

ББК 39.33  
К21  
УДК 656.113(031)



**Карбанович И. И.**

**К21**      Краткий справочник по импортным автомобилям. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1980 — 192 с., ил., табл.

55 коп.

Справочник содержит технические характеристики автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов, экспортируемых в СССР внешнеторговыми объединениями Чехословацкой Социалистической Республики, Польской Народной Республики, Германской Демократической Республики, Венгерской Народной Республики и автомобильными фирмами Швеции, ФРГ и Франции.

Первое издание вышло в 1971 г. Настоящее издание дополнено новыми марками подвижного состава. Внесены изменения, произошедшие с момента выхода первого издания.

Справочник предназначен для инженерно-технических работников автомобильного транспорта.

К 31803-008 8-80.  
049(01)-80

3603000000

ББК 39.33  
6Т2.1



## Автомобиль ИФА W50LK (4×2)

Автомобиль-самосвал ИФАW50L/К выпускается народным предприятием «ИФА-Аутомобильверке» в г. Людвигсфельде (ГДР) с 1969 г. и предназначен для перевозки массовых строительных грузов.

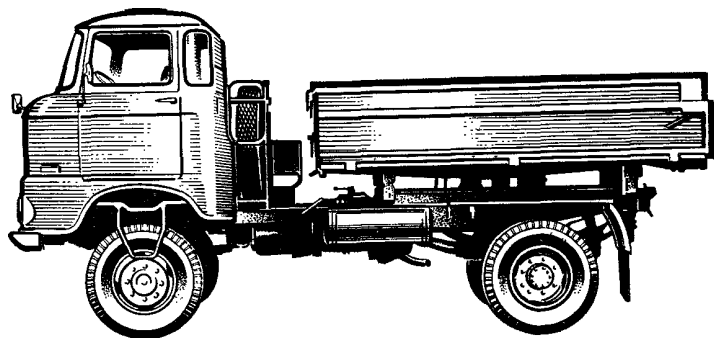


Рис. 63. Автомобиль ИФА W50L/К

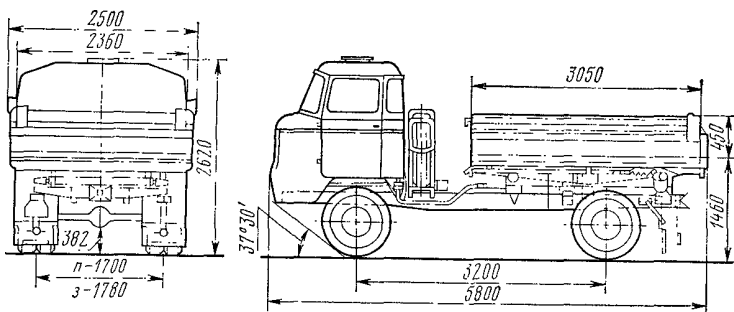


Рис. 64. Схема автомобиля ИФА W50L/К

Автомобиль оборудован гидравлическим подъемным механизмом для опрокидывания платформы на три стороны.

#### Общие данные

Грузоподъемность, кг . . . . .	4 800
Масса автомобиля, кг:	
собственная . . . . .	5 200
полная . . . . .	10 000
Распределение полной массы, кг:	
на переднюю ось . . . . .	2 800
» заднюю » . . . . .	7 200
Радиус поворота по колею переднего наружного колеса, м	7,1
Максимальная скорость с полной нагрузкой, км/ч . . . . .	80
Максимальный преодолеваемый подъем, % . . . . .	37
Площадь платформы, м <sup>2</sup> . . . . .	7,2
Объем платформы, м <sup>3</sup> . . . . .	3,24
Контрольный расход топлива, л/100 км . . . . .	17,0
Угол наклона платформы, град:	
назад . . . . .	47
на стороны . . . . .	44
Время разгрузки платформы, с:	
назад . . . . .	11
на стороны . . . . .	11

#### Рама и кузова

Рама . . . . .	клепаная, из профильного проката
Кабина . . . . .	цельнометаллическая, двухместная
Платформа . . . . .	металлическая
Подъемный механизм:	
тип . . . . .	гидравлический, телескопический, одноцилиндровый
число выдвижных элементов . . . . .	4

Остальные данные совпадают с технической характеристикой автомобиля ИФА—W50L.

