

7.3.1.6.1-Entwicklungsthemen IFA

Thema:
Die
Entwicklungs-
themen im VEB
IFA
Automobilwerke
Ludwigfelde
1965 bis 1990.
Übersicht vom
NKW IFA 515
bis zum
IFA NKW L60.

Inhaltsübersicht

0. Einleitung
 1. Vereinheitlichungsmöglichkeiten der NKW Baureihen mit 3 und 5 t Nutzmasse
 2. Studie zu NKW - Typenreihen in der VVB Automobilbau unter Leitung des IWL 1966
 3. NKW-Entwicklungsarbeiten 1967 bis 1970/71 - ohne klare Konzeptionen
 4. Weiterentwicklung des NKW W50 zum NKW 1013 mit Kippfahrerhaus K3 3/69
 5. Entwicklungsthemen Fahrerhaus, Fahrwerk und Triebwerk/NKW 1118
 - 5.1 Thema Fahrerhaus 1971-1974
 - 5.2 Thema Fahrwerk
 - 5.3 Thema Triebwerk 180 PS (1972-1974)
 - 5.4 Thema NKW 1118
 6. Entwicklungsthema L60 (L60 1974 bis 1983)
 7. Entwicklungsthemen W51/W52/W53/W54
 8. L60 IFA 1218 (W53 Arbeitsbezeichnung)
 - 8.1 L60 IFA 1318: Exportvariante 4x4 (Anlaufvarianten) und Armeevariante 4x4
 - 8.2 Grundvarianten 4x2 und 4x4
 - 8.3 NKW IFA L60 4x2 Folgevarianten
 - 8.4 NKW IFA L60 4x4 Folgevarianten
 - 8.5 Neue Kippergeneration L60 4x4 und 4x2
 - 8.6 L60 mit Steyr Fahrerhaus
 9. L60 mit Mercedes Fahrerhaus des NKW LK
- Text in Word-Dokumentation unter 3.1.6.1 zu „Entwicklungsthemen 1965 bis 1990“ 57 Seiten**
- Anlagen: 6**
- Autor: Dipl.-Ing. Hermann Fröhlich



NKW IFA 515



NKW IFA L60



Thema: 3.1.6.1 Entwicklungsthemen IFA-Übersicht

0.Einführung

Mit der Entscheidung des Politbüros des ZK der SED v.11.12.1962 und dem nachfolgenden gleichlautenden Beschluss des Ministerrates der DDR v.21.12.1962, den im VEB "Ernst Grube Werdau" entwickelten NKW W50 im VEB Industriewerke Ludwigsfelde (einem Betrieb der ehemaligen Luftfahrtindustrie der DDR) ab 1965 zu fertigen, wurde gleichzeitig festgelegt, das in Ludwigsfelde ein Entwicklungsbereich aufzubauen ist. In der Direktive 9/63 der VVB Automobilbau Karl Marx Stadt, der ein Beschluss der Ministerrates v. 11.11. 1963 zugrunde liegt, wurden dazu konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des Ministerratsbeschlusses festgelegt.

Die folgende Dokumentation enthält eine Übersicht aller wesentlichen Entwicklungsthemen vom NKW IFA 515 bis zum IFA NKW L60, der leider erst am 20.06.1987 als Allradvariante in Serie ging. Die umfangreichen Weiterentwicklungen des NKW W50 zur Sicherung des Absatzes und zur Qualitätssicherung werden hier nicht behandelt.

In einer Anlage sind alle verfügbaren Beratungen und Beschlüsse des Politbüros der SED und des Ministerrates der DDR, die den NKW W50 und seinen Nachfolger betreffen, von 1962 bis 1990 zusammengestellt. Aus dieser Übersicht ist ersichtlich, dass es nur

1962/63(NKW W50) und 1983 (NKW L60)

Beschlüsse zu Freigabe der Finanzierung für die notwendigen Investitionen für die Serienproduktion gab. Die Entwicklungsbereiche im VEB Automobilwerke Ludwigsfelde und den bedeutenden Werken der Zulieferindustrie im VEB IFA Motorenwerke Nordhausen, dem VEB IFA Getriebewerke Brandenburg u. a. wurden mit ständig mit neuen Entwicklungsthemen beauftragt. Es gibt leider keine zusammenfassende Übersicht dieser Entwicklungsthemen, die zu IFA-Zeiten angefertigt worden ist. Diese Dokumentation, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, basiert auf der vorhandenen Literatur, vorhandenen Unterlagen der ehemaligen Versuchsabteilung, die heute im Vereinsarchiv des Vereins "Freunde der Industriegeschichte e.V." abgelegt sind und den Notizen in meinen Arbeitsbüchern von 1963 bis 1990.

- **Zentrale Leitung: VVB Automobilbau Karl Marx Stadt; Generaldirektor Kurt Lang**
- **Betriebsdirektor IWL: ab 01.06.1963 Werner Kohl**
- **Struktur Entwicklung ab 1964 TK: Dr. Ing. Gerhard Zimmer**
 - ◆ **Konstruktion (Entwicklung/Serienbetreuung)**
 - ◆ **Versuch(Fahrversuch/Prüffeld/Musterbau)**

1. Vereinheitlichungsmöglichkeiten der NKW Baureihen mit 3 und 5 t Nutzmasse

Der **Beschluss des Ministerrates vom 11.11.1963** über die komplexe Direktive zur Sicherung der Produktion des NKW W50 im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde legt folgende konkrete Aufgabenstellung für die VVB Automobilbau fest (L-Vorlage 61/64 des IWL v. 27.10.64) (51):

1.1 Der NKW W50 ist im II. Halbjahr 1965 in die Produktion zu überführen

1.6 Für die Weiterentwicklung des NKW W50 zu einem Erzeugnis, das auch über das Jahr 1970 hinaus den wissenschaftlich-technischen Höchststand mitbestimmt, sind die entsprechenden Maßnahmen festzulegen:

1.6.1 Die Entwicklung der NKW Typenreihe 3 und 5 Mp auf der Grundlage der bisher gesammelten Erfahrungen des NKW W 50 unter Verwendung möglichst vieler vorhandenen Baugruppen

1.6.2 Die Weiterentwicklung des Motors 4 VD 14,5 auf eine Leistung von 125 PS

1.6.3 Die Entwicklung eines 6-Zylinder-Dieselmotor mit 150PS im Rahmen einer standardisierten Motorenbaureihe.

1.6.4 Bearbeitung eines Studienentwurfes für Getriebe der NKW-Typenreihe 3 und 5 Mp

IWL-L-AB Protokoll v.06.04.1963: Ausarbeitung Themenplanung für 3 und 5 t LKW, Studie dazu bis 5/64 (51)

Die VVB Automobilbau erteilte am 14.05. 1963 einen diesbezüglichen Auftrag an das IWL unter Mitarbeit der Robur Werke Zittau (53)

Basis dieser neuen NKW-Baureihe sollte die 1963 durch die VVB Automobilbau in Auftrag gegebene neue Motorenbaureihe VD 12/11 sein (54), (60).

Auf der Basis des Ministerratsbeschlusses vom 11.11.1963 und der Studie des IWL erteilte die VVB Automobilbau den Auftrag zur Entwicklung des LKW 515 L, LA und NKW 310

In der L-Vorlage Nr.5 v. 25.03.1965 zum F/E Plan bis 1970 werden durch den Entwicklungsbereich TK u.a. genannt (51), (66):

◆ **Thema NKW 515 L:** Leistungstufen K I/65 bis IV/1970, Serie ab I/1971

K3 I/66

K4 IV/66

Ergebnisse: Fertigung von 2 Prototypen (12/1966) und Einzelteilen für Prüfstanderprobung



Bild: NKW 515 L(1969-052-03-2)-Fertigstellung von 2 FUM 515 im Dezember 1966

K5 IV/67

Ergebnisse:

Beginn Prüfstanderprobung 1966 (Achsbrücke, Rahmen, Hinterachse u.a.) und
Fahrerprobung ab 1967/8:

FUM 1: Dauererprobung bis 5/69 25000 km

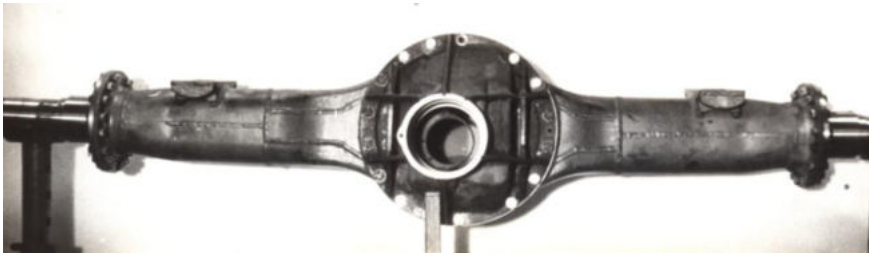


Bild: HA-Brücke 515 (58)

◆Thema NKW 310 L: Leistungsstufen K I/66 bis III/ 1971 Serie ab IV/1971, (61)

K3 ?/67

Ergebnisse: Unterbrechung K3 II/66 bis 1967

K4 I/67

Ergebnisse: Beginn Musterbau im IV/1966 (Einzelteile für Prüfstand und Fahrzeuge)

Festlegung 2/68: 10 Hinterachsen, 24 Achswellen, 15 Rahmen, 4 Fahrerhäuser
3 Pritschen

Motor 4 VD 12/11: K4 bis 8/68 im DMS, Motoren wurden gefertigt

K5 ab II/68

Ergebnisse: Beginn Prüfstanderprobung 1969 (Achsbrücken, Rahmen, Hinterachse u.a.):

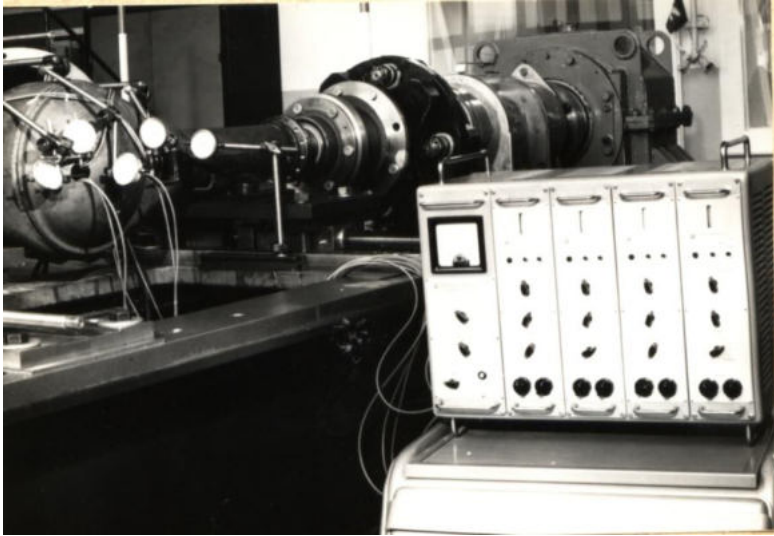


Bild: Hinterachse 310-Verspannungsmessungen auf GAP 1970 (VB 6/1971), (47)

◆**Thema LKW 515 LA:** Leistungsstufen K: II/66 bis II/1977, Serie ab III/1972

K3 III/67

Ergebnis: Bearbeitung teilweise

K4 II/68

Ergebnis: keine Fertigung von Einzelteilen

Zusammenfassung: Ausführliche Versuchsergebnisse siehe Versuchsberichtsdatei (47)

Thema NKW 515:

Im Ergebnis der konstruktiven Arbeiten, der Fertigung von zwei Prototypen sowie diverser Einzelteile konnten die Stationär-Erprobungen von Einzelteilen und Baugruppen auf den neu errichteten Prüfständen ab Ende 1966 aber wegen erheblicher Schwachstellen an den Hypoid-Hinterachsen mit Planetenvorgelege die Fahrerprobung(Dauererprobung und Messungen) erst Ende 1967 beginnen. Die Prüfstandserprobungen wurden Mitte 1970 und die Fahrerprobung der Fahrzeuge Mitte 1969 abgebrochen. Im Ergebnis der Fahrerprobung wurden neben den in Versuchsberichten dargelegten Schäden insbesondere auch konzeptionelle Mängel der Konzeption des Fahrerhauses beanstandet (VB 123/68), (47):

◆Das äußere Gesamtbild eines NKW wird im Wesentlichen durch das Fahrerhaus bestimmt.

Dieses Gesamtbild wird durch diese Bauform(geschlossene Bauform beginnt erst über den Rahmenlängsträgern) gestört. Die Schalenbauweise ohne Hilfsrahmen führt in Verbindung mit einem verwindungsweichen Fahrgestell zu erheblichen Festigkeitsproblemen.

◆Die gewählte Bauform verursacht neben den Festigkeitsproblemen auch erhebliche Verschmutzungs-und Geräuschprobleme.

