 0,47 | – | 58/2000 | 600 | – | b | 1189 | – | 110 | – | 154 | – |
| | | ZF S(K)6-90 + GV 90 | ZF N71/1b | 1 | 0,47 | – | 96/2100 | 1000 | 1000 | b | 1220 | – | 111 | – | 154 | – |
| | | | ZF N71/1b | 1 | – | 0,57 | 117/2100 | 1000 | 1000 | b | 1220 | – | 111 | – | 154 | – |
| | | | ZF N71/1c | 1 | 0,47 | – | 96/2100 | 1000 | 1000 | b | 1161 | – | 108 | – | 154 | – |
| | | | ZF N71/1c | 1 | – | 0,57 | 117/2100 | 1000 | 1000 | b | 1161 | – | 108 | – | 154 | – |

[1] Leistungsabnahme: NA1 + NA 2 maximal 138 kW

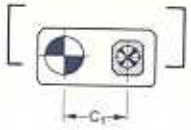


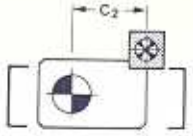



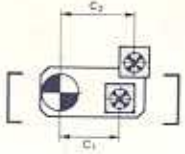



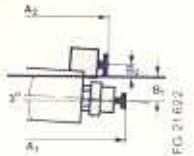

| ZF N 71/1b, 1c | | | | | | ZF N 80/10, 110/10 | | | | | | | | | | ZF N 80/10, 110/10 + ZF N 353/1b | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ | | | | | | |
| L/ LK 2624 | ZF 5S 92GP | ZF N71/1b | 1 | 0,89 | – | 138/2000 | 1000 | – | b | 1124 | – | 106 | – | 143 | – | | | | | | |
| | | ZF N71/1c | 1 | 0,89 | – | 138/2000 | 1000 | – | b | 1065 | – | 103 | – | 143 | – | | | | | | |
| | | ZF N 80/10 | 2 | 0,065 | – | 87/2000 | 400 | – | a | – | 1195 | – | 3 | – | 146 | | | | | | |
| | | | | 1,53 | – | 110/2000 | 351 | – | a | – | 1195 | – | 3 | – | 146 | | | | | | |
| | | ZF N 80/10 | 3[1] | 0,065 | – | 87/2000 | 400 | – | a | – | 1195 | – | 3 | – | 146 | | | | | | |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,53 | – | 110/2000 | 351 | – | a | – | 1195 | – | 3 | – | 146 | | | | | | |
| | | | | 0,89 | – | 109/2000 | 600 | – | b | 1264 | – | 114 | – | 143 | – | | | | | | |
| | ZF 5S-111GP | ZF N71/1b | 1 | 0,83 | – | 138/2000 | 1000 | – | b | 1200 | – | 107 | – | 154 | – | | | | | | |
| | | ZF N71/1c | 1 | 0,83 | – | 138/2000 | 1000 | – | b | 1140 | – | 103 | – | 154 | – | | | | | | |
| | | ZF N 110/10 | 2 | 0,99 | – | 81/2000 | 400 | – | a | – | 1236 | – | 4 | – | 157 | | | | | | |
| | | | | 1,26 | – | 103/2000 | 400 | – | a | – | 1236 | – | 4 | – | 157 | | | | | | |
| | | | | 1,53 | – | 110/2000 | 351 | – | a | – | 1236 | – | 4 | – | 157 | | | | | | |
| | | ZF N 110/10 | 3[1] | 0,99 | – | 81/2000 | 400 | – | a | – | 1236 | – | 4 | – | 157 | | | | | | |
| | | + ZF N 353/1b | | 1,26 | – | 103/2000 | 400 | – | a | – | 1236 | – | 4 | – | 157 | | | | | | |
| | | | | 1,53 | – | 110/2000 | 351 | – | a | – | 1236 | – | 4 | – | 157 | | | | | | |
| | | | | 0,83 | – | 102/2000 | 600 | – | b | 1305 | – | 113 | – | 154 | – | | | | | | |
| | ZF 5S-111GP | ZF N71/1b | 1 | 0,83 | – | 138/2000 | 1000 | 1000 | b | 1335 | – | 115 | – | 154 | – | | | | | | |
| | + GV 90 | ZF N71/1b | 1 | – | 0,98 | 138/2000 | 1000 | 1000 | b | 1335 | – | 115 | – | 154 | – | | | | | | |
| | | ZF N71/1c | 1 | 0,83 | – | 138/2000 | 1000 | 1000 | b | 1275 | – | 111 | – | 154 | – | | | | | | |
| | | ZF N71/1c | 1 | – | 0,98 | 138/2000 | 1000 | 1000 | b | 1275 | – | 111 | – | 154 | – | | | | | | |