Контрольный расход топлива, л/100 км . . . . .	14
Радиус поворота по колею переднего наружного колеса, м . . . . .	6,3
Минимальный дорожный просвет, мм . . . . .	210
Максимальный преодолеваемый подъем, % . . . . .	24

### Рама и кузов

Рама . . . . .	сварная, из профиля прямоугольного сечения
Кабина . . . . .	цельнометаллическая, двухместная
Отопление . . . . .	жидкостное, от системы охлаждения двигателя
Платформа . . . . .	деревянная, с тремя откруивающимися бортами
Площадь грузовой платформы, м <sup>2</sup> . . . . .	4,6

Остальные данные совпадают с технической характеристикой автобуса «Ныса 501-М».



## Автомобиль ИФА W50 L (4×2)

Грузовой автомобиль ИФА W50L выпускается народным предприятием ИФА-Аутомобильверке в г. Людвигсфельде (ГДР) с 1969 г. и предназначен для перевозки грузов по дорогам с твердым покрытием.

На базе автомобиля ИФА W50L завод выпускает следующие модификации: ИФА W50L/К (автомобиль-самосвал), ИФА W50L/К3SK5 (автомобиль-самосвал с приводом на все колеса), ИФА W50L/W (фургон-мастерская), ИФА W50L/LB (автомобиль с погрузочным бортом и тентом), ИФА W50L/LF16 (пожарный автомобиль).

### Общие данные

Грузоподъемность, кг . . . . .	5 000
Максимальная масса буксируемого прицепа, кг . . . . .	9 000
Масса автомобиля, кг:	
снаряженная . . . . .	5 200
полная . . . . .	10 200

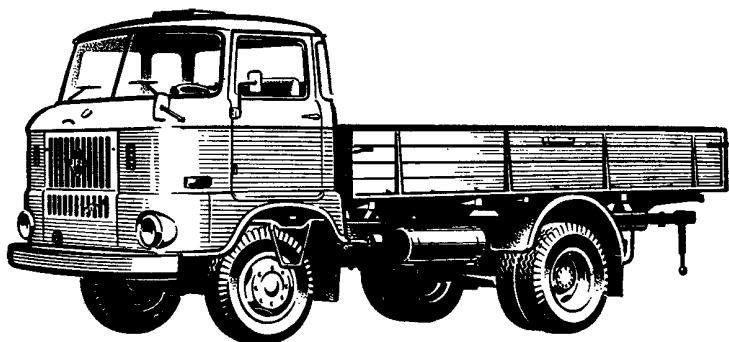


Рис. 35. Автомобиль ИФА W50L

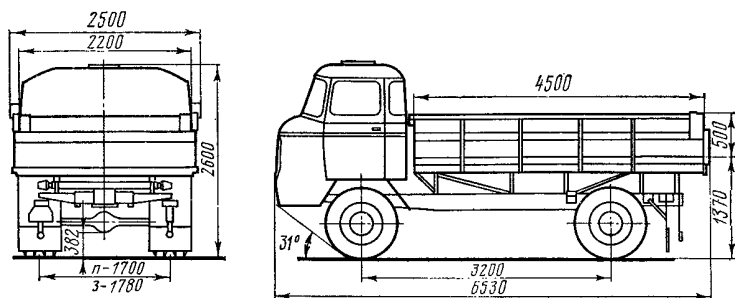


Рис. 36. Схема автомобиля ИФА W50L

Распределение полной массы, кг:

на переднюю ось . . . . .	3 400
» заднюю » . . . . .	6 800
Радиус поворота по колес переднего наружного колеса, м . . . . .	7,1
Максимальная скорость с полной нагрузкой, км/ч . . . . .	90
Максимальный преодолеваемый подъем, % . . . . .	32
Площадь платформы, м <sup>2</sup> . . . . .	9,9
Объем платформы, м <sup>3</sup> . . . . .	4,95
Контрольный расход топлива, л/100 км . . . . .	17,0