Thema NKW 310:

Im Ergebnis der konstruktiven Arbeiten wurden ab Ende 1966 Einzelteile und Baugruppen für die Prüfstandserprobung und für 3 Fahrzeuge gefertigt. Während ab 1969 bis Mitte 1971 noch Erprobungen auf Prüfständen insbesondere Untersuchungen zur Hinterachse durchgeführt werden konnten, wurden keine Versuchsfahrzeuge aufgebaut.

Zwischenzeitlich forderte die VVB Automobilbau 1967 eine vorrangige Bearbeitung dieses Themas im Sinne der Ablösung des bei Robur gefertigten LO 2500 (50)

Im VEB Roburwerke Zittau wurden nur Einbauuntersuchungen mit einem Motor 4 VD 12/11 GRF in einem Verteilerfahrzeug 310 L vorgenommen.

Auf Weisung des BD IWL sind Ende 1971 alle Bauteile und Baugruppen verschrottet worden.

Die konstruktiven Arbeiten am Thema „NKW 515“ und „NKW 310“ wurden durch die VVB im 2.Quartal 1966 vermutlich im Zusammenhang mit der erteilten Direktive 3/66 abgebrochen.

2. Studie zu NKW - Typenreihen in der VVB Automobilbau unter Leitung des IWL 1966

Während die beteiligten Bereiche im IWL und bei Robur mit den Entwicklungsarbeiten am NKW 515 und 310 voll beschäftigt waren, beauftragte die VVB Automobilbau IWL, Robur, EGW und die wichtigsten Zulieferbetriebe mit der

Direktive 3/66 des Generaldirektors der VVB Automobilbau v. 25.02.1966 (01)

Die bisher durchgeführten Arbeiten zur Entwicklung einer Typenreihe von Lastkraftwagen mit 3 und 5 t-Nutzlast brachten eine Reihe wichtiger Erkenntnisse. Die Beschränkung der Typenreihe auf diese beiden Nutzlastklassen entspricht jedoch nicht den Anforderungen unserer Volkswirtschaft. Eine Reihe von Transportaufgaben ließe sich wirtschaftlicher lösen, wenn neben den Lastkraftwagen mit 3 und 5 t-Nutzlast auch Nutzlastmodifikationen auf der Grundlage von Aggregattypenreihen für die modifizierten LKW-Typenreihen 3...5 t zur Verfügung stünden. Es erscheint deshalb ratsam, die zu entwickelnde Typenreihe von Aggregaten so auszulegen, daß durch entsprechende Aggregatkombinationen LKWs für unterschiedliche Nutzmassen abgeleitet werden können.

Weisungsgemäß wurde unter Leitung des Technischen Direktors des IWL eine zentrale AG zur Erarbeitung einer Studie gebildet.

An der Eröffnungsberatung am 23.3.1966 im IWL nahmen die Technischen Direktoren des EGW, der Roburwerke Zittau, des Motorenwerkes Nordhausen, des Getriebewerkes Brandenburg, der Renak - Werke Reichenbach, des Lenkgetriebewerkes Triptis sowie die Direktoren für Ökonomie und Absatz des IWL teil (02). Im Ergebnis der Beratung wurde festgestellt:

- Durch den Leiter der AG Fahrzeug vollständig Dr. Zimmer muss eine eindeutige Aufgabenstellung zu den Nutzmasse -Varianten vorgegeben werden (3, 5, 6, 8, 10 t Nutzmasse)
- Entscheidung der VVB, welche Entwicklungsaufgaben können zurück gestellt werden

Durch den Entwicklungsbereich wurde eine Technische Grobkonzeption einer LKW - Typenreihe D310, 515 L und LA; 616 L und LA; 618 L; 821 L; 1026 L v. 23.05.1966 erarbeitet (03), (04).

Die für diese Typenreihe notwendige Versuchs- und Musterbaukapazität wurde durch IWL und Robur am 28.07.1966 übergeben (05)

Da keine weiteren Unterlagen zur Bearbeitung dieser Studie zur Verfügung stehen, ist die Ablehnung dieser Studie nur aus Erinnerungen von Zeitzeugen (53), (48), (Mitschriften Arbeitsbücher) möglich:

- Eine konstruktive Vereinheitlichung der Baugruppen ist bei den geforderten Nutzmassen nicht möglich und bedingt in der industriellen Umsetzung insbesondere beim Motor, bei den Getrieben, den Achsen, den Bremsen u.a.m. eine wesentlich größere Fertigungstiefe, für deren Umsetzung erhebliche volkswirtschaftliche Investitionen sowohl in der Zulieferindustrie als auch bei den Fahrzeugherstellern erforderlich sind.
- Die Forderung der VVB steht auch im Widerspruch zur Entscheidung des Ministerrates der DDR v. 11.11.1963 (Anlage 2)
In diesem Beschluss zur "Komplexen Direktive über die Produktion des LKW W50" war nur die Weiterentwicklung des NKW W50 zu einer Typenreihe mit 3 und 5 t NM gefordert (siehe hierzu L-Vorlage 61/64 vom 27.10.1964 zur Aufgabenstellung der VVB Automobilbau v. 25.09.1964 in Umsetzung des Ministerratsbeschlusses), (51).

Ein Jahr nach Erteilung der Direktive 3/66 wurde diese durch den Generaldirektor der VVB Kurt Lang in einer Beratung mit dem Werkleiter des IWL Gerhard Nowak am 7.2.1967 zurück gezogen (51), (53).

Von der VVB wurde eine vorrangige Bearbeitung des Entwicklungsthemas "NKW 310" gefordert.

3. NKW-Entwicklungsarbeiten 1967 bis 1970/71 - ohne klare Konzeptionen

Im September 1967 wurde im Auftrag des MALF eine Prognose zur NKW-Fertigung in der DDR (Hainewalde) mit folgendem Ergebnis erarbeitet(51), (65):

- Eine wirtschaftliche Fertigung eines 3 t NKW ist unter den gegebenen Bedingungen in der DDR nicht möglich
- Die Investitionen für eine neue NKW Typenreihe stehen in der DDR nicht zur Verfügung.
Die Arbeiten am NKW 515 L und am NKW 310 wurden ab 1967schrittweise bis 1971eingestellt und im Sinne einer Baugruppenentwicklung für ein Nachfolgefahrzeug des W50 unter Beachtung des internationalen Trends zur Erhöhung der Motorleistung auf 8 bis 10 PS/t Lastzuggewicht weiter verfolgt. Wegen der aus dem Abbruch der Entwicklungsarbeiten zum NKW 515 und 310 völlig unbefriedigenden Perspektive der Fahrzeugentwicklung im IWL fanden im August 1969 mit dem Betriebsdirektor Nowak und im Februar 1970 mit dem Generaldirektor der VVB Lang Beratungen mit dem gesamtem Entwicklungskollektiv mit folgenden teilweise widersprüchlichen Ergebnissen statt (66)
- Wegen des großen und im Ergebnis teilweise nicht befriedigenden Änderungsumfangs am NKW W50 sind diese sinnvoll zusammen zufassen (Forderung BD IWL)
- Die seit 1968/69 konstruktiven Vorbereitungen zum Thema NKW 1118 sind fortzusetzen (BD IWL will Thema abbrechen)
Seit 1968 werden die Faustachse, die Hinterachse u.a. Triebwerkbaugruppen für einen NKW mit 6 t Nutzmasse und einer Motorleistung von 180 PS konstruktiv bearbeitet und mit den Zulieferbetrieben insbesondere mit dem Motorenwerk Nordhausen Abstimmungen zum Motor 6VD 12,5/12 GRF geführt mit der Zielstellung K3 12/69
- Oktober 1969: der 1. Mustermotor 6 VD 12,5/12 GRF (MN105) mit 180 PS im MN wird auf dem Prüfstand erprobt (54)
- Das Entwicklungsthema NKW 1013 (NKW W50 mit neuem kippbarem Fahrerhaus) ist durch die VVB noch nicht bestätigt.
- Im April 1970 informiert der Generaldirektor, dass für einen Perspektiv–NKW keine Investitionen zur Verfügung gestellt werden können. Die vorhandene Mittel müssen unbedingt für die Zulieferindustrie zur Qualitätssicherung der laufenden Produktion für NKW, PKW und Motorräder bereitgestellt werden (66).
- 01.05.1969 Gerhard Nowak (stellv., GD VVB Auto) wird BD Ludwigsfelde
- 01.07.1970 Gründung Direktionsbereich Forschung und Entwicklung E mit Hauptabteilungen Konstruktion, Versuch, Musterbau und Stabsabteilungen
- Im August 1970 stellt der neu gegründete Direktionsbereich Entwicklung ein Konzept zum Perspektivplan vor(66)
 - 1.Gebrauchswertsteigerung NKW W50 bis 1973
 - 2.Einführung neuer Baugruppen(Hinterachse ,Bremsanlage) bis 1974
 - 3.Triebstrang 180 PS, Fahrerhaus Basis W50 (wird diskutiert) bis 1978Dieser Plan ist schließlich Basis für die neue Themenplanung der drei Einzelthemen Fahrerhaus, Fahrwerk und Triebwerk ab 1971.
- 1971 wurde im Rahmen einer Studie das Thema „W50 6x6“ mit Motor 6 VD 12/11 GRF mit 180 PS bearbeitet. Ein Prototyp wurde gefertigt und erprobt (65)



Bild: Prototyp W50 6x6 (1971-026-01-2), (1971-036-1) im Gelände

4. Weiterentwicklung des NKW W50 zum NKW 1013 mit Kippfahrerhaus K3 3/69

Technische Zielstellung(52), (63):

W50-Fahrgestell mit Änderungen(Parabelfeder, Simplexbremse, Rahmen

Fahrerhaus: Weiterentwicklung Fahrerhaus 515 (72)

Triebstrang: Hypoid-Hinterachse, Motor W50 mit wartungsarmem Kühlsystem, Trockenluftfilter u.a.

Prototyp: 1969

Bearbeitung: K3 bis 3/1969; dann Abbruch

Bearbeitung: K4 Fertigung von zwei Prototypen NKW 1013 L/K und L/P 1970



Bild: NKW 1013 L/P (1970-059-2) und FUM F104 L/P (1973-99-04-1)

Die konstruktiven Arbeiten zum Thema wurden im März 1969 abgebrochen, während 1970 in Vorbereitung auf das beantragte Thema Fahrerhaus noch zwei Prototypen gefertigt wurden.

Im Bild links ist einer der beiden Prototypen zu sehen, während das rechte Bild den FUM F104 mit dem Firmen- Logo "1013", der erst drei Jahre später mit dem Fahrerhaus 6400 gefertigt wurde, zeigt.

5. Entwicklungsthemen Fahrerhaus, Fahrwerk und Triebwerk/NKW 1118

Basis für diese drei Einzelthemen ist vermutlich das im August 1970 vorgestellte Entwicklungskonzept des neuen Direktionsbereiches Entwicklung.

Das IWL wurde schließlich von der VVB Automobilbau mit 3 Einzelthemen beauftragt (07):

F/E Thema Fahrerhaus: "Fahrerhaus NKW 10 t GM v. 06.12.1971"

F/E Thema Fahrwerk: "Fahrwerk NKW 10 t GM v. 09.08.1972"

F/E Thema Triebwerk: "Triebwerk NKW 10 t GM v. 03.12.1972"

Die Entwicklungsthemen dienten der Baugruppenentwicklung (Kipp-Fahrerhaus, verbessertes Fahrwerk und Triebwerk 180 PS mit Motor MN 106-6VD 12,5/12 GRF) für eine schrittweise Einführung eines neuen NKW mit der Bezeichnung "NKW 1118".

5.1 Thema Fahrerhaus 1971-1974

Zum Thema „Fahrerhaus“ wurden nach konstruktiven Vorarbeiten im Zeitraum von 1972 bis 1974 6 FUM F101 bis 106 mit 125 PS Motor der Radformel 4x2 und 4x4 gefertigt und bis 1975 erprobt (63).

Da es im FIL Archiv keine Entwicklungsunterlagen zu diesem Thema gibt, können nur folgende FIL-Ausarbeitungen zum Thema herangezogen werden:

- FIL 3.1.6.2 Fahrerhaus 6400 v. 11.01.2007 (72)
- FIL 3.1.6.1.4.1 F100 Übersicht v. 29.11.2008 (63)

Bei diesen Funktionsmustern handelt es sich um den NKW W50 mit verändertem Fahrerhaus und die damit verbundenen notwendigen Veränderungen. Weiterhin sollten im Rahmen dieses Themas „Fahrerhaus“ Veränderungen am Fahrgestell (Parabelfeder, Simplexbremse, Rahmen), am Triebstrang (wartungsarmes Kühlsystem, Trockenluftfilter, Weiterentwicklung Motor 4 VD 14,5/12 -1 SRW, Hypoidachse) und als wesentliche Veränderung ein neues Kippfahrerhaus (Fahrerhaus 6400) realisiert werden.

