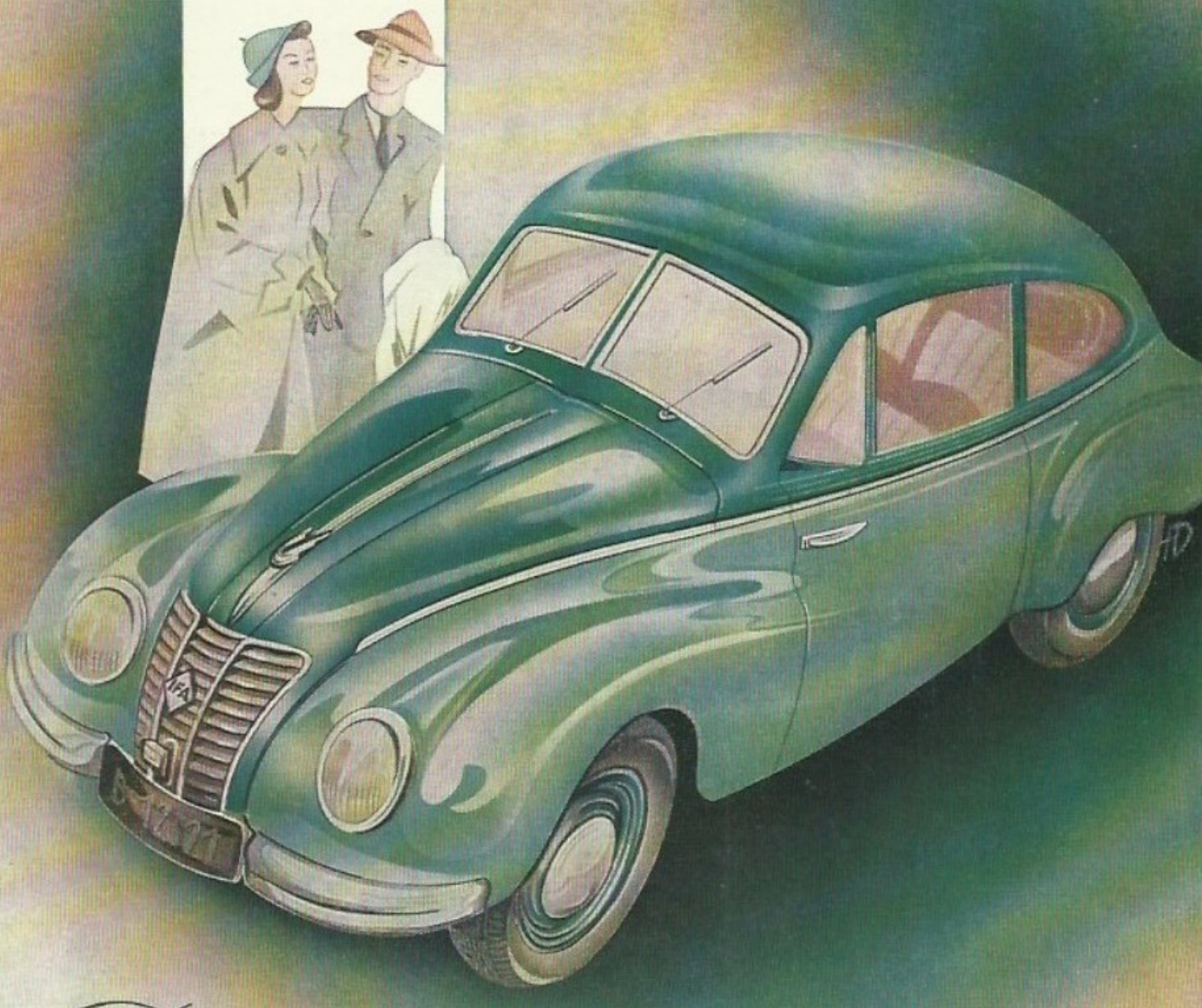
IFA

F9



Distinguée, élégante, économique

Basée sur la construction éprouvée du moteur à deux temps – deux cylindres sans soupapes, avec ses
le plus haut degré d'économie, avec l'IFA F 9 fut développé une voiture, laquelle avec une puissance
fait droit à toutes les exigeances posées à une voiture, économe dans la consommation et d'un ren
d'après les expériences aérodynamiques et à laquelle s'adaptent de façon harmonieuse le capot et l'a
Qu'en considérant tous les points de vue économiques, il ne fut pas manqué de soigner l'élégance
l'IFA F 9 remporta au "Concours de la carosserie" à Schéveningue en 1952, où dans sa classe, elle o
à la route parfaite, outre au pont arrière développé en axe rigide, avant tout à la suspension sans
avant, aux amortisseurs hydrauliques et au chassis rigide. – Même dans les virages aigus, rien n'es
de la force centrifuge, étant donné que la voiture est tirée par les roues avant à écartement sûr et non p
par les roues arrières. – L'aménagement intérieur permet, grâce aux sièges rembourrés et à la liberté
obtenue par la suppression du carter de cardan, de parcourir des grandes distances sans aucune
fatigue. De grandes fenêtres latérales, favorablement disposées dans le champ visuel, donnent
aux occupants de la voiture une bonne visibilité, tandis que la disposition claire des instruments
sur le tableau de bord et le changement de vitesse – à maniement simple – se trouvant également
sur celui-ci, assurent au conducteur tout agrément possible.
La malle, montée dans l'arrière de la voiture et le
capot sont fermés et serrés du
siège du conducteur au moyen
d'un dispositif de calage Bowden.

