Beitrag ID [post_id]

Inhalt

- Daten zum W50
- IFA W50 bei der VEBEG
- IFA W50 Preise der VEBEG 2014-2020
- Verkauf des IFA W50 weltweit
- Asien
- Europa
- Afrika
- Amerika
- Nutzer-Feedback von W50- Fans
- Videos über W50

Bentley versus W50

Daten zum W50

Der W50 (*Werdau 50 dt*) ist ein im VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau entwickelter und zwischen 1965 und 1990 in Ludwigsfelde gebauter Vielzweck-LKW des Industrieverbands Fahrzeugbau (IFA), der den S4000 ersetzte. Insgesamt wurden 571.789 Fahrzeuge dieses Typs im VEB Automobilwerke Ludwigsfelde gebaut. Das Nachfolgemodell des W50 war der ebenfalls in Ludwigsfelde gebaute L60.

Der W50 war der bedeutendste LKW der DDR. Er wurde in 60 verschiedenen Grundvarianten gefertigt (Kipper, Kasten, Pritsche, Militär, Feuerwehr, Koffer . Neben dem Standardfahrerhaus (zweitürig, zwei Sitzplätze) gab es ein verlängertes Fahrerhaus (zweitürig, vier Sitzplätze oder zwei Sitzplätze und zwei Schlafliegen) und zwei Langfahrerhausvarianten (viertürig, sechs beziehungsweise zehn Sitzplätze). Letztere wurden häufig bei Feuerwehrund Bautruppfahrzeugen verbaut. Es waren weiterhin zwei verschiedene Radstände lieferbar: der kurze mit 3200 mm und der lange mit 3700 mm. Dieser kam jedoch nur bei den Ausführungen Speditionspritsche, Ladekran, Langfahrerhaus, Möbelkoffer sowie bei den

Feuerwehr-fahrzeugen zum Einsatz. Für Militärfahrzeuge wurde beim Fahrerhaus auf der Beifahrerseite eine Dachluke eingebaut, die mittig angeordnete Dachklappe des Zivilfahrerhauses entfiel dabei.

Angetrieben wurde der W50 von einem wassergekühlten Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor. Anfangs war dies der 4 KVD 14,5/12 mit Wirbelkammereinspritzung, der 110 PS bei 2200/min und ein Drehmoment von 40 kpm bei 1400/min entwickelte. 1967 erfolgte die Umstellung auf den Vierzylindermotor 4 VD 14,5/12-1 SRW mit 125 PS, bei dem es sich um eine Neuentwicklung mit Direkteinspritzung (M-Verfahren) handelte, die im Rahmen eines Lizenz- und Entwicklungsvertrags in Kooperation des Motorenwerk Nordhausen mit MAN zustande gekommen war. Doch die Serienproduktion in Nordhausen erfolgte voreilig, sodass die Motoren zunächst eine unbefriedigende Standzeit über maximal 160 000 km aufwiesen. Erst ab 1969 stabilisierte sich die Fertigungsqualität. Ende 1973 wurde mit dem weiterentwickelten Motor 4 VD 14,5/12-2 eine weitere Verbesserung der Qualität und somit eine Laufzeit bis zur Grundinstandsetzung von 275 000 km erreicht. Dessen Variante für die NVA war kaltstartfähig und bis −40 °C betriebsfähig.

	W50
Hersteller:	Automobilwerke Ludwigsfelde
Produktionszeitraum:	1965–1990
Vorgängermodell:	IFA S4000-1
Nachfolgemodell:	IFA L60
Technische Daten	
Bauformen:	Frontlenker
Motoren:	R4-Dieselmotor 4 VD 14,5/12-1 SRW; 6,56 l
Leistung:	81–92 kW
Länge:	5300 mm
Breite:	2500 mm
Höhe:	2630 mm
Radstand:	3200 mm
Wendekreis:	14,2 m
Nutzlast:	5,3 t
zul. Gesamtgewicht:	9,8 bis 10,2 t

