

Technische Daten

Basisinformation	
Hersteller	VEB Kooperationszentrale Automobilbau Karl-Marx-Stadt (1962–1963) VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (1963–1965) VEB Automobilwerke Ludwigsfelde (1965–1966)
Produktionszeit	1962–1966
Vorgängermodell	IFA P2M
Nachfolgemodell	keines

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/IFA_P3

Fahrzeugtyp	P3	
Bauzeitraum	1962–1968	
Motor	6-Zylinder-4-Takt-Reihen-Vergaser-Motor OM6-35L mit Trockensumpf-Umlauf-Schmierung, Wasserkühlung	
Hubraum	2407 cm ³	
Bohrung × Hub	78 mm × 84 mm	
Vergaser	1 Flachstrom Geländevergaser BVF – HG 362-6	
Verdichtung	7,1 : 1	
Nennleistung	75 PS (55,2 kW) bei 3500/min	
Drehmoment	17 kpm (166,7 Nm) bei 1500/min	

Antrieb	<p>Zweischeiben-Trockenkupplung; Heckantrieb mit zuschaltbarer Vorderachse; Viergang-Schaltgetriebe EGS-4-15/P3 (I:3,92; II:2,26; III:1,26; IV:0,68; R:3,64; I-IV synchronisiert), separates Verteiler-Getriebe EGS-2V/P3 (Straße: 1,09; Gelände: 1,41) als synchronisiertes 2-Gang-Getriebe mit synchronisiert zuschaltbarem Vorderachsantrieb;</p> <p>50:50 %; Achsantriebe v/h mit Gleason-Spiral-Verzahnung und von Hand sperrbarem Kegelradausgleich mit Vorwählschaltung und seitlich am Achsausgleichsgetriebegehäuse angeordneten Radvorgelegen (Gesamtübersetzung der Achsantriebe 7,40); Fahrzeug-Gesamtübersetzung in I/Gelände: 41,00</p>
Karosserie	<p>Ganzstahlkarosserie mit 2 seitlichen und einer Hecktür auf Rahmen mit 2 Längs- und 8 Querträgern; Frontscheibe abklappbar; abnehmbare Plane und Steckfenster</p>
Fahrwerk	<p>Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung mit oberem und unteren Querlenkerpaar; Hinterradaufhängung: Schräglenker als Pendelachse; 4 längsliegende Torsionsstäbe (Drehstabfedern); hydraulische Teleskopstoßdämpfer</p>
Lenkung	Schnecke mit Rollfinger
Bremsen	Duo-Servo-Trommel-Bremse, hydraulisch betätigt, Einkreis
Bereifung	7.50 -16 Extra Niederdruck; 5.5 F 16 Felge
Radstand	2400 mm
Maße L × B × H	3710 mm × 1950 mm × 1950 mm
Leergewicht (betankt):	1860 kg
Zuladung	700 kg

Höchstgeschwindigkeit	95 km/h
Kraftstofftank	104 Liter + 20 Liter Reserve
Stückzahl	ca. 4000

Die seit 1990 oft zu findende falsche Bezeichnung **Sachsenring P3** oder **Horch P 3** rührt daher, dass der Motor des Fahrzeugs im *VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau* produziert wurde.

Es handelt sich hier um den *OM 6-35L*, die finale, in Aluminium ausgeführte und auf 75 PS leistungsgesteigerte Version der Motorenbaureihe OM 6, welche nach dem 2. Weltkrieg als 2-Liter-Maschine für das Limousinen-Projekt P200 in Verantwortung der ehemaligen Wanderer-Motoren-Ingenieure Orth und Träger neu entwickelt worden war.^[3] Nach Beauftragung der Entwicklung einer Fahrzeugfamilie P2 (Geländegängige Limousine P2L, Schwimmbwagen P2S und Geländegängiger Pkw P2M) wurde der Hubraum des Motors auf 2,4 Liter vergrößert. Unter anderem wurde er in ähnlicher Form als OM 6-42,5, allerdings ohne Trockensumpf-Schmierung, auch beim P240 „Sachsenring“ verwendet.

Grundsätzlich war der *OM 6-35L* dem *OM 6-35* aus dem P2M sehr ähnlich. Beim *OM 6-35L* waren allerdings Motorblock, Zylinderkopf und viele Anbauteile in Aluminiumlegierungen ausgeführt statt aus Grauguss wie beim P2M, P2S und auch beim P240. Alle P3-Motoren tragen als Hersteller „Sachsenring“ auf dem Motortypenschild.

Mitte der 1960er-Jahre setzten die ostdeutschen Vertreter der [RGW](#)-internen Entscheidung, in der DDR keine Geländewagen mehr zu bauen, keinen Widerstand entgegen. Das bedeutete das Produktionsende für den P3. Weiterhin benötigte Geländewagen wurden von der NVA aus der Sowjetunion bezogen, wie GAZ und UAZ. Für den P3 gab es keinen Nachfolger. Es wurden nach diesem in der DDR keine geländegängigen Pkw mehr in Serie produziert. Ein kleineres Fahrzeug, der sogenannte Kleinkübel IFA K900, blieb nur eine Ideenskizze.