L'élegance parfaite

caractérise la limousine IFA

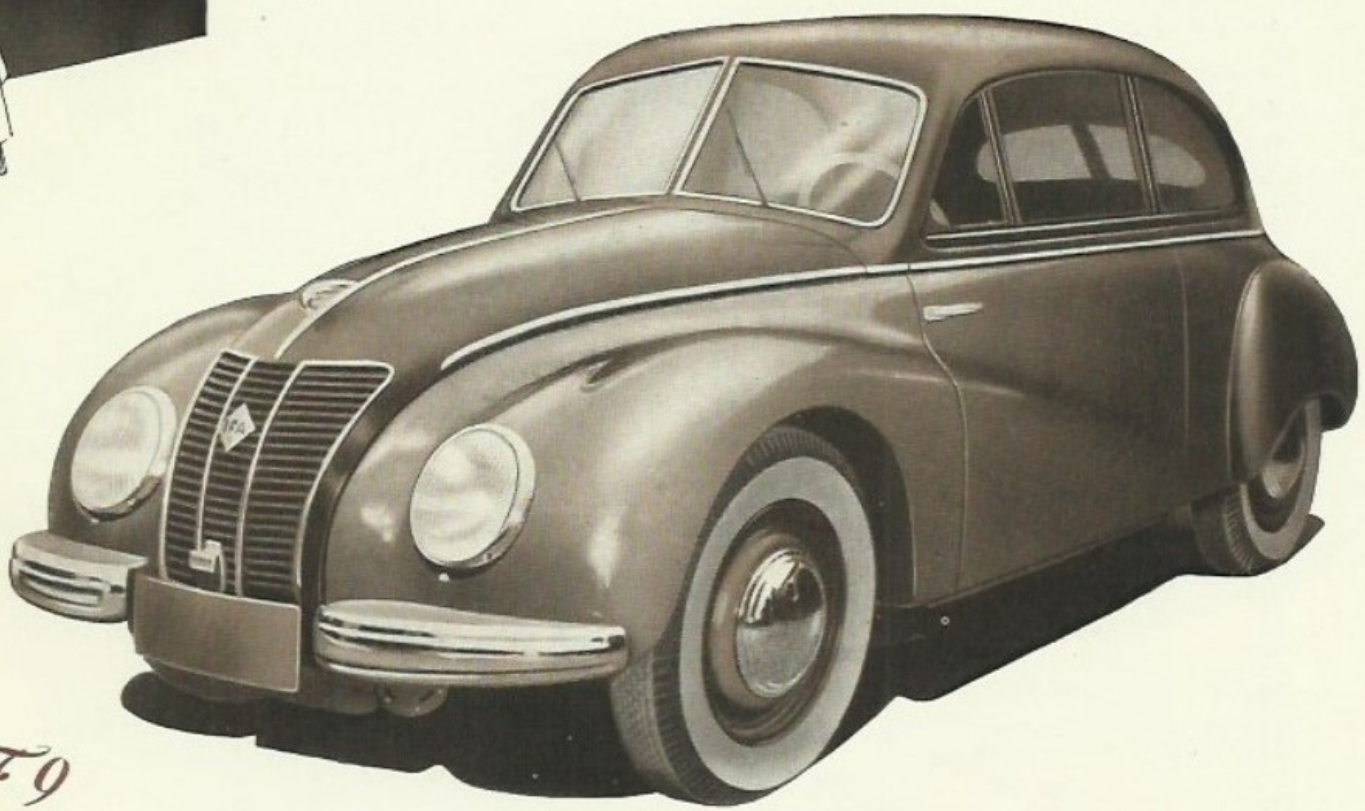
ses cinq parties mobiles, qui dans sa classe, a atteint
ce de moteur de 30 CV et une cylindrée de 900 ccm.,
endement excellent. La carosserie tout-acier, formée
l'arrière-train, diminue à l'extrême la résistance de l'air.
ce de la voiture, cela est prouvé par la distinction que
e obtint le premier prix. L'IFA F 9 doit son adhérence
ns essieux des roues avants, à la traction
'est à percevoir de l'influence désagréable
n pas poussée
ié des jambes,
ne

Equipement intérieur solide et confortable

Grand champ visuel et grande liberté de mouvement pour conducteur et autres occupants

