

IFA W50

W 50 L
Pritschenfahrzeug


5.1.
5.2.

W 50 L/Sp
Speditions-
Pritschenfahrzeug



NUTZFAHRZEUGE IFA W50 AUS LUDWIGSFELDE/DDR

Titelbild: Links der Grundtyp aller W-50-Varianten, das Pritschenfahrzeug W 50 L; daneben das Speditionspritschenfahrzeug W 50 L/Sp mit vergrößertem Laderaum.



MEZŐGAZDASÁGI GÉPKYÁRTÓ ÉS SZOLGÁLTATÓ VÁLLALAT, MISKOLC

VEVŐ IFA Automobiltörke Aut. für Kundenlemt Adresz: Feld I D R .	MUNKÁS, FENYVESI ÚRHELY TELEFON 15 1015 (2x2x10) TELEK 04.29 MINK. SZAM. 120-0226
LEVÉL SZÁMA: 1972. okt. 4. SZÁMA: (KÖNYVTÉL)	

Sólym gólyoké honon I

Wir haben im Jahre 1967, 2 Stk. MKU der Bauart IFA-W 50/L gekauft.

Während der vergangenen 5 Jahren haben wir uns davon überzeugt, dass diese MKU von guter Konstruktion sind und über eine hohe Betriebssicherheit und Lebensdauer verfügen.

In unserer ganzen Zufriedenheit laufen diese MKU noch auch so heutigen Tage einwandlos. Der Kraftstoffverbrauch beträgt nach 2-jährigen Gebrauch circa 19-20 l/100 km, was wir für sehr günstig halten.

Unser Kraftfahrer, Herr Ungvári Béla, hat mit dem MKU Fahrgestell-Nr. 120022 schon 210.000 km erreicht, mit dem Originalmotor, ohne Austausch eines einzigen Hauptbestandteils und ohne Erneuerung.

Mit dem anderen MKU Fahrgestell-Nr. 120023, hat Herr János Székely schon 200.000 km geschafft. Die Bedienung dieser MKU ist uns gleich.

Beide Kraftfahrer haben schon seit Jahren ohne Unfall verkehrt und deshalb sind sie seitens des Ministeriums für Post und Verkehr ausgezeichnet. Sie sind der Meinung, dass auch die Kraftfahrer dazu beigetragen haben, dass die MKU noch auch jetzt so gut laufen.

Sie wären gerne bereit, ihre Erfahrungen an IFA-Kunden und anderen Kraftfahrern zu übergeben, wenn Sie die Kraftfahrer oder unsere Firma zu Beratung, Wartung oder Erfahrungs austausch in Anspruch nehmen möchten, so stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

In Erwartung ihrer Nachrichten verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen

MEZŐGAZDASÁGI
 GÉPKYÁRTÓ ÉS SZOLGÁLTATÓ
 VÁLLALAT
 MISKOLC

Der Grundtyp einer großen Palette von Nutzfahrzeugen der 5-t-Nutzmasseklasse aus Ludwigsfelde ist das Pritschenfahrzeug W 50 L. Seit 1965 gebaut und ständig weiterentwickelt, hat sich dieser 2achsige Frontlenker bei unseren in- und ausländischen Kunden bewährt. Wie Fahrzeughalter urteilen, mag folgendes Beispiel zeigen, das für viele andere steht:

Die ungarische Firma MEZŐGAZDASÁGI GÉPKYÁRTÓ ÉS SZOLGÁLTATÓ VÁLLALAT in Miskolc schreibt (Auszüge des nebenstehenden Faksimiles):

- Zwei Pritschenfahrzeuge W 50 L wurden 1967 gekauft;
 - in den 5 Jahren der Benutzung zeugen die Fahrzeuge von guter Konstruktion, hoher Betriebsbereitschaft und langer Lebensdauer;
 - ein Fahrzeug erreichte bisher ohne Reparaturen 214 000 km, das andere 200 000 km Laufleistung.
- Unverzüglich, wirtschaftlich und immer zuverlässig, ist das Ludwigsfelder Pritschenfahrzeug in vielen Betrieben des Transportwesens im Nah- und Fernverkehr für den Stückguttransport zu finden.

Mit dem Speditionspritschenfahrzeug W 50 L/Sp wurde den Wünschen unserer Kunden nach einem Nutzkraftwagen mit vergrößerter Ladefläche für den Transport von Paletten und sperrigen Gütern entsprochen. Auch diese W-50-Variante ist seit Jahren erprobt und zur Zufriedenheit unserer Kunden im Einsatz.