#### Двигатель

Модель . . . . .	4 VD 14,5/12-1SRW
Тип . . . . .	четырёхтактный, дизельный с непосредственным впрыском
Число цилиндров . . . . .	4

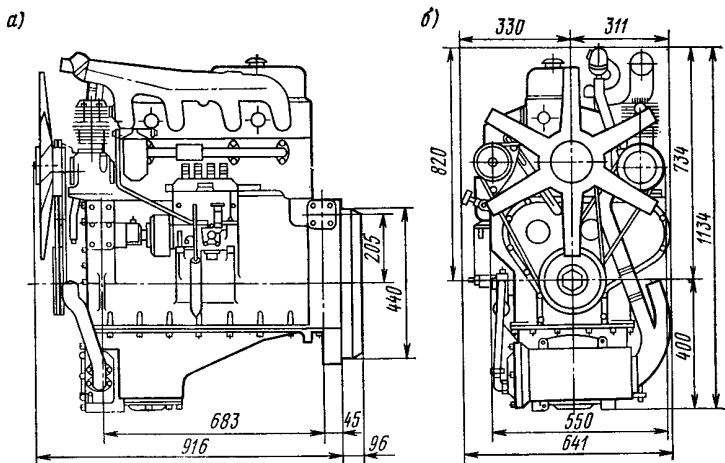


Рис. 37. Схема двигателя 4VD 14,5/12-ISRW:

а — вид сбоку; б — вид спереди

Расположение цилиндров . . . . .	рядное
» клапанов . . . . .	верхнее
Диаметр цилиндра, мм . . . . .	120
Ход поршня, мм . . . . .	145
Рабочий объем цилиндров, л . . . . .	6,560
Степень сжатия . . . . .	18
Порядок работы цилиндров . . . . .	1—3—4—2
Максимальная мощность, л. с. . . . .	125 при 2300 об/мин
Максимальный крутящий момент, кгс·м . . . . .	43 » 1500 »
Минимальный удельный расход топлива, г/л. с. ч . . . . .	170
Средняя скорость поршня, м/с . . . . .	11,1
Литровая мощность, л. с./л . . . . .	19,05
Число опор коленчатого вала . . . . .	5
Фазы газораспределения:	
впускной клапан . . . . .	о.—8° до ВМТ
выпускной » . . . . .	з.—38° после НМТ
	о.—44° до НМТ
	з.—8° после ВМТ
Система охлаждения . . . . .	жидкостная
» смазки . . . . .	комбинированная
Масса двигателя, кг . . . . .	542
Удельная масса, кг/л. с. . . . .	4,3
Топливный насос . . . . .	DEP4B-S804/2
Начало впрыска . . . . .	26°—2° до ВМТ
Давление впрыска, кгс/см <sup>2</sup> . . . . .	175+5
Форсунки . . . . .	Se170-66-1, TGL12384

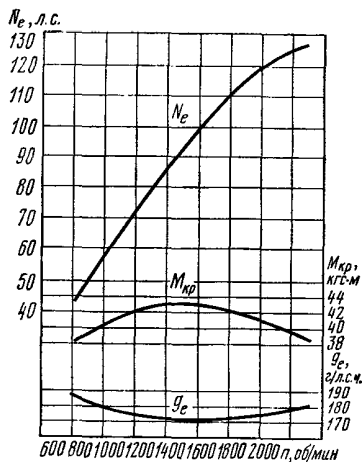


Рис. 38. Внешняя скоростная характеристика двигателя 4VD14,5/12-1SRW

Топливо . . . . .

дизельное: летом—ДЛ, зимой—ДЗ, при температуре минус 30°C и ниже — арктическое ДА, ГОСТ 4749—73

### Трансмиссия

Сцепление . . . . .

однодисковое, сухое

Диаметр фрикционных накладок, мм:

наружный . . . . .

350

внутренний . . . . .

195

Привод выключения сцепления . . . . .

механический

Коробка передач . . . . .