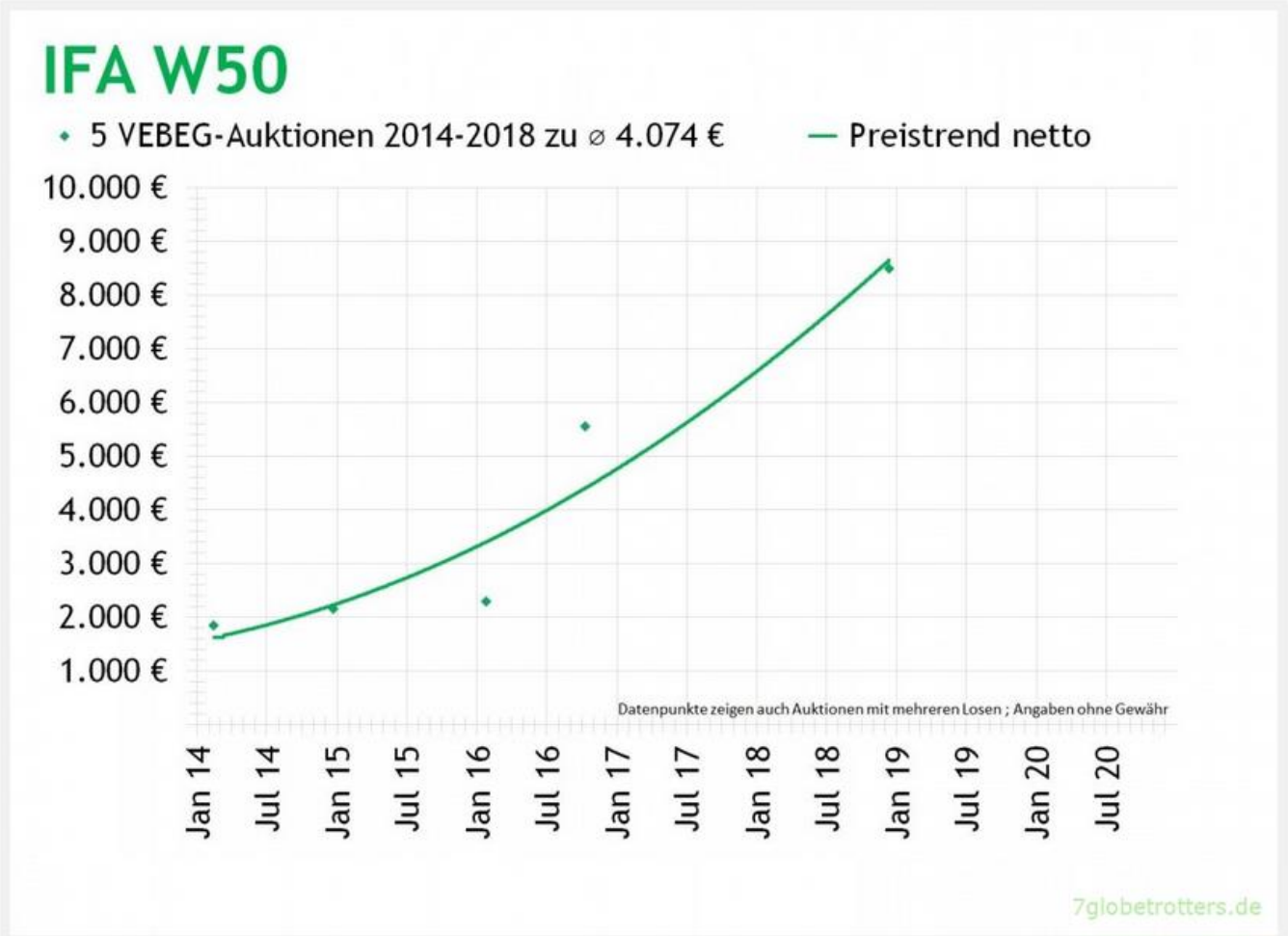
Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/IFA_W50

Der W 50 wurde mittels eines Fünfganggetriebes geschaltet. Motor- und Betriebsbremse (Verzögerung >5m/s²) waren im internationalen Vergleich 1965 als sehr wirksam einzuschätzen. Im Vergleich zum S4000-1 wurde die Federung deutlich weicher ausgelegt. Da keine Druckluftfederung, sondern konventionelle Blattfedern verwendet wurden, ergab sich als Kompromiss eine relativ große Ladehöhe. Diese konnte 1966 um 10 cm verringert werden. Der kurze Radstand von 3200 mm (Normalausführung) gestattete einen Wendekreis von 14,2 m. Zu den Weiterentwicklungen im Detail zählte der zentralgefederte Fahrersitz ab 1968. 1973 wurde die Ross-Lenkung durch eine Kugelumlauflenkung ersetzt, und ab 1974 gab es einen lastabhängigen Bremskraftbegrenzer an der Hinterachse.

