

FBW

Unterflur-Lastwagen



Aktiengesellschaft Franz Brozincevic + Co. Wetzikon ZH

Technische Daten

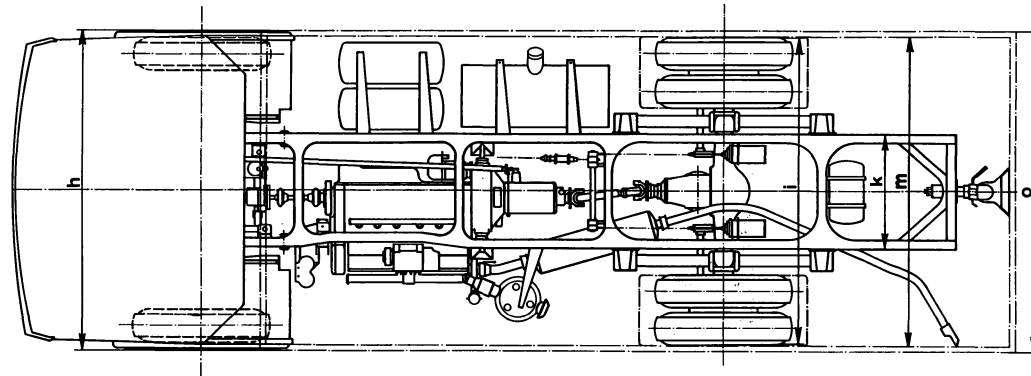
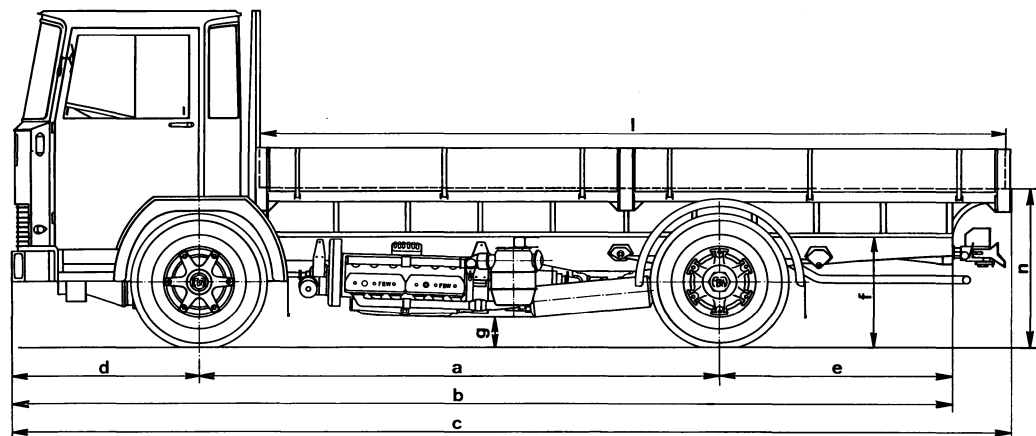
– Standardmaße, andere Abmessungen auf Wunsch –

Chassis		L 35 U	L 40 U	L 45 U
Nutzlast je nach Aufbaugewicht, etwa	t	5,5	7	8,5
Garantiertes Gesamtgewicht	t	11	13	15
Maximale Chassisbelastung, etwa	kg	6800	8500	9800
Gewicht von Chassis/Kabine, etwa	kg	4200	4500	5200
a Radstand	mm	3800	4200	4800
b Totallänge des Chassis	mm	6885	7385	8135
c Totallänge mit normaler Ladebrücke	mm	7303	7805	8505
d Vorderer Überhang einschließlich Stoßbalken	mm	1335	1335	1335
e Hinterer Überhang bis Rahmenende	mm	1750	1850	2000
f Rahmenhöhe, belastet	mm	800	880	910
g Minimale Bodenfreiheit, belastet	mm	220	290	290
Äußerer Lenkradius, Mitte Vorderrad	mm	6500	7100	7900

	L 35 U	L 40 U	L 45 U
Reifendimension	8.25-20"	9.00-20"	10.00-20"
h Totalbreite vorn über Kotflügel	mm 2300	2300	2300
i Totalbreite hinten über äußere Reifen	mm 2209	2236	2270
k Rahmenbreite hinten	mm 830	780	780

Ladebrücke

l Länge der Ladebrücke innen	mm 5500	6000	6700
m Breite der Ladebrücke innen	mm 2170	2170	2170
n Höhe des Brückenbodens, belastet	mm 1120	1200	1230
o Außenbreite der Ladebrücke	mm 2300	2300	2300



Weiteres aus dem FBW-Fabrikationsprogramm

Lastwagen:

Mit Normal- und Frontlenkung, Motor stehend oder unterflur, Gesamtgewicht 16 bis 19 t. Motoren von 170 bis 250 PS.

Autobusse:

Unterflurchassis für Autobusse mit 50 bis 100 Sitz- und Stehplätzen. Fahrgestelle für Gelenkautobusse und Trolleybusse mit bis zu 150 Sitz- und Stehplätzen.

Planetengetriebe und Drehmomentwandler. Planetenschnellganggetriebe und Flüssigkeitskupplungen. Planetenantriebsachse.

Spezialfahrzeuge:

Für Schwertransporte und andere Betriebsarten. Wir sind in der Lage, für jeden Verwendungszweck das geeignete Fahrzeug in bester Schweizer Qualität herzustellen.

Seit 1950

werden in Wetzikon Unterflur-Lastwagen gebaut. Der FBW- Unterflur-Dieselmotor war der erste schweizerischer Konstruktion und Fabrikation. Viele hundert Lastwagen der schweren Kategorie für 16 und mehr Tonnen Gesamtgewicht wurden damit ausgerüstet und haben sich sehr gut bewährt.

Einem vielseitigen Bedürfnis auf dem schweizerischen Lastwagenmarkt entsprechend, haben wir drei neue Fahrzeugtypen der mittleren Gewichtsklasse für 11 bis 15 Tonnen Gesamtgewicht und 5 bis 8,5 Tonnen Nutzlast entwickelt, die wir Ihnen in diesem Prospekt vorstellen. Ohne Beeinträchtigung von Qualität und Sicherheit konnte das Eigengewicht zugunsten einer höheren Nutzlast wesentlich herabgesetzt werden. Daß diese neuen Fahrzeuge preisgünstig angeboten werden können, ist konstruktiven Vereinfachungen und rationellen Fabrikationsmethoden zu verdanken. Es handelt sich um Produkte bester schweizerischer Qualitätsarbeit, in allen Teilen auf die besonderen topographischen Verhältnisse unseres Landes abgestimmt, solid gebaut, mit vorzüglichen Fahreigenschaften, konkurrenzloser Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer.

Um höchste Stabilität, Tragfähigkeit und Verwindungselastizität zu erzielen, fertigen wir das Chassis aus erstklassigem Rahmenmaterial und schweißen die Längsträger in U-Form elektrisch. Der zum Einbau gelangende Unterflurmotor von 130 oder mit Aufladung 160 DIN-PS Leistung wurde vor einigen Jahren unter Berücksichtigung bewährter Konstruktionsprinzipien und jahrzehntelanger Erfahrung im Motorenbau entwickelt. Getriebe und Hinterachse sind sorgfältig auf die Motorleistung abgestimmt. Der augenfälligste Vorteil dieser neuen Lastwagen jedoch liegt in der komfortablen Ausstattung der drei- oder vierplätzig Führerkabine, die nur die Unterflurbauweise zu bieten vermag und die jeden Chauffeur begeistert.

Abschließend darf noch erwähnt werden, daß jedes Fahrzeug vor der Auslieferung vielseitigen Versuchsfahrten unter Höchstbelastung unterzogen und dabei eingehend geprüft wird. Der Käufer erhält damit ein preiswertes Schweizer Fahrzeug, das höchsten Ansprüchen in bezug auf Wirtschaftlichkeit, Genügsamkeit, Lebensdauer und Komfort gerecht wird.

AG Franz Brozincevic + Co., 8621 Wetzikon 4

Vorteile

die Fahrzeuge mit Unterflurmotoren zu bieten haben:

Motor außerhalb der Kabine unter dem Fußboden des Aufbaus liegend angeordnet. Keine Belästigung des Fahrers durch Motorgeräusch, Hitze- und Geruchbildung.

Bequemer Ein- und Ausstieg auf beiden Seiten durch freien Durchgang im Fahrerhaus.

Trotz kurzer Bauart bietet die Kabine Platz für vier Personen.

Gute Zugänglichkeit zum Motor von außen ergibt kürzeren Zeitaufwand für Wartung, Unterhalt und Reparaturen. Keine Verschmutzung des Innenraumes der Kabine.

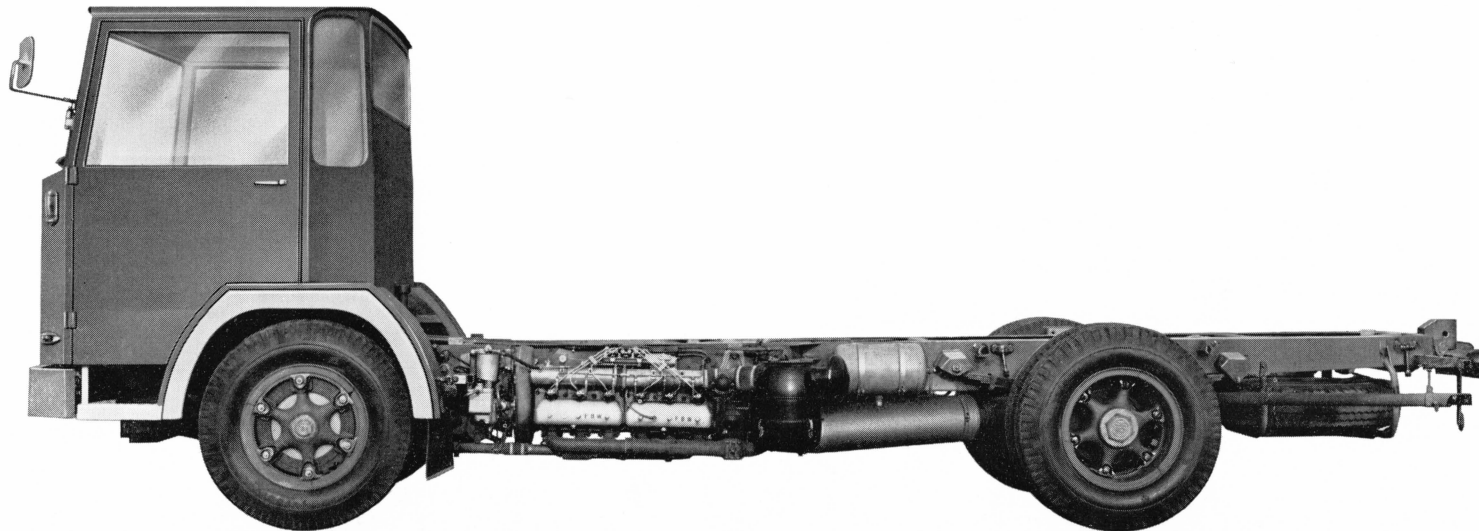
Leichter Ausbau des Motors nach unten bei Revisionen. Einsparung durch ein Minimum an Zeitaufwand.

Kurzer Weg für Kraftübertragung auf die Hinterachse. Weniger Kreuzgelenke, geringerer Verschleiß, günstiger Einfluß auf die Betriebskosten.

Ideale Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse. Gute Straßenhaltung und vorzügliche Adhäsionsverhältnisse. Schonung der Lenkung und geringer Pneuverschleiß.

Durch genügende Bodenfreiheit auch in dieser Beziehung keine Nachteile.

Zusammenfassend ergeben die obgenannten Vorteile gegenüber anderen Bauarten weniger Betriebskosten und höhere Wirtschaftlichkeit.

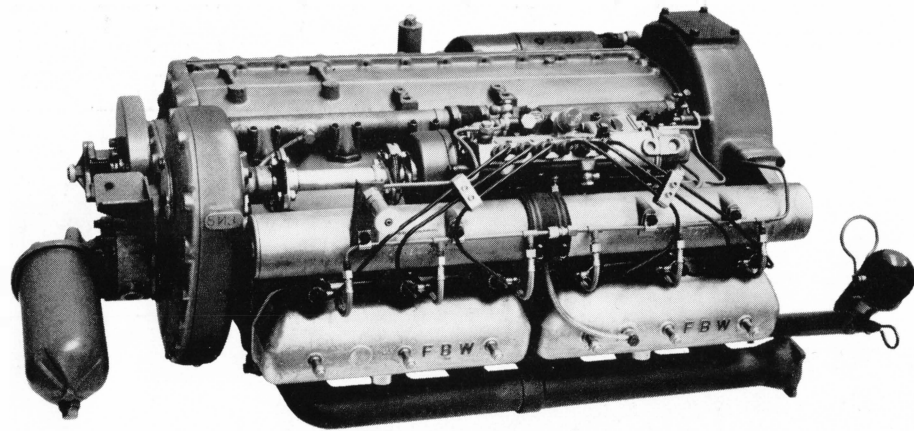


Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-FBW-Unterflur-Dieselmotor, Typ CU, mit direkter Einspritzung.

Bohrung 106 mm, Hub 132 mm, Hubraum 7 l, Steuer-PS 35,6, Leistung 130 DIN-PS bei 2400 U/min, Drehmoment 44 mkg, Verdichtung 1:17,5, siebenfach gelagerte Kurbelwelle aus gesenkgeschmiedetem Nitrierstahl. Nasse Zylinderlaufbüchsen. Thermostat.

Gleicher Motor mit Aufladung durch Abgasturbine, Typ CUA, Leistung 160 DIN-PS, Drehmoment 52 mkg.

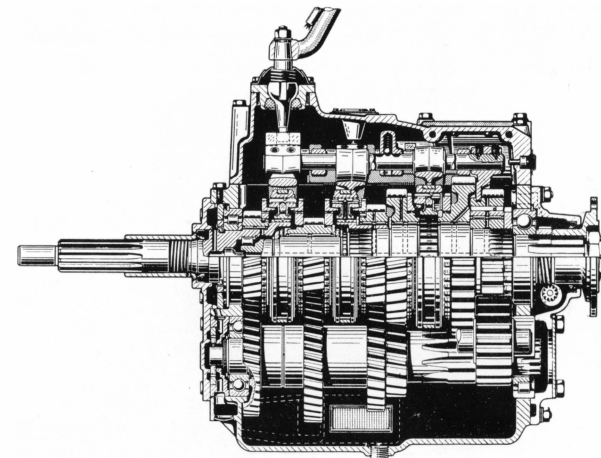


Getriebe und Kupplung

In Berücksichtigung unserer topographischen Verhältnisse wurde ein gut abgestuftes Fünf- oder Achtgang-Synchrongetriebe gewählt, letzteres durch vollsynchronisierte Viergang-Einheit in Kombination mit elektropneumatischer Gruppenschaltung.

Das Getriebe kann dank der ausgezeichneten Synchronisierung leicht geschaltet werden.

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung in bewährter, einfacher Konstruktion.



Führerkabine

Bei der Konstruktion der Führerkabine wurde speziell darauf geachtet, dem Fahrer das Maximum an bequemer Sitzgelegenheit, guter Sicht nach allen Seiten, leichter Zugänglichkeit der Bedienungsorgane, günstigen Ein- und Ausstiegsverhältnissen zu bieten.

Solide Leichtstahlkabine mit isolierter Lagerung auf Silentbloccs. Erstklassige Klimaanlage mit Heizung und Defroster. Chauffeur-einzelsitz, verstellbar und mit hydraulischer Dämpfung, daneben zwei oder drei Sitzplätze für Mitfahrer. Alle Sitze gut gepolstert und mit Kunstleder überzogen. Einteilige, leicht bombierte Windschutzscheibe, Türfenster schiebbar, Eck- und Rückblickfenster. Gummiteppich. Drei Scheibenwischer, Scheibenwaschanlage. Armaturen übersichtlich angeordnet. Kabine leicht abnehmbar montiert.

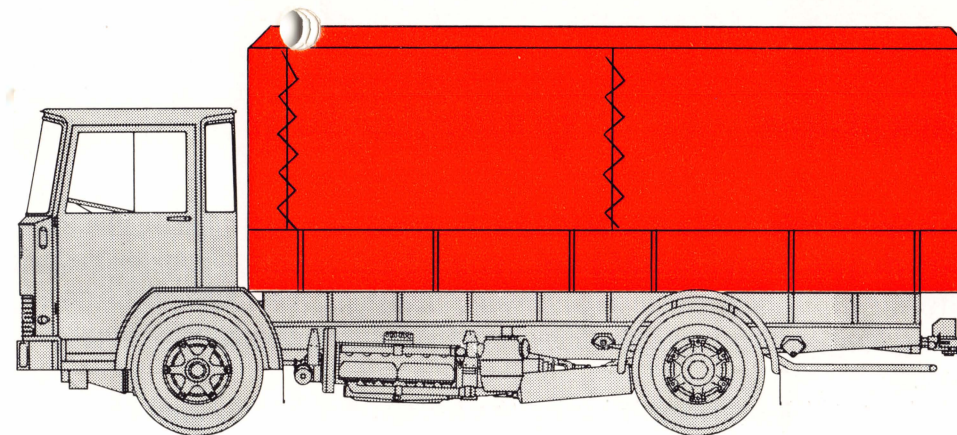
Weitere Ausführungsdetails

Leichtgängige hydraulische Servolenkung.
Druckluftfußbremse mit Zweikreis-Zweileiter-Anlage. Handbremse mit Servo. Auspuffstaubremse. Frostschutzapparat, Druckluftwarner.
Vorderachse aus Chromnickelstahl.
Hinterachse mit doppelter Rücksetzung, auf Wunsch mit Differentialsperre.
Weiche Federung durch Blattfedern und Hohlgummielemente.
Teleskopstoßdämpfer.
+GF+-Stahlgußspeichenräder mit Trillex-Stahlfelgen.

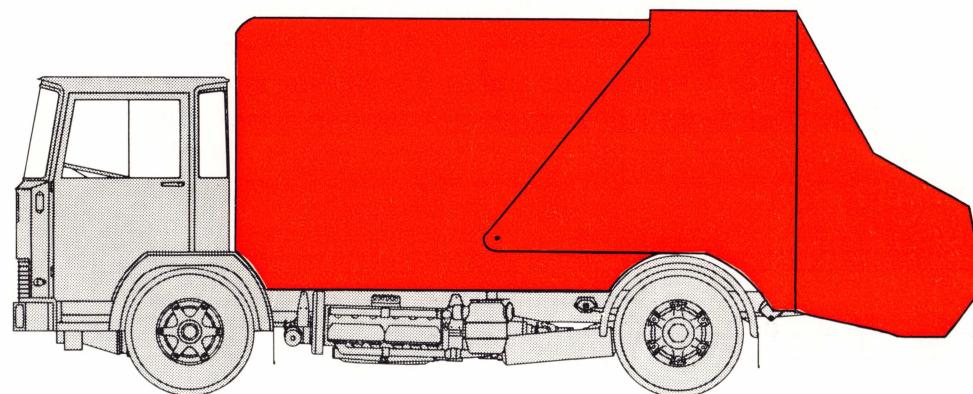


Pneus je nach Typ 8.25–20", 9.00–20" oder 10.00–20" MP
vorne einfach, hinten doppelt. Bereifte Reservefelge mit Lagerung
unter dem hinteren Rahmenüberhang.
Elektrische Anlage und Anlasser 24 V, Alternator 700 W.

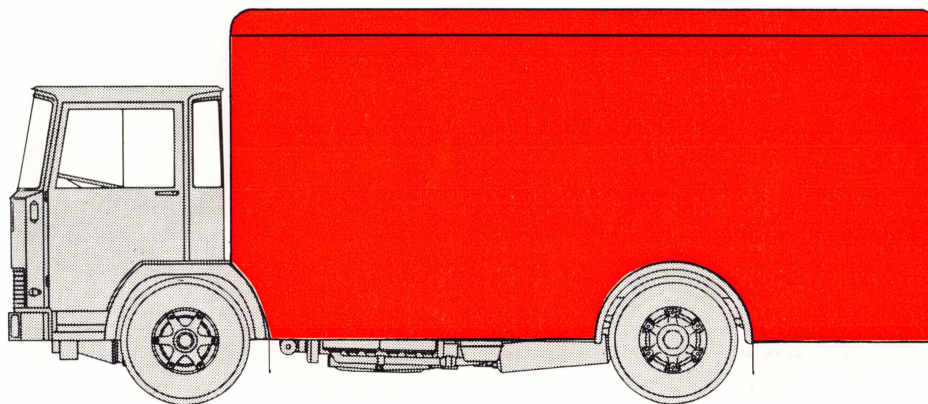
Lastwagen mit normalem Brückenaufbau für Warentransporte aller Art. Radstand von 3800 bis 4800 mm für Brückenlängen von 5500 bis 7000 mm. Ausführungsdetails der Brücke nach Wunsch. Kleinster Lenkradius und entsprechend vorzügliche Wendigkeit auch bei maximalen Brückenlängen. Auch die Montage von Ladekränen zwischen Rückwand und Brückenstirnwand oder von Heckladern am Brückenhinterteil ist ohne weiteres möglich.



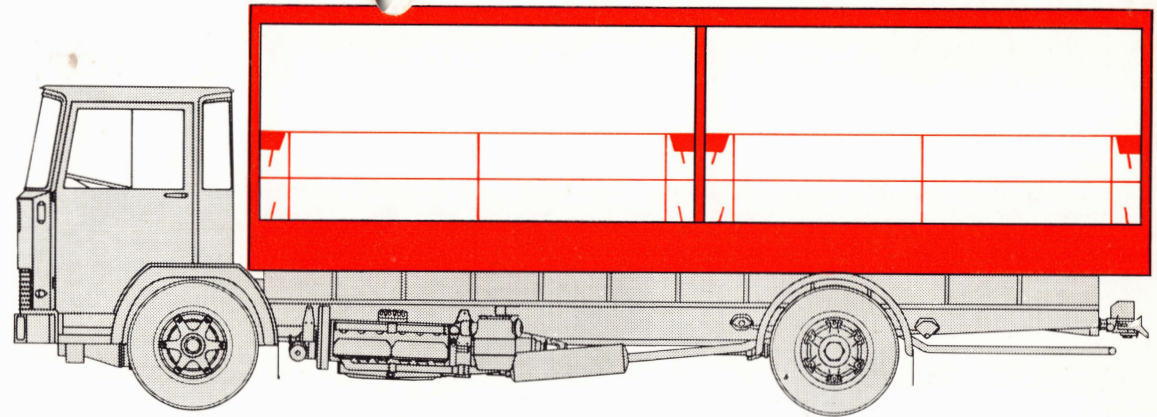
Für Kehrrichtwagen oder Sperrgutaufbauten ist unser Unterflurchassis besonders gut geeignet. Dank der geräumigen Führerkabine muß das Bedienungspersonal auf der Rückfahrt vom Abladeplatz nicht im Freien auf der hinteren Plattform stehen, sondern kann in der Kabine bequem Platz nehmen.



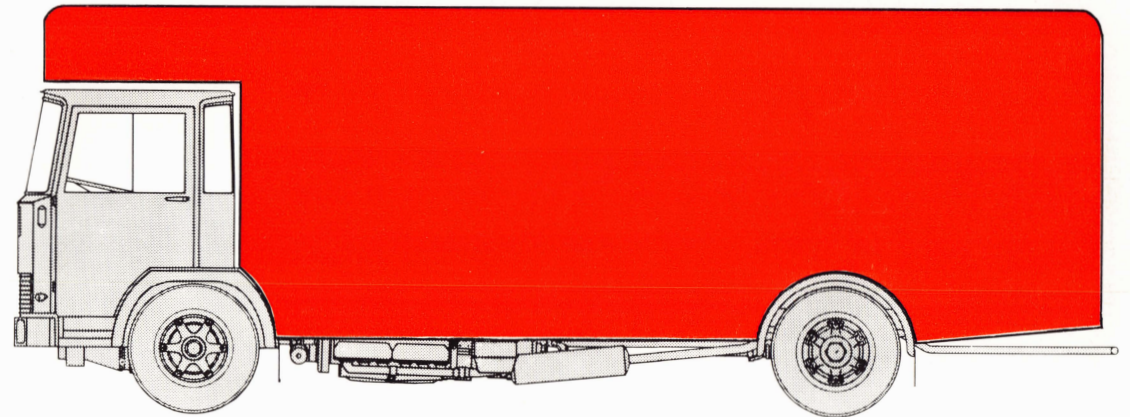
Kühlkasten für den Transport von Fleisch, Geflügel, Fischen, Eisprodukten, Früchten und Gemüse können mit Leichtigkeit auf unser Unterflurchassis montiert werden. Anpassung des Radstandes an die Kühlkastenlänge erlaubt, die bestmögliche Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse zu erreichen.



Ladebrücke in Spezialausführung für Getränketransport. Die Unterflurchassisstruktur schafft alle Voraussetzungen für einen rationellen, wirtschaftlichen Stadtlieferungsdienst oder für Ferntransporte über längere Strecken. Auch hier kann die Ladefläche den Harassen, Fässern oder Paletten entsprechend nach Maß gewählt werden. Mit Unterflurmotor wird die Ladebrücke nicht höher als bei anderen Chassisbauarten.



Bei Möbeltransporten ist es von besonderem Vorteil, wenn eine geräumige, drei oder vier Personen Platz bietende Führerkabine zur Verfügung steht. Ein noch größeres Platzangebot kann nötigenfalls durch den Aufbau einer Spezialkabine mit sieben oder acht Sitzplätzen geschaffen werden. Die erwähnten Vorteile der Unterflurkonstruktion kommen auch hier in eindrucksvoller Weise zum Ausdruck.



Zisternenwagen für Flüssigkeitstransporte aller Art können auf unser Unterflurchassis aufgesetzt werden, ohne die gute Zugänglichkeit zur Antriebsgruppe zu beeinträchtigen. Aber auch für Aufbauten für alle möglichen speziellen Zwecke eignet sich dieses Chassis vorzüglich. Ihre Ladeprobleme prüfen wir in jedem einzelnen Fall sorgfältig, um die bestgeeignete Lösung zu erzielen.