[1] Leistungsabnahme: NA1 + NA 2 maximal 138 kW



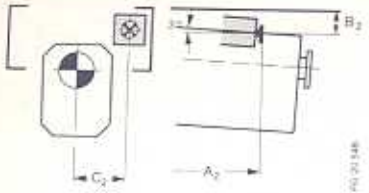



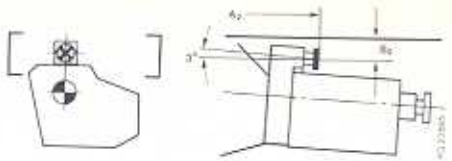




| ZF N 71/1b, 1c | | | ZF N 110/10 | | | | | | ZF N 110/10 + ZF N 353/1b | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
| L/LK 1928<br>L/LK 2628 | ZF 5S-111GP | ZF N71/1b | 1 | 0,83 | – | 168/2100 | 1000 | – | b | 1200 | – | 110 | – | 154 | – |
| | | ZF N71/1c | 1 | 0,83 | – | 168/2100 | 1000 | – | b | 1141 | – | 107 | – | 154 | – |
| | | ZF N 110/10 | 2 | 0,99 | – | 81/2000 | 400 | – | a | – | 1236 | – | 1 | – | 157 |
| | | | | 1,26 | – | 103/2000 | 400 | – | a | – | 1236 | – | 1 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | – | 110/2000 | 351 | – | a | – | 1236 | – | 1 | – | 157 |
| | | ZF N 110/10 + ZF N 353/1b | 3[1] | 0,99 | – | 81/2000 | 400 | – | a | – | 1236 | – | 1 | – | 157 |
| | | | | 1,26 | – | 103/2000 | 400 | – | a | – | 1236 | – | 1 | – | 157 |
| | | | | 1,53 | – | 110/2000 | 351 | – | a | – | 1236 | – | 1 | – | 157 |
| | | | | 0,83 | – | 102/2000 | 600 | – | b | 1305 | – | 116 | – | 154 | – |
| | ZF 5 S-111GP + GV 91 | ZF N71/1b | 1 | 0,83 | – | 168/2100 | 1000 | 1000 | b | 1335 | – | 118 | – | 154 | – |
| | | ZF N71/1b | 1 | – | 0,98 | 168/2100 | 1000 | 1000 | b | 1335 | – | 118 | – | 154 | – |
| | | ZF N71/1c | 1 | 0,83 | – | 168/2100 | 1000 | 1000 | b | 1276 | – | 115 | – | 154 | – |
| | | ZF N71/1c | 1 | – | 0,98 | 168/2100 | 1000 | 1000 | b | 1276 | – | 115 | – | 154 | – |

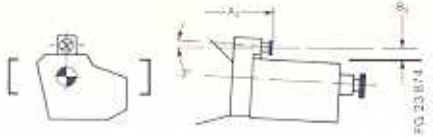
[1] Leistungsabnahme: NA1 + NA 2 maximal 168 kW




**NMV 3/90** **NMV 4/120**

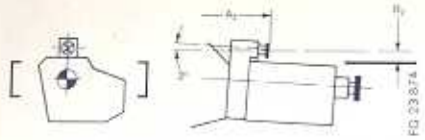
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222<br>1422<br>1622<br>2222 6x4 | G 3/90-8/9,29<br>G 3/65-9/13,36 | NMV 3/90 | 4 | 1,03 | – | 134/2100 | 600 | – | a | – | 688 | – | 176 | – | 6 |
| 1922 K/AK | G 3/90-8/9,29<br>G 3/65-9/13,36 | NMV 3/90 | 4 | 1,03 | – | 134/2100 | 600 | – | a | – | 638 | – | 174,5 | – | 6 |
| 817 AF<br>917 AF<br>1117<br>1120<br>1320 | G 4/65-6/9 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 131/2400<br>131/2400 | 530<br>390 | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 795<br>795 | –<br>– | 128,7<br>128,7 | –<br>– | –<br>– |
| 1120 F/AF<br>1320 | G 4/65-7/11 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 131/2400<br>131/2400 | 530<br>390 | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 795<br>795 | –<br>– | 128,7<br>128,7 | –<br>– | –<br>– |
| 1620<br>2220 | G 4/65-6/9<br>G 4/65-7/11 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 131/2400<br>131/2400 | 530<br>390 | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 650<br>650 | –<br>– | 123,7<br>123,7 | –<br>– | –<br>– |
| 1222<br>1622<br>2222 6x4 | G 4/65-6/9<br>G 4/95-6/9<br>G 4/95-7/11 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 134/2100<br>134/2100 | 1085<br>955 | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 687<br>687 | –<br>– | 186,7<br>186,7 | –<br>– | –<br>– |
| 1625<br>2225 | G 4/95-7/11<br>G 4/110-6/9 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 177/2100<br>177/2100 | 1085<br>955 | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 687<br>687 | –<br>– | 186,7<br>186,7 | –<br>– | –<br>– |
| 1922 | G 4/95-6/9<br>G 4/95-7/11 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 177/2100<br>177/2100 | 1085<br>955 | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 636,8<br>636,8 | –<br>– | 185,6<br>185,6 | –<br>– | –<br>– |



