



Magirus Iveco Museum

Fahrzeugdatenblatt für: **Vomag Eilschlepper 5ZR434**

Auszug aus „Deutsche Motor-Zeitung“ von 1937 zum Vomag Eilschlepper:

Erstmalig (1937) bringt Vomag einen Diesel-Eilschlepper für 24t Zuglast heraus, in dem der 100 PS Wirbelkammer-Dieselmotor 4R3080 eingebaut ist. Der Motor weicht von seiner bekannten Ausführung, in der er für den 4,5t LKW verwendet wird, lediglich in der äußeren Form des Kurbelgehäuse-Unterteils ab.

Während der Motor beim LKW notwendigerweise vor der Vorderachse aufgehängt ist, wird er beim Eilschlepper Zwecks günstiger Gewichtsverteilung hinter die Vorderachse verlegt, der Schwerpunkt des Eilschleppers wird damit zur angetriebenen Hinterachse verschoben. Das Kurbelgehäuse ist daher beim Eilschlepper vorn – statt wie beim LKW hinten - eingezogen, um Raum für die Vorderachse zu schaffen. →



TECHNISCHE FAHRZEUGDATEN

MOTOR

| | |
|----------------------|---|
| Hersteller: | Vomag |
| Baumuster: | 4R3080 |
| Bauart: | stehender 4 Zyl.-Reihen-Motor, wassergekühlt Wirbelkammer-Viertakt-Dieselmotor |
| Bohrung /Hub: | 130 mm x 180 mm |
| Hubraum: | 9.556 cm ³ |
| Leistung: | 100 PS bei 1.600 U/min |
| Drehmoment: | - mkg bei - U/min |
| Kraftstoffverbrauch: | 29 l/100km |

KRAFTÜBERTRAGUNG

| | |
|------------------|----------------------------------|
| Antriebsformel: | 4x2 |
| Kupplung: | Mehrscheiben |
| Getriebe: | ZF FAKS45 5-Gang, 5. Gang 0,72:1 |
| Hinterachse: | Vomag, 5,83:1 |
| Geschwindigkeit: | 42 km/h |

FAHRGESTELL

| | |
|------------------------|-------------|
| Fahrzeugart: | Zugmaschine |
| Radstand: | 3.400 mm |
| Spur vorne: | 1.820 mm |
| Spur hinten: | 1.814 mm |
| VA-Last: | - kg |
| HA-Last: | - kg |
| Nutzlast: | - kg |
| zul. Gesamtgewicht: | 6.900 kg |
| zul. Anhängelast: | 24.000 kg |
| zul. Gesamtzuggewicht: | - kg |
| Reifen: | 9.00-20 |
| Räder: | 8.00-20 |

WEITERE DATEN

| | |
|------------------|---------------|
| Produktionszeit: | 1937 bis 1940 |
| Produktionszahl: | - |
| Kaufpreis : | - |

→ Der Eilschlepper ist folgendermaßen konstruiert:

Rahmen aus Stahlblech in U-Profilform gepresst.
Kraftübertragung durch Faudi-Rohrgelenkwelle.

Hinterachsbrücke aus Sonderstahl in einem Stück gesenkgeschmiedet. Spiralverzahnter Kegelradantrieb. Doppeltes Untersetzungsgetriebe in Gehäuse aus Elektro-Stahlguss gelagert und von der Vorderseite auf die Mittelöffnung der Achse geschraubt.

Federung durch Abwälzfedern in Gleitlagern. Übertragung der Schubkräfte sowie der Dreh- bzw. Bremsmomente auf den Rahmen unmittelbar durch die Hinterfedern.

Knorr-Druckluft-Vierradbremse mit den neuen Knorr-Führer-Ventil und vier einzeln auf die Räder wirkenden Bremszylindern sowie Anschluss für Anhänger. Die Bremsbetätigung der Vorderräder ist für besondere Situationen, z. B. Glatteis, abschaltbar. Die Handbremse wirkt auf die Hinterräder sowie auf die Druckluftbremse der Anhänger. Die Lenkung ist eine ZF-Roßlenkung.

Das Getriebe hat vier Vorwärtsgänge, einen Schnellgang und einen Rückwärtsgang