механическая, пятиступенчатая, трехходовая, с синхронизаторами включения II—V передач

Способ переключения передач . . . . .

центральный рычагом

Передаточные числа . . . . .

I—8,62; II—4,56; III—2,62; IV—1,59; V—1,00; З. X.—6,38

Карданная передача . . . . .

открытая, имеет два вала и четыре жестких кардана неравных угловых скоростей

Главная передача заднего моста . . . . .

двойная

Центральный редуктор . . . . .

конический, с механизмом блокировки дифференциала

Колесный редуктор . . . . .

цилиндрический

Передационное число главной передачи . . . . .

5,36

## Рулевое управление

Рулевой механизм . . . . .	глобидальный червяк и ролик, передаточное число—23,4
----------------------------	------------------------------------------------------

## Тормозные системы

Рабочая тормозная система . . . . .	барабанного типа, на все колеса, с гидравлическим приводом и пневмоусилителем
Диаметр тормозных барабанов, мм: . . .	400
Ширина тормозных накладок, мм:	
передних . . . . .	120
задних . . . . .	120
Площадь накладок рабочего тормоза, см <sup>2</sup>	3272
Диаметр тормозных цилиндров, мм . . .	31,8
Стояночная тормозная система . . . . .	барабанного типа, на задние колеса, с пневматическим приводом
Тормоз-замедлитель . . . . .	моторный, клапаниого типа, с пневматическим приводом

## Подвеска

Передняя и задняя . . . . .	зависимая, на двух полуэллиптических листовых рессорах
Амортизаторы (передние) . . . . .	гидравлические, телескопические, двойного действия

## Рама и кузов

Рама . . . . .	клепаная, из профильного проката
Кабина . . . . .	цельнометаллическая, двухместная
Платформа . . . . .	деревянная, с тремя откидными бортами

## Колеса и шины

Колеса:	
передние . . . . .	дисковые, односкатные
задние . . . . .	» двухскатные
Размер обода . . . . .	6,5—20
Шины . . . . .	камерные
Размер шин . . . . .	9,0—20 (8,25—20)



## Электрооборудование

Номинальное напряжение, В . . . . .	12
Аккумуляторная батарея . . . . .	две, 135 А·ч
Генератор . . . . .	12 В, 500 Вт
Реле-регулятор . . . . .	500/12, I КА 490, 12 В, 500 Вт
Стартер . . . . .	24 В, 4 л. с.
Стеклоочистители . . . . .	два, электрические

### Заправочные объемы, л, и рекомендуемые эксплуатационные материалы

Топливный бак . . . . .	100
Система смазки двигателя . . . . .	16
Масляный резервуар воздухоочистителя . . . . .	1,9
Картер топливного насоса . . . . .	0,3
» компрессора . . . . .	0,29
Система охлаждения двигателя . . . . .	30—вода или антифриз
Картер коробки передач . . . . .	8,0
» рулевого механизма . . . . .	2,0
» главной передачи и колесных редукторов . . . . .	5,0
Система привода тормоза . . . . .	0,85
Амортизаторы . . . . .	0,37

}	летом масло ДС-11
	(М-10Б), зимой
}	ДС-8 (М-8Б),
	ГОСТ 8581—78
}	всесезонно масло
	ТСп-14,
	ТУ 38-101488 — 74,
	или ТАп-15 В, ТУ 38-101176—74
}	всесезонно тормозная
	жидкость БСК ТУ6-10-1533—75
}	всесезонно амортиза-
	торная жидкость АЖ- 12Т, ТУ 38-101432—74

### Регулировочные данные

Зазоры в клапанном механизме (при холодном двигателе), мм:	
для впускных клапанов . . . . .	0,2
» выпускных » . . . . .	0,3
Нормальное давление масла (при прогревом двигателя), кгс/см <sup>2</sup> . . . . .	4—5 при 2200 об/мин
Схождение передних колес, мм . . . . .	1—4
Угол развала передних колес . . . . .	2°
» продольного наклона шкворней . . . . .	3°
» поперечного » » . . . . .	6°30'
Давление в шинах, кгс/см <sup>2</sup> :	
передних . . . . .	6,0
задних . . . . .	6,0
Свободный ход педали сцепления, мм . . . . .	20—25