Die Veränderungen am Fahrwerk und am Triebstrang wurden nur vorgenommen, wenn diese Fahrzeuge als Erprobungsträger für Veränderungen der Baugruppen genutzt werden konnten.

Die folgenden Bilder zeigen ausgewählte Funktionsmuster F100:



Bild: F101 L/K3SK5(1973-02-01-1)



Bild: F106 L/FP(1974-65-01-1)

Mit 7 im Zeitraum von 1972 bis 1974 gefertigten Funktionsmustern wurden umfangreiche Funktionsuntersuchungen und Messungen sowie zeitraffende Fahrerproben auf speziellen Straßen- und Geländestrecken durchgeführt.

Intensiv mussten Entwicklungsarbeiten:

- zur Beseitigung von Rissen im Fahrerhaus
- zur Optimierung der Fahrerhauslagerung (Schwingungsbelastung Fahrer, Innengeräusch)
- zur Reduzierung der Außenverschmutzung (Front-Seitenscheiben, Fahrerhausseitenflächen)
- zur Anordnung und Form der Armaturen
- zur Reduzierung Innen- und Dröhngeräusche im Fahrerhaus
- zur Außengestaltung des Fahrerhauses und zum Fahrgestell durchgeführt werden.

Das Thema wurde 1973/74 abgebrochen (52); (66)

5.2 Thema Fahrwerk

Zum Thema Fahrwerk sind noch keine Unterlagen im FIL Archiv gesichtet worden.

Als Erprobungsträger für Veränderungen an Fahrwerkbaugruppen dienten bis zur Fertigstellung der FUM F200 die FUM F100.

5.3 Thema Triebwerk 180 PS (1972-1974)

Das Thema „Triebwerk“ wurde 1972 in den F/E Plan aufgenommen mit der Zielstellung K3 9/73 (66)

Die konstruktiven Vorarbeiten zu den Baugruppen seit 1968 konnten übernommen werden.

Ab 1/72 gab es erste Vorstellungen zum Motor MN 106 mit 180 PS, zu getriebenen Achsen F200 (Stirnradvorgelege), zu den Getrieben und Gelenkwellen sowie zum 1. FUM F201 mit diesen Baugruppen (54), (60), (62). Die erste FUM-Planung der FUM - Reihe F200 erfolgte 10/72 mit dem Ziel, das FUM F201 1974 fertigzustellen.

Themenzielstellung(64):

- Leistungsstufe K2 12/1972
- Leistungsstufe K3 9/1973
- Leistungsstufe K4 3/1974
- Leistungsstufe K5 12/1975
- Serie ab 3/78

Die K2 Verteidigung fand im März 1973 statt. Obwohl die Freigabe für die Leistungsstufe K3 nicht erteilt wurde, wurden die konstruktiven Arbeiten und die Baugruppenfertigung fortgesetzt.

Weitere Informationen zu den Baugruppen sind in den Ausarbeitungen zum Motor (60), Getriebe (62), Achsen (64) enthalten.

5.4 Thema NKW 1118

Es gibt den Entwurf einem Hauptfristenplan zum K-Thema "NKW 1118" ohne Datum mit Beginn der Arbeiten ab 1972 in dem die Themen Fahrerhaus und Bremse, das Gesamtfahrzeug (Triebwerk und Fahrwerk) und Sondertermine für die Achsen extra ausgewiesen werden (06).

Der Wunsch nach einem neuen NKW mit einer analogen W50 (W für Werdau) - Bezeichnung für einen in Ludwigsfelde entwickelten LKW wurde im IWL immer intensiver diskutiert. Im November 1973 wurden in Beratungen in den Entwicklungsbereichen und schließlich beim Betriebsdirektor die Zusammenführung der Einzelthemen zum Thema „L60“

beraten und dann durch den Generaldirektor Winfried Sonntag der VVB bestätigt.

- 1973: Einführung der Baugruppenstruktur im Direktionsbereich Forschung und Entwicklung:
 - Konstruktion: Fahrzeug vollst.-Aufbau-Fahrwerk-Triebwerk
 - Versuch: Fahrversuch- Aggregaterprobung- Betriebsfestigkeit/Messtechnik
 - Musterbau und Themenleitung

6. Entwicklungsthema L60 (L60 1974 bis 1983)

Durch den Entwicklungsbereich wurde im Auftrag des Betriebsdirektors eine Konzeption Entwicklung eines Nachfolgefahrzeugs IFA L60 erarbeitet und durch den Betriebsdirektor Nowak bestätigt (73):

Konzeption zur dauerhaften, stabilen Lösung des Qualitätsproblems W 50 durch beschleunigte Entwicklung und Aufnahme der Serienproduktion eines Nachfolgefahrzeugs IFA L60" v. 09.11.1973.

In der Konzeption wurden vorgeschlagen:

- Maßnahmen zur Sicherung der Qualität und Exportfähigkeit des W50
- Die schrittweise Umgestaltung des W50 in den IFA L60

In der Direktorendienstberatung des Generaldirektors der VVB am 19.11.1973 wurden Maßnahmen zur Realisierung der Konzeption insbesondere zu deren volkswirtschaftlichen Einordnung unter Leitung des Technischen Direktors der VVB festgelegt. Ergebnis:

Technische Konzeption des NKW IFA L60" v.14.1.1974 (08):

- Varianten: Radformel 4x2;4x4;6x6 und 6x4
- Aufbauten: 9 Pritschenausführungen, 2- und 3-Seitenkipper, Muldenkipper; Sattelzugmaschinen; 8 Kofferaufbauten, 10 Spezialfahrzeugvarianten; 3 Feuerwehr-Varianten
- 6 Fahrzeugvarianten für Sonderbedarfsträger
- Fahrerhaus: Frontlenkerkabine-Ganzstahl-Schalenbauweise, kippbar
- Motor 180PS Saugmotor
- Vereinheitlichung von Baugruppen mit der Robur- Entwicklung O 611

Das Thema wurde dann von der VVB Auto unter der Bezeichnung „**IFA NKW L60**“ mit folgender **Zielstellung für die erweiterte Leistungsstufe K2 genehmigt (07)**

Beginn der Arbeit: 02.01.1971

Abschluss der Arbeit: 04.10.1974

Abschlussleistung: K2 und K5 teilweise (wegen Vorleistung unter 5.)

Das Pflichtenheft für die drei Grundvarianten der Radformel 4x2, 4x4 und 6x6 wurde jedoch wegen der umfangreichen Forderungen der Bedarfsträger zu den aus den Grundvarianten abzuleitenden Fahrzeugvarianten erst 1976 bestätigt, d.h. im Jahr vor der K5- Verteidigung:

Pflichtenheft für die Entwicklung der Typenreihe von Nutzkraftwagen IFA L60 v. 1.9.1976 bestätigt durch den Betriebsdirektor Heinzmann (09)

Die technische Zielstellung entsprach in ihren Grundaussagen der technischen Konzeption v. 14.1.1974:

- L60 4x2: 6 t Nutzmasse, zwei Radstände, Motor 6VD 12,5/12 GRW 180 PS bei 2700 U/min
- L60 4x4: 6 t Nutzmasse, zwei Radstände, Hoch- und Niederdruckbereifung, Motor 180 PS
- L60 6x6: 4 t Nutzmasse, Niederdruckbereifung, Motor 180 PS

Die in den drei Einzelthemen seit 1971 begonnenen Arbeiten in Konstruktion, Musterbau und Versuch wurden in ihrer Zielstellung auf das Entwicklungsthema L60 korrigiert.

So konnte das erste Funktionsmuster wie im Teilthema Triebwerk geplant, noch 1974 fertig gestellt werden (64)



Bild: Das 1. FUM F201 L/P(1974-133-02-1) wurde im November 1974 fertiggestellt

Die erweiterte K2-Verteidigung einschließlich der "K5 teilweise Leistungen" fand am 15.01.1975 in Rangsdorf statt (66)

Für die " K5-teilweise-Leistungen" wurden neben den umfangreichen Prüfstandserprobungen an Bauteilen und Baugruppen (Fahrerhaus, Achsen, Rahmen, Bremsen, Motor, Getriebe u.a.m.) im IWL und der Zulieferindustrie auch die Versuchsergebnisse der Erprobung der FUM F100 ausgewertet.

Die technischen Daten sind in der Dokumentation zur erweiterten K2-Verteidigung und zu den FUM F200 und FUM F300 zusammengestellt (07), (62), (64), (65):

Im Ergebnis der konstruktiven Arbeiten wurden bis zur K5 Verteidigung im Juni 1977

13 FUM F200 4x2 unterschiedlicher Aufbauten,

5 FUM F200 4x4 Kipper mit Hoch- und Niederdruckbereifung sowie

4 FUM F300 6x6 Pritsche und Sattelaufleger gefertigt.

Die Erprobung der FUM (Funktionsuntersuchungen, Messungen, Dauererprobung) erfolgte nach festgelegten Erprobungsmethoden auf Rund- und Prüfstrecken sowie auf Prüfständen. Weiterhin wurden spezielle Untersuchungen in der UdSSR (SIL Werke Moskau, Institut NAMI und Autopolygon Moskau), der CSSR (UVMV Prag, Tatra Werke) und der VRU (Institut Autokut Budapest) durchgeführt.

Für die K5 Verteidigung wurden Fahrzeuge mit dem aktuellem Dokumentationsstand vorbereitet (F 219 L/SP, F209 L/NKB und F213 LA/K 2S-ND).

- 14.11.1975 Lothar Heinzmann wird Betriebsdirektor



Bild: FUM F219 L/SP links(1977-126-03-2) und FUM F225 L/KKB rechts (1978-086-01-1)

Nach den K5 Verteidigungen in den wichtigsten Zulieferbetrieben(Motor 19.04.1977) fand am 29.06.77 die K 5 Verteidigung L60 im Klubhaus Ludwigsfelde statt.

Die Entwicklungsergebnisse sind im Bericht:

K5 Verteidigungsbericht "NKW IFA L60" v.03.06.1977 (11) dargelegt

Im Vortrag des Direktors für Erzeugnis-Entwicklung, Dr. Zimmer wird festgestellt (12):

- Erprobung von 18 FUM in L- und LA Ausführung, davon 7 Rundstreckenfahrzeuge
- Erprobung 3-Achsfahrzeuge gesondertes Teil-Thema (Berichte MTI)
- Umfangreiche Prüfstanderprobung von Baugruppen und Bauteilen
- Erprobung von 2 FUM auf dem Autopolygon NAMI Moskau
- Der letzte Entwicklungsstand ist im F219 mit Einschränkungen realisiert
- Der bisherige Entwicklungsaufwand beträgt 33 Mio. M (40 % der bis zum Serienanlauf geplanten Mittel).
- Das Fahrzeug wird zum Serienbeginn 1980/81 dem fortgeschrittenen internationalen Stand entsprechen.
- Angebot von nur einer Motorvariante von 132 kW ist von Nachteil (B.: 4VD und 6VD mit Aufladung als zusätzliche Varianten).
- Anzahl der Fahrzeugvarianten abgeleitet aus einer Grundvariante sind hervorzuheben
- Vereinheitlichung Fahrerhaus 6400 für den L60 und Robur-NKW
- Die Entwicklung einer Hochdruckbremsanlage wie beim Magirus-Deutz ist aus Gründen der Materialökonomie notwendig.
- Neuentwicklung einer Planetenachse zur Masseinsparung von ca. 50 kg ist erforderlich
- Die Ableitung der Allradvarianten aus einer Grundvariante führt beim 4x2 Baumuster zu einer um ca. 400 kg höheren Fahrzeugmasse
- Der Kraftstoffnormverbrauch von 20 l/100km wird noch um 23% überschritten.
- Antrag Freigabe Leistungsstufe K6 an MALF

Im Ergebnis Verteidigung wurden durch den Generaldirektor Sonntag folgende die die Entwicklung betreffenden Maßnahmen festgelegt (12):

- 6-Zylinder Motor mit 132 kW bleibt, Beseitigung offener Probleme in K8
- Entwicklung einer Planetenachse für den L60
- Nachweis der Materialökonomie durch genannte Maßnahmen
- Nachweis der Grenznutzungsdauer insbesondere für Motor, Radbremse, Kupplung
- **Serienbeginn 1980/81 ist wegen volkswirtschaftlicher Einordnung der notwendigen Investitionen im IWL und der Zulieferbetriebe nicht gesichert**
- Erarbeitung eines Maßnahmenplanes bis 30.09.1977 zur Vorlage beim MALF

- 1. Januar 1978 Bildung VEB IFA Kombinat Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde, Lothar Heinzmann wird Generaldirektor
- 01.01.1978 Horst Kruspe wird Betriebsdirektor VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde
- Nach der K5 Verteidigung wurden nicht zuletzt im Ergebnis der Verteidigung konstruktive Veränderung an der Fahrzeugkonzeption vorgenommen und im Funktionsmusterbau realisiert:**

 - Fahrerhaus 6400 abgesenkt (F213)
 - Versuche mit 6VD 12,5/12 GRW 160 PS (F228)
 - Umrüstung FUM 200 auf Planetenachsen (F213, F226, F227, F211 u.a.)
 - Umrüstung F200 auf Tellerfederkupplung TF 380 (F201,2,4,6,7,8,9,11,20,22,25) und 5 FUM F200 4x2 sowie 2 FUM 4x4 mit den festgelegten konstruktiven Veränderungen gefertigt und erprobt.
 - Trotz der nicht eingeordneten notwendigen Investitionen bis 1978 wurden die Entwicklungsarbeiten fortgesetzt und gleichzeitig nach „Ersatzlösungen“ gesucht. Das Projekt „Volvo-Fahrerhaus“ fand nicht nur wegen der geplanten „volkswirtschaftlichen Lösung“ breite Zustimmung im Entwicklungskollektiv.
- 16.02.1978 Friedhelm Lungwitz wird Betriebsdirektor VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde
- 1. September 1979 VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde wird Stammbetrieb des Kombinates
- 01.09.1979 Lothar Heinzmann wird als Generaldirektor gleichzeitig Betriebsdirektor des Stammbetriebes VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde

◆Thema L60/1: Umbau FUM 200 mit Volvo – Fahrerhaus (F208) ab 1978



Bild: F 208 (links 1978-99-01-1) und F301 MTW (1980-072-03-1) mit Volvo-Fahrerhaus (FP1)
Für das Thema L60/1 wird die

Technische Konzeption L60 bei Ersatz des Fahrerhauses 6400 durch Sonderfahrerhaus v. 26.09.1978 erarbeitet (10)

In der Konzeption werden die durch das Volvo-Fahrerhaus bedingten notwendigen Änderungen gegenüber der L60-Konzeption von 1973/74 sowie einige Ergänzungen zur Fahrzeugesamtmasse festgelegt:

- Optimale Anpassung des Fahrerhauses 1260 (Volvo-Fahrerhaus) an das L60-Fahrgestell mit minimalem Änderungsumfang
- Einbeziehung eines dritten Radstandes zur möglichen Erweiterung einer Typenreihe für Gesamtmassenklassen von 11 bis 14 t
- Sicherung des Einsatzes eines 200 PS Motors für alle Varianten

Zur Realisierung der Konzeption werden die notwendigen konstruktiven Unterlagen erarbeitet und der Prototyp L60/1 mit Volvo-Vierklubfahrerhaus auf der Basis des FUM F208 gefertigt.

Zur Realisierung der Konzeption wurde eine

Erprobungskonzeption L60/1 v. 24.11.1978 (14) erarbeitet.

Mit dem Prototyp L60/1-F208 wurden 1978 erste Funktionsuntersuchungen (VM 58/78), (47) und mit einem Volvo-Fahrerhaus wurden 1979 erste Prüfstandsversuche auf der Hydropulsanlage durchgeführt. Von den geplanten 5 Funktionsmustern wurde 1980 nur noch das Dreiachsfunktionsmuster F 301 auf das Volvo-Fahrerhaus umgerüstet (Bild oben rechts).

Das Thema L60/1 wird 1980 wegen nicht zu akzeptieren finanziellen Forderungen von Volvo auf Weisung des Politbüros (Günter Mittag) abgebrochen.

Ehemaliger Generaldirektor Heinzmann 2008 (75):

Volvo hatte nach Auslaufen des „Viererclub-Vertrages“ Interesse an einer Kooperation mit IFA zur Produktion eines Volvo-Fahrerhauses in Ludwigsfelde. Der Vertrag kam nicht zustande, da die Refinanzierung (Produktion von Fahrerhäusern für Volvo wurde mehrfach reduziert und die Bereitstellung des finanziellen Eigenanteils der DDR) nicht möglich) war.

Internet: Volvo ersetzte das bei Magirus produzierte „Vierer-Klub-Fahrerhaus“ 1985 durch eine eigene Entwicklung, da das Fahrerhaus nicht mehr den schwedischen Sicherheitsbestimmungen entsprach.

▪ **08.07.80 Politbürobeschluss: Motor lässt sich 1981 bis 1985 volkswirtschaftlich nicht einordnen (54)**

Die Entwicklung des Motors 6VD 12,5/12 GRW wird in Abstimmung zwischen MN und NKW Kombinat abgebrochen.

▪ **Vereinbart wird die Aufnahme der Entwicklung des Motors 6VD 13,5/12 SRW mit 132 kW und einer auf 2300 U/min reduzierter Drehzahl (54)**

▪ **Thema L60: Abbruch noch 1980, November 1980 Abbruchbericht für L60 einschließlich L60 6x6 und L60/1 (Volvo) und weitere Entwicklungsarbeiten mit dem erreichten Entwicklungsstand Fahrgestell/Triebwerk mit Technischen Veränderungen und dem W50 Fahrerhaus kippbar (66).**

- ◆ **Thema L55 (Zwischenvariante zur Realisierung L60)**
- Technische Konzeption des NKW IFA L55 v.23.1.1980 (15)**
- **Einsatz des neuen Fahrerhauses 1260 (Volvo)**
- **Motor 5 VD 12,5/12 GRW 98 kW**
- **W50 WG, Achsen bedingen max. 100kW**
- **Fahrgestell L60**

Von dieser Fahrzeugkonzeption wurde kein Funktionsmuster gebaut, da das Thema L60/1 mit Volvo Fahrerhaus 1980 abgebrochen wurde

◆ **Thema L65**

Für dieses Entwicklungsthema wurde eine Wissenschaftlich Technische Konzeption (WTK) zur Weiterentwicklung W50 und Robur v. 23.7.1980 erarbeitet, die jedoch aus wirtschaftlich technischen Gründen überarbeitet wurde.

WTK v. 23.7.1980 (liegt nicht vor): Technische Konzeption des Themas L65?

In der Begründung zur notwendigen Überarbeitung der WTK v. 16.9.1980 durch den Direktor für Forschung und Entwicklung heißt es u.a. (16):

Die Anpassung des W50 Wechselgetriebes erfordert nicht eingeordnete Investitionen.

Der Einsatz eines 5-Zylindermotors zur geforderten Massereduzierung von 65 kg (realisiert 35 kg) ist hinsichtlich Schwingungsverhalten und Innengeräuschpegel im Fahrerhaus nicht sinnvoll, zumal mit dem 6-Zylinder Drosselmotor der Streckenkraftstoffverbrauch auf der Flachlandrundstrecke um ca. 2 l/100 km geringer ist (VM 27/81).

Nordhausen hatte aus Gründen der durch IWL geforderte Massereduzierung des 6-Zylindermotors des L60 um 65 kg einen 5-Zylinder Motor vorgeschlagen (76).

In der Beratung beim Technischen Direktor des NKW Kombinat am 5.9.1980 wird der Motor 6 VD 13,5/12 GRF mit 110 kW bei 2300 U/min vorgeschlagen.

Unabhängig von dieser Festlegung wurde noch im November 1980 das erste Versuchsmuster mit einem 5-Zylindermotor fertiggestellt (77):

- **Fahrgestell Dokumentation L60 K3**
- **Motor 5 VD 13,5/12 SRW 100 kW/2400 U/min, 4-Punkt-Lagerung**
- **W50 Fahrerhaus kippbar, operativ angepasst, ca. 240-270 mm nach vorn**
- **Getriebe Weiterentwicklung W50**
- **Planetenhinterachse**

Am 26.11.1980 wird das erste FUM L65/1 L/P (Basis F238) übergeben:



Bild: L65/1L/P (1981-057-01-1), (1981-056-03-1) und (1981-055-01-01)

Mit diesem Fahrzeug wurden Funktionsuntersuchungen und Messungen zum Verhalten eines 5-Zylindermotors in L60-Fahrgestell durchgeführt.

Erste subjektive Einschätzung:

- **Unangenehme Dröhngeräusche im Fahrerhaus im Stillstand und während der Fahrt**
- **stärkere Schwingbelastung Fahrersitz, stärkere Schwingungen Fahrerhaus und Anbauteile**

Schlussfolgerung: Höherer Entwicklungsaufwand zur Beseitigung der Mängel notwendig.

Das 2. Funktionsmuster L65/2 L/P wird im März 1981 fertiggestellt.



Bild: L65/2 L/P (1981-050-01-1 und 1981-051-01-1)

Dieses Fahrzeug wird, wie im September 1980 festgelegt, mit dem Motor 6VD 12,5/12 GRF und 110 kW bei 2400 U/min ausgerüstet.

Mit diesem Fahrzeug werden neben anderen Untersuchungen Kraftstoffverbrauchsmessungen mit den Motoren 6 VD 12,5/12 GRF und 13,5/12 GRF durchgeführt(VM 24/81)

Bei einer Lastzugesamtmasse von 20350 kg verbraucht der Motor mit dem um 10 mm größerem Kolbendurchmesser 0,9 l/100 km weniger.

Damit wird die im September 1980 getroffene Entscheidung für den 6VD 13,5/12 bestätigt.

Noch im Juli 1980 wurde in der Plandiskussion bekannt gegeben, dass bis Ende 1982 noch weitere 8 FUM L65 gefertigt werden.

Ein Maßnahmeplan des MALF zum L65 von Mitte 1980 sah folgendes vor (66):

- Serie L65 1985

- Weiterentwicklung des L60 mit Kippfahrerhaus W50 mit Leistungsstufe K5 3/83

Die Erprobungen mit den umgerüsteten FUM F200, zum Thema L65 sowie die Baugruppenentwicklungen auf den Prüfständen wurden fortgesetzt:

- Hochdruckbremsanlage

- Planetenachsen

- Innenausstattung Fahrerhaus u.a.m.

Auf der Klausurtagung am 20.05.1981 wurde eine Konzeption zur Weiterentwicklung des W50 zu einem neuen NKW in 4 Entwicklungsstufen erarbeitet- also wieder neue Zielstellung (81):

- W51: Gebrauchswertsteigerung W50

- W52: Einsatz Kippfahrerhaus W50, Motor W50, 8-Gang-Wechselgetriebe für 4x2 Varianten

- W53:Einsatz Motor 6 VD 13,5/12 SRW 110kW, Planetenachsen, 8-Gang-Wechselgetriebe

- W54: Einsatz neues Fahrerhaus, Motorleistung 132kW

Im Anschluss fand zu dieser Konzeption eine Klausurtagung zwischen den Direktionsbereichen Technik und Investitionen in Struveshof statt.

Im Dezember 1981 gab es eine Aussprache des Entwicklungskollektivs mit dem Direktor für Erzeugnis-Entwicklung Dr. Zimmer wegen der sich ständigen Veränderungen in den Zielstellungen in der Fahrzeugentwicklung statt: Es wurden die Ergebnisse der Klausurtagungen vorgetragen und verteidigt.

Damit wurde aus dem Thema L65 das Thema W53 und die beiden Prototypen L65/1 und L65/2 werden später nach notwendigen Umrüstungen die Prototypen P1 und P2 des neuen Themas W53 ab 1983.

7. Entwicklungsthemen W51/W52/W53/W54

In der Plandiskussion für das Jahr 1982 wurden als Staatsplanthemen die Themen „W51 und W 52“ mit folgender Zielstellung genannt:

Thema W 51: K3 3/82 und Serie 10/83

Thema W 52: K3 3/82 und Serie 10/85

Für das Thema „W52“ wurde die „Technische Konzeption W52“ vom 17.12.1981 (18) erarbeitet (K1-Bericht), die auch einen Ausblick auf die angestrebte Endlösung mit einem neuen Fahrerhaus erlaubt. Basis für die technische Konzeption ist die auf der Klausurtagung am 20.05.1981 erarbeitete Konzeption zur Weiterentwicklung des W50 zum W54 (78) und die K1 Verteidigung vom 29.09.1981.

Folgender technischer Ablauf war geplant:

- W51: Gebrauchswerthöhung auf 110% durch 24 Einzelmaßnahmen laufend
- W52: Einsatz Kippfahrerhaus auf W50-Basis
- W53 Einsatz Motor 6 VD 12,5/12 SRW mit 110 KW(150 PS)- gemeint sicher 6 VD 13,5/12
- W54 Einsatz neues Fahrerhaus und Leistungssteigerung Motor auf 132 KW(180PS)

Weitere Einzelheiten zu technischen Inhalten wurden auf der K2 Verteidigung am 30.03.1982 genannt, auf der nur die Themen W51 und W52 behandelt wurden:

Protokoll über die Zwischenverteidigung der Aufgaben:

NKW IFA W51-Arbeitsstufe K2

NKW IFA W52-Arbeitsstufe K2 v. 30.3.1982 (19), (82)

Im Rahmen des Themas W 51 sollten durch insgesamt 24 Einzelmaßnahmen der Gebrauchswert des W50 insbesondere für den Export verbessert werden, während in Realisierung des Themas

W 52 ein kippbares W 50 Fahrerhaus, Motor 4(5)VD 14,4/12 SRW, ein 8 – Ganggetriebe auf W50 Basis, Rasterrahmen u.a.m. realisiert werden sollten.

Für die Themen W51/W52 liegt der **Entwurf einer Erprobungskonzeption v. 13.04.82** (21) vor.

Weitere technische Details insbesondere zum Triebstrang beinhaltet die Dokumentation **Triebwerkschema W 52 1982** (20).

Während für das Thema „ W51“ kein spezielles Musterfahrzeug gefertigt wurde (die Erprobung der Einzelmaßnahmen wurde in geeigneten Versuchsfahrzeugen W50 und beim Bedarfsträger durchgeführt), sollten für das Thema „ W52“ 2 Fahrzeuge der Radformel 4x2 (F 501 u .a. m.) und 3 FUM der Radformel 4x4 (F 550 u. a. m) gefertigt werden. Gebaut wurde nur die Allradvariante F 551 und ein Kipper F 501 im Jahre 1982 (74).



Bild: links F 550 Prototyp LA/K-ND (1982-009-01-1) rechts F 504 L/P(1983-111-01-1)

Ein erster Massevergleich zwischen dem Ende 1982 gefertigten F501 L/P (Fahrgestell 4630 kg) und dem gleichen Baumuster W50 (Fahrgestell 4.190 kg) ergab eine Masseerhöhung um 440 kg gegenüber dem NKW W50.

Das Thema „ W52“ wurde im Juli 1983 abgebrochen, da am 14.06.1983 das Politbüro die Serieneinführung des „ W53“- eine Zusammenfassung der Themen W53 und W54 ohne neues Fahrerhaus-für Ende 1986 beschlossen hatte (52), (48).

8.1.60 IFA 1218 (W53 Arbeitsbezeichnung)

Mit dem Politbürobeschluss v.14.06.1983 wurden die seit Anfang 1983 erarbeiteten technischen und technologischen Konzepte zum „NKW W53“ bestätigt:

„Aufgaben und Maßnahmen für die Weiterentwicklung und technische Vervollkommnung des NKW W50 zur Sicherung eines valutaeffektiven Exportes ins nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet(NSW)“ (29)

Dem Politbürobeschluss folgte etwas später am 23.06.1983 der Beschluss gleichen Inhalts des Ministerrates der DDR(54)

Das Thema „W53“ sah folgende Teilthemen vor:

- ◆Exportvariante LA/PV
- ◆Armeevarianten LA/A und LA/AC
- ◆Grundvarianten Allrad LA/K, LA/S, LA/R(Pflichtenheft v.07.05.1985-FIL Archiv 3.1.6.1)
- ◆Grundvarianten 4x2 L/SP, L/FP; L/S, LR(Pflichtenheft v.06.05.1985-FIL Archiv 3.1.6.1)

8.1.60 IFA 1318: Exportvariante 4x4 (Anlaufvarianten) und Armeevariante 4x4

Die Serieneinführung der Exportvariante wurde für 1987 festgelegt.

Die Fahrzeugerprobung konnte bis zur Fertigung der FUM nach K3-Dokumentation mit den beiden L65-Prototypen L65/1 (W53/1) und L65/2 (W53/2) und die Prüfstanderprobung der Baugruppen mit notwendigen Korrekturen fortgesetzt werden. Für konstruktive Einbauuntersuchungen wurde bis 4/84 ein Prototyp aufgebaut und als W53/3 an den Versuch übergeben.

Im Juli 1983 wurden die Entwicklungsstufen für die Exportvariante mitgeteilt:

- K2 5/84, K3 6/84 K4: 12/84 2 FUM, K5 9/86

Die Technische Konzeption des W53 entsprechend Pflichtenheft beinhaltet folgende wesentliche technische Forderungen und Daten(siehe K5 Entwicklungsbericht v.29.09.1986), (29):

- Fahrzeuggesamtmasse zul. 12400 kg(PB)
- Nutzmasse: 6000 kg(PB)
- Fahrerhaus W50, kippar
- Motor 6VD 13,5/12 SRW 132 kW/180 PS bei 2300 U/min
- 8-Gang-Wechsel-Verteilergetriebe mit Doppel-H-Schaltung
- Rasterrahmen
- Hochdruckbremsanlage
- weitere Daten: Prospektsammlung Vereinsarchiv FIL
- Variantenprogramm Export: LA/PVB; LA/W; LA/ETK; LA/KT; LA/WT; LA/VK speziell für IRQ
- Basis der Entwicklung war die Konzeption zum Nachweis der Entwicklungszielstellung v.03.11.1983 und die Erprobungskonzeption v.20.10.1983
- Die K3 Verteidigung fand am???? statt
- Durch den Musterbau wurden im Zeitraum v. 28.06.1983 bis zum 18.07.1986 13 Erprobungsfahrzeuge FUM F600 übergeben-VB 58/86 (47)
- für Funktionsuntersuchungen, Messungen und Lebensdauererprobungen standen 15 FUM F600 der Fahrzeug-Varianten LA/PVB, LA/A, LA/KT, LA/K, LA/C/A, und LA/A zur Verfügung, die zwischen Mitte 1984 und November 1985 im Musterbau gefertigt wurden.
- Die Erprobung der Fahrzeuge erfolgte auf unterschiedlichen Rundstrecken, Beladungszuständen und Einsatzbedingungen über insgesamt 740.000 km-VB 58/86 (47)
- Die Bauteil- und Baugruppenprobung fand auf zum Teil rechnergesteuerten Prüfständen statt.

Die folgenden Bildern zeigen ausgewählte Fahrzeugvarianten während der Erprobung



Bild: W53 LA/PVB(1984-201-01-1);und W53 LA/A(1985-141-01-1) in der Geländeerprobung und beim Befahren der Steigungsbahn (von links)

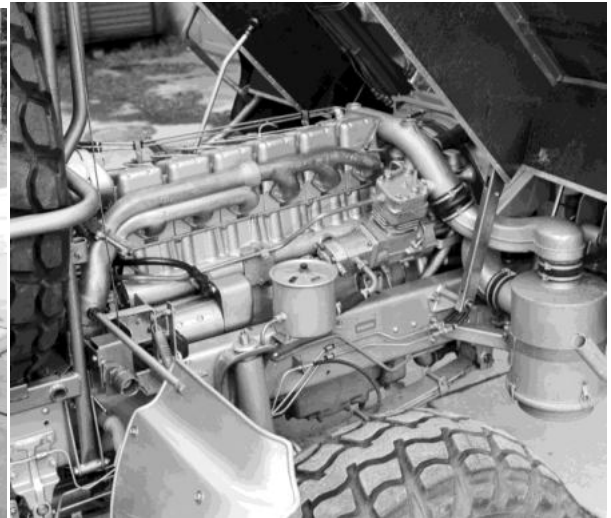


Bild: W53 LA/KT(1985-160-03-1); Motoransicht von links(1986-047-06-1) (von rechts)



Bild: W53 LA/PVB (1984-031-03-1); W53 LA/A (1985-118-01-1) im Gelände Horstwalde (von links)

•Bilder der Prüfstandserprobungen

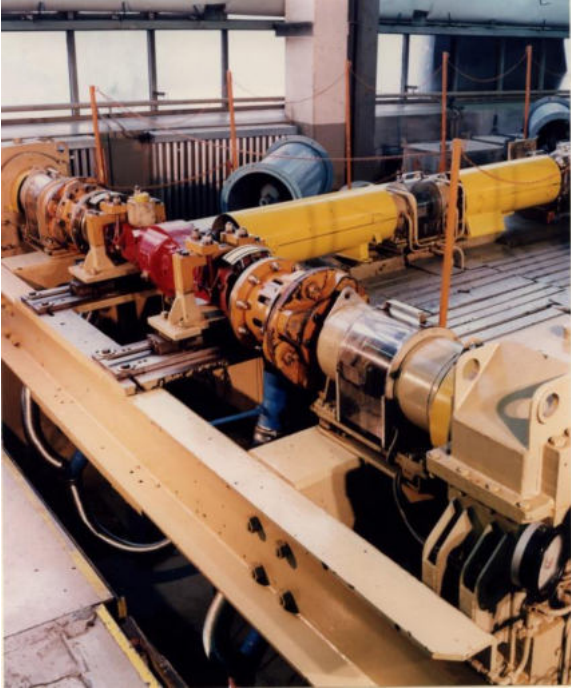


Bild: Lebensdauerprüfungen Planetenachse auf dem GAP(1990-061-01-1) und Fahrerhaus auf der Hydropulsanlage(Fahrerhaus W53) (von links)

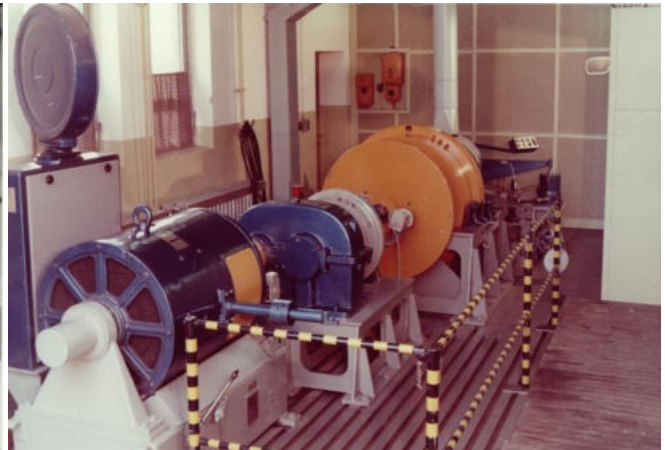
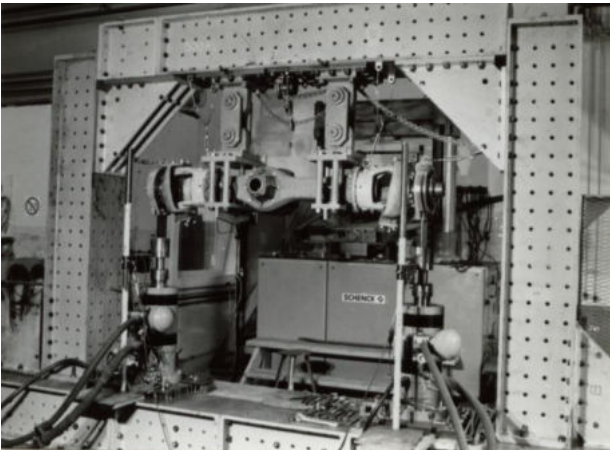


Bild: Lebensdauerprüfung VA-Brücke auf Hydropulsanlage und Prüfung Radbremse auf Schwungmassen-Prüfstand (Scann-Bilder 2-7.3.1.4.8 - von links)

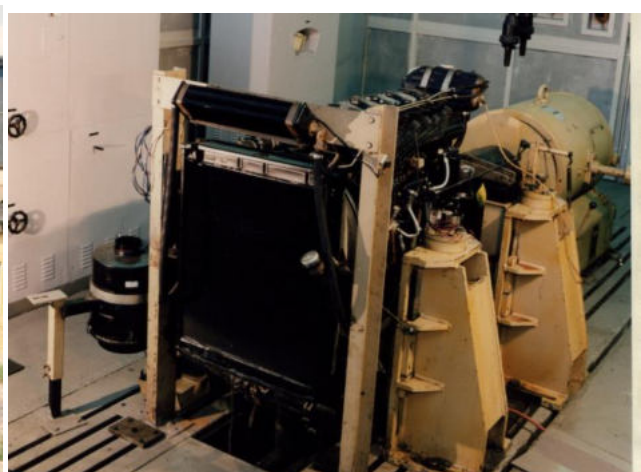


Bild: Prüfung Seitenneigung auf Kippbühne und Kühlkreislauf auf Motorenprüfstand (Scann-Bilder 2-7.3.1.4.8 von links)

▪Tropentest Februar bis April 1986 auf der Insel Madagaskar



Bild: Ankunft in Fort Dauphin(Ma3-35-frö) und Rast unter Affenbrotbäumen (Ma3-31-frö)



Bild: Steinpiste (Ma 4-11-frö)



Bild: Lehm-piste (Ma 2-20-frö)

Ergebnis: Der L60 ist für den Einsatz in tropischen Gebieten bis 35°C geeignet -VB54/86 (47)

•Kältetest in Sibirien 12/1987 bis 02/1988



Bild: Erprobungsfahrzeuge Erdgastrasse UdSSR- Raum Perm -VB 12/88 (47)

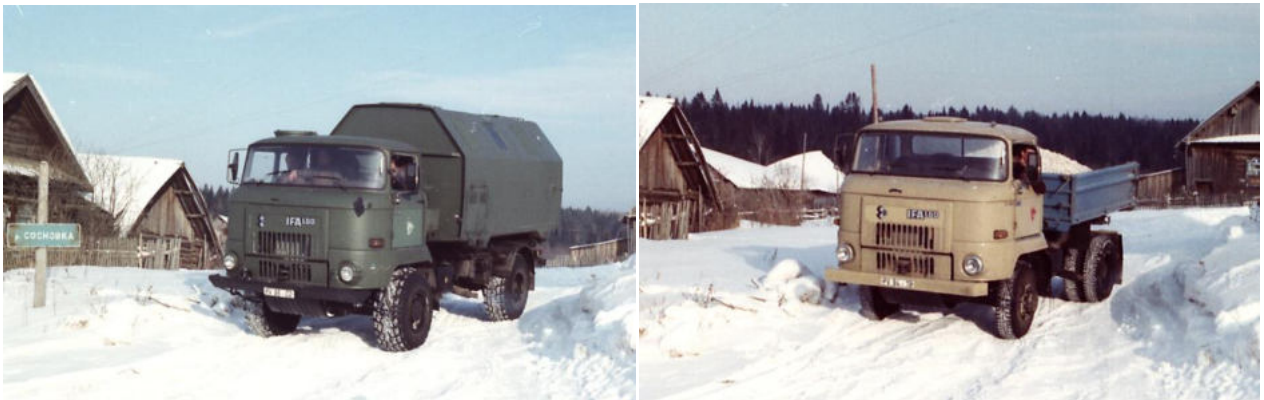


Bild:L60 4x4 LA/AC(1988-042-05-1), L60 4x4 DSK(1988-042-03-1) von links



Bild: Fahrzeuge unterwegs im Einsatz (1988-062-06-1 und 1988-043-02-1) von links



Bild: Straße zur Trasse und L60 4x4 LA/AC ((1988-020-01-1 und 1988-020-05-1) von links
Ergebnis: Der L60 ist für den Einsatz in Kälteregeonen bis -30°C geeignet-VB 12/88 (47)

- Eignungstest Sudan Juni bis September 1987 Khartum- Ed Damazin - Queissan und zurück



Bild: Suche nach einer befahrbaren Piste (Sudan7-frö);leichte Piste(Sudan -frö)



Bild: Piste nicht befahrbar (Sudan-schwere Piste-frö); Begegnung im Südsudan (Sudan 2-3-frö)

Ergebnis: Der L60 4x4 ist für den Einsatz auf unbefestigten Pisten sowohl in Trockenperioden bis 45°C als auch in der Regenzeit bei Temperaturen bis 35°C und schwierigen aufgeweichten Lehmpisten geeignet(Abschlussprotokoll v.1.9.1987)

- Durch die Versuchsabteilung wurde der "Abschlussbericht K5 zu Erprobung der L60 4x4 Anlaufvarianten" v. 30.09.1986 ausgearbeitet (Versuchsbericht 58/86) (47).**
- Die K5 Verteidigung fand am 1986 statt
Für die Verteidigung wurde zum Staatsplanthema "ZF 06.36.17075" NKW IFA W53 4x4 Export der Entwicklungsbericht des Technischen Direktors und des Direktors für Forschung und Entwicklung v 29.09.1986 vorgelegt (29)
- K5/0 Verteidigung 1986
- Serie: Exportvarianten 1987**
 - L60 4x4 Pritsche für Mannschaftstransport**
 - L604x4 Koffer**
 - L60 4x4 Werkstattkoffer**
 - L60 4x4 Ersatzteilkoffer**
 - L60 4x4 Wassertankfahrzeug**
 - L60 4x4 Kraftstofftankfahrzeug**

8.2 Grundvarianten 4x2 und 4x4

Für diese Varianten wurden analog Pflichtenhefte und Hauptfristenpläne erarbeitet:

▪Pflichtenheft 4x2 Grundvarianten v.6.5.1985(x)

Im Pflichtenheft werden folgende Varianten genannt:

Pritschenfahrzeuge L60 4x2 L/P; L/P/A; L/PS

Kofferrfahrzeuge:L60 4x2 L/NK; L/NK/A; L/IK; L/IK/A; L/KK; L/W

Sattelzugmaschine L60 4x2 L/S; L/S-M1; L/S-M2

▪Pflichtenheft NKW IFA W53 4x4 Grundvarianten v. 7.5 1985 (24)

Im Pflichtenheft werden folgende Varianten genannt

L60 4x4 LA/K-3SK; LA/F

▪Der Hauptfristenplan sah folgenden Terminablauf vor:

4x2: K4 bis 09/86; K5 bis 9/88

4x4: K3 9/86; K4 2/87; K5 bis 3/88

▪Die K2 Verteidigung der Grundvarianten fand am 20.12.1985 statt (66)

▪Die Erprobungsfahrzeuge der Baureihe FUM 600 und FUM 650 wurden durch den Musterbau bis 4/87gefertigt.

Auf der Basis der Pflichtenhefte wurde analog zur Erprobungskonzeption für die Exportvarianten vom 20.10.1983 eine ergänzende Erprobungskonzeption erarbeitet:

▪Erprobungskonzeption(Teilkonzeption) vom 16.12.1985-27 Blatt (27)

Für die die Erprobung der Grundvariante 4x2 wurden die Funktionsmusterfahrzeuge F600 L/P, F601 L/P, F603 L/NK, F604 L/A, F605 L/S, F606 L/S und F607 L/S-FB und für die Erprobung der Grundvariante 4x4 die Funktionsmusterfahrzeuge F657 LA/K, F659 LA/K und F662 LA/F gefertigt. Die Prüfstandserprobungen der Baugruppen, die Funktionsuntersuchungen und Messungen, die Dauererprobung sowie die vorgeschriebenen gesetzlichen Prüfungen wurden wie in der Erprobungskonzeption v. 16.12.1985 festgelegt durchgeführt.

▪Zur K5-Verteidigung wurde der Versuchsbericht 51/88 v. 5.11.88 (47) für die Grundvariante 4x2 und der Abschlussbericht K5 v. 9.11.1988 für die Grundvariante 4x4 erarbeitet (37)

▪Die folgenden Bildern zeigen ausgewählte Varianten während der Erprobung



Bild W53 4x2 L/P (1985-173-04-1) und mit Hänger (1987-008-06-1)



Bild:W53 4x2 L/P/A(1986-02-1) und Armaturenbrett (1985-191-03-1)



Bild: L60 4x2 L/S (1989-103-04-1);

W53 4x2 L/NK (1985-132-05-1)



Bild: W53 4x4 L/K 3SK -ND(1986-046-06-1);

W53 L/K-HD(1987-124-03--1)



Bild: W53 4x4 ETK(1985-135-01-1);

W53 4x4 3SK-ND (1986-048-08-1)

- K5 Verteidigung 4x2 Grundvarianten am 22.12.1988
 Versuchsbericht 51/88 v. 9.11.88 (47)
 Abschlussbericht K5/0 Verteidigung v. 14.11.88 (38)

Freigabe: keine Freigabe Pritsche für Zivil- und Armeevarianten

- K5/0 Verteidigung 4x2 Armeevariante Pritsche mit Plane am 25.08.1989, Abschlussbericht K5/0 v. 31.7.1989 (40):

Freigabe: Pritsche für Zivil- und Armeevarianten

- K5/0 Verteidigung 4x2 Grundvarianten am 27.04.1990

Protokoll v. 8.5.1990 (45)

Freigabe: Koffervariante NK und IK

Die in der Bearbeitung des Entwicklungsthemas 4x2 und 4x4 Grundvarianten nicht für die Serie freigegebenen Varianten

L60 4x2 DSK (Dreiseitenkipper)

L60 4x2 S (Sattelaufleger)

wurden in die Themen "L60 Folgevarianten 4x2 und 4x4 aufgenommen

Serie: 4x4 DSK-ND; 4x2 P; 4x2 Koffer(NK, IKB)

8.3 NKW IFA L60 4x2 Folgevarianten

- Für die hinterachsgetriebenen Folgevarianten wurde das

Pflichtenheft " NKW IFA L60 4x2 Folgevarianten v.23.02.1989" erarbeitet (79)

Die K1 Verteidigung fand am 22.03.1989 statt

Folgende Varianten wurden festgelegt: DSK-S-SK-FT-MK-PLB-PF-PLK

- Die K1-Verteidigung fand am 22.03.1989 für folgende Varianten statt(x):

S-SK-FT-MK-PLB-PF, der DSK wurde gestrichen

- die K2 Verteidigung fand am 28.11.1989 statt:

Im Entwicklungsbericht zur K2-Verteidigung v. 1.11.1989 wurden die Varianten

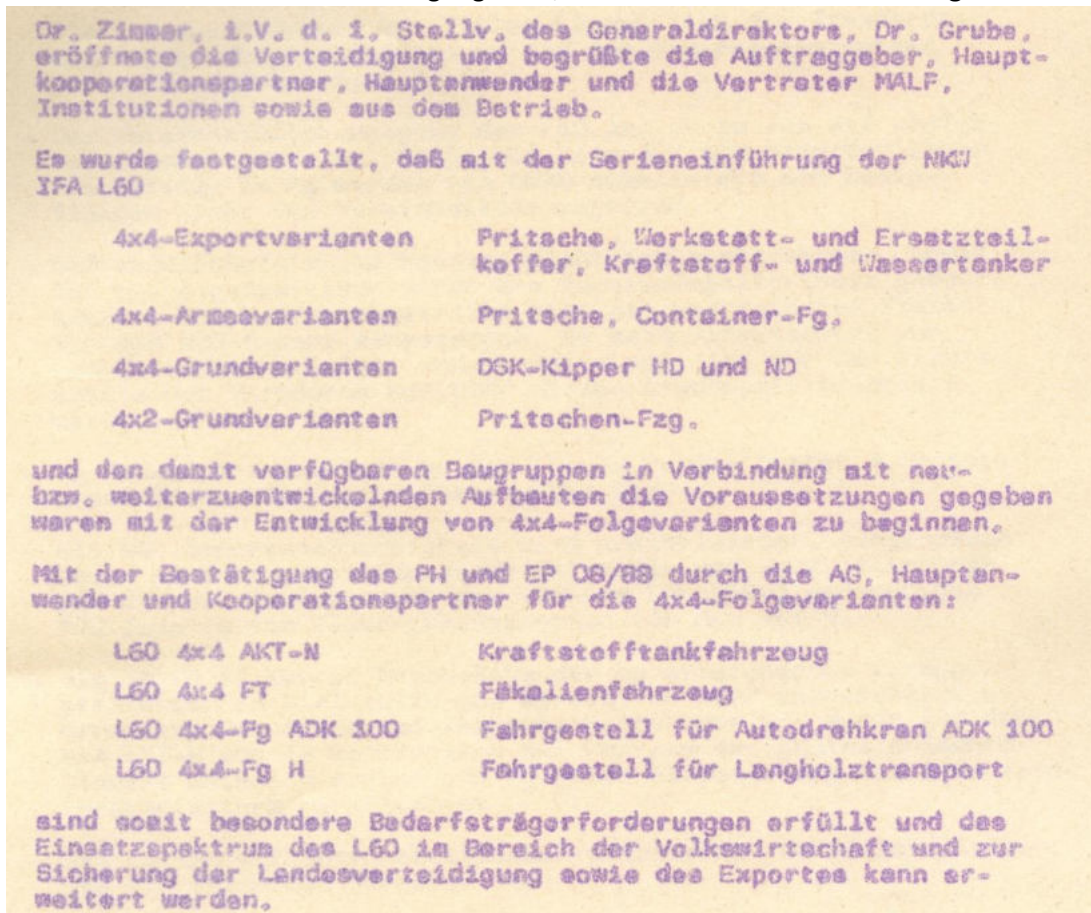
S-SK-FT-MK-PLB-PF zur Bearbeitung freigegeben.(42)

•Serie: 4x2 DSK, 4x2 Sattelzugmaschine

•Themenabbruch Ende 1989

8.4 NKW IFA I60 4x4 Folgevarianten

Am 21.07.1989 fand die K2-Verteidigung des F/E Themas **"NKW IFA L60 4x4 Folgevarianten"** statt (80):



Themenabbruch Ende 1989

8.5 Neue Kippergeneration L60 4x4 und 4x2

Für die sogenannte "Neue Kippergeneration" wurde am 01.09.1989 ein Pflichtenheft erarbeitet. Da das Pflichtenheft nicht vorliegt, können nur aus vorhandenen Aufzeichnungen technische Veränderungen genannt werden:

Verlängerte Kipppritsche(L), mit und ohne Bordwandautomatik, 5-Stufen -Kippzylinder,

In der Erprobungskonzeption v.15.12.1989 waren folgende Fahrzeugvarianten für die Erprobung vorgesehen:

L60 4x2 DSKL mit Hochdruckbereifung (HD)

L60 4x4 DSKL mit Hochdruckbereifung

L60 4x4 DSKL mit Niederdruckbereifung (ND)

Themenabbruch Ende 1989



8.6 L60 mit Steyr Fahrerhaus
Der Versuch, das W50-Kippfahrehaus durch ein moderneres Fahrerhaus der Fa. Steyr zu ersetzen scheiterte auch diesmal an den finanziellen Möglichkeiten der DDR(?) im Jahre 1984.

Es wurden mit diesem Fahrerhaus nur Anpassungsversuche an das L60 - Fahrgestell im Entwicklungsstand L65 durchgeführt (72).

Bild: L60 4x4 mit Steyr - Fahrerhaus(1984-059-02-1)



Bild: Steyr 4x4 mit dem neuem Fahrerhaus von 1987 (1987-008-05-1)



Bild: L60 4x4 mit Steyr-Fahrerhaus bei Steyr(1989-106-02-1)
Dieses Fahrzeug war Mitte 1989 auch im Versuch in Ludwigsfelde.

8.7 SISU Finnland

Es gab Verhandlungen mit SISU .Keine weiteren Informationen vorhanden

9.L60 mit Mercedes Fahrerhaus des NKW MB LK

Nach Unterzeichnung des "Memorandum of Understanding" mit der Mercedes Benz AG am 12.März 1990 wurde bis zum 03.05.1990 ein IFA L60 mit Mercedes Fahrerhaus als Prototyp fahrfähig aufgebaut und dem Vorsitzenden des Vorstandes Werner Niefer als NKW IFA 1318 am 03.05.1990 in einem Meeting vorgestellt (72), (83).



Bild: NKW IFA 1318(1990-073-02-1)

Auch dieser Versuch scheiterte nach der notwendigen Gründung des Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH als Kapitalgesellschaft wegen fehlender Absatzmärkte.

- 01.07.1990 Umwandlung des Volkseigenen Betriebes in eine Kapitalgesellschaft
Automobilwerke Ludwigsfelde G. m. b. H.

Anlage 1 Quellen/Literatur:

- (01) Direktive 3/66 zur Erarbeitung einer Studie über die möglichen Modifikationen der LKW - Typenreihe 3 und 5 t v.25.02.1966 (FIL Archiv)
- (02) Protokoll über die 1. Beratung der zentralen AG zur Erarbeitung einer Studie über die möglichen Modifikationen der LKW _ Typenreihe 3 und 5 t am 23.3 1966 im IWL (FIL Archiv)
- (03) Niederschrift zur Studie 3/66 zu Fahrzeugvarianten v.20.4.1966 im IWL
- (04) Technische Konzeption einer LKW - Typenreihe D310, 515 L und LA; 616 L und LA; 618 L; 821 L; 1026 L v.23.05.1966 (FIL Archiv)
- (05) Ermittlung der Versuchs- und Musterbaukapazität für die Typenreihe laut Direktive 3/66 der VVB v. 26.07.1966 (FIL Archiv)
- (06) Entwurf NKW 1118 Hauptfristenpläne 4x2,4x4,6x6 1972-1978 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (07) Abschlussbericht zur erweiterten Leistungsstufe K2 im Entwicklungsthema „ NKW IFA L60“ unter Einbeziehung des 1. FUM NKW L60 v. 18.11.1974 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (08) Technische Konzeption des NKW IFA L66 v.14.1.1974 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (09) Pflichtenheft für die Entwicklung der Typenreihe von Nutzkraftwagen IFA L60 v. 1.9.1976
FIL Archiv 3.1.6.1
- (10) Technische Konzeption L 60 bei Ersatz des Fahrerhauses 6400 durch Sonderfahrerhaus v. 26.9.78 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (11) K5 Verteidigungsbericht “NKW IFA L60“ v.03.06.1977 T1-T3 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (12) Maßnahmeplan K5 Verteidigung Staatsplanthema NKW IFA L60 v.28.06.1977
(FIL Archiv 3.1.6.1)
- (13) Technische Konzeption L60 bei Ersatz des Fahrerhauses 6400 durch Sonderfahrerhaus v. 26.9.1978 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (14) Erprobungskonzeption L60/1 v.24.11.1978 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (15) Technische Konzeption des NKW IFA L 55 v. 23.1.1980 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (16) Präzisierung der WTK L65 zur Weiterentwicklung W 50 und Robur v. 23.7.1980/16.9.1980
(FIL Archiv 3.1.6.1)
- (17) Technische Erzeugniskonzeption der Dieselmotorenbaureihe VD 13,5/12-Entwicklung Saugmotor 5 VD 13,5/12 GRF für NKW W50 WE mit 6,5 t Nutzmasse v. 17.7.1980
(FIL Archiv 3.1.6.1)
- (18) Technische Konzeption W52 v. 17.12.1981 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (19) Zwischenverteidigung Leistungsstufe K2 NKW W51 und NKW W52 v. 30.3.1982
- (20) Triebstrangschemata W52 1982(FIL Archiv 3.1.6.1)
- (21) Entwurf Erprobungskonzeption W52 v.13.4 1982 (FIL Archiv 3.1.6.1)
(FIL Archiv 3.1.6.1)
- (22) Konzeption zum Nachweis der Entwicklungszielstellung v.03.11.1983
- (23) Erprobungskonzeption W 53 v.20.10.1983/30.08.1985
- (24) Pflichtenheft NKW W53 4x4 Grundvarianten v.7.5.1985 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (25) Pflichtenheft NKW IFA W53 4x2 Grundvarianten v. 6.5.1985 (FIL Archiv 3.1.6.1)
- (26) Hauptfristenplan NKW W53 4x2 (Anlage 2 -Pflichtenheft Grundvarianten)
- (27) Erprobungskonzeption W53-4x2 und 4x4 Grundvarianten v.16.12.1985/8.2.88
(FIL Archiv 3.1.5)
- (28) Protokoll K2 Verteidigung NKW IFA W53 4x2 und 4x4 Grundvarianten v. 17.01.1986
(FIL Archiv 3.1.6.1)
- (29) Entwicklungsbericht zur K5 Verteidigung NKW IFA L60 4x4 Export . v 29.9.1986
(FIL Archiv 3.1.5)
- (30) AbschlußberichtK5 zur Erprobung der L 60 4x4 Anlaufvarianten (VB 58/86 v.30.09.86)
(FIL Archiv 3.1.4.10)
- (31) Abschlussbericht zur K5/0 Verteidigung "NKW IFA L60 4x4 Export" v. 16.06.1987
- (32) Pflichtenheft Modifikation NKW L60 Landwirtschafts-L60) v. 13.11.1987 (FIL Archiv 3.1.5)

- (33) Abschlussbericht zur K5/0 Verteidigung NKW IFA L60 4x4 Grundvarianten /4x4 DSK v.2.10.1987
- (34) Pflichtenheft L60 4x2 Grundvarianten v. 16.9.1988 (FIL Archiv)
- (35) Pflichtenheft NKW IFA L60 4x2 Folgevarianten v. 19.10.1988/16.2.89(FIL Archiv)
- (36) Konzeption zur K5/0 Abschlussverteidigung IFA L60 4x2 P und AP v.25.10.1988
- (37) Abschlussbericht K5 zur Erprobung L6 4x4 Grundvarianten v.09.11.1988 (FIL Archiv)
- (38) Abschlussbericht K5/0 Verteidigung "NKW IFA L60 4x2 Grundvarianten" v. 14.11.1988
- (39) K2 Verteidigung NKW IFA L60 4x4 Folgevarianten v. 26.7.1989 (FIL Archiv)
- (40) Abschlussbericht K5/0 Verteidigung NKW IFA L60 4x2 AP v. 31.7. 1989(FIL Archiv)
- (41) Pflichtenheft "NKW IFA L60 4x4 Folgevarianten" v.22.07.1988
- (42) Entwicklungsbericht K2 Verteidigung NKW IFA L60 4x2 Folgevarianten v.1.11.1989 (FIL Archiv)
- (43) Protokoll K2-Verteidigung IFA NKW L60 4x2 Folgevarianten v. 13.12 1989
- (44) Erprobungskonzeption Neue Kippergeneration L60 4x4 und 4x2 v.15.12 1989
- (45) Protokoll K5/0 Abschlussverteidigung 4x2 Grundvarianten v. 08.05.1990 (FIL Archiv)
- (46) Prospektsammlung L60 IFA 1118 (FIL Archiv)
- (47) Versuchsberichtsdatei VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde (FIL-Archiv 3.1.4.10)
- (48) Kirchberg Plaste Blech und Planwirtschaft, 2000 (S.433/443)
- (49) Gau u.a. Deutsche Militärfahrzeuge 2001
- (50) Pfeffer: Phänomen/Robur,2001/2002 ISBN 3-928820-35-4/3-928820-36-2
- (51) Landesarchiv Potsdam Recherchen zum Automobilwerke Ludwigsfelde 2006 (FIL Archiv)
- (52) Paslack Entwicklung 515 L bis IFA 1218 November 2007 (FIL Archiv 3.1.5.1.1)
- (53) Keil Zielstellung und Ablauf der Entwicklung neuer Lastkraftwagen im IWL März 2006(FIL Archiv)
- (54) Caspari Ausarbeitungen zu Kirchberg/Plaste 1994 bis 1998 (Archiv Horchmuseum Zwickau)
- (55) Dr.-Ing. Herms Entwicklungsthemen im IFA Motorenwerke Nordhausen , Anlage 1bis 3 Dissertation 1984
- (56).Pflichtenheft NKW IFA W53 4x4 Grundvarianten v.07.05.1985 (FIL Archiv)
- (57) Fröhlich Zusammenstellung Ereignisse zum NKW W50 1962-1965 (FIL Archiv 3.1.2)
- (58) Fröhlich Hinterachse 515 Stoffsammlung März 2008 (FIL Archiv 3.1.6.5)
- (59) Fröhlich Entwicklungsthemen IFA Februar 2006 (FIL Archiv)
- (60) Fröhlich Motorenentwicklung Stoffsammlung September 2011 (FIL Archiv 3.1.6.10)
- (61) Fröhlich Hinterachse D310 Stoffsammlung März 2008 (FIL Archiv 3.1.6.5)
- (62) Blumenthal Getriebeentwicklung(FIL Archiv 3.1.6.11)
- (63) Fröhlich Funktionsmuster F 100 – Übersicht 10/72 bis 03/74 November 2008 (FIL Archiv 3.1.6.1.4.1)
- (64) Fröhlich Funktionsmuster F 200 - Übersicht 11/74 bis 12/78 September 2008 (FIL Archiv 3.1.6.1.4.2)
- (65) Fröhlich Funktionsmuster F 300und W50 6x6 –Übersicht von 3/71 bis 1982 Februar 2009 (FIL Archiv 3.1.6.1.4.3)
- (66) Fröhlich Auswertung eigne Arbeitsbücher 1963 bis 1990 IFA Automobilwerke Ludwigsfelde
- (67) Fröhlich Bilder Tropentest L60 Madagaskar Februar 1986
- (68) Fröhlich Bilder Eignungstest IFA L60 und IFA W50 Sudan 1987
- (69) Verteidigungsbericht zur erweiterten K2 Verteidigung L60 alt v. 15.1,1975
- (70) Pflichtenheft Teil II (Zweiachsfahrzeug) v.9.4.1979
- (71) Konzeption zur Nachweisführung des Entwicklungsergebnisses zur K5 Verteidigung des NKW IFA L60 Anlaufvarianten v.29.03.1977

- (72) Thieme/Dreves Fahrerhaus 6400 (FIL Archiv 3.1.6.2)
- (73) Konzeption zur dauerhaften, stabilen LösungIFA L60 v. 9.11.1973 (FIL Archiv)
- (74) FUM 550, 600 (FIL Archiv 3.1.6.1.4.6)
- (75) Befragung Heinzmann(ehemaliger GD) 2008 (FIL Archiv 3.1.1.1.2 DVD)

- (76) Technische Erzeugniskonzeption der Dieselmotorenbaureihe VD 13,5/12 v.17.7.1980
(FIL Archiv)
- (77) Fröhlich FUM W51, W52, L65/1 (FIL Archiv 3.1.6.1.4.5)
- (78) Konzeption zu Weiterentwicklung des NKW W50 zu einem neuen NKW in 4
Entwicklungsstufen v. 20.5.1981(FIL Archiv)
- (79) Pflichtenheft L60 4x2 Folgevarianten v.23.02.1989 (FIL Archiv)
- (80) Protokoll Verteidigung 4x4 Folgevarianten v.21.7.1989 (FIL Archiv)
- (81) Wissenschaftlich-technische Konzeption der Weiterentwicklung der Nutzkraftwagen
.W50 und Robur (für das MALF zur Bestätigung vorgesehen) v. (vor Oktober 1981)
- (82) Hauptfristenplan NKW IFA W52 1981-1987 (FIL Archiv)
- (83) Fröhlich Recherchen zum NKW IFA 1318 (FIL 3.1.5.1.5)
- (84) Kirchberg "Plaste Blech und Planwirtschaft" Nikolaische Verlagsbuchhandlung Berlin 2000

Anmerkung:

Die in " rot" () angegebenen Literaturhinweise sind im Inhalt in anderen Unterlagen ausführlich behandelt, sie liegen aber nicht im Original vor.



Fröhlich

Bad Belzig , 06.04.13

Thema: 3.1 Bundesarchiv zum NKW W50 und NKW L60 von 1962 bis 1990

Datum	Archiv-Nummer/Thema	Arbeitsvermerk
1962		
16.01.1962	DY30-JIV2-2-809 2. Sitzung PB 10. Vorbereitung VII. Bauernkongreß Anlage 24 Beschlüßentwurf Keine Info zur Forderung NKW	
25.01.1962	DC 20-I/4/525 89.Sitzung Präsidium MR Beschlüß VII. Bauernkongress Fröhlich: Auswertung Rollfilm: Beschlüßentwurf zum VII. Deutschen Bauernkongress: „Für Frieden und Sozialismus-Für gute genossenschaftliche Arbeit in der LPG“ Beschlüß zur Arbeit mit dem Entschließungsentwurf zum VII. Deutschen Bauernkongreß“ v. 25.01.1962 keine Hinweise auf Forderung LKW für Landwirtschaft	
27.02.1962	DY30/JIV2/2/817 Sitzung am 27. Februar 1962 2. Zur Vorbereitung des VII. Deutschen Bauernkongresses Fröhlich: Keine Informationen zu unserem Thema	
27.02.1962	DY30-JIV2-2-812 10. Sitzung PB 2.Vorbereitung Deutscher Bauernkongress	
28.02.1962	DY30/JIV2/2/818 11.Sitzung PB Außerordentliche Sitzung am 28. Februar 1962 Im Umlauf wurde bestätigt am 7. März 1962: 1. [Entwurf der Ansprache von Walter Ulbricht für den VII. Deutschen Bauernkongreß] Fröhlich: Auswertung Fiches: kein weiterer Hinweis weiter Auf Rede W. Ulbrich zum Bauernkongress	
9.-11.3.62	VII. Deutscher Bauernkongress in Magdeburg	

13.03.1962	<p>DY30/JIV2/2/819 Sitzung am 13. März 1962 7. Erste Schlußfolgerungen aus dem VII. Deutschen Bauernkongreß</p> <p>2. Für die Sicherung der Transportaufgaben wird vorgeschlagen:</p> <p>a) einen allradgetriebenen IKW für Feld- und Strassen-transporte mit etwa 3,5 t bereitzustellen;</p>	
10.04.1962	<p>DY 30/J IV 2/2/823 Protokoll Nr. 16/62 Sitzung am 10. April 1962 8. Landwirtschaftsfragen</p>	
15.04.1962	Vorstellung W45 vor Grüneberg in Potsdam Bornim	
24.06.1962	<p>10. Landwirtschaftsausstellung in Leipzig Markleeberg 24.06.- 22.07. 1962</p>	
9.-14.7.62	Reise W. Ulbricht in die Nordbezirke	
Juni- Juli 1962	<p>DY 30/IV 2/2.023/29 Grüneberg Bd. 2: 1962 enthält: Bericht über Beratung W. Ulbrichts zur Landwirtschaft in den Bezirken Rostock, Neubrandenburg, Frankfurt/O. enthält auch: Information über die Agra in Markleeberg Anmerkung: Vorstellung W45 vor W. Ulbricht 14.Juni bis 22. Juli Agra Markleeberg Vorstellung W45 erfolgt auf der Agra 24.06-22.07.1962 7.-bis 14.Juli Reise W. Ulbricht Nordbezirke</p>	
17.07.1962	<p>DY 30/J IV 2/2/839 Protokoll Nr. 32/62 Sitzung am 17. Juli 1962 2. Informationen des Genossen Ulbricht - 3. Schlußfolgerungen aus der Reise durch LPG und Betriebe</p>	
17.07.1962	<p>Arbeitsprotokoll: DY 30/J IV 2/2A/910 bis 911 ..A/911 Vorlage für das PB des ZK v.11.Juli 1962: Fröhlich: Die Vorlage wird z.K. genommen. Bericht über die politisch-ideologische Situation in den Organen des Außenhandels und die Erfahrungen bei der Durchführung des Beschlusses</p>	

	der 14. Tagung des ZK zur Erhöhung der Rentabilität des Außenhandels. Ergebnis: keine Informationen für unser Thema	
20.07.1962	W. Ulbricht besucht 10 Landwirtschaftsausstellung in Markleeberg	
10.08.1962	DC 20/15574: Sitzung Kommission für laufende Angelegenheiten Thema: LKW W45	
21.08.1962	DY 30/J IV 2/2/844 Sitzung am 21. August 1962 8. Aufgaben für die staatlichen Organe, die sich auf der Grundlage der Schwerpunkte der 16. Tagung des ZK aus der Reise des Genossen Ulbricht durch die Nordbezirke und aus dem Besuch des Genossen Ulbricht auf der 10. Landwirtschaftsausstellung in Leipzig-Markleeberg ergeben. Anmerkung: Vorstellung des W45 durch W. Kohl	
21.08.1962	Arbeitsprotokoll: DY 30/J IV 2/2A/917 zu DY30 /844 Protokoll 37/62 8. Aufgaben, die sich aus dem Besuch W.Ulbricht in den Nordbezirken und der 10. Landwirtschaftsausstellung ergeben: Beschuß: Die Vorlage ist entsprechend der Aussprache im Politbüro zu überarbeiten, mit der staatlichen Plankommission, dem VWR und alle sonstigen zuständigen Stellen abzustimmen und in 14 Tagen dem Sekretariat des ZK vorzulegen.	
08.11.1962	DC 20-I/4/634 116. Sitzung Präsidium MR Anlage 3: III. Tagung WTZ DDR VRP v. 10.10.1962 DC 20-I/4/640: Beschlußentwurf zur III: Tagung WTZ DDR VRP	
22.11.1962	DC 20-I/4/647 117. Sitzung des Präsidiums des Ministerrates (MR) der DDR Anlage E: Beschluß MR zur WTZ DDR-VRP (Wirtschaftsausschuß)	
06.12.1962	DC 20-I/4/ 656 118 .Sitzung MR v. 06.12.1962 Pkt. 10 Beschlußentwurf über das wichtigste Investvorhaben 1963 Keine Informationen zum LKW	
06.12.1962	DC 20/15614: 14. Sitzung Kommission für ... Thema: Produktionsaufnahme LKW W50 (Protokoll mit Anlagen) Anlage 4 zum Protokoll der Beratung v. 6.12.1963: "Anordnung 03/14/4/62 Prinzipbeschuß über die Produktionsaufnahme LKW W50"	
19.12.1962	DC 20- I/4/660 119. Sitzung des Präsidiums des MR vom 19. Dez. 1962	

	Anlage 9: Bericht über die Aufwendungen für die Umstellung der Luftfahrtindustrie (einschließlich Materialien)	
1963		
11.01.1963	DC 20- I/4/669 120. Sitzung des Präsidiums des MR vom 11. Jan. 1963 Anlage AA: Beschluß zur künftigen Entwicklung in den ehemaligen Werken der Luftfahrtindustrie (einschließlich Materialien)	Anmerkung: "Anlage AA bedeutet Beschluß"
28.01.1963	DC 20/15615: 1.Sitzung Kommission für... Thema: Produktionsaufnahme LKW W50	
10.06.1963	DC 20/15623 6.Sitzung Kommission für laufende Angelegenheiten beim MR Thema: Aufbau der Enderzeugerkapazität für LKW W50	
14.10.1963	DC 20/16911 10.Sitzung Kommission für.. Thema: Komplexe Direktive über die Produktion des LKW W50	
11.11.1963	DC 20/16948 11.Sitzung Kommission für laufende Angelegenheiten beim MR Thema: Produktionsaufnahme LKW W50 Dokumente der 11.Sitzung: Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik Erster Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates Anordnung Nr. 03/11/2/63 Betr.: Produktionsaufnahme des LKW W50 15.11.63 gez. Stoph Verteiler: u.a. GD VVB Auto, Gen. Lang Beschluß des MR Über die Produktionsaufnahme des LKW W 50 Komplexe Direktive zur Sicherung der Produktion des LKW W50 Bestehend aus: 3. Der LKW ist im IV. Quartal 1965 in die Serie zu überführen 4. Für die Weiterentwicklung des LKW W50 zu einem Erzeugnis , das auch über das Jahr 1970 den wissenschaftlich technischen Höchststand mitbestimmt, sind folgende Maßnahmen durchzuführen: a) Festlegung der optimalen Gebrauchswerte für die Hauptaggregate b) c) Entwicklung eines 6-Zylinder Dieselmotor mit 150 PS bei 3000 U/min Serie 1968 d) Entwicklung vollsynchronisiertes Getriebe mit 2-Pedalsystem Serie 1968 Zusammenfassung: ♦ Der Beschluß MR v.11.11.1963 ist sowohl für die Produktion des NKW 50 Ludwigsfelde als auch für die Stadtentwicklung von großer Bedeutung	
1964		
1964	DC20 I/4-905 DC20-/4-924	

	DC20-I/4-950 Information über das Ergebnis der Überprüfung der 37 volkswirtschaftlich wichtigen Investitionsvorhaben des Volkswirtschaftsplanes	
1965		
25.01.1965	DC 20/ 17105: 26. Sitzung Kommission für... Thema: Sicherung Produktion LKW W50	
1965-66	DE1/53157 (SPK) Ausnahmeregelungen für Finanzierung Investvorhaben Ludwigsfelde	
1963-65	DN3/1636 Investitionsvorhaben Traktorenbauprogramm und LKW "W 50"	
25.11.1965	DC20-I/4-1227 57. Sitzung des Präsidiums des MR vom 25. Nov. 1965 Beschuß über den Bericht über das Ergebnis der Überprüfungen im Zusammenhang mit dem Abschluß des Lizenzvertrages zwischen der VVB Automobilbau und der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) (einschließlich Materialien)	
22.12.1965	DC20-I/4-1248 59. Sitzung des Präsidiums des MR vom 22. Dez. 1965 Beschlusentwurf zum Antrag auf Freigabe der materiell bilanzierten Reserve für die Investitionsvorhaben VEB IFA-Motorenwerk Nordhausen VEB IFA-Getriebewerk Brandenburg	
1966		
1965-66	DC 20-I/4/2910a Ausführungen des Vorsitzenden des MR Gen. Stoph zu dem LKW W 50	
17.03.1966	DC20-I/4-1294 68. Sitzung des Präsidiums des MR vom 17. März 1966 Anlage 6: Beschuß zum Antrag zur Aufnahme der Vorhaben VEB IFA Getriebewerk Brandenburg und VEB IFA Motorenwerk Nordhausen in den Investitionsplan 1966 und Freigabe der materiell bilanzierten Reserve bei der SPK (einschließlich Materialien)	
1967		
04.02.1967	DY30/JIV2/2J/1882 Beschluss des Präsidiums des Ministerrates der DDR über Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfes an LKW "W 50" im Perspektivzeitraum bis 1970	
16.03.1967	DC20-I/4/1514 109.Sitzung Präsidium MR Anlage P: Beschuß über die Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfes der inländischen Abnehmer und der Möglichkeiten, den LKW 50 im Perspektivzeitraum bis 1970 nicht zu exportieren (einschließlich Materialien)	
1968		
30.05.1968	DC20-I/4-1770 38. Sitzung des Präsidiums des MR vom 30. Mai 1968 Anlage F: Beschuß über die Neubesetzung der Funktion des Generaldirektors der VVB Automobilbau (einschließlich Materialien)	

17.07.1968	DC20-I/4-1798 43. Sitzung des Präsidiums des MR vom 17. Juli 1968 Anlage V: Beschluß zur Information über die Lage im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde bei der Erfüllung der staatlichen Aufgaben (einschließlich Materialien)	
27.11.1968	DC 14/318 Sekretariats des ZK der SED