Aufbau des Pritschenfahrzeuges W 50 L

Der verwindungselastische Rahmen besteht aus Stahlblech und wird genietet. Die Hinterachse ist als sogenannte Doppelachse in Trag- und Antriebsachse ausgebildet; die Kraftübertragung erfolgt hierbei über ein Seitenvorgelege. Längsliegende Blattfedern und Gummizusatzfedern passen das Fahrzeug in den verschiedenen Beladezuständen den wechselnden Fahrbahnverhältnissen an. Eine hydraulische Zweikreisbremse mit Druckluftunterstützung sorgt für hohe Verkehrssicherheit; als Radbremsen kommen Duo-Servo-Bremsen zum Einsatz. Die vorhandene Motorbremse dient als zusätzliche wirkungsvolle Bremshilfe. Das Herz des Fahrzeuges bildet ein Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Direkteinspritzung. Er gewährleistet neben großer Zugkraft eine hohe Geschwindigkeit des Fahrzeuges. Ein Lüfter, der, abhängig von der Kühlwassertemperatur, elektromagnetisch zu- und abgeschaltet wird, erhöht die Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer des Triebwerkes. Getrennt vom Motor ist das Wechselgetriebe im Rahmen angeordnet; seine Synchronschaltung läßt sich exakt und leicht bedienen. Das Fahrerhaus bietet dem Kraftfahrer einen komfortablen Arbeitsplatz, um seine vielfältigen Belastungen zu erleichtern und es ihm zu ermöglichen, seine volle Konzentration dem Straßenverkehr zuzuwenden. Die Kontroll- und Bedienungselemente liegen im Blickfeld bzw. im günstigen Griffbereich. Heizung und Belüftung sind sehr wir-



Abb. 1 und 2: In vielen Betrieben des Transportwesens ist das Pritschenfahrzeug W 50 L die Basis zur Bewältigung der ständig steigenden Anforderungen im Stückgutverkehr.



Abb. 2

kungsvoll; Zuglufterscheinungen treten selbst bei vollständig geöffneten Seitenfenstern nicht auf, da im Verein mit der Lüftungsklappe im Fahrerhausdach ein optimaler Strömungsverlauf erreicht wurde.

Ein zentralgefederter und hydraulisch stoßgedämpfter Fahrersitz ist horizontal, vertikal, in der Lehnenneigung und für jede Belastung verstellbar und läßt sich so jeder Körpergröße und jedem Fahrergewicht anpassen. Die Lenkung ist leichtgängig und ermüdungsfrei. Das Pritschenfahrzeug W 50 L wird mit oder ohne Planengestell und Plane sowie mit oder ohne Differential Sperre geliefert und kann mit doppeitem, sogenanntem Verschleißboden ausgestattet werden.

Je nach den vorgesehenen Aufgaben werden mit dem Fahrzeug durch Wahl einer Ausführung mit Differential Sperre auch weniger gute Straßen und Wege bewältigt.

Aufbau des Speditionspritschenfahrzeuges W 50 L/Sp

Dieses Fahrzeug verfügt gegenüber dem Pritschenfahrzeug W 50 L über eine längere Pritsche mit erhöhter Stirnwand und geteilten Seitenbordwänden und ist mit oder ohne Planengestell und Plane lieferbar.

Entsprechend der Bordwandteilung ist auch die seitliche Planenabdeckung geteilt. Die Rungen sind abnehmbar. Der Holzboden der Pritsche ist bei dieser Variante zusätzlich mit einem schnell auswechselbaren Verschleißboden versehen.

Infolge des hohen Standardisierungsgrades und des Anteiles der bei vielen unserer W-50-Varianten übereinstimmenden Baugruppen konnten für das Speditionspritschenfahrzeug u. a. Motor, Kupplung, Wechselgetriebe, Achsen, Lenkung, Fahrerhaus, Federungs- und Bremsensystem vom Pritschenfahrzeug übernommen werden. Somit vereinigt sich wirtschaftliche Fertigung im Herstellerwerk mit optimaler Ersatzteillagerhaltung beim Kunden.

Wie alle übrigen Fahrzeuge aus Ludwigsfelde wurden auch die hier vorgestellten beiden Varianten laufend dem letzten Stand technischer Erkenntnisse angepaßt. Neben Einzelverbesserungen zur Erhöhung der Grenznutzungsdauer verschiedener Aggregate wurde eine Reihe von Veränderungen bei der Serienfertigung wirksam. Diese dienen vor allem der Bedienungserleichterung und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Aus der Vielzahl der Verbesserungen einige der wichtigsten:

- Ablösung der Ratschen-Handbremse durch eine Federspeicher-Handbremse;



Abb. 3, 4 und 5: Ebenso vielseitig verwendbar ist das Speditionspritschenfahrzeug W 50 L/Sp; hier eingesetzt als Auslieferungsfahrzeug der Getränkeindustrie und beim Handelstransport im Haus-zu-Haus-Verkehr.