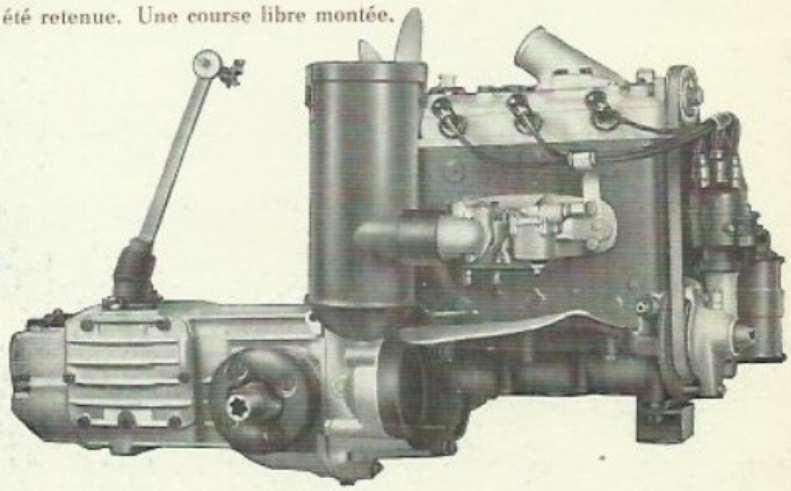
Disposition claire des instruments de bord

Malle spacieuse fermée, étanche à la poussière



IFA F 9

Le moteur à deux temps – trois cylindres de L'IFA F 9, correspond au moteur quatres temps – six cylindres, en ce qui concerne l'uniformité et la marche silencieuse. Cela est atteint par les pivots à bielles déportés de 120° du vilebrequin équilibré statiquement et dynamiquement, composé de pièces détachées assemblées. Les cylindres du moteur sont construits en un bloc avec la partie supérieure du carter du moteur en fonte spéciale, la tête du cylindre est démontable. La distribution du changement des gaz dans le cylindre est exécutée par des pistons en métal léger, développés comme pistons plats, étanchéifiés par trois segments. En plus, le rinçage réversible est employé, dont les avantages connus s'expriment dans les valeurs de rendement et de consommation du moteur. Le courant d'allumage est fourni par la machine d'éclairage ou la batterie et conduit au distributeur se trouvant à l'avant du moteur. L'interruption du courant primaire et la distribution du courant secondaire produit dans la bobine d'allumage à chaque cylindre se fait dans l'ordre d'allumage 1–3–2. La circulation d'eau, d'aprés le système thermosiphon – soutenu par un ventilateur à ailes multiples – soigne pour un refroidissement suffisant du moteur, même à chargement élevé. La lubrification à mélange éprouvée dans la méthode de construction deux temps a été retenue. Une course libre montée, ménage le moteur et économise du carburant.



TECHNIQUE DE L'IFA·F9

Fonctionnement

Moteur deux temps - trois canaux

Rinçage réversible

Piston plats

Nombre de cylindres: 3

Disposition des cylindres: Série, en direction longitudonale de la voiture

Alésage 70 mm

Course 78 mm

Cylindrée 900 cmc.

Rendement maximum 30 CV

Nombre de tours 3600 t/min.

Rapport de compression 1:6,25

Allumage par batterie

Machine d'éclairage 6 v. 130 w.

Démarreur 0,6 CV

Refroidissement thermosiphon avec ventilateur

Volume d'eau de refroidissement 10 litres

Suspension du moteur: caoutchouc trois points

Couplage monopoulie, sec

Boite de vitesse à 4 vitesses, marcha arrière et course libre

Réduction
1. vitesse 3,5
2. vitesse 2,06
3. vitesse 1,35
4. vitesse 0,96

Réduction du différentiel 1:4,857

Différentiel: Engrenage différentiel à pignon conique

Articulation de traction avant à l'intérieur caoutchouc, à l'extérieur métallique

Articulation grand-angulaire

Ressort transversal avant et arrière

Essieux: avant: suspension individuelle de chaque roue, en haut au ressort transversal, en bas aux guides transversaux; arrière: axe rigide avec ressort surélevé (essieu flottant)

Amortissement hydraulique (avant Télescope)

Roues à disque

Fixation à 5 trous

Jantes 3,25 D×16

Pneus 5,00–16

Frein hydraulique IFA sur quatres roues

Frein mécanique à main sur roues arrières

Lubrification centrale à pression

Ecartement arrière 1260 mm

Ecartement avant 1190 mm

Longueur totale env. 4200 mm

Largeur totale env. 1600 mm

Hauteur env. 1450 mm

Poids total env. 870 ks.

Chargement toléré 380 ks.

Roues avant, voie 0 ./. 5 mm

Roues arrières, écartement 2° = 3,5%

Diamètre de virage env. 10 m.

Vitesse maximum env. 110 km./h.

Consommation normée d'essence 8,5 l./100 km.

Changements réservés

TECHNIQUE DE L'IFA·F9

Remis par:

TRPT-Nr. 3077 53