**07-401 ИФА, IFA W50L/K 3SK 4х2 строительный самосвал 3-сторонней выгрузки грузоподъемностью 4.8 тн, емкость кузова 3.24 м3, прицеп до 9 тн, мест 2, собственный вес 5.2 тн, 4VD 14,5/12-1SRW 125 лс, 80 км/час, всех IFA W50 571,8 тыс. шт., VEB IFA-Automobilwerke ГДР, 1965/66-90 г.**



*Спасибо kolyan22rus и его сообществу за фото.*

Весьма интересны статьи М. Соколова «Незабываемая ИФА» на autotruck-press.ru от 10.12.2006 и С. Леонтьева «Как IFA W50 и КАЗ-4540 супротив друг друга по снегу катались» на drive2.ru.

IFA (Industrieverband Fahrzeugbau) — это аббревиатура Индустриального объединения автомобилестроителей ГДР, которое включало практически все автомобильные заводы на территории ГДР.

*При помощи Николай Екименко drive2.ru и zanuda.offtopic.su.*

 Производство этого 5-тонного грузовика началось в 1965 г. на заводе Industrie Werke Ludwigsfelde (IWL), построенном в 1937 г. в Людвигсфельде, предместье Берлина, компанией Daimler-Benz и выпускавшем там авиамоторы. Во время второй мировой войны его разрушили, затем отстроили и с 1952 г. начали производство лодочных моторов, затем легких армейских машин "Р3", а с 1954 г. - мотороллеров. Тем временем, на заводе "Эрнст Грубе" (Ernst Grube) в Вердау для замены устаревшего 4-тонного грузовика "S4000-1" был спроектирован новый 4,5-тонный автомобиль "Вердау W45" (Werdau). Большой спрос на такие машины заставил начать поиск более мощного предприятия для их производства, которым стал завод ИВЛ. С началом производства новых автомобилей завод переименовали в "Народное предприятие ИФА" (VEB IFA-Automobilwerke). В 1978 г. завод вновь был переименован и стал "Народным комбинатом грузовых автомобилей ИФА" (VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen).

 Прототип новой машины был готов в июле 1962 г., а 1 июня 1965 г. с конвейера сошел первый серийный грузовик ИФА W50L грузоподъемностью 5,2 т с 2-местной кабиной над двигателем. Буква W в названии – именно от завода в Вердау, 50 — грузоподъёмность в центнерах, L — Lastwagen, грузовой автомобиль. Более поздняя, 6-тонная, модификация грузовика уже имела индекс IFA L60.

 В 1966 г. на их базе W50L создали самосвалы "W50L/K" с задней и 3-сторонней разгрузкой.

 Конструкция грузовика была весьма своеобразной для своего класса. Достаточно упомянуть расположенную отдельно от двигателя 5-ступенчатую коробку с синхронизаторами на четырех высших передачах, гидропневматический привод тормозов, коническую главную передачу и цилиндрические колесные редукторы. Часть машин по желанию заказчика имела блокируемый дифференциал заднего моста и вал отбора мощности. Первоначально на автомобиль устанавливали 4-цилиндровый вихрекамерный дизель от грузовика "S4000-1, "мощность которого увеличили с 90 до 110 л.с., а 1967 г. - его модернизированный вариант с системой непосредственного впрыска топлива по лицензии МАИ (MAN), с увеличенным до 6560 см3 рабочим объемом и мощностью 125 л.с. Автомобиль предлагали с колесной базой 3200 и 3700 мм, он мог буксировать прицеп полной массой 9 т и развивал скорость 85 км/ч. Благодаря расположению кабины над двигателем его база составляет чуть больше трех метров. Отсюда – небольшой для автомобилей этого класса радиус разворота, около семи метров.

 Бытует мнение, что обслуживание двигателя ИФЫ затруднено из-за того, что кабина не откидная и доступ к двигателю возможен только из самой кабины. Во-первых, к мотору подобраться и из кабины – невелик труд. Достаточно снять крышку моторного отсека и боковины, и мотор как на ладони. А, во-вторых, инженеры завода предусмотрели возможность выдвинуть мотор вперед с помощью специальных удлинителей рамы. Двигатель W50 состоит из двух сопряженных двигателей с общим колевалом, что вполне позволяет на холостых оборотах работать и даже ехать на двух цилиндрах:

 Тормозная система состояла из двух независимых гидравлических тормозных контуров с пневмоусилителем. При отказе пневмосистемы машина все равно тормозит, но на педаль приходится жать с большим усилием. В отличие от грузовиков советского производства стояночный тормоз блокировал все колеса – с помощью тормозных тросов задние, а пневматика поджимала еще и передние колеса. При этом при буксировке автомобиля с незаведенным двигателем отпала необходимость подключать его к внешней пневматической системе, потому что предусмотрен механизм, позволяющий разблокировать колеса.

 Полуоси в заднем мосту располагаются не внутри балки, а снаружи. Наличие бортовых редукторов позволило сократить габариты редуктора главной передачи и увеличить до 300 мм дорожный просвет. При этом уменьшился крутящий момент, передаваемый через полуоси. А все нагрузки на мост воспринимались трубчатой балкой, связывающей колеса. Благодаря колесным редукторам был налажен выпуск задних мостов с широким диапазоном передаточных чисел: от 4,11 до 6,07 для различных модификаций грузовика.

