

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.



MEZŐGÁZDASÁGI GÉPGYÁRTÓ ÉS SZOLGÁLTATÓ VÁLLALAT, MISKOLC

VSE IPA Automobilwerke
Aut. für Kundenkontakt
Ludwigsfelde
DDR

MEZŐGÁZDASÁGI GÉPGYÁRTÓ
TELEFON 57.10.15 (2x 7-15)
TELEK 14.22.20
MISKOLC 350-0020

LEDEL KÖRTE: 1972. okt. 4.
SZANIA
(MISKOLC)

Sehr geehrte Herren!

Sie haben im Jahre 1967, 2 Stk. des Bausatz IPA-C 50/L gekauft.

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

Da unserer ganzen Zufriedenheit laufen diese LKW noch auch als heutigen Tage ausgereicht, der Kraftstoffverbrauch beträgt nach 5-jährigen Gebrauch circa 19-20 l/100 km, was wir für sehr günstig halten.

Unser Kraftfahrer, Herr Ujvárosi Béla, hat mit dem LKW Fahrgestell-Nr. 67-0255 schon 211.000 km erreicht, mit dem Originalmotor, ohne Austausch eines einzigen Hauptbestandteils und ohne Erneuerung.

Mit dem anderen LKW, Fahrgestell-Nr. 67-0256, hat Herr János 2.4.1. p. n. s. 400-000 km erreicht. Die condition dieses LKW ist das gleiche.

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

Sie wären gerne bereit, ihre Erfahrungen an IPA-Kunden oder anderen Kraftfahrern zu übergeben, wenn die die Kraftfahrern oder unsere Firma zu Referenz, Werbung oder Erfahrungsaustausch in Anspruch nehmen möchten, so stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Die Erwartung ihrer Nachrichten verbleiben wir

Mit freundlichen Grüßen

MEZŐGÁZDASÁGI
GÉPGYÁRTÓ 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 MEZŐGÁZDASÁGI GÉPGYÁRTÓ ÉS SZOLGÁLTATÓ VALLALAT 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.

Unverwundlich, 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.



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

Ein zentralgefedert 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 Differentialsperrung geliefert und kann mit doppelter, sogenanntem Verschleißboden ausgestattet werden.

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

Abb. 2

Aufbau des Speditionspritschen- fahrzeuges 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 Bremssystem 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;
- Ausrüstung 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

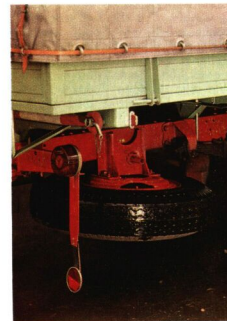


Abb. 7: Das Reserverad läßt sich mittels Seilwinde ohne großen Kraftaufwand entnehmen bzw. befestigen.