Abb. 4



Abb. 5

- Verringerung der Fußkraft bei Bremsbeginn auf 12 . . . 13 kp und am Kupplungspedal auf ca. 20 kp;
- in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur automatisch zu- und abschaltender Motorlüfter;
- Ausstattung mit Drehstromlichtmaschine, deren Charakteristik unter anderem die Batterieladung bereits im Leerlauf ermöglicht.
- Ausstattung mit Fahrtenschreiber;
- mittels Seilwinde absenkbares Reserverad;
- Einsatz eines Kugelumlauf-Lenkgetriebes zwecks weiterer Verminderung der Lenkkräfte und Fahrbahnstöße;
- Verminderung der Geräusche im Fahrerhaus u. a. durch Verlegung des Luftfilters an die Motorrückseite und durch verbesserte Motorabdeckung.

Beide Pritschenfahrzeuge wurden ausgelegt für eine Nachrüstung mit einem als Seitenräumer ausgebildeten Vorbauschneepflug, hergestellt vom VEB Metall, DDR - 2304 Tribsees, Wasserstraße 1.

Abb. 6: Das zweckmäßig ausgestattete Fahrerhaus des Frontlenkers gewährleistet optimale Arbeitsbedingungen für den Kraftfahrer.



Abb. 6

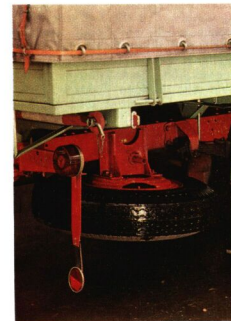


Abb. 7: Das Reserverad läßt sich mittels Seilwinde ohne großen Kraftaufwand entnehmen bzw. befestigen.

TECHNISCHE DATEN

	W 50 L		W 50 L/Sp		W 50 L		W 50 L/Sp		
	ohne Planengestell u.	mit Plane	ohne Planengestell u.	mit Plane	ohne Planengestell u.	mit Plane	ohne Planengestell u.	mit Plane	
Fahrzeugdaten, allgemein									
Höchstgeschwindigkeit	km/h	90		90					
Fahrtgeschwindigkeit bei max. Motordrehzahl 2300 min ⁻¹									
im 1. Gang	km/h	10		10					
im 2. Gang	km/h	20		20					
im 3. Gang	km/h	35		35					
im 4. Gang	km/h	57		57					
im 5. Gang	km/h	90		90					
Niedrigste Geschwindigkeit bei max. Drehmoment, d. h. Motordrehzahl 1350 min ⁻¹	km/h	6		6					
Achsuntersetzung		4,64:1		4,64:1					
Steigfähigkeit									
im 1. Gang	σ/a	32		32					
im 2. Gang	σ/a	18		18					
im 3. Gang	σ/a	10		10					
im 4. Gang	σ/a	6		6					
im 5. Gang	σ/a	3		3					
Kraftstoffnormverbrauch	l/100 km	16,7		16,7					
Zulässige Anhängemasse	kg	9000		9000					
Leermasse	kg	4580	4780	4850	5100				
Nutzmasse	kg	5220	5020	4950	4700				
Zulässige Gesamtmasse	kg	9800		9800					
Achslast des Fahrgestells									
vorn, leer	kp	ca. 2300		ca. 2360					
zulässig	kp	3400		3400					
hinten, leer	kp	ca. 1500		ca. 1500					
zulässig	kp	6800		6800					
Achslast des kompletten Fahrzeuges (mit Pritschen)									
vorn, leer	kp	2405		2570					
zulässig	kp	3400		3400					
hinten, leer	kp	2175		2550					
zulässig	kp	6800		6800					
Fahrzeug-Länge									
-Breite	mm	6480		7200					
-Höhe	mm	2500		2500					
unbelastet									
mm	2620	3500	2620	3520					
belastet									
mm	2575	3360	2575	3380					
Radstand									
mm	3200								
Spurweite vorn									
mm	1700			1700					
hinten									
mm	1780			1780					
Bodenfreiheit quer									
mm	380			380					
längs									
o	300			300					
Wendekreis links									
o	14750			16400					
rechts									
mm	14200			15600					
Überhang vorn									
mm	31			31					
hinten									
mm	19			14					
Holzpritschenaufbau									
Lademaße:									
Länge	mm	4500		5200					
Breite	mm	2200		2200					
Lichte Spriegelgestellhöhe über									
Pritschenboden									
Mitte	mm	2190		2190					
seitlich	mm	2000		2000					2190
Bordwandhöhe									
mm	500			500					500
Höhe der Seitenlatten als									
Bordwandaufhöhung									
mm	1040			1650					
Höhe der feststehenden Stirnwand									
mm	500			915					
- mit Stirnwandaufsatz									
mm	1700			1700					
Ladefläche									
Ladevolumen	m ³	5	10	20	5,7				23
Höhe der Ladefläche über der									
Fahrbahn unbelastet									
mm	1260			1280					
belastet									
mm	1120			1140					
Dicke des Pritschenbodens									
mm	30			50					
Dicke des Verschleißbodens									
mm	30			50					
Masse									
des Pritschenaufbaus ohne									
Planengestell und Plane									
kg	437			676					
des Planengestells mit Plane									
kg	212			ca. 250					
Beiden hier vorgestellten W-50-Varianten gemeinsam sind die folgenden Details:									
Fahrgestell:									
Motor: Vierzylinder-Viertakt-Diesel, Typ 4 VD 14,5/12-2 SRW, mit Mittenkugelbrenn- raum (MAN-System); Hubraum 6560 cm ³ , Wasserkühlung, Lüfter-Schaltautomatik. Leistung 92 kW = 125 PS (DIN) bei Drehzahl 2300 min ⁻¹ ; max. Drehmoment 43 kNm bei Drehzahl 1350 min ⁻¹ .									
Einscheiben-Trockenkupplung.									
Wechselgetriebe mit 5 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang; 2. bis 5. Gang synchro- nisiert.									
Elektrische Anlage 12 V, mit Batterie-Haupt- schalter und Umschalter für 24-V-Start- anlage; Drehstromlichtmaschine 12 V/500 W Verwindungselastischer Leiterraum mit genieteten Querträgern.									
Vorderachse, aus geschmiedete Faustachse ausgelegt, mit doppelt wirkenden Tele- skop-Stößdämpfern und Halbelliptik- Blattfedern.									
Hinterachse in Trieb- und Tragachse ge- teilt (mit wahlweiser Differentialsperre für die Variante W 50 L), verstärkten Halbelliptik-Blattfedern und Gummi-Zu- satzfedern.									
Betriebsbremse als hydraulische Zweikreis- bremse mit pneumatischer Verstärkung; Motorbremse nach dem Staudruckverfah- ren; Feststellbremse als Federspeicher- Handbremse ausgelegt.									
Bereifung 8,25-20, 12 PR (2 vorn, 4 hinten, 1 Reserve).									
Fahrerhaus									
Ganzstahlkonstruktion in Frontlenkerbau- weise; 2 Sitzplätze (davon 1 zentralgefede- ter und hydraulisch stoßgedämpfter, sog. Schwingsitz für den Fahrer); Warmwasser- heizung mit Gebläse; zugfreie Be- und Ent- lüftung mit zusätzlicher Dachklappe; Rund- umverglasung aus Sicherheitsglas; elektri- sche Scheibenwaschanlage, asymmetrisches Abblendlicht.									



