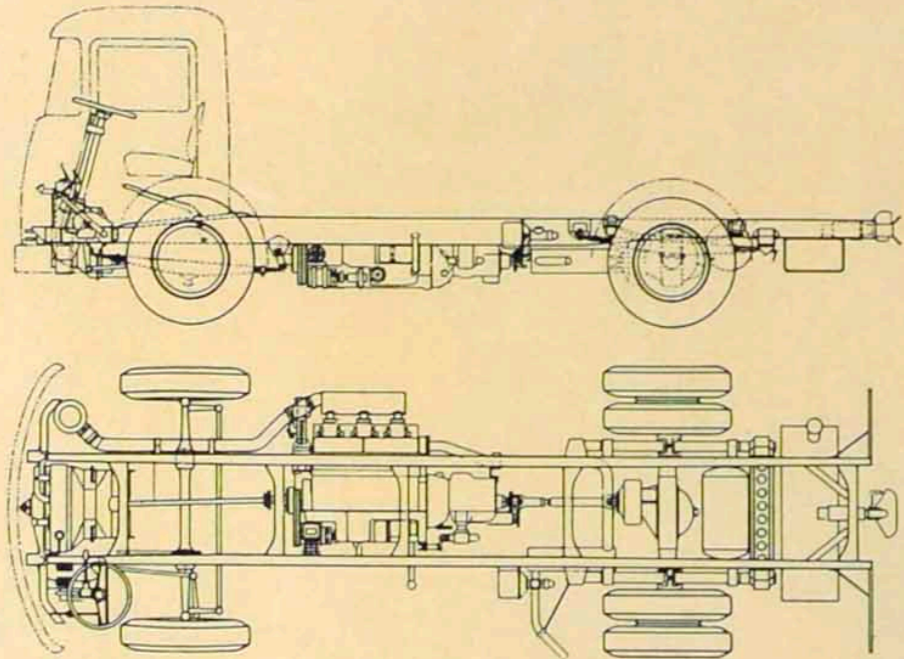


Der Lastkraftwagen „4000“ hat einen 6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor von 5,43 Liter Hubraum und 100 PS Leistung, der ihn zu einer Höchstgeschwindigkeit von 77 bzw. 88 km/h je nach Hinterachsübersetzung befähigt. Die Gesamtanordnung des Triebwerks ist von den bisher bewährten Unterflurwagen übernommen: Motor-Getriebe-Block etwa in Wagenmitte an drei Punkten in Gummilagern aufgehängt. Das Getriebe ist synchronisiert, der Schalthebel sitzt am Lenkstock dicht unter dem Lenkrad. Außer den beiden üblichen Bremsen (fußbetätigter Druckluft-Oldruck-Vierrad-Bremse und handbetätigter Getriebebremse) hat der Lastkraftwagen „4000“ eine fußbetätigte Motorbremse.