| TECHNISCHE DATEN | | W 50 L | | W 50 L Sp | | W 50 L | | W 50 L/Sp | |
|--|----------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| | | ohne Planengestell u. Plane | mit Planengestell u. Plane | ohne Planengestell u. Plane | mit Planengestell u. Plane | ohne Planengestell u. Plane | mit Planengestell u. Plane | ohne Planengestell u. Plane | mit Planengestell u. Plane |
| Fahrzeugdaten, allgemein | | | | | | Holzpritschenaufbau | | | |
| Höchstgeschwindigkeit | km/h | 90 | | 90 | | Lademaße: | | | |
| Fahrtgeschwindigkeit bei max. Motordrehzahl | | | | | | Länge | mm | 4500 | 5200 |
| 2300 min ⁻¹ | | | | | | Breite | mm | 2200 | 2200 |
| im 1. Gang | km/h | 10 | | 10 | | Lichte Spriegelgestellhöhe über | | | |
| im 2. Gang | km/h | 20 | | 20 | | Pritschenboden | | | |
| im 3. Gang | km/h | 35 | | 35 | | Mitte | mm | 2190 | 2190 |
| im 4. Gang | km/h | 57 | | 57 | | seitlich | mm | 2000 | 2000 |
| im 5. Gang | km/h | 90 | | 90 | | Bordwandhöhe | mm | 500 | 500 |
| Niedrigste Geschwindigkeit bei max. Drehmoment, d. h. Motordrehzahl 1350 min ⁻¹ | km/h | 6 | | 6 | | Höhe der Seitenlatten als Bordwandaufhöhung | mm | 1040 | 1650 |
| Achsuntersetzung | | 4,64:1 | | 4,64:1 | | Höhe der feststehenden Stirnwand – mit Stirnwandaufsatz | mm | 500 | 915 |
| Steigfähigkeit | | | | | | Ladefläche | m ² | 10 | 11,5 |
| im 1. Gang | c/a | 32 | | 32 | | Ladevolumen | m ³ | 5 | 20 |
| im 2. Gang | c/a | 18 | | 18 | | Höhe der Ladefläche über der Fahrbahn unbelastet | mm | 1260 | 1280 |
| im 3. Gang | c/a | 10 | | 10 | | belastet | mm | 1120 | 1140 |
| im 4. Gang | c/a | 6 | | 6 | | Dicke des Pritschenbodens | mm | 30 | 50 |
| im 5. Gang | c/a | 3 | | 3 | | Dicke des Verschleißbodens | | | 50 |
| Kraftstoffnormverbrauch | l/100 km | 16,7 | | 16,7 | | Masse des Pritschenaufbaus ohne Planengestell und Plane | kg | 437 | 676 |
| Zulässige Anhängemasse | kg | 9000 | | 9000 | | des Planengestells mit Plane | kg | 212 | ca. 250 |
| Leermasse | kg | 4580 | 4780 | 4850 | 5100 | | | | |
| Nutzmasse | kg | 5220 | 5020 | 4950 | 4700 | | | | |
| Zulässige Gesamtmasse | kg | 9800 | | 9800 | | | | | |
| Achslast des Fahrgestells | | | | | | Beiden hier vorgestellten W-50-Varianten gemeinsam sind die folgenden Details: | | | |
| vorn, leer | kp | ca. 2300 | | ca. 2360 | | Fahrgestell: | | | |
| zulässig | kp | 3400 | | 3400 | | Motor: Vierzylinder-Viertakt-Diesel, Typ 4VD | | | |
| hinten, leer | kp | ca. 1500 | | ca. 1500 | | 14,5/12-2 SRW, mit Mittenkugelnbrenn- raum (MAN-System); Hubraum 6560 cm ³ , Wasserkühlung, Lüfter-Schaltautomatik. | | | |
| zulässig | kp | 6800 | | 6800 | | Leistung 92 kW = 125 PS (DIN) bei Drehzahl 2300 min ⁻¹ ; max. Drehmoment 43 kpm bei Drehzahl 1350 min ⁻¹ . | | | |
| Achslast des kompletten Fahr- zeuges (mit Pritsche) | | | | | | Einscheiben-Trockenkupplung. | | | |
| vorn, leer | kp | 2405 | | 2570 | | Wechselgetriebe mit 5 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang; 2. bis 5. Gang synchro- nisiert. | | | |
| zulässig | kp | 3400 | | 3400 | | Elektrische Anlage 12 V, mit Batterie-Haupt- schalter und -umschalter für 24-V-Starter- anlage; Drehtromlichtmaschine 12V/500 W | | | |
| hinten, leer | kp | 2175 | | 2550 | | Verwindungselastischer Leiterraum mit genieteten Querträgern. | | | |
| zulässig | kp | 6800 | | 6800 | | Vorderachse, als geschmiedete Faustachse ausgelegt, mit doppelt wirkenden Tele- skop-Stoßdämpfern und Halbelliptik- Blattfedern. | | | |
| Fahrzeug-Länge | mm | 6480 | | 7200 | | Hinterachse in Trieb- und Tragachse ge- teilt (mit wahlweiser Differentialsperr- e für die Variante W 50 L), verstärkten Halbelliptik-Blattfedern und Gummi-Zu- satzfedern. | | | |
| -Breite | mm | 2500 | | 2500 | | Betriebsbremse als hydraulische Zweikreis- bremse mit pneumatischer Verstärkung; Motorbremse nach dem Steuderkufen- verfahren; Feststellbremse als Federspeicher- Handbremse ausgelegt. | | | |
| -Höhe | | | | | | Bereifung 8.25–20, 12 PR (2 vorn, 4 hinten, 1 Reserve). | | | |
| unbelastet | mm | 2620 | 3500 | 2620 | 3520 | Fahrerhaus | | | |
| belastet | mm | 2575 | 3360 | 2575 | 3380 | Ganzstahlkonstruktion in Frontlenkerbau- weise; 2 Sitzplätze (davon 1 zentralgefedert 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. | | | |
| 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 | | | | | | | |



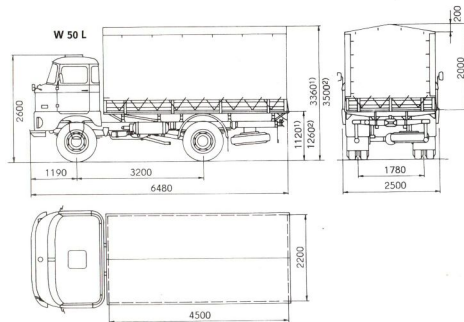
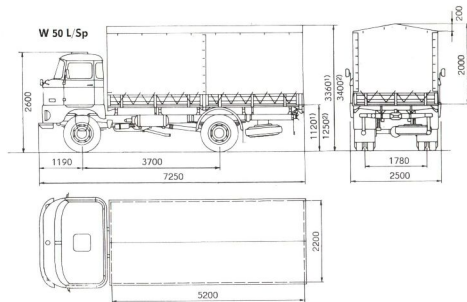
Hersteller:
VEB
IFA-Automobilwerke
Ludwigsfelde
DDR - 172 Ludwigsfelde
Telefon 60
Telex 013 8621



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

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

Überreicht durch:



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

NUTZFAHRZEUGE IFA W50 AUS LUDWIGSFELDE/DDR