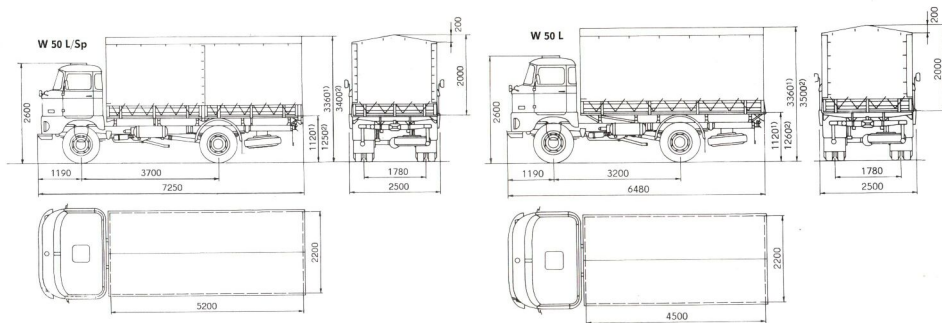
Hersteller:
VEB
IFA-Automobilwerke
Ludwigsfelde
DDR - 172 Ludwigsfelde
Telefon 60
Telex 013 8621



Exporteur:
Transportmaschinen
Export-Import
Volkseigener
Außenhandelsbetrieb
der Deutschen
Demokratischen Republik
DDR - 108 Berlin
Joh.-Dieckmann-Str. 11-13
Telefon 22 40
Telex 112 094

1. Auflage
Redaktionsluß
September 1973
Technische
Veränderungen
im Sinne der
Weiterentwicklung
vorbehalten.

Übersicht durch:



DEWAG DRESDEN — Regiegruppe Fahrzeugbau — F 301-74 5000 IV-2-23 471

NUTZFAHRZEUGE IFA W 50 AUS LUDWIGSFELDE/DDR