



FBW-Lastwagen Typ 75-U 6×2

Ebenfalls im Jahr 1973 wurde der erste Dreiachs-Lastwagen mit nur einer angetriebenen Hinterachse abgeliefert. Das gesetzlich zulässige Gesamtgewicht für diesen Fahrzeugtyp betrug 19 Tonnen. Die hinter der Antriebsachse montierte sogenannte Nachlauf-

achse war einfach bereift und mit einer Zwangslenkung ausgerüstet.

Diese Fahrzeugausführung eignete sich besonders gut als Überland-, Langeisen-, Milchtransport- oder Silowagen. Auch für die Montage eines Ladekrans im Fahrzeugheck war diese Konstruktion geeignet.

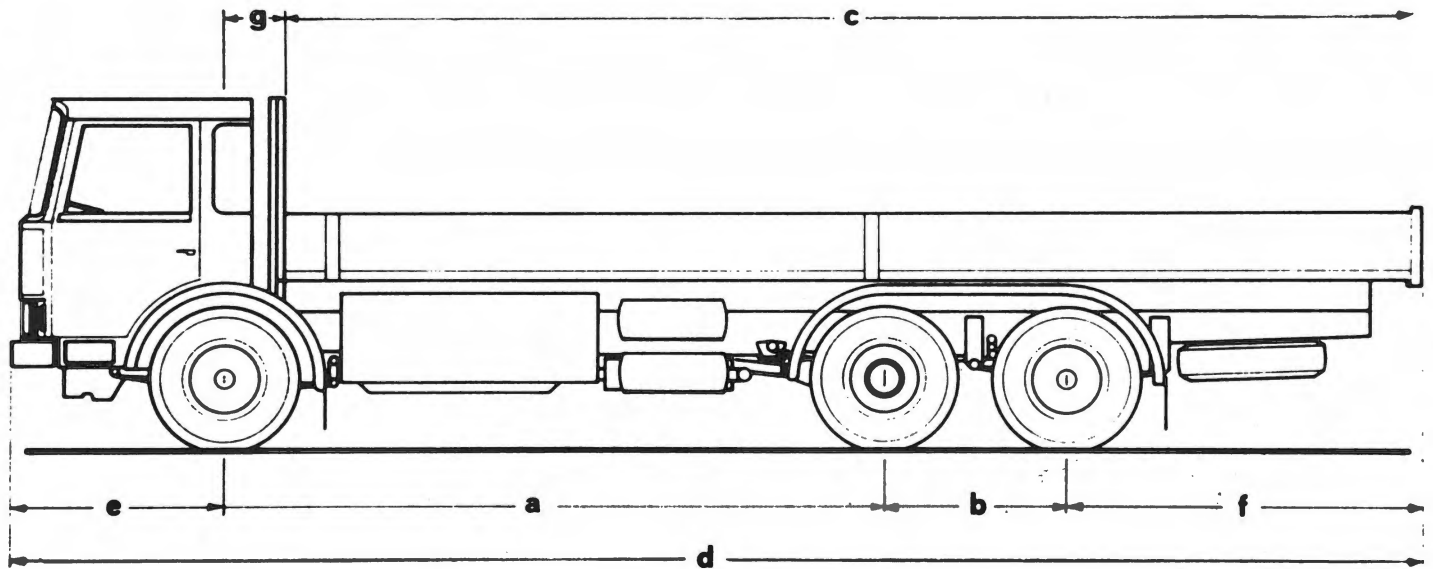
Technische Angaben

Motortyp	EU3A
Anzahl Zylinder	6
Bohrung/Hub	128/150 mm
Leistung	260 PS bei 2000 U/min
Kupplung	Mehrscheiben-Trockenkupplung bei Verwendung eines Synchrongetriebes
Getriebe	ZF-12-Gang-Synchrongetriebe mit elektropneumatischer Gruppenschaltung. ZF-8-Gang-Synchrongetriebe mit Schnellganggruppe und Kriechgang. Drehmomentwandler-Getriebe mit Schaltautomatik
Antriebsachse	Typ 75, mit doppelter Rücksetzung. Verschiedene Übersetzungen waren möglich. Auf Wunsch konnte eine Differentialsperre montiert werden.
Lenkung	ZF-Kugelmutter-Hydraulenkung

Masse (mm):	
a) Radstand Vorderachse bis Antriebsachse	4 700
b) Radstand Antriebsachse bis Nachlaufachse	1 300
c) Länge der Ladebrücke innen	8 000
d) Totallänge des Fahrzeuges	10 000
e) Überhang vorn	1 500
f) Überhang hinten	2 500
g) Abstand Vorderachse bis Brückenstirnwand innen ...	400

Gewichte (kg):	
Chassis mit Kabine	ca. 7 950
Nutzlast (Richtwert)	9 800
Gesamtgewicht	19 000

Bemerkungen:
Andere Radstände und Brückenlängen wurden gemäss Kundenwunsch geliefert.
Dieser Fahrzeugtyp wurde etwas später auch mit den Motoren EU2A (230 PS) und EU4A (280 PS) geliefert.



In der Konstruktionsabteilung für Motoren war man mit Entwicklungsarbeiten in Richtung Leistungssteigerung voll beschäftigt. Dies geschah nicht zuletzt im Zusammenhang mit den neuen Gesetzesbestimmungen. Zugleich bewegten sich die Bestrebungen auch in Richtung Verringerung der Abgasschadstoffe. Der Schwerpunkt dieser Arbeiten lag bei der Abstimmung des Turboladers und des Einspritzsystems.

Im Laufe des Jahres 1973 standen dann als Weiterentwicklung des E3A- bzw. EU3A-Motors mit 260 PS die Triebwerke E4A bzw. EU4A mit einer Leistung von 280 PS zur Verfügung.

Die Vorteile der Unterflur-Fahrgestelle für die Aufnahme von Sonderaufbauten waren unbestritten. Sicher auch aus diesem Grunde entschloss sich die Postverwaltung, als Basis für ein fahrendes Postbüro ein FBW-Unterflur-Chassis zu verwenden.

Bei der Planung dieses Fahrzeuges war einerseits klar, dass am Einsatzort möglichst viel Innenraum zur Verfügung stehen sollte, andererseits im fahrbereiten Zustand die gesetzlich zulässigen Gewichte und Abmessungen nicht überschritten werden durften.

Die Postverwaltung entschloss sich für die sogenannte Deplirex-Konstruktion, einen Aufbau, bei dem durch das Ausfahren von Karosserie-Elementen links und rechts des Wagens der Innenraum stark vergrößert werden konnte.

Dieses System wird heute noch für fahrende Postbüros und auch Schirnbildwagen verwendet.

Technische Angaben

Motortyp	E4A bzw. EU4A
Anzahl Zylinder	6
Bohrung/Hub	128/150 mm
Leistung	280 PS bei 2000 U/min
Aufladung	Abgas-Turbolader