Neben dem Hinterachsantrieb war auch ein zuschaltbarer Allradantrieb *(W50-LA)* lieferbar. Die zulässige Anhängelast betrug 10 t.

IFA W50 bei der VEBEG

Die folgende Grafik zeigt die **Auktionsergebnisse der VEBEG für insgesamt 5 verkaufte IFA W50** sowie den Preistrend. Im Mittel wurde der IFA W50 zwischen der ersten Versteigerung eines IFA W50 in 2014 am 12.02.2014 und der letzten Auktion am 11.12.2018 zum Preis von 4.074 € netto versteigert. Der Ausreißer nach unten liegt bei 1.855 €, der Spitzenwert bei 8.502 €. Zwischen der letzten Versteigerung am 11.12.2018 und dem Stichtag der Erfassung am 31.12.2021 wurden keine IFA W50 verkauft.



IFA W50 Preise der VEBEG 2014-2020

Quelle: https://7globetrotters.de/ifa-w50-allrad-expeditionsmobil-kaufen

---

IFA W50 Preise der VEBEG 2014-2020

Es geht nach oben mit den Preisen für den IFA W50. Nach meinen Listen sind von 2014 bis Ende 2021 **aber insgesamt nur 5 IFA W50 über die VEBEG versteigert** worden:

- 12.02.2014: 1.855 € netto / 2.208 € brutto (Tanklösch-Kfz IFA W 50 LA/TLF 16 4×4)
- 22.12.2014: 2.157 € netto / 2.566 € brutto (Autokran IFA W 50 ADK 70-0)

- 25.01.2016: 2.300 € netto / 2.737 € brutto (Feuerwehrwagen IFA W 50 L/LF 16)
- 10.10.2016: 5.555 € netto / 6.610 € brutto (Tanklösch-Kfz IFA W 50 LA/TLF 4×4)
- 11.12.2018: 8.502 € netto / 10.117 € brutto (Lkw IFA W 50 LA/A/C-1 Pritsche)

Insgesamt war der **W50 ein außerordentlich robuster LKW**, der auch heute noch auf manchen Baustellen als W50 Allrad Kipper Dienst tut. Vom angeblich modernen Nachfolger IFA L60 hingegen wurden nur Bruchteile des IFA W50 produziert.

Verkauf des IFA W50 weltweit

Bis zu 80 % aller W50 wurden vor allem in Entwicklungsländer exportiert. Der **W50 ist daher auch in einigen typischen Fernreisezielen bekannt**. Nach Ungarn war der Hauptabnehmer für den W50 und den ab 1986 parallel gebauten Nachfolger L60 mit 72.209 Exemplaren der Irak.

Die nachfolgenden **Exportzahlen für den W50 und L60** sind der Schrader Typenchronik entnommen (Seite 93). Die Zahlen sind nur für die in die Top-25-Exportländer verkauften W50. Die Exportzahlen sind also nicht vollständig. Und in der DDR kann man exportieren nicht automatisch mit verkaufen gleichsetzen. Viele IFA W50 sind sicherlich auch einfach nur im Rahmen irgendwelcher Aufbauhilfen verschenkt worden.

Asien

222.531 nach Asien exportierte IFA W50

Die Liste der **Käufer des IFA W50/L60 in Asien** :

- Irak: 72.209
- China: 69.337
- Sowjetunion: 49.311
- Vietnam: 19.202
- Iran: 11.057
- Jemen: 1.099
- Nordkorea: 898
- Kambodscha: 517

Europa

154.564 nach Europa verkaufte W50

der IFA W50 wurde auch nach Osteuropa exportiert . Zu den Top-25- Exportländern gehören:

- Ungarn 98.000
- CSSR: 27.501
- Bulgarien: 16.660
- Polen: 9.741
- Albanien: 1.392
- Jugoslawien: 1.270

Afrika

26.522 nach Afrika exportierte IFA W50

Unbekannt ist natürlich die **Anzahl der in Afrika noch in Dienst stehenden W50**. Da aber in Afrika nichts und niemand verloren geht, sollten sich in diesen

Ländern noch einige Mechaniker und Ersatzteile für diejenigen finden lassen, die ihre Weltreise tatsächlich mit einem W50 als Fahrgestell unternehmen wollen. Aber die Exportzahlen für W50/L60 nach Afrika sind bekannt:

- Angola: 13.189
- Ägypten: 4.327
- Mosambik: 2.960
- Äthiopien: 2.500
- Sambia: 2.434
- Madagaskar: 706
- Uganda: 406

Amerika

8.950 nach Amerika exportierte W50

Zahlreiche **IFA W50/L60 wurden auch nach Amerika verkauft**:

- Nicaragua: 4.233
- Kuba: 3.364
- Kolumbien: 709
- Guayana: 644

Quelle: https://7globetrotters.de/ifa-w50-allrad-expeditionsmobil-kaufen?

Nutzer-Feedback von W50- Fans

Kommentare 40 Pingbacks 0

Renato Sonntag, 05. November 2017 um 14:50 Uhr

Ob Ihr es nun glaubt oder nicht, auch ein IFA LKW W50 ist fernreisetauglich, ich selbst war damit schon in Kanada, USA, Mexiko, Nordafrika, Europa usw. unterwegs und es gab keine größeren Defekte bisher nach nunmehr über 120.000 km. Oftmals ist der Ruf schlechter wie der LKW. Ich kann den LKW nur persönlich empfehlen. Gruß Renato IFA-Tours

Antworten

Bernd Montag, 04. Dezember 2017 um 14:49 Uhr

Ich kann Renato nur zustimmen. Mit dem IFA W50 würde ich jederzeit bedenkenlos eine Weltreise antreten. Meiner war schon in Sibirien, Mongolei, Nordafrika, Nordkap und auf weiteren diversen Trips. Defekt waren bisher nur die eine oder andere Glühbirne. Sofern das Fahrerhaus mit Geräuschdämmung versehen und vernünftige Sitze verbaut wurden, ist auch der Langstreckenkomfort gesichert. Zum Thema Getriebe, nur der erste Gang ist unsynchronisiert und bei korrekter Einstellung und etwas Pflege und Wartung schaltet es sich hervorragend. Der Abblendschalter ist serienmäßig im Fußraum auf der linken Seite installiert. Da er sehr robust ausgeführt ist, gibt es eigentlich keinen Grund diesen an eine andere Stelle zu verlegen.
Gruß Bernd

Antworten

Bert Montag, 19. Februar 2018 um 17:47 Uhr

Hallo,

meiner war in Russland, Frankreich, Österreich, und ballert mit mir Polen und Deutschland immer mal rauf und runter. Allrad sorgt auch mal für schöne Ausblicke. Ich bin mit meinem sehr zufrieden und immer heim gekommen. Bevor etwas ausfällt klappert es und man schaft 500 km Heimweg. Mit 40 Jahren eiert er sich wunderbar mit 90 km/h durch die Lande. Die originalen Sitzgestelle quitschen etwas, aber ordentlich eingestellt gibt es für mich keinen Grund für teure Luftgefederte. Nicht mit Vollgas durch das Gelände und wenn es im Winter sehr kalt ist ihm Zeit zum warmlaufen lassen, dann fährt er überall hin.
Ich kann wirklich alles alleine reparieren, wenn was sein sollte. Es gibt Anleitungen für jede Schraube und Problematik und irre viel original Zubehör. Ich habe nen Kran dabei 🙂 .

Ich liebe meinen umgebauten W50 LA/ W.
Gruß

Antworten

Torsten Sonntag, 06. Mai 2018 um 10:14 Uhr

Fahre meinen W50 in der Land- und Forstwirtschaft schon 10 Jahre.
Es ist ein ex NVA Kipper mit einem neueren Ladekran drauf.
Und seit 5 Jahren muß der darin eingebaute Schönebecker 6 Zylinder Motor noch fast jeden Tag mit ihm los zur Arbeit.
Zur vollsten Zufriedenheit!
Langstrecken sind mit solch einem Fahrzeug auch absolut kein Problem.
Um den Fahrkomfort zu erhöhen sollte man auf Radialreifen umsteigen.Zum Bsp.Auf die XZL eines französischen Herstellers.

Gruß aus der Altnark.

Antworten

Quelle: https://7globetrotters.de/ifa-w50-allrad-expeditionsmobil-kaufen?

Videos über W50

W50- Video: https://youtu.be/TOM2V3q7DYI?si=E383IhfdDMH4OGKj