Число осей . . . . .	2
Колеса . . . . .	дисковые
Число колес . . . . .	4+1
Размер обода . . . . .	7,00—20
Шины . . . . .	камерные
Размер шин . . . . .	9,00—20
Давление воздуха в шинах, кгс/см <sup>2</sup> . . . . .	6
Подвеска . . . . .	зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах



### Прицеп НК5-1

Самосвальный прицеп НК5-1 выпускается народным предприятием Крафтфарцойгверк «Эрнст Тельман» в г. Любтене (ГДР).

Кузов — металлический, оборудованный гидравлическим подъемником для разгрузки платформы на две стороны.

#### Технические данные

Грузоподъемность, кг . . . . .	4500
Масса прицепа, кг:	
собственная . . . . .	2730
допустимая полная . . . . .	7230

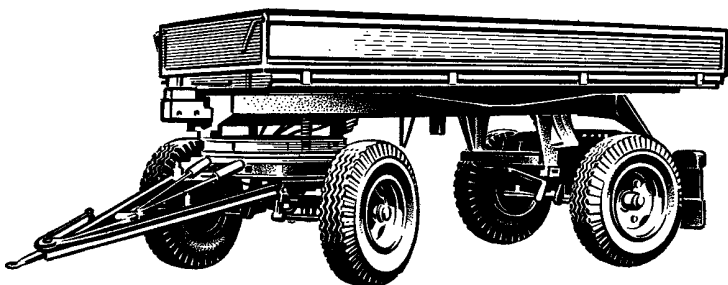


Рис. 95. Прицеп НК5-1

Распределение полной массы, кг:	
на переднюю ось . . . . .	3550
» заднюю » . . . . .	3680
Габаритные размеры, мм:	
длина . . . . .	6200
ширина . . . . .	2240
погрузочная высота . . . . .	1900
Размеры платформы, мм:	
длина . . . . .	4000
ширина . . . . .	2100
высота . . . . .	400
Колея колес, мм . . . . .	1715
База, мм . . . . .	2690
Свес, мм:	
передний . . . . .	515
задний . . . . .	795
Дорожный просвет, мм . . . . .	410
Число колес . . . . .	4+1
Размер шин . . . . .	9,00—20
Давление воздуха в шинах, кгс/см <sup>2</sup> . . . . .	6,5
Подвеска . . . . .	зависимая, на продольных полуэллиптических рес- сорах
Рабочая тормозная система . . . . .	барабанного типа, на все колеса, с пневматичес- ким приводом от авто- мобиля-тягача
Поворотное устройство . . . . .	поворотный круг на шар- нирах
Угол наклона платформы на стороны, град . . . . .	50



## Прицеп НW60. 11

Самосвальный прицеп НW60.11 выпускается народным предприятием «Фарцойгверк» в г. Вальтерсхаузене (ГДР). Прицеп-самосвал оснащен цельнометаллическим кузовом с разгрузкой на две стороны, гидравлическим подъемником с устройством для автоматическо-

Продукция автомобильной промышленности Польши экспортируется более чем в 30 стран мира. Из социалистических стран основными импортерами польских автомобилей являются ЧССР, Румыния, Болгария, Венгрия, ГДР, Монголия, СССР.

Особое значение для развития автомобильной промышленности Польши имеет экономическое сотрудничество между странами — членами СЭВ.

В СССР экспортируются главным образом специализированные автомобили «Жук», «Ныса» и микроавтобусы «Ныса».

Экспортирует польские автомобили внешнеторговое объединение ПОЛЬ-МОТ.



## **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ГЕРМАНСКОЙ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

Автомобильная промышленность Германской Демократической Республики в первые послевоенные годы по существу пережила свое второе рождение. Трудящиеся ГДР под руководством СЕПГ (Социалистической Единой Партии Германии) и при постоянной помощи Советского Союза в короткий срок смогли не только восстановить, но и полностью реконструировать автомобильные заводы. Сегодня автомобильная промышленность занимает одно из ведущих мест в экономике страны. Среди европейских социалистических стран ГДР занимает четвертое место по производству автомобилей после Польши, Чехословакии и Югославии. В силу исторических, экономических и природных условий предприятия автомобильной промышленности расположены в наиболее индустриальных областях на юге страны (табл. 5). Наибольший удельный вес (81%) в общем производстве занимают легковые автомобили. Основными марками являются «Трабант» и «Вартбург».

## 5. Основные предприятия автомобильной промышленности ГДР

Наименование предприятия	Местонахождение (город)	Выпускаемая продукция
Заксенринг	Цвиккау	Легковые автомобили «Трабант-601»
Автомобильный завод (АВЕ)	Эйзенах	«Вартбург-353W»
ИФА-Автомобильверке	Людвигсфельд	Грузовые автомобили «ИФА W50»
Робур-Верке	Циттау	«Робур-О-3000»
Баркас-Верке	Карл-Маркс-Штадт	«Баркас-Б-1000»
Крафтфарцойгверк «Эрнст Грубе»	Вердау	Прицепы и полуприцепы

С 1962 г. в ГДР наметился устойчивый рост производства грузовых автомобилей. Типаж производимых в ГДР грузовых автомобилей имеет свои особенности. Это автомобили малой и средней грузоподъемности, что определено структурой и спецификой грузопотоков. Основным изготовителем грузовых автомобилей является народное предприятие ИФА-Автомобильверке в г. Людвигсфельде, которое выпускает 5-тонные автомобили ИФА различных модификаций. На долю этого предприятия приходится около 70% всех выпускаемых в стране грузовых автомобилей. Для автомо-

## 6. Производство автомобилей в ГДР

Годы	Производство автомобилей, тыс. шт.			Годы	Производство автомобилей, тыс. шт.		
	Всего	В том числе			Всего	В том числе	
		грузовых и автобусов	легковых			грузовых и автобусов	легковых
1960	76,4	12,4	64,0	1969	147,7	26,8	120,9
1961	81,7	12,2	69,5	1970	153,4	26,8	126,6
1962	80,4	8,2	72,2	1971	162,7	28,4	134,3
1963	94,6	10,3	84,3	1972	169,6	30,0	139,6
1964	105,1	12,0	93,1	1973	180,2	33,1	147,1
1965	128,6	15,7	112,9	1974	191,1	36,5	154,6
1966	136,8	21,3	115,5	1975	197,4	38,3	159,1
1967	136,6	22,1	114,5	1976	202,4	38,4	164,0
1968	142,0	26,0	116,0				

билей ИФА из СССР поступают шины, подшипники и материалы для внутренней обивки кабины.

В течение последних 25 лет выпуск автомобилей увеличился в 2,6 раза как за счет легковых, так и за счет грузовых автомобилей (табл. 6). Более 50% общего производства автомобилей идет на экспорт в Венгрию, Польшу, Румынию, Чехословакию, СССР, а также в ряд стран Западной Европы, Африки и Азии. Экспортирует автомобили ГДР внешнеторговое предприятие «Транспортмашинен Экспорт-Импорт».



## **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ВЕНГРИИ**

Развитие автомобильной промышленности в Венгерской Народной Республике (ВНР) связано с установлением народной власти. За три десятилетия Венгрия в содружестве со странами—членами СЭВ создала свою автомобильную промышленность, изделия которой в настоящее время пользуются огромным спросом на внешнем рынке.

С самого начала своего зарождения автомобильная промышленность была узкоспециализирована на производстве автобусов и грузовых автомобилей средней грузоподъемности (табл. 7).

Потребность страны в легковом автомобильном транспорте Венгрия покрывает за счет большого импорта, основная часть которого обеспечивается социалистическими странами.

Автобусный завод «Икарус» за три последних десятилетия превратился в крупнейшее предприятие Европы, продукция которого приобрела мировую известность.

Завод выпускает несколько моделей автобусов. Среди них хорошо зарекомендовали себя междугородные автобусы «Икарус-250,-255», городской автобус «Ика-