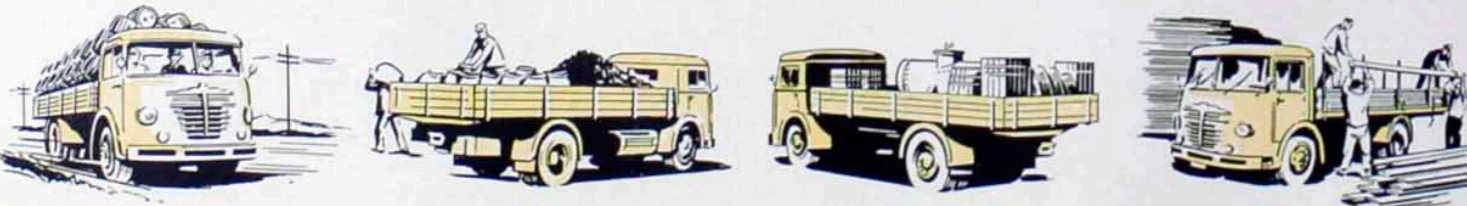
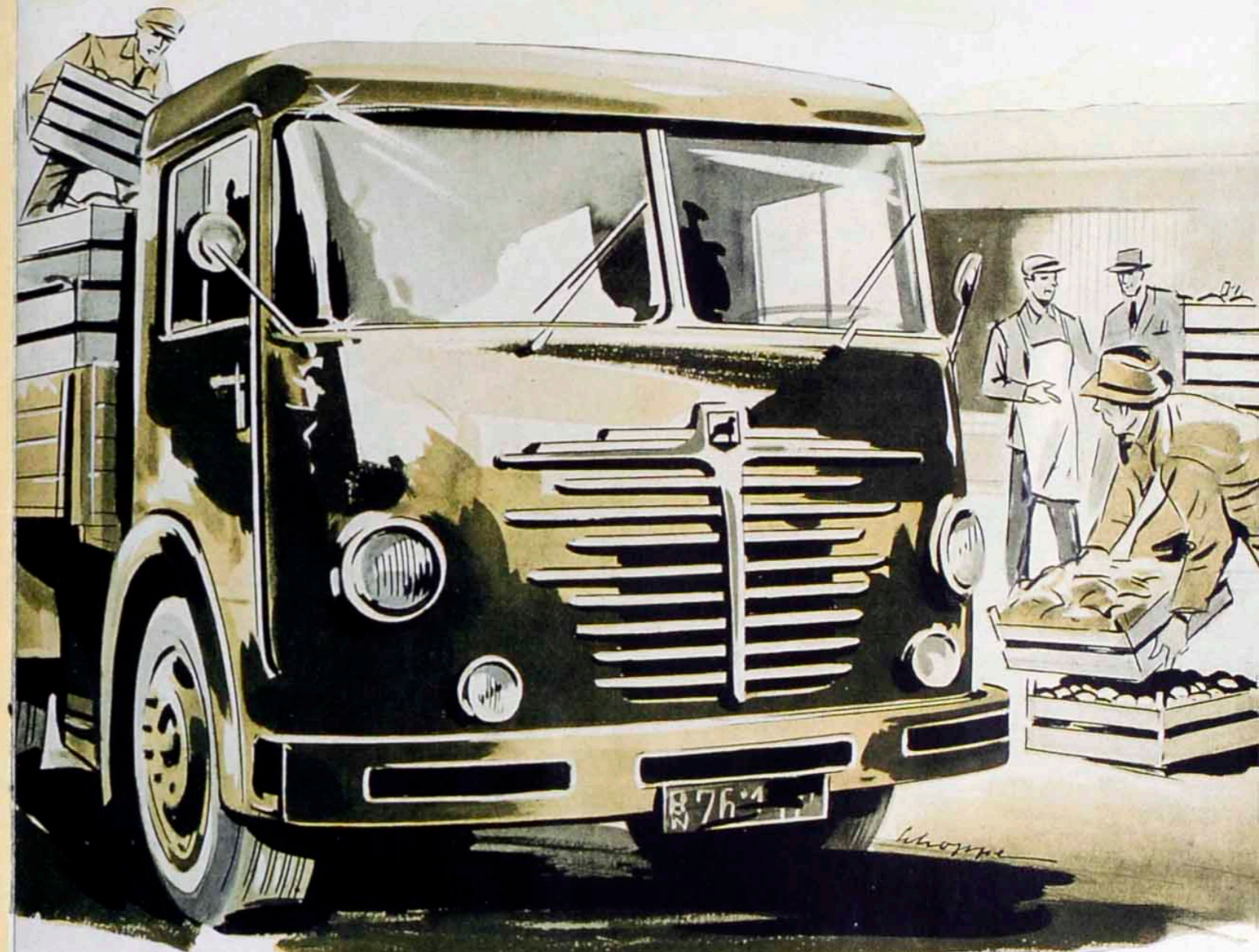


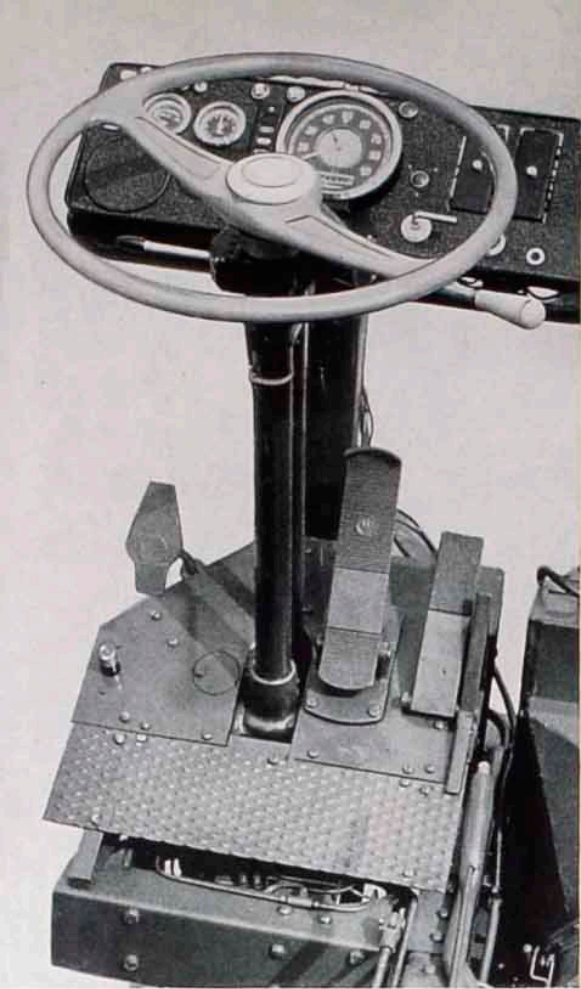
Anderungen in der Konstruktion, in der Ausrüstung und den Abmessungen bleiben vorbehalten. Technische Einzelheiten sind aus dem Typenblatt 4000 ersichtlich.