## NMV 4/125

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729<br>1929<br>2429<br>2629 | G 125-16/14,0 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 196/1900<br>196/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 737<br>737 | –<br>– | 55<br>55 | –<br>– | –<br>– |
| 1729 K<br>1929 K<br>2429 K<br>2629 B/K 6x4 | G 125-9/15,9 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 196/1900<br>196/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 737<br>737 | –<br>– | 55<br>55 | –<br>– | –<br>– |
| 1729<br>1929<br>2429<br>2629 | G 155-16/14,0 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 196/1900<br>196/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 775<br>775 | –<br>– | 53,5<br>53,5 | –<br>– | –<br>– |
| 3229 8x4/4 | G 125-9/15,9 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 196/1900<br>196/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 787<br>787 | –<br>– | 56,5<br>56,5 | –<br>– | –<br>– |
| 1733 | G 155-16/11,9 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 226/1900<br>226/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 667<br>667 | –<br>– | 62,5<br>62,5 | –<br>– | –<br>– |

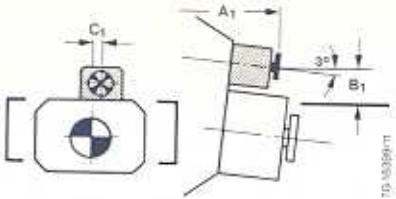
[1] Maximal abnehmbares Drehmoment



**NMV 4/125**

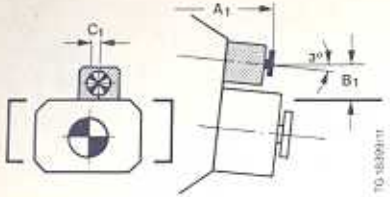
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1735<br>1935<br>2435<br>2635<br>3235 8x4/4<br>3535 8x4/4 | G 155-16/11,9 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 243/1900<br>243/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 775<br>775 | –<br>– | 53,5<br>53,5 | –<br>– | –<br>– |
| 1735 AK<br>1935 AK 6x6<br>2635 AK/AS 6x6<br>3535 AK 8x8 | G 155-9/15,9 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 243/1900<br>243/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 779<br>779 | –<br>– | 55<br>55 | –<br>– | –<br>– |
| 3235 K 8x4/4<br>3535 K 8x4/4 | G 155-16/14,0 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 243/1900<br>243/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 775<br>775 | –<br>– | 53,5<br>53,5 | –<br>– | –<br>– |
| 1748<br>1948<br>2448 | G 180-16/11,9<br>G 180-16/14,0 | NMV 4/125 | 4 | 1,09<br>1,48 | –<br>– | 262/1900<br>262/1900 | 1200[1]<br>955[1] | –<br>– | a<br>a | –<br>– | 854<br>854 | –<br>– | 54,5<br>54,5 | –<br>– | –<br>– |

[1] Maximal abnehmbares Drehmoment



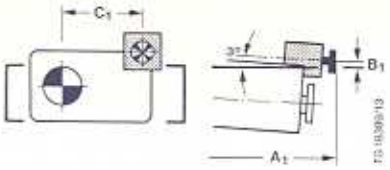

**ZF NMV 90, 110, 130, 130E**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1924 L/LK<br>2624 L/LK | ZF S/AK 6-90 | ZF NMV 90 | 4 | 1,03 | – | 138/2000 | 900 | – | a | 637 | – | 128 | – | 54,5 | – |
| 1928 | ZF 5 S-111GP | ZF NMV 110 | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 595 | – | 16 | – | 26 | – |
| 2228<br>2628 | ZF 16 S-112 | ZF NMV 130 | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 595 | – | 16 | – | 26 | – |
| | | | 4 | 1,465 | – | 177/2100 | 955 | – | a | 595 | – | 16 | – | 26 | – |
| | | ZF NMV 130 E | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 617 | – | 15 | – | 26 | – |
| | | | 4 | 1,465 | – | 177/2100 | 955 | – | a | 617 | – | 15 | – | 26 | – |
| 1928 A<br>2228 A<br>2628 A | ZF 16 S-112 | ZF NMV 130 | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 600 | – | 101 | – | 26 | – |
| | | | 4 | 1,465 | – | 177/2100 | 955 | – | a | 600 | – | 101 | – | 26 | – |
| | | ZF NMV 130 E | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 622 | – | 100 | – | 26 | – |
| | | | 4 | 1,465 | – | 177/2100 | 955 | – | a | 622 | – | 100 | – | 26 | – |
| 1633<br>1933<br>2233<br>2633 | ZF 16 S-130 | ZF NMV 130 | 4 | 1,03 | – | 217/2100 | 1085 | – | a | 595 | – | 16 | – | 26 | – |
| | | | | 1,465 | – | 210/2100 | 955 | – | a | 595 | – | 16 | – | 26 | – |
| | | ZF NMV 130 E | 4 | 1,03 | – | 217/2100 | 1085 | – | a | 617 | – | 15 | – | 26 | – |
| | | | | 1,465 | – | 210/2100 | 955 | – | a | 617 | – | 15 | – | 26 | – |
| 1936<br>2236<br>2636 | ZF 16 S-130 | ZF NMV 130 | 4 | 1,03 | – | 220/2100 | 1085 | – | a | 784 | – | 6 | – | 26 | – |
| | | | | 1,465 | – | 210/2100 | 955 | – | a | 784 | – | 6 | – | 26 | – |
| | | ZF NMV 130 E | 4 | 1,03 | – | 220/2100 | 1085 | – | a | 806 | – | 5 | – | 26 | – |
| | | | | 1,465 | – | 210/2100 | 955 | – | a | 806 | – | 5 | – | 26 | – |