 У этого грузовика двигатель и коробка соединяются промежуточным карданом, в результате чего замена сцепления — задача нетривиальная на любой большегрузной технике, потому как обычно нужно снимать либо двигатель, либо коробку, которые весят от 500 кг и далее до бесконечности — сильно упрощена. Достаточно снять этот кардан и доступ к сцеплению открыт.

 Весьма существенным облегчением труда водителя самосвала был автоматически открывающийся задний борт, а также автоматическое потряхивание кузова в верхнем положении для отрыва слежавшегося груза. При боковой разгрузке борта открывались вручную.

 За все время выпуска модели изменений в конструкцию было внесено ровно три. В 1967 году автомобиль оснастили новым 125-сильным дизельным агрегатом с непосредственным впрыском топлива, изготавливавшимся по лицензии MAN. В 1969 г. на них появился новый стояночный тормоз, а в 1973 г. — новый рулевой механизм.

Официально в период с 1971 по 1988 годы в СССР поставлялись две модификации: бортовой грузовик W50L с базой 3200 мм и самосвал W50L/K с трёхсторонней разгрузкой. Последние нередко приходили в составе автопоездов с самосвальным прицепом HW60.11 производства VEB Fahrzeugwerk Waltershauzen. В небольшом количестве в СССР также попали длиннобазные грузовики W50L/Sp с базой 3700 мм. Редко встречались и другие представители семейства W50 - полноприводные бортовые W50LA и самосвалы W50L/K3SK5, автомастерские W50L/W, бортовые W50L/BT с двухрядной кабиной, изотермические фургоны W50L/IKB и т.д. В большинстве случаев это были либо экземпляры различных выставок, либо техника, принадлежавшая организациям из ГДР, выполнявшимя работы на территории СССР (обычно строительство или монтаж промышленного оборудования), которые после окончания работ оставляли технику и отправлялись домой "налегке". Общий объём поставок измерялся десятками тысяч.

 IFA W50 в СССР конкурировали с грузовиками ГАЗ-53Б и ЗиЛ-130 грузоподъёмностью 4 и 5 т соответственно. Бензиновые 6- и 8-цилиндровые двигатели имели намного больший расход топлива, а капотная компоновка ухудшала обзор из кабины. Проигрывали они и по надёжности.

 По шоссе полноприводный W50 LA/Z расходовал 27 л на 100 км, W50 LК – 21, а ГАЗ-53Б – 31 л. Эксплуатационный расход составил соответственно 42; 38 и 60 л. То есть на тонну/ километр самосвал W50 L/К был эффективней почти в два раза без учета стоимости топлива. Эффективность автосамосвалов W50 в эксплуатации на самом деле должна была быть еще выше, так как они предназначались для работы с прицепами и оснащались сцепным устройством европейского образца.

 Вместе с этим были отмечены высокая вибрация и шумность работы двигателя IFA W50, ощущаемые в кабине, а также неприспособленность к работе в зимних условиях. Для утепления двигателя были сшиты утеплители на облицовку радиатора. Тем не менее при температуре ниже –15 °С двигатели не прогревались до рабочей температуры.

 С объединением двух Германий и распадом социалистического лагеря — производство устаревшей продукции потеряло актуальность. В 1990 году завод в Людвигсфельде вернули его прежнему владельцу «Даймлер-Бенц». К середине 90-х предприятие полностью перешло на выпуск собственной продукции концерна.

**Выпуск по годам**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Год**  | **W50**  | **производство**  | **Год**  | **W50**  | **L60**  | **производство**  |
| 1965 | 855 | 855 | 1979 | 26 800 |  | 26 800 |
| 1966 | 5775 | 5775 | 1980 | 27 001 |  | 27 001 |
| 1967 | 10 564 | 10 564 | 1981 | 28 201 |  | 28 201 |
| 1968 | 14 785 | 14 785 | 1982 | 29 004 |  | 29 004 |
| 1969 | 16 953 | 16 953 | 1983 | 28 101 |  | 28 101 |
| 1970 | 17 966 | 17 966 | 1984 | 30 300 |  | 30 300 |
| 1971 | 18 800 | 18 800 | 1985 | 32 294 |  | 32 294 |
| 1972 | 19 800 | 19 800 | 1986 | 32 516 |  | 32 516 |
| 1973 | 21 623 | 21 623 | 1987 | 29 606 | 1734 | 31 340 |
| 1974 | 23 220 | 23 220 | 1988 | 22 378 | 6604 | 28 982 |
| 1975 | 23 900 | 23 900 | 1989 | 20 071 | 8081 | 28 152 |
| 1976 | 24 940 | 24 940 | 1990 | 13 405 | 3870 | 17 275 |
| 1977 | 26 278 | 26 278 | **Сумма** | 571 789 | 20 289 | 592 078 |
| 1978 | 26 653  | 26 653 |  |  |  |  |