# BÜSSING

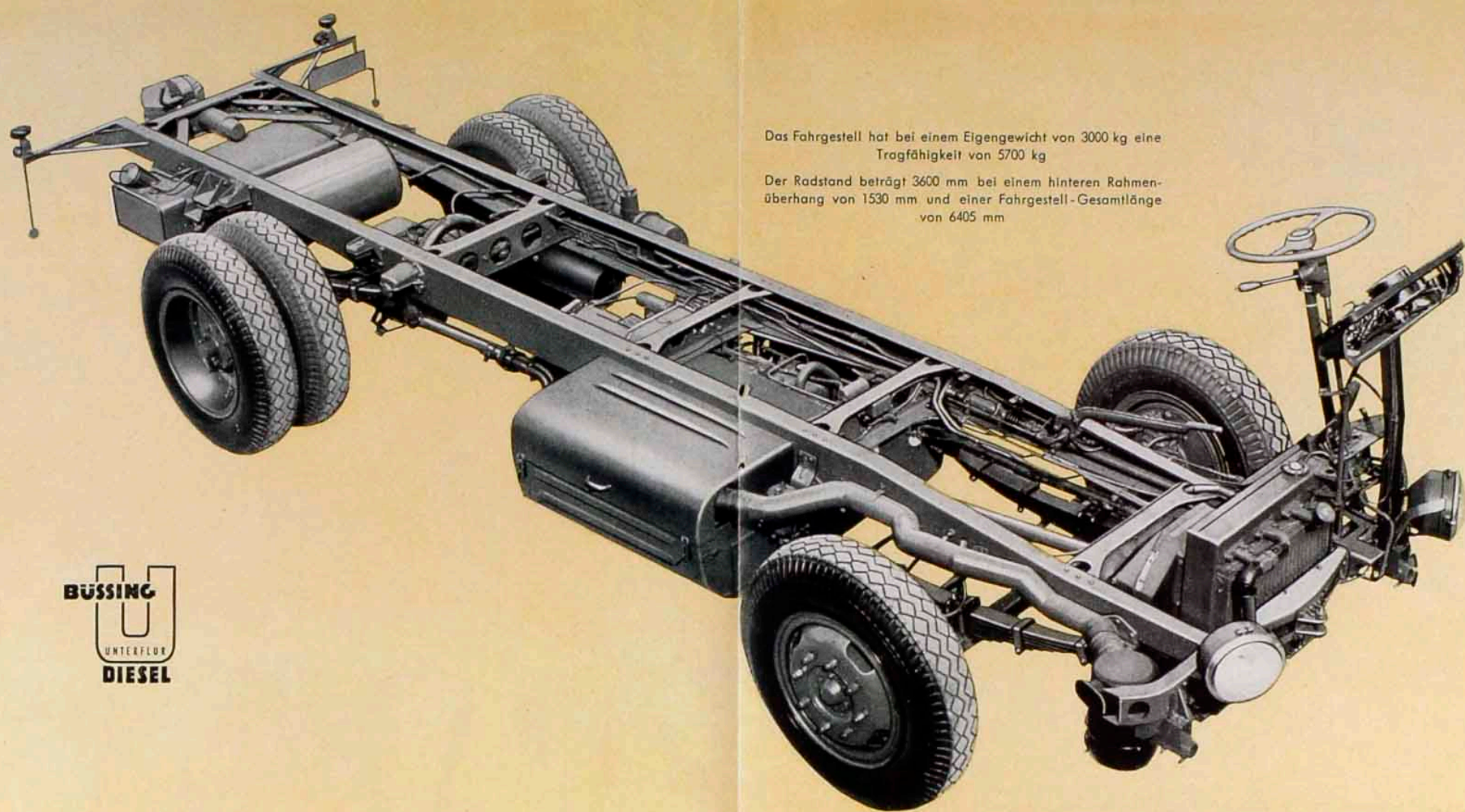
## TYP 4000

EIN FAHRZEUG VON ERSTAUNLICHER WENDIGKEIT





Lenkung mit Lenkstockschaltung für Getriebe, Armaturenbrett und Pedale



Das Fahrgestell hat bei einem Eigengewicht von 3000 kg eine Tragfähigkeit von 5700 kg

