

Kennzeichen	<u>W-232</u>	Hersteller	<u>Mercedes Benz</u>
Klassifizierung	<u>Löschgruppenfahrzeug</u>	Auf-/Ausbauerhersteller	<u>Metz</u>
Modell	<u>LS 3750</u>	Erstzulassung	<u>1936</u>
Baujahr	<u>1936</u>	Außerdienststellung	
Indienststellung	<u>1936</u>		

Löschgruppenfahrzeug LF 25 (KS 25)

Technische Daten:

- **Fahrgestell:** Mercedes Benz LS 3750 (S für Spritzenfahrgestell)
- **Motorleistung:** 100 PS bei 2.000 1/min (Sechszylindermotor OM 67/3)
- **Hubraum:** 7.270 cm³
- **Höchstgeschwindigkeit:** 65 km/h
- **Zulässiges Gesamtgewicht:** 9.000 kg
- **Länge:**
- **Breite:**
- **Höhe:**
- **Radstand:** 4.600 mm
- **Pumpenhersteller:**
- **Besatzung:** 1/8

Beladung/ Ausstattung:

Unter anderem

- Feuerlöschkreiselpumpe MP 25 (2.500 l/min bei 8 m Förderhöhe)
- Löschwassertank 400 l
- 80 l Schaumbildner
- Schaumeinrichtung (Zumischer) m. Schaumschlauch
- 2 C – Schlauchhaspeln
- 1 abprotzbare Schlauchhaspel
- 1 Schiebleiter
- 1 Steckleitersatz
- 1 Hakenleiter
- 1 Klappleiter
- 1 Einreißhaken
- Schläuche verschiedener Größen
- Rettungsgeräte
- 10 B-Druckschläuche 20 m
- 3 C-Druckschläuche 15 m

Mercedes-Benz L 3750 (Baujahre 1935-1941)

Anfang der 1930er Jahre bot die Daimler-Benz AG in nahezu jeder Tonnageklasse einen passenden Lastkraftwagen an. Ab 2 t Nutzlast waren dabei Dieselmotoren üblich, bei Daimler-Benz als Vorkammer-Diesel, so wie sie 10 Jahre zuvor vom damals noch selbständigen Unternehmen Benz & Cie. entwickelt worden waren. Bezeichnet werden sie bis heute mit den Buchstaben OM, was so viel wie Oel-Motor heißt.

Als Dreieinhalbtonner wurde seit 1932 der Lo 3500 produziert. Die Zahl gab die Nutzlast in Kilogramm an, „L“ bedeutete wie üblich Lastkraftwagen. Das kleine „o“ signalisierte Niederrahmenfahrgestelle, die zuerst für die Omnibusproduktion genutzt worden waren. Seit ein paar Jahren hatten sich jetzt die „tiefer gelegten“ Fahrgestelle der besseren Belademöglichkeiten wegen auch im Speditionsverkehr verbreitet und wurden zur Standardausführung in dieser Klasse. Mit 95 PS waren diese Fahrzeuge der Zeit entsprechend ordentlich motorisiert.

Aus dem Lo 3500 wurde 1935 durch Auflastung der Lo 3750, gleichzeitig stieg die Motorleistung auf 100 PS an. 1936 veränderte sich das Aussehen leicht, die eingesteckten seitlichen Motorabdeckungen erhielten statt der vielen senkrechten Schlitz nun fünf breite waagerechte Lamellen. Ein Jahr später entfiel das kleine „o“ in der Bezeichnung, ohne dass sich äußerlich etwas am Fahrzeug änderte. Ein völlig neues Stahlblechführerhaus verlieh den ab 1938 gelieferten Lastkraftwagen ein deutlich moderneres Aussehen. Bis 1941 wurden vom Lo 3500 / Lo 3750 / L 3750 insgesamt 9.338 Fahrgestelle ausgeliefert.

Lange hatten sich die Feuerwehren gegen Dieselfahrzeuge in ihren Reihen gewehrt, sie lehnten die langen Vorglühzeiten ab und befürchteten Startschwierigkeiten im Winter. Erst 1934 stellte die Berufsfeuerwehr Mannheim mit einem Löschfahrzeug auf Mercedes-Benz LoS 3500 das erste Diesel-Löschfahrzeug einer deutschen Wehr in Dienst. Noch im gleichen Jahr folgte ein kompletter Löschzug für die Berufsfeuerwehr Kassel. Die Vorteile des geringeren Treibstoffverbrauches von Dieselmotoren lagen auf der Hand, und im Hinblick auf den längst geplanten Krieg wollten die Machthaber von Importprodukten weitgehend unabhängig sein. Ein gemeinsamer Erlass von Reichsinnenministerium (zuständig für die kommunalen und betrieblichen Feuerwehren) und

Reichsluftschutzministerium ordnete die ausschließliche Verwendung von Dieselfahrzeugen für zukünftige Feuerwehrfahrzeuge mit mehr als 3 t Nutzlast jetzt an – damit war es entschieden.