**ZF NMV 90, 110, 130, 130E**

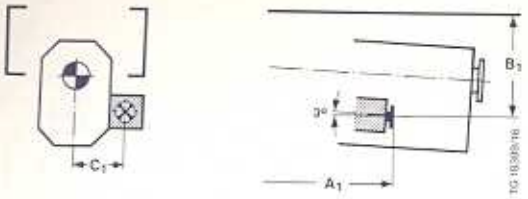
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1936 A | ZF 16 S-130 | ZF NMV 130 | 4 | 1,03 | – | 220/2100 | 1085 | – | a | 758 | – | 93 | – | 26 | – |
| 2636 A | | | | 1,465 | – | 210/2100 | 955 | – | a | 758 | – | 93 | – | 26 | – |
| | | ZF NMV 130 E | 4 | 1,03 | – | 220/2100 | 1085 | – | a | 780 | – | 92 | – | 26 | – |
| | | | | 1,465 | – | 210/2100 | 955 | – | a | 780 | – | 92 | – | 26 | – |
| 3025 8x4 | ZF 16 S-112 | ZF NMV 130 | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 649 | – | 101 | – | 26 | – |
| | | | | 1,465 | – | 177/2100 | 955 | – | a | 649 | – | 101 | – | 26 | – |
| | | ZF NMV130 E | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 671 | – | 100 | – | 26 | – |
| | | | | 1,465 | – | 177/2100 | 955 | – | a | 671 | – | 100 | – | 26 | – |
| 3028 8x4 | ZF 16 S-112 | ZF NMV 130 | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 595 | – | 16 | – | 26 | – |
| 3328 8x4 | | | | 1,465 | – | 177/2100 | 955 | – | a | 595 | – | 16 | – | 26 | – |
| | | ZF NMV 130 E | 4 | 1,03 | – | 177/2100 | 1085 | – | a | 617 | – | 15 | – | 26 | – |
| | | | | 1,465 | – | 177/2100 | 955 | – | a | 617 | – | 15 | – | 26 | – |
| 1935 | ZF 16 S-160 | ZF NMV 130 E | 4 | 1,03 | – | 243/1900 | 1300 | – | a | 656 | – | 13 | – | 26 | – |
| 2635 6x4 | | | | 1,465 | – | 243/1900 | 1160 | – | a | 656 | – | 13 | – | 26 | – |



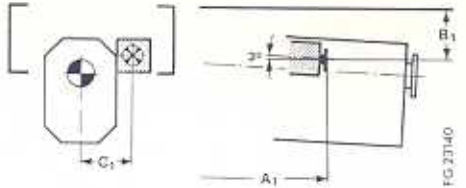

## ZF N 130 R

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1635 | ZF 16 S-160 | ZF N 130 R[1] | 2 | 1,04 | – | 68/1900 | 300 | – | a | 1246 | – | 64 | – | 226 | – |
| 1935 | | | | – | 1,23 | 77/1900 | – | 317 | a | 1246 | – | 64 | – | 226 | – |
| 2035 | | | | 1,58 | – | 81/1900 | 260 | – | a | 1246 | – | 64 | – | 226 | – |
| 2235 | | | | – | 1,85 | 92/1900 | – | 252 | a | 1246 | – | 64 | – | 226 | – |
| 2635 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1635 K | ZF 16 S-160 | ZF N 130 R[2] | 2 | 1,04 | – | 68/1900 | 300 | – | a | 1077 | – | 73 | – | 226 | – |
| 2235 K | | | | – | 1,23 | 77/1900 | – | 317 | a | 1077 | – | 73 | – | 226 | – |
| | | | | 1,58 | – | 81/1900 | 260 | – | a | 1077 | – | 73 | – | 226 | – |
| | | | | – | 1,85 | 92/1900 | – | 252 | a | 1077 | – | 73 | – | 226 | – |
| 1644 | ZF 16 S-190 | ZF N 130 R[1] | 2 | 1,04 | – | 68/1900 | 300 | – | a | 1325 | – | 65 | – | 226 | – |
| 1944 | | | | – | 1,23 | 77/1900 | – | 317 | a | 1325 | – | 65 | – | 226 | – |
| 2244 | | | | 1,58 | – | 81/1900 | 260 | – | a | 1325 | – | 65 | – | 226 | – |
| 2644 | | | | – | 1,85 | 92/1900 | – | 252 | a | 1325 | – | 65 | – | 226 | – |