Der Radstand beträgt 3600 mm bei einem hinteren Rahmenüberhang von 1530 mm und einer Fahrgestell-Gesamtlänge von 6405 mm

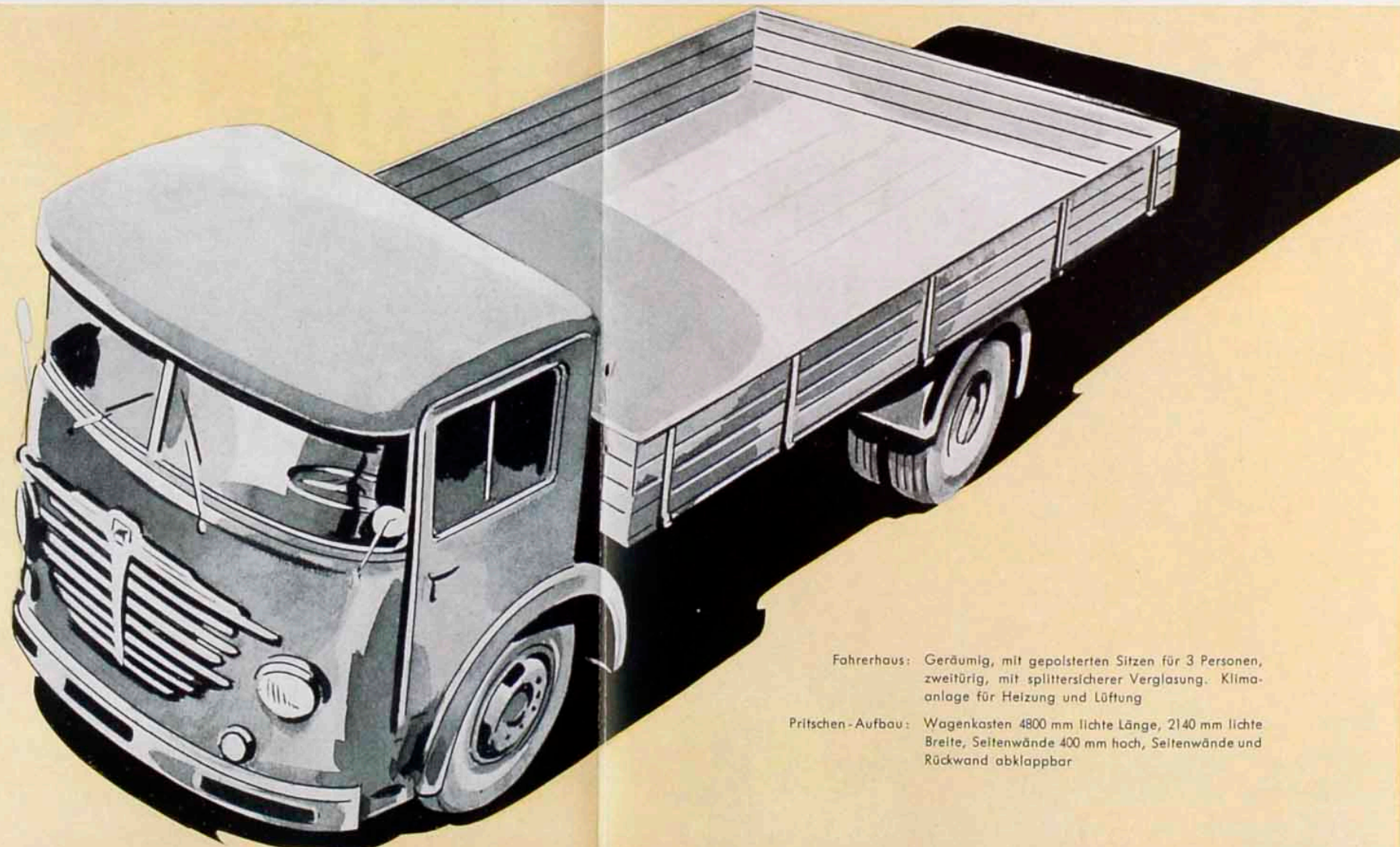


## BÜSSING TYP 4000 MIT UNTERFLURMOTOR

Wir haben die Unterflurbauweise, d. h. die Verlegung des Motors und des gesamten Triebwerkes unter den Wagenfußboden, vor nunmehr rund 20 Jahren ursprünglich nur für den Bau von Omnibussen angewandt. Die stürmische Einführung unseres „Trambusses mit Unterflurmotor“, seine vorzügliche Bewährung in aller Welt, und vor allem die Wünsche unserer Abnehmer haben uns bald veranlaßt, die Unterflurbauweise auf das Gebiet der Lastkraftwagen auszudehnen.