Wie bereits hier gesagt, begann das Reichsluftfahrtministerium (RLM) kurz nachdem die Nationalsozialisten an die Macht gekommen waren mit der Entwicklung von Feuerwehrfahrzeugen für einen bevorstehenden Bombenkrieg. Schon 1935 wurde eine erste Kraftfahrerspritze KS 25 auf Mercedes-Benz LoS 3750 mit Metz-Aufbau vorgestellt. Das zusätzliche „S“ war die Bezeichnung für ein Spritzenfahrgestell. Auch hier ging man wieder von einer Löschgruppe mit neun Feuerwehrkräften als Fahrzeugbesatzung aus, der Platz reichte allerdings für 11 Personen aus. Im reichlich bestückten Geräteaufbau war ein Wassertank mit 300 (nach anderen Angaben 400) Litern Inhalt untergebracht. Der hinterste Geräteraum war beim Prototyp und einigen Folgefahrzeugen noch mit einer sehr fortschrittlichen Jalousie versehen gewesen, bei den Serienfahrzeugen wurde er seitlich offen gehalten. Im oberen Bereich waren dort B-Schlauchhaspeln eingehängt, darunter auf jeder Seite drei B-Abgänge angeordnet. Die Pumpe mit einer Leistung von 2.500 l/min ließ sich von hinten durch entsprechende Türen bedienen, nachdem zuvor die große Schlauchhaspel abgeprotzt worden war.

Die Serienfertigung begann 1936, die Fahrgestellbezeichnung lautete jetzt für ein Jahr LoS 3750. Mit dem Wegfall des kleinen „o“ ab 1937 wurde daraus LS 3750. Die Kraftspritze KS 25 Bauart 1936 (so die offizielle Bezeichnung) erhielten den Sechszylindermotor OM 67/3, der mit 7.270 cm³ Hubraum eine Leistung von 100 PS bei 2.000 U/min erbrachte. Als Höchstgeschwindigkeit wurden 65 km/h festgelegt, der Dieselverbrauch lag bei 25 Litern auf 100 km. Das zulässige Gesamtgewicht wurde mit 9.000 kg angegeben, der Radstand betrug stolze 4.600 mm, so dass die Fahrzeuge für damalige Verhältnisse gewaltig aussahen.

Die genaue Anzahl der KS 25 auf diesem Fahrgestell ließ sich nicht ermitteln, man kann aber von einigen hundert Exemplaren ausgehen. Neben Metz produzierten mindestens auch Flader und Koebe deren Aufbauten. Durch das Reichministerium des Inneren (RMdI) wurden von der Konzeption her ähnliche Fahrzeuge für die kommunalen und betrieblichen Feuerwehren entworfen, sie hießen Große Löschgruppenfahrzeuge (GLG). Da die Entwicklungen des RMdI in dieser Größenklasse aber erst später begannen, wurden keine genormten Fahrzeuge mehr auf dem Mercedes-Benz L 3750 gebaut.

Zahlreiche KS 25 auf Mercedes-Benz L(o)S 3750 überlebten den Krieg und dienten noch viele Jahre als wichtige Stütze bei Berufsfeuerwehren, Werkfeuerwehren und größeren Freiwilligen Wehren. Die sehr durchdachte Konzeption und die robuste Ausführung dieser noch vor den großen Bombenangriffen gebauten Fahrzeuge zahlten sich hier aus. In einigen Fällen tauschten Freiwillige Feuerwehren die ihnen zugeteilten oder „zugelaufenen“ KS 25 bei Berufsfeuerwehren gegen kleinere Fahrzeuge ein, um beweglicher zu sein und besser mit schlechten Straßen zurechtzukommen. Gerade die Berufsfeuerwehren wiederum waren sehr erfinderisch in der Umnutzung nicht mehr benötigter KS 25. Hier entstand manches Sonderfahrzeug, z.B. Gerätewagen, Pritschenwagen zum Materialtransport oder Fahrschulfahrzeuge.