[1] mit Flanschabtrieb
[2] für Anbau Kipperpumpe

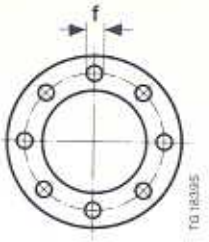


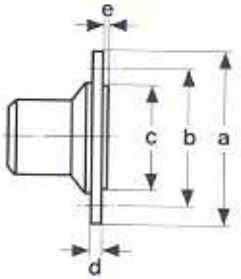

**Chelsea NA 271** MAAJP-X3XD
MBAJP-X3XD
MDAJP-X3XD




**Chelsea NA 251** MAAJP-X5XD
MBAJP-X5XD
MDAJP-X5XD

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 817 | MT 643 | MAAJP-X3XD | 2 | 0,87 | – | 51/2400 | 240 | – | a | 756 | – | 219 | – | 254 | – |
| 917 | MT 653 | MBAJP-X3XD | 2 | 1,13 | – | 67/2400 | 240 | – | a | 756 | – | 219 | – | 254 | – |
| 1117 | | MDAJP-X3XD | 2 | 1,31 | – | 77/2400 | 240 | – | a | 756 | – | 219 | – | 254 | – |
| 1317 | | MAAJP-X5XD | 2 | 0,87 | – | 51/2400 | 240 | – | a | 763 | – | 96 | – | 254 | – |
| 1120 | | MBAJP-X5XD | 2 | 1,13 | – | 67/2400 | 240 | – | a | 763 | – | 96 | – | 254 | – |
| 1320 | | MDAJP-X5XD | 2 | 1,31 | – | 77/2400 | 240 | – | a | 763 | – | 96 | – | 254 | – |
| 1614 | MT 653 | MAAJP-X5XD | 2 | 0,87 | – | 56/2600 | 240 | – | a | 618 | – | 104 | – | 254 | – |
| | | MBAJP-X5XD | 2 | 1,13 | – | 72/2600 | 240 | – | a | 618 | – | 104 | – | 254 | – |
| | | MDAJP-X5XD | 2 | 1,31 | – | 84/2600 | 240 | – | a | 618 | – | 104 | – | 254 | – |
| 1617 C | MT 653 | MAAJP-X5XD | 2 | 0,87 | – | 51/2400 | 240 | – | a | 618 | – | 104 | – | 254 | – |
| | | MBAJP-X5XD | 2 | 1,13 | – | 67/2400 | 240 | – | a | 618 | – | 104 | – | 254 | – |
| | | MDAJP-X5XD | 2 | 1,31 | – | 77/2400 | 240 | – | a | 618 | – | 104 | – | 254 | – |
| 1222 AF | MT 647 | MAAJP-X5XD | 2 | 0,87 | – | 45/2100 | 240 | – | a | 700 | – | 44 | – | 254 | – |
| 1225 AF | | MBAJP-X5XD | 2 | 1,13 | – | 58/2100 | 240 | – | a | 700 | – | 44 | – | 254 | – |
| | | MDAJP-X5XD | 2 | 1,31 | – | 68/2100 | 240 | – | a | 700 | – | 44 | – | 254 | – |

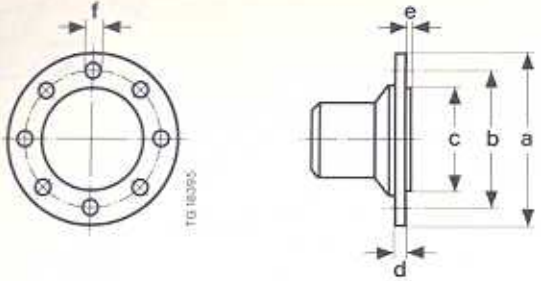



**Abmessungen – Kupplungsflansch – Nebenantrieb**

| Getriebe | Nebenantrieb | a ∅ | b ∅ | c ∅ | d | e | f ∅ | Lochzahl |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| G 1/18-5 | NA 1/18 | 90 | 74,5 | $47^{e8}$ | 6 | 2,1 | $8^{B12}$ | 6 |
| G 2/27-5 | NA 035 | 100 | $84^{\pm 0,1}$ | $57^{-0,05}$ | 6,5 | $2,0^{-0,1}$ | 8,1 | 6 |
| bis | NA 2/27 | 100 | $84^{\pm 0,1}$ | $57^{-0,05}$ | 6,5 | $2,0^{-0,1}$ | 8,1 | 6 |
| GV 4/110-6 | NA3/60 | 100 | $84^{\pm 0,1}$ | $57^{-0,05}$ | 6,5 | $2,0^{-0,1}$ | 8,1 | 6 |
| | NA3/90 | 100 | $84^{\pm 0,1}$ | $57^{-0,05}$ | 6,5 | $2,0^{-0,1}$ | 8,1 | 6 |
| | NA 4/120 | 100 | $84^{\pm 0,1}$ | $57^{-0,05}$ | 6,5 | $2,0^{-0,1}$ | 8,1 | 6 |
| | NA 4/125 | 100[1] | $84^{\pm 0,1}$ | $57^{-0,05}$ | 6,5 | $2,0^{-0,1}$ | 8,1 | 6 |
| G 125-9 | NA 4/123 | 120 | 101,5 | $75^{h7}$ | 7,0 | $2,3^{-0,2}$ | $8^{c12}$ | 8 |
| bis | NA 4/124 | 120 | 101,5 | $75^{h7}$ | 7,0 | $2,3^{-0,2}$ | $8^{c12}$ | 8 |
| G 180-16 | NA 4/125 | 120 | 101,5 | $75^{h7}$ | 7,0 | $2,3^{-0,2}$ | $8^{c12}$ | 8 |
| | NA 4/125-10/R | 100 | 84 | $57^{h8}$ | 6,5 | $2,0^{-0,1}$ | $8^{c12}$ | 6 |
| G 3/65-8/9,29 | NMV 4/120 | 120 | 101,5 | $57^{f8}$ | 7,0 | $2,0^{+0,2}$ | $8^{c12}$ | 6/8 |
| bis | NMV 3/90 | 100 | | | | | | |
| GV 4/110-6 | | | | | | | | |
| G 4/65-6 | NA 4/123 | 120 | 101,5 | $75^{h7}$ | 7,0 | $2,3^{-0,2}$ | $10^{c12}$ | 8 |
| bis | | | | | | | | |
| G 180-16 | | | | | | | | |
| G 125-9 | NA 4/125 | 120 | 101,5 | $75^{h7}$ | 7,0 | $2,3^{-0,2}$ | $10^{c12}$ | 8 |
| bis | | | | | | | | |
| G 180-16 | | | | | | | | |