Zunächst sind „Unterflur-Fahrgestelle 6000 T“ auf besonderen Wunsch mit Lastwagen-Aufbauten versehen worden, vor allem für Verwendungszwecke, bei denen mit Normal-Fahrgestell wegen der Sperrigkeit des Ladegutes die Tragfähigkeit nur unvollständig ausgenutzt werden kann (Beförderung von Möbeln, Leerpäckungen u. dgl.).

Bei der Wiederaufnahme der Fertigung von Dreiachs-Wagen im Jahre 1951 haben wir durchweg die Unterflurbauweise angewandt, für Lastwagen ebenso wie für Omnibusse. Als wir neuerdings an die Erfüllung des alten Wunsches unserer Freunde nach kleineren Lastwagen



Fahrerhaus: Geräumig, mit gepolsterten Sitzen für 3 Personen, zweitürig, mit splittersicherer Verglasung. Klimaanlage für Heizung und Lüftung

Pritschen-Aufbau: Wagenkasten 4800 mm lichte Länge, 2140 mm lichte Breite, Seitenwände 400 mm hoch, Seitenwände und Rückwand abklappbar

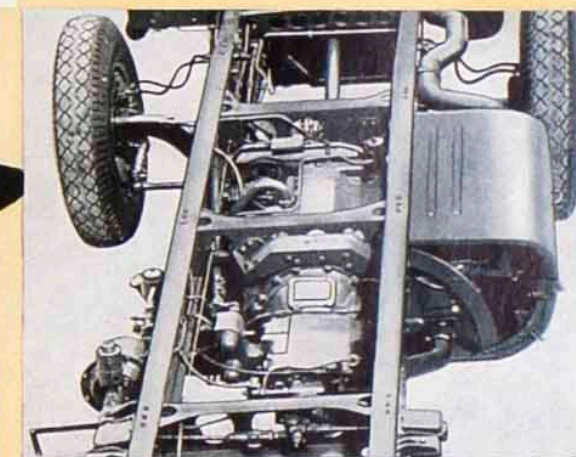
und Omnibussen herangehen konnten, stand die Verwendung von Unterflurtriebwerken von vornherein fest.

Bei den kleineren Wagen wirken die Vorteile der Unterflurbauweise sich noch deutlicher aus. Der Fortfall der langen Motorhaube läßt ohne Erhöhung von Anschaffungspreis, Gewicht und Betriebskosten eine Vergrößerung der Nutzfläche um rund 20% zu.

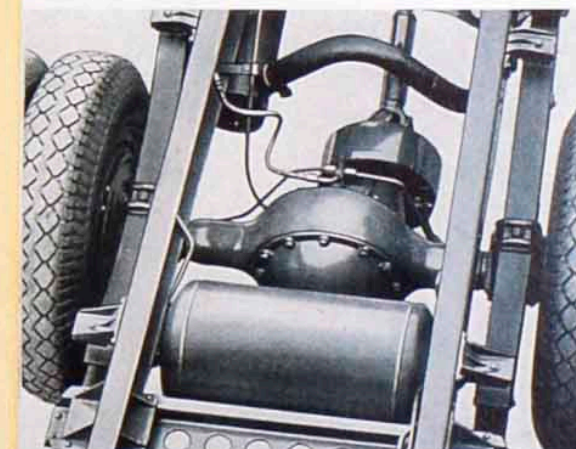
Der BÜSSING-Lastkraftwagen „4000“ gehört nach Gewicht und Abmessungen der 4 1/2-Tonnen-Klasse an.

Er hat sich durch vielseitige Verwendbarkeit, Schnelligkeit und Sicherheit überall Freunde erworben. Seine Lebendigkeit, die Leichtigkeit seiner Schaltung, die gute Federung und seine unübertreffliche Wendigkeit machen das Fahren des Wagens zum Genuß.

Die zusätzliche Motorbremse gibt dem Fahrer bei allen Beanspruchungen – auch beim Befahren langer Gefällstrecken – das Gefühl unbeschränkter Sicherheit.



Eingebauter Triebwerkblock



Eingebauter Hinterachs Antrieb mit Handbremstrommel