



7.3.1.5.1.5. Produktfindung - NKW IFA 1318

Autor: Klaus Dreves, 13.12.2006

Zeitraum 1990



IFA 1318 : L60 mit LN2- Fahrerhaus

Schnell entstanden, nicht gewollt,
Schnell vergessen, gut erhalten!

Der L60, entstanden aus vielen Kompromissen, endlich zur Serienreife geführt, wurde auch Opfer der Wende. Sein größter Kompromiss, das Fahrerhaus, stand nun wieder für kurze Zeit im Interesse der Entwicklungsingenieure. Aus Sicht des Noch-IFA-Werkes war man der Meinung, das moderne Fahrgestell-Konzept des L60, ausgestattet mit dem erfolgreichen LN2-Fahrerhaus von Mercedes Benz, bietet die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Weiterführung der Produktion. Unter den Bedingungen des wiedervereinigten Deutschlands wollte man die traditionellen Märkte der ehemaligen DDR bedienen.

Während der Entwicklung gab es bereits mehrmals nach erfolgreichen Verhandlungen mit renommierten Nutzfahrzeugherstellern erfolgreiche Adaptionen vorhandener Serienfahrerhäuser:

- Viererclub-Fahrerhaus
- Sisu
- Steyr
- Volvo

Keines dieser Projekte aber führte zur Serienreife. Damit betraut, das Konzept der Anpassung zu erarbeiten und dann im Musterbau die Umsetzung zu betreuen, hatte ich inzwischen ausreichende Erfahrung für die erfolgreiche Umsetzung einer solchen Aufgabe. Zum ersten Mal war die Tatsache, kein NSW-Reisekader zu sein, kein Hindernis bei der Vollendung dieses Projektes.

Wichtigste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Anpassung sind Annäherungen bei:

- Motor und Kühlerhüllkurve
- Rahmenspur (Fahrerhauslagerung)
- Lage und Art von Lenkgetriebe und Kupplung- Brems- und Gasansteuerung

Diese Bedingungen waren beim LN2- Fahrerhaus sehr gut!



7.3.1.5.1.5. Produktfindung - NKW IFA 1318

Autor: Klaus Dreves, 13.12.2006

Zeitraum 1990



Im Bestreben, soviel wie möglich Mercedes Teile zu übernehmen, war es wichtig, eine intelligente Lösung für alle Verbindungsstellen zu finden.

Hier die Lösung:

Der **Rahmen** des L60 erhält im Frontbereich einen Adapter, d.h. auf einer begrenzten Länge wird der LN2 -Rahmen nachgebildet. Es entstand ein Umformteil, welches die originale Fahrerhauslagerung einschließlich der Drehstäbe aufnehmen kann.

Die **Lenkung** wird durch ein Kreuzgelenk mit einer Ost- und einer West-Verzahnung versehen, verbunden.

Für die hintere **Fahrerhauslagerung** entsteht ein spezieller Brückenquerträger.

Die **Bremsansteuerung** erfolgt über ein Knickgestänge.

So war es möglich, innerhalb von 3 Wochen mit dem umgerüsteten Fahrzeug die Halle 9 zu verlassen. Ein Ergebnis wurde erreicht, welches bei den Herren in Stuttgart Staunen und Anerkennung auslöste. Eine solche Arbeitsweise ist dort nicht möglich, wovon ich mich bei meiner späteren Zusammenarbeit selbst überzeugen konnte.

Wir hatten eindeutig Punkte gesammelt.

Die Story;

Herr Bacher, damals Verbindungsmann für die beginnende technische Zusammenarbeit zwischen DB und IWL, nutzte alsbald die Gelegenheit für eine Probefahrt, nachdem er sich vorher von der Qualität unserer Arbeit überzeugt hatte.

Forsch übernahm er sofort das Steuer. Unsere Fahrt ging über die Nordwache in Richtung Bahnhof Genshagener Heide. Es war November und die Fahrbahn schmierig, zum Teil glatt .

Von der plötzlichen Rechtskurve in Richtung Ludwigsfelde überrascht, stieg er wohl etwas hart in die Eisen und das Fahrzeug drohte die Fahrbahn zu verlassen. Die Bremse war scharf eingestellt!

Sicher brachte er aber das Gefährt wieder in die richtige Spur. Nichts ungewöhnliches für einen geübten Kraftfahrer, wohl aber für jemanden, der noch nicht im Besitz des entsprechenden Führerscheins ist, wie ich erst viel später erfuhr!

Nicht auszudenken, wenn das gerade erst fertiggestellte Fahrzeug zu Schaden gekommen wäre.

7.3.1.5.1.5. Produktfindung - NKW IFA 1318

Autor: Klaus Dreves, 13.12.2006

Zeitraum 1990



Fazit:

In kürzester Zeit war es gelungen, den L60 durch Einsatz des LN2-Fahrerhauses auf ein sehr hohes, marktfähiges Niveau zu bringen, bestens geeignet für die traditionellen Märkte von IFA. Die Herren von MB aber zeigten daran keinerlei Interesse, weder am Fahrzeug noch an den Märkten. (Bemerkung H. Paslack: Die Fertigung unter den neuen Umständen war nicht wirtschaftlich) Die Einmaligkeit dieses Fahrzeugs führte aber zu dessen Erhalt, wohl gehütet durch umsichtige Mitarbeiter der Versuchsabteilung und vermutlich auch durch das Wohlwollen der Herrn Dr. Bartke und Bacher. So ist zu hoffen, dass es gelingt einen würdigen Platz in dem zukünftigen Museumsbau zu finden!