[1] NA 4/125 auch mit ∅ 120 lieferbar




**Abmessungen – Kupplungsflansch – Nebenantrieb**

| Getriebe | Nebenantrieb | a ∅ | b ∅ | c ∅ | d | e | f ∅ | Lochzahl |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| S 5-35/2 | N 352/1b | 90 | $74{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $47^{h7}$ | 6,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | $8{,}1^{+0{,}2}$ | 4 |
| | N 353/2b | 90 | $74{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $47^{h7}$ | 6,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | $8{,}1^{+0{,}2}$ | 4 |
| | N 353/10 | 100 | $84^{\pm 0{,}1}$ | $57^{h6}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | $8{,}1^{+0{,}2}$ | 6 |
| ZF 5 S(K)-92 GP | N 70/1B | 100 | $84^{\pm 0{,}1}$ | $57^{h6}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 8,1 | 6 |
| ZF AK/S 6-90 | N 70/3b | 100 | $84^{\pm 0{,}1}$ | $57^{h6}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 8,1 | 6 |
| ZF 5 S-111 GP | N 353/1b | 100 | $84^{\pm 0{,}1}$ | $57^{h6}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 8,1 | 6 |
| ZF 16 S-112 | N 80/10 | 120 | $101{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $75^{h7}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 8,1 | 8 |
| ZF 16 S-130 | N 90/10 | 120 | $101{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $75^{h7}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 8,1 | 8 |
| ZF 16 S-160 | N 110/10 | 120 | $101{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $75^{h7}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 8,1 | 8 |
| | N 112/10 | 120 | $101{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $75^{h7}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 8,1 | 8 |
| | N 130/10 | 120 | $101{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $75^{h7}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 8,1 | 8 |
| | N 130 R | 90 | $74{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $47^{f8}$ | 6,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | $8{,}1^{+0{,}2}$ | 4 |
| | NMV 90 | 120 | $101{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $75^{h7}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 10,1 | 8 |
| | NMV 110 | 120 | $101{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $75^{h7}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 10,1 | 8 |
| | NMV 130 | 120 | $101{,}5^{\pm 0{,}1}$ | $75^{h7}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}15}$ | 10,1 | 8 |
| W 4 B 110 | NA 110 Wa-b | 100 | $84^{\pm 0{,}1}$ | $57^{f8}$ | 6,5 | $2{,}0^{-0{,}1}$ | $8{,}1^{+0{,}1}$ | 6 |
| MT 643 | MAAJP-X3/5XD | 100 | $84^{\pm 0{,}1}$ | $57^{h8}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}2}$ | $8^{c12}$ | 6 |
| MT 644 | MBAJP-X3/5XD | 100 | $84^{\pm 0{,}1}$ | $57^{h8}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}2}$ | $8^{c12}$ | 6 |
| MT 653 | MDAJP-X3/5XD | 100 | $84^{\pm 0{,}1}$ | $57^{h8}$ | 7,0 | $2{,}3^{-0{,}2}$ | $8^{c12}$ | 6 |

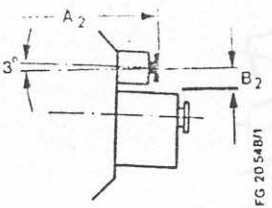
Erläuterungen zur Tabelle „Nebenantriebe"
Bitte aufklappen!

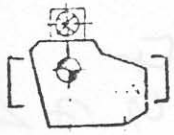
## Erläuterungen zur Tabelle „Nebenantriebe"

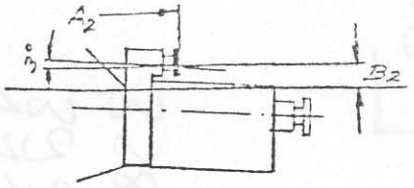
I Fahrzeug – Verkaufsbezeichnung
II Getriebe
III Nebenantriebsbezeichnung
IV Antriebsmöglichkeiten
  1 = Antrieb unten (Vorgelege)
  2 = Antrieb oben
  3 = 2 Antriebe (unten und oben)
  4 = Getriebeunabhängiger Antrieb
  5 = In Verlängerung der Antriebswelle
  6 = Im Gelenkstrang integriertes Zwischengetriebe
  7 = 2 Antriebe (oben mit Flansch, unten nur für Anschluß Meiller-Pumpe)
  8 = 2 Antriebe (oben nur für Anschluß Meiller-Pumpe, unten nur mit Flansch
V Nebenantrieb; Antriebsdrehzahl am Nebenantrieb $n_{NA} = i_{NA} \times n_{Motor}$ bei langsamer Getriebegruppe
VI Nebenantrieb; Antriebsdrehzahl am Nebenantrieb $n_{NA} = i_{NA} \times n_{Motor}$ bei schneller Getriebegruppe
VII Dauerleistung am Nebenantrieb in kW[1] bei 1/min (Motordrehzahl)
VIII Abnehmbares Drehmoment am Nebenantrieb in Nm bei langsamer Getriebegruppe
IX Abnehmbares Drehmoment am Nebenantrieb in Nm bei schneller Getriebegruppe
X Drehrichtung in Fahrtrichtung gesehen
  a) entgegen Uhrzeiger
  b) im Uhrzeiger
A = Maß von Hinterkante Kupplungsflansch bis Mitte Vorderachse
B = Maß von Mitte Kupplungsflansch bis Oberkante Fahrgestellrahmen
C = Maß von Mitte Kupplungsflansch bis Mitte Getriebeflansch

1 Bei MB-Doppelabtrieben darf die Summe der abgenommenen Leistungen den angegebenen Leistungswert nicht überschreiten.

b = Flansch
c = Welle






NMV 3/90

NMV 4/120

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1222<br>1422<br>1622<br>2222 6×4 | G 3/90-8/9,29<br>G 3/65-9/13,36 | NMV 3/90 | 4 | 1,03 | – | 134/2100<br>134/2100<br>134/2100<br>134/2100 | 600 | – | a | – | 688 | – | 176 | – | 6 |
| 1922 K/AK | G 3/90-8/9,29<br>G 3/90-9/13,36 | NMV 3/90 | 4 | 1,03 | – | 134/2100 | 600 | – | a | – | 638 | – | 174,5 | – | 6 |
| 817 AF<br>917 AF<br>1117<br>1120<br>1320 | G 4/65-6/9 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | – | 131/2400 | 530<br>390 | – | a | – | 795 | – | 128,7 | – | – |
| 1120 F/AF<br>1320 | G 4/65-7/11 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | – | 131/2400 | 530<br>390 | – | a | – | 795 | – | 128,7 | – | – |
| 1620<br>2220 | G 4/65-6/9<br>G 4/65-7/11 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | – | 131/2400 | 530<br>390 | – | a | – | 650 | – | 123,7 | – | – |
| 1222<br>1622<br>1625<br>2222 6×4<br>2225 | G 4/65-6/9<br>G 4/95-6/9<br>G 4/95-7/11<br>G 4/110-6/9 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | – | 177/2100 | 1085<br>955 | | a | – | 687 | – | 186,7 | – | – |
| 1922 | G 4/95-6/9<br>G 4/95-7/11 | NMV 4/120 | 4 | 1,09<br>1,48 | – | 177/2100 | 1085<br>955 | – | a | – | 636,8 | – | 185,6 | – | – |

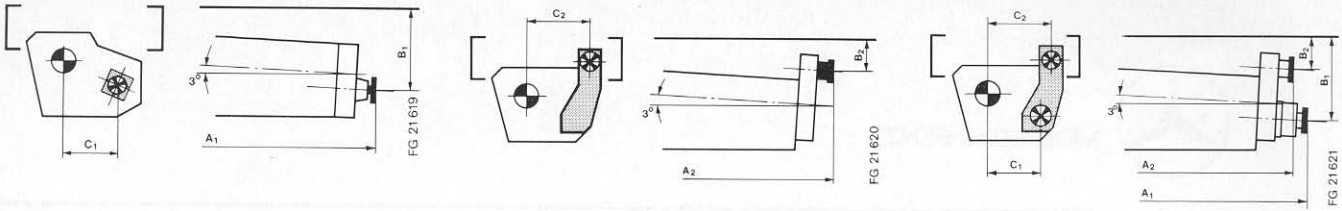
MERCEDES-BENZ

# Einlage für Aufbaurichtlinien Lkw

Deutsche Ausgabe 1988

Ergänzung der Seiten 254, 255 und 256, 218

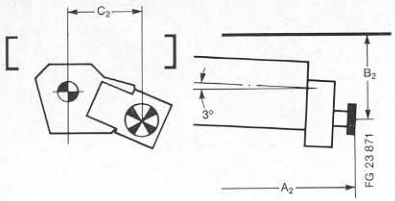
ENTT / VKT / 8.88.1 / K

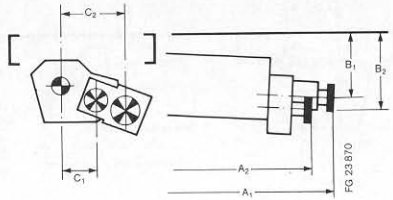



| NA 4/120-1b, 1c, 1c Z | | | NA 4/125-10 | | | | | | | NA 4/125-11 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
| 1729 | G 155-16/14 | NA 4/120-1b | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1302 | – | 283,5 | – | 140,5 | – |
| 1735 | | NA 4/120-1c | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1207 | – | 278,5 | – | 140,5 | – |
| 1929 | | NA 4/120-1c Z | 1 | 0,81 | 0,96 | 112/1900 | 700 | 600 | b | 1265 | – | 281,5 | – | 140,5 | – |
| 1935 | | NA 4/125-10 | 2 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 2429 6x2 | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 2429 6x4 | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 2429 6x2/4 | | NA 4/125-11[1] | 3 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 2435 6x2 | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 2435 6x4 | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 2435 6x2/4 | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1420 | – | 289,5 | – | 140,5 | – |
| 2629 | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1420 | – | 289,5 | – | 140,5 | – |
| 2635 6x4 | | | 7 | 1,04 | 1,22 | – | 600* | 600* | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 3235 8x4/4 | | | | 1,46 | 1,72 | 155/1900 | 542 | 460 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| 3535 8x4/4 | | | | 1,95 | 2,30 | 155/1900 | 406 | 344 | a | – | 1326 | – | 67 | – | 140,5 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1325 | – | 284,5 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1325 | – | 284,5 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: Motor 442 NA 1 + NA 2 maximal 177 kW
Motor 442 A NA 1 + NA 2 maximal 244 kW

* Maximal abnehmbares Drehmoment 600 Nm
Maximal zulässige Motordrehzahl 1900 U/min

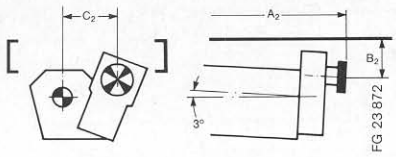


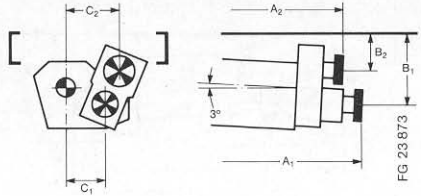




**NA 4/123-10b, 10c** **NA 4/123-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 | G 155-16/14 | NA 4/123-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 1735 | | NA 4/123-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 1929 | | NA 4/123-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 1935 | | NA 4/123-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1322 | – | 326 | – | 240,3 |
| 2429 | 6x2 | NA 4/123-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 2429 | 6x4 | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 2429 | 6x2/4 | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 2435 | 6x2 | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| 2435 | 6x4 | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| 2435 | 6x2/4 | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1322 | – | 326 | – | 240,3 |
| 2629 | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| 2635 | 6x4 | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| 3235 | 8x4/4 | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| 3535 | 8x4/4 | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| | | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1348 | – | 327 | – | 240,3 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1369 | – | 289 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1369 | – | 289 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: Motor 442 NA 1 + NA 2 maximal 177 kW
Motor 442 A NA 1 + NA 2 maximal 244 kW




**NA 4/124-10b, 10c** **NA 4/124-11**

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | $A_1$ | $A_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $C_1$ | $C_2$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1729 | G 155-16/14 | NA 4/124-10b | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 1735 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 1929 | | NA 4/124-10b | 1 | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 1935 | | NA 4/124-10c | 1 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1329 | – | 182,5 | – | 181,7 |
| 2429 | 6x2 | NA 4/124-11[1] | 3 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 2429 | 6x4 | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 2429 | 6x2/4 | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 2435 | 6x2 | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| 2435 | 6x4 | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| 2435 | 6x2/4 | | 7 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 2629 | | | | 1,34 | 1,58 | 132/1900 | 506 | 429 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 2635 | 6x4 | | | 1,72 | 2,03 | 132/1900 | 394 | 334 | a | – | 1355 | – | 184 | – | 181,7 |
| 3235 | 8x4/4 | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1369 | – | 287 | – | 140,5 | – |
| 3535 | 8x4/4 | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1369 | – | 287 | – | 140,5 | – |
| | | | 8 | 1,05 | 1,25 | 132/1900 | 646 | 543 | a | – | 1329 | – | 182,5 | – | 181,7 |
| | | | | 0,81 | – | 95/1900 | 600 | – | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |
| | | | | – | 0,96 | 112/1900 | – | 600 | b | 1464 | – | 292 | – | 140,5 | – |

[1] Leistungsabnahme: Motor 442 NA 1 + NA 2 maximal 177 kW
Motor 442 A NA 1 + NA 2 maximal 244 kW

Daimler-Benz AG
Stuttgart-Untertuerkheim

620 584 03 00 Bestell-Nr. 6550 6685 00 Deutsche Ausgabe 1988