

Der 38-Tonnen-Blitz von Opel.

Ergebnis jahrzehntelanger LKW-Erfahrung: Bedford Blitz TM.



Seit über vier Jahrzehnten hat sich der Name Bedford im Nutzfahrzeuggeschäft bewährt.

Basierend auf dieser Erfahrung wurde das neue Spitzenmodell entwickelt: der Schwerlastwagen Bedford Blitz TM. Sorgfältige Konstruktion und erbarmungslose Erprobung in Ländern mit verschiedensten klimatischen Bedingungen schafften eine bis ins Detail ausgereifte Modellreihe.

Bei dieser Entwicklungsarbeit wurden die weltweiten Erfahrungen und das technische „know how“ von General Motors – dem größten Nutzfahrzeughersteller der Welt – voll ausgeschöpft. Auch dieses Können und Wissen steckt in jedem Bedford Blitz TM.

Der Einsatz erprobter und bewährter Aggregate führender Spezialhersteller bietet darüber hinaus die Gewähr für hohe Wirtschaftlichkeit, absolute

Zuverlässigkeit und lange Lebensdauer. Alle Aggregate sind exakt auf die Bedford Blitz-Modelle abgestimmt. Auch das ist eine Garantie, dem anspruchsvollen deutschen Markt gerecht zu werden.

Bei den neuen Modellen wurde besonders auf den Arbeitsplatz des Fahrers geachtet. Er ist so konzipiert, daß er allen arbeitstechnischen Anforderungen in Bedienbarkeit, Technik und Komfort entspricht.

Die Bedford Blitz TM-Baureihe in der Klasse von 14 bis 38 t wird zu einem echten Schwerlastwagen-Programm ausgebaut. Ab Mitte 1976 werden Zug um Zug 60 Modelle von Opel in Deutschland vorgestellt und angeboten.

Der weltweite Ruf, den General Motors sich im LKW-Geschäft erworben hat, ist Verpflichtung und Startkapital zugleich. **Und weltweite Erfahrung ist durch nichts zu ersetzen.**

Solide Technik, auch im Detail.

Getriebe und Kupplung:

Je nach Modell werden Turner-, Fuller-, Eaton- und Spicer-Schaltgetriebe eingebaut. Von 5 bis zu 10 Gängen (Kriechgang+ Overdrive). Alle Getriebe sind weltweit erprobt und bekannt für hohe Kilometer-Leistungen. Nebenantriebe stehen auf Wunsch zur Verfügung.

Die robusten und präzisen Ein- bzw. Zweischeiben-Kupplungen haben eine lange Lebensdauer. Hydraulische Kupplungsbetätigung mit Druckluftunterstützung serienmäßig.

Der kleine Wendekreis.

Alle Bedford Blitz-Lastwagen haben eine hohe Manövrierfähigkeit durch einen extrem kleinen Wendekreis. Unterstützt von der serienmäßigen,

direkten Kugelumlauf-Servolenkung. Das griffige Lenkrad hat einen Kunstlederüberzug mit Griffmulden und liegt fest in den Händen.

Schlauchlose Gürtelreifen serienmäßig.

Zusammen mit den einteiligen Steilschulterfelgen liegen die Vorteile der schlauchlosen Gürtelreifen in der Gewichtseinsparung gegenüber konventionellen Rad/Reifen-Kombinationen, in der größeren Sicherheit gegen Überhitzung und der längeren Lebensdauer.

Sonderausstattungen.

Unter anderem: Klimaanlage, Beifahrerschwingsitz, Scheinwerfer-Reinigungs-Anlage, Geländeberührung, Differentialsperre, Allison-Automatic.

Zum Wohlfühlen: das Fahrerhaus.



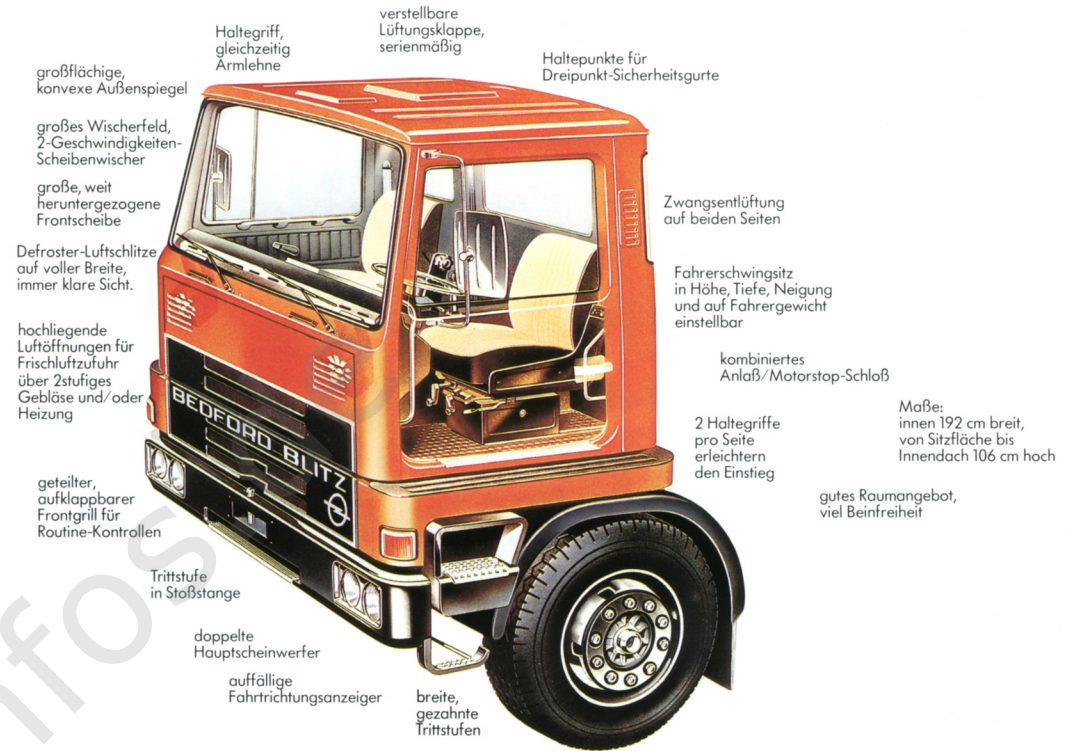
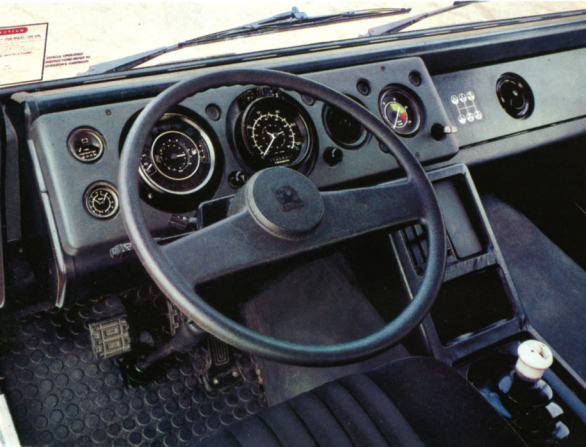
Funktioneller Arbeitsplatz: Langstreckenbequeme Sitze, Stoffpolster, vielfach verstellbarer Fahrerschwingsitz serienmäßig (auf Fahrergewicht einstellbar), Lehne mit verstellbarer Rückenstütze, Blendfreie, übersichtliche Rundinstrumente in der mit 45° zum Fahrer geneigten Instrumententafel.

Gute Sicht, beste Wärme- und Geräuschisolierung. 2 große, verstellbare Frischluftdüsen in der Instrumententafel sorgen mit der serienmäßigen Lüftungsklappe im Dach und den Zwangsentlüftungen in den Seitenholmen für ausgezeichnete Luftzirkulation. Alles Punkte, die die Leistungskraft des Fahrers positiv beeinflussen und die aktive Sicherheit erhöhen.

Alle Schalter griffnah: Kombischalter für Signalthorn, Park-, Fahr- und Fernlicht, sowie für 2stufige Scheibenwischer und -wascher am Lenkrad. Komplett-Instrumentierung mit EG-Kontrollgerät (2 Fahrergerät), Drehzahlmesser, Bremsdruckanzeiger, ein Funktionsprüfschalter für alle optischen und akustischen Warnanzeigen. Bei Detroit-Diesel in der Mittelkonsole: Bedienungshebel für Heizung, Frischluft, 2-Stufengebläse und

Handbremse, Aschenbecher, Platz fürs Radio. Leichte Bedienung – leichteres Fahren.

Zum wohnlichen Arbeitsplatz gehört auch die kunstlederverkleidete Tür. Mit Haltegriff, gleichzeitig Armlehne, Kartentasche mit viel Platz – alles sauber verarbeitet und pflegeleicht.



großflächige, konvexe Außenspiegel

großes Wischerfeld, 2-Geschwindigkeiten-Scheibenwischer

große, weit heruntergezogene Frontscheibe

Defroster-Luftschlitze auf voller Breite, immer klare Sicht.

hochliegende Luftöffnungen für Frischluftzufuhr über 2stufiges Gebläse und/oder Heizung

geteilter, aufklappbarer Frontgrill für Routine-Kontrollen

Trittstufe in Stoßstange

doppelte Hauptscheinwerfer

auffällige Fahrrichtungsanzeiger

breite, gezahnte Trittstufen

verstellbare Lüftungsklappe, serienmäßig

Haltepunkte für Dreipunkt-Sicherheitsgurte

Zwangsentlüftung auf beiden Seiten

Fahrerschwingsitz in Höhe, Tiefe, Neigung und auf Fahrergewicht einstellbar

kombiniertes Anlaß-/Motorstop-Schloß

2 Haltegriffe pro Seite erleichtern den Einstieg

Maße: innen 192 cm breit, von Sitzfläche bis Innendach 106 cm hoch

gutes Raumangebot, viel Beinfreiheit

Kipp-Fahrerhaus.

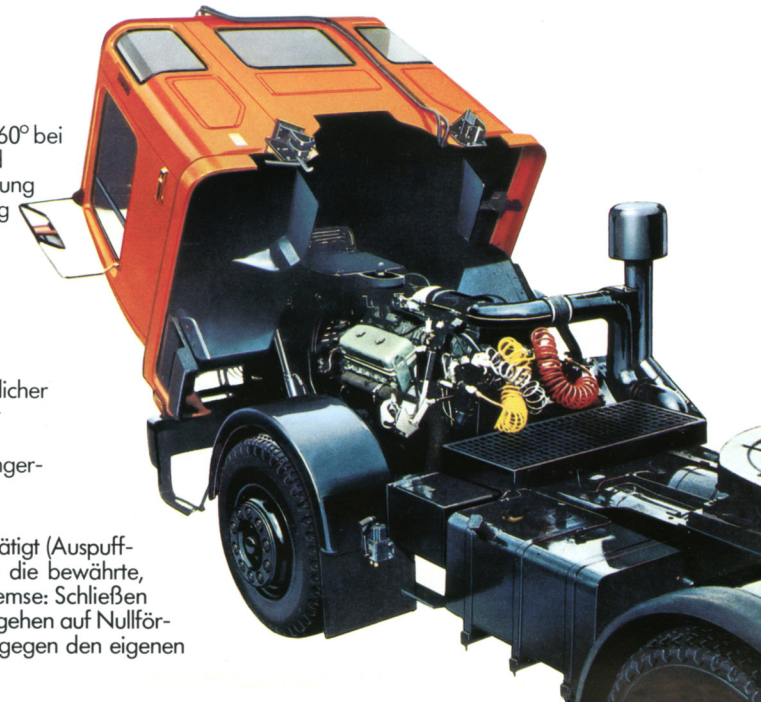
Stufen-Kipp-Hydraulik bis 60° bei allen Fahrerhäusern. Leichter und schneller Zugang zu Motor, Lenkung und Vorderachse zur Verkürzung der Wartezeit. Fahrerhaus auf Gummiblöcken gelagert. Fahrerhaus-Unterseite: bitumen-isoliert und extra rostschutzbehandelt.

Die Elektrik:

24 V-System. Leicht zugänglicher zentraler Sicherungskasten in der Instrumententafel auf der Beifahrerseite. Wahlweise für Anhängerbetrieb 12 V-Anschluß.

Motorbremse:

Beim 4-Takter elektrisch betätigt (Auspuffklappenbremse). 2-Takter haben die bewährte, elektrisch gesteuerte Jacobs-Bremse: Schließen der 4 Auslaßventile – Injektoren gehen auf Nullförderung und der Motor arbeitet gegen den eigenen Druck im Zylinder.



Das starke Herz des Bedford Blitz.

Grundsolide Basis: der Rahmen.

Bedford Motor M-152:

6-Zylinder-4-Takt-Diesel-Reihenmotor mit Direkteinspritzung, 112 kW (152 PS).

Bedford Motor N-204:

6-Zylinder-4-Takt Diesel-Reihenmotor mit Direkteinspritzung und Abgasturbolader, 150 kW (204 PS).

Hohes Drehmoment über einen weiten Drehzahlbereich, starke Durchzugskraft und hohe Wirtschaftlichkeit. Leise durch besondere Geräuschkämpfung.

Detroit Diesel Motor W-216:

6-Zylinder-2-Takt-Diesel-V-Motor mit Direkteinspritzung 158 kW (216 PS).

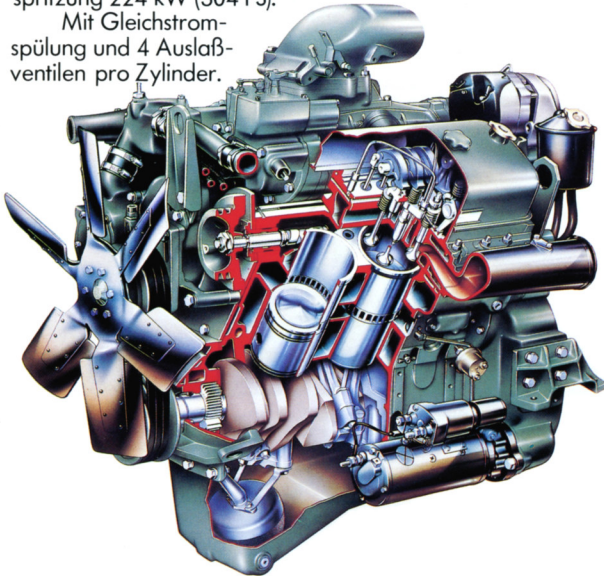
Detroit Diesel Motor V-266:

8-Zylinder-2-Takt-Diesel-V-Motor mit Direkteinspritzung 196 kW (266 PS).

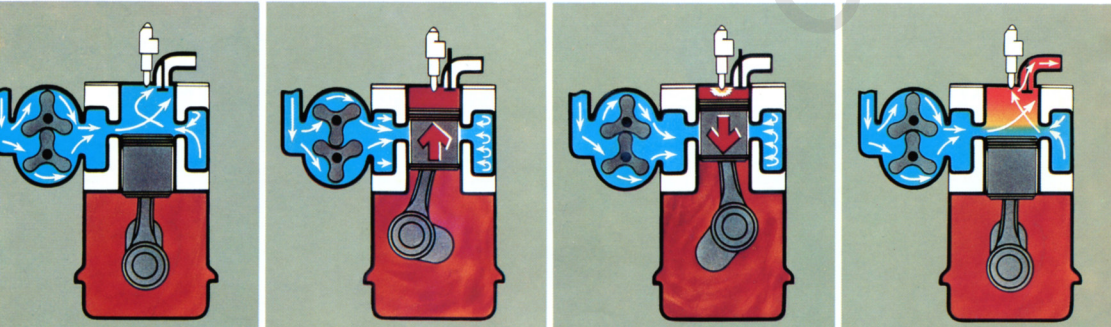
Detroit Diesel Motor X-304:

8-Zylinder-2-Takt-Diesel-V-Motor mit Direkteinspritzung 224 kW (304 PS).

Mit Gleichstromspülung und 4 Auslassventilen pro Zylinder.



So arbeitet das 2-Takt-Verbrennungssystem:

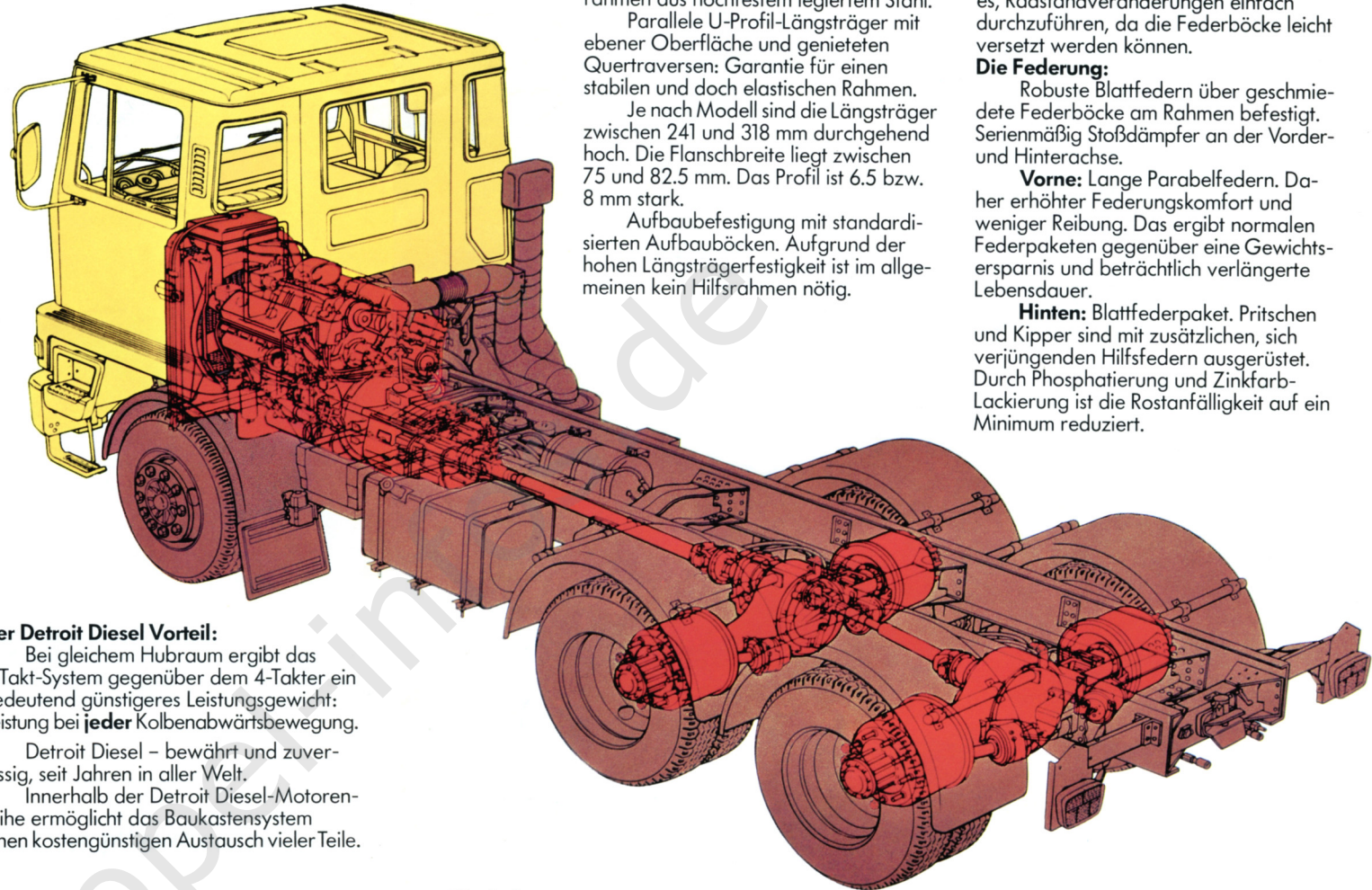


Insaugen: Ein Gebläse drückt Frischluft in den Zylinder. Diese Luft verdrängt die verbrannten Gase durch 4 Auslassventile des Zylinders und gewährleistet somit eine wirkungsvolle Spülung.

Verdichtung: Die Auslassventile schließen. Der sich aufwärts bewegende Kolben komprimiert die Luft. Dabei wird die Temperatur erzeugt, die für die Zündung des Kraftstoffes erforderlich ist.

Arbeit: Die Einspritzdüse sprüht Kraftstoff direkt in den Zylinder. Zündung erfolgt und der Verbrennungsdruck drückt den Kolben nach unten. Jede Abwärtsbewegung ist ein Arbeitstakt.

Ausstoß: Die 4 Auslassventile werden geöffnet. Das verbrauchte Gas wird durch die neu eingeblasene Frischluft nach außen gedrückt. Das bedeutet: ein voller Arbeitstakt bei jeder Umdrehung der Kurbelwelle.



Der Detroit Diesel Vorteil:

Bei gleichem Hubraum ergibt das 2-Takt-System gegenüber dem 4-Takter ein bedeutend günstigeres Leistungsgewicht: Leistung bei **jeder** Kolbenabwärtsbewegung.

Detroit Diesel – bewährt und zuverlässig, seit Jahren in aller Welt. Innerhalb der Detroit Diesel-Motorenreihe ermöglicht das Baukastensystem einen kostengünstigen Austausch vieler Teile.

Ein verwindungselastischer Leiterahmen aus hochfestem legiertem Stahl.

Parallele U-Profil-Längsträger mit ebener Oberfläche und genieteten Quertraversen: Garantie für einen stabilen und doch elastischen Rahmen.

Je nach Modell sind die Längsträger zwischen 241 und 318 mm durchgehend hoch. Die Flanschbreite liegt zwischen 75 und 82,5 mm. Das Profil ist 6,5 bzw. 8 mm stark.

Aufbaubefestigung mit standardisierten Aufbauböcken. Aufgrund der hohen Längsträgerfestigkeit ist im allgemeinen kein Hilfsrahmen nötig.

Die Rahmenkonzeption ermöglicht es, Radstandveränderungen einfach durchzuführen, da die Federböcke leicht versetzt werden können.

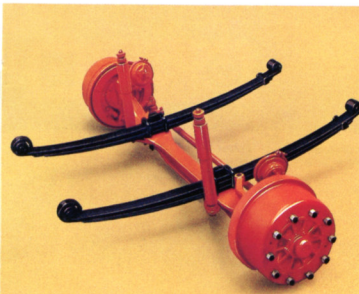
Die Federung:

Robuste Blattfedern über geschmiedete Federböcke am Rahmen befestigt. Serienmäßig Stoßdämpfer an der Vorder- und Hinterachse.

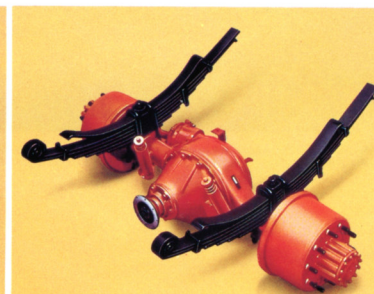
Vorne: Lange Parabelfedern. Daher erhöhter Federungskomfort und weniger Reibung. Das ergibt normalen Federpaketen gegenüber eine Gewichtsersparnis und beträchtlich verlängerte Lebensdauer.

Hinten: Blattfederpaket. Pritschen und Kipper sind mit zusätzlichen, sich verjüngenden Hilfsfedern ausgerüstet. Durch Phosphatierung und Zinkfarblackierung ist die Rostanfälligkeit auf ein Minimum reduziert.

Die Achsen:

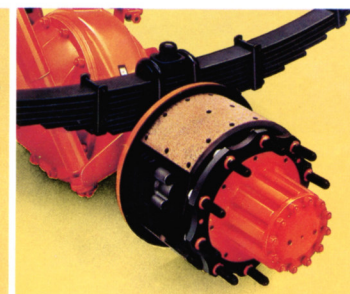


Vorne: eine geschmiedete und gekräppte Faustachse (techn. Tragfähigkeit 6.600 kg). Für lange Lebensdauer: Achschenkelnbolzen in selbstschmierenden Buchsen gelagert. Nachschmierung nur alle 40.000 km.



Hinten: Besonders ausgereifte Spezialachsen führender Hersteller neben Bedford: Eaton- und Soma-Achsen, je nach Modell abgestimmt.

Die Bremsen:



Serienmäßig lastabhängiges 2-Kreis-Druckluft-Bremsensystem. **Vorne:** 2-Achser mit schnell ansprechenden Einfachmembran-3-Achser mit Doppelmembran-Bremszylindern. Serienmäßige Federspeicherstellbremse auch an der Vorderachse beim Bedford Blitz ab 216 PS.

Hinten: Einfachmembran-Bremszylinder. Druckluftbetätigte, handgesteuerte Federspeicherbremse. Auch im Angebot: Eine Zweileitungs-Anhängerbremsanlage.

Das Motoren-Programm.

Bedford Diesel Diesel-Reihenmotor mit Direkteinspritzung

Bremsleistung DIN 70020
 Art
 Bohrung/Hub
 Hubraum tatsächlich
 Verdichtung
 Drehmoment
 Einspritzung

M-152

112 kW (152 PS)/2500 min⁻¹
 6-Zylinder-4-Takt
 115,9 mm/129,5 mm
 8,2 l
 17:1
 513 Nm (52 kpm)/1200 min⁻¹
 Lucas-Einspritzpumpe

und Abgasturbolader

N-204

150 kW (204 PS)/2500 min⁻¹
 6-Zylinder-4-Takt
 115,9 mm/129,5 mm
 8,2 l
 16:1
 647 Nm (66 kpm)/1600 min⁻¹
 Lucas-Einspritzpumpe

Detroit Diesel Diesel-V-Motor mit Direkteinspritzung

Bremsleistung DIN 70020
 Art
 Bohrung/Hub
 Hubraum tatsächlich
 Verdichtung
 Drehmoment
 Einspritzung

W-216

158 kW (216 PS)/2100 min⁻¹
 6-Zylinder-2-Takt mit
 Gleichstromspülung
 107,9 mm/127 mm
 6,9 l
 19:1
 804 Nm (82 kpm)/1600 min⁻¹
 Niederdrucksystem mit Hochdruck-
 injektor pro Zylinder

V-266

196 kW (266 PS)/2100 min⁻¹
 8-Zylinder-2-Takt mit
 Gleichstromspülung
 107,95 mm/127 mm
 9,3 l
 19:1
 981 Nm (100 kpm)/1400 min⁻¹
 Niederdrucksystem mit Hochdruckinjektor
 pro Zylinder

X-304

224 kW (304 PS)/2100 min⁻¹
 8-Zylinder-2-Takt mit
 Gleichstromspülung
 107,95 mm/127 mm
 9,3 l
 19:1
 1050 Nm (107 kpm)/1600 min⁻¹
 Niederdrucksystem mit Hochdruck-
 injektor pro Zylinder



„Ein neues, dynamisches Gesicht
 auf Deutschlands Straßen:
 Bedford Blitz TM.
 Von 14 bis 38 t.“



Im Sinne des techn. Fortschritts behalten wir uns vor, in der laufenden Produktion Änderungen ohne besondere Ankündigung durchzuführen. Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Nachdruck, auch aus-
 zugsweise, nur mit Genehmigung der Adam Opel AG. Da die Allgemeine Betriebserlaubnis noch nicht vorliegt, betrachten Sie bitte die technischen Daten als vorläufige Werte.

Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim/Main.