7.3.1.5.1.5. Produktfindung - NKW IFA 1318

Autor: Klaus Dreves, 13.12.2006

Zeitraum 1990



Ergänzungen zum Thema : IFA MB 1318 , Recherchen und Anmerkungen

Autor: Hermann Fröhlich

1. Arbeitsbücher Fröhlich

19.03.90 :15/16.03 :Dr. Zimmer /Dreves zu MB. Abstimmung Baureihe IFA/MB
1318:Motor 6VD 13,5 Saug, Alu Kolben Mehrstrahlverfahren (EURO 1)
Motoranpassungen: 20mm nach li
Lüfter KW, Lima neue Lag. Federbockquerträger zurück, wegen Lüfter
1.Querträger 180 ° drehen
veränderte Motorlagerböcke
Neigung 5°
Kühler 100mm kürzer ,neue Lage, neue Saughaube,
Lüfter KW, Lima neue Lage, Ölfilter neue Lage

20.03.90 Info alle Gr.Ltr über geplant Typenreihe (13,15,18 u.24 t Serie bis 1996/98 dann alles neu)
LKW 1318: Motor 13,5 Saug Euro1 ;für Euro 2 dann OM 366 LA
LKW 1829 : Motor 13,5 LA mit 213 kW
Prototyp 1318 bis 12.4.90

03.05.90 Meeting mit Niefer
Übersetzung 1318 4,74 ?
Radstand:3348 ?

10.05.07 Außengeräusch 87 dB
Innenger. 77 dB
Stehende Welle 160 Hz zwischen Vorder- und Rückwand Fh



7.3.1.5.1.5. Produktfindung - NKW IFA 1318

Autor: Klaus Drevs, 13.12.2006

Zeitraum 1990



Ergänzungen zum Thema : IFA MB 1318 , Recherchen und Anmerkungen

Autor: Hermann Fröhlich

13.05.90 Abstimmung Mercedes (Steinicke/Bacher)

Prototyp i.O

Schwerpunkte:

Therm. Leistungsgrenze

Geräusch

Parabelfeder nicht zum Serienanlauf

26.06.90 Motor für Prototyp von MN:

Motor 6VD (125 kW, 118 mm Bohrung, Alu Kolben, 4 Strahl, Bosch DEP Serie

Konzept für 1318 Serie 4/91

03.07.90 Dr.Grube:IWL Montagewerk. Das war das Aus.

2. Anmerkungen

- Motor für Prototyp von MN als ATL wegen Kraftstoffverbrauch geliefert, da die geplante Saugvariante mit Verbrennungsverfahren Mercedes in so kurzer Zeit nicht machbar war.
- Für Kraftstoffverbrauchsmessungen sollte dann später der Saugmotor genommen werden, auch für Kühlungsmessungen

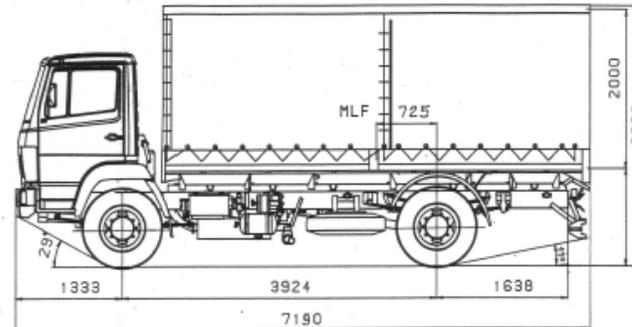


7.3.1.5.1.5. Produktfindung - NKW IFA 1318

Autor: Klaus Dreves, 13.12.2006

Zeitraum 1990

Ergänzungen zum Thema :
IFA MB 1318 , Zeichnung und
Typblatt



1. Baugruppen
siehe Stückliste 06 03400 002
2. Zusätzliche Fertigungsunterlagen
keine
3. Kfz.-Dokumentation
 - Betriebsanleitung (in Landessprache)
 - Durchprüfungsheft (in Landessprache)
 - Kfz.-Brief (entfällt bei Export)

gültig ab : 91311

			Halbzeug/Werkstoff		Nichtangegebene Grenzabweichungen		MB	
					049			
			Benennung		Maßstab (AB)		Blatt	
			FZ 1318 4x2 P		1:50		Prz. Nr.	
					Maße		01 01	
90			Datum		Name		Dokument-Nr.	
1990							VEB	
Bearb.			Bl. S.		Finger		IFA-Automobilwerke	
Konstr.			Bl. S.		Liskow		Ludwigsfelde	
Technol.								
G-Ltr.			Bl. S.		Schachtsch		Ersatz für	
Stand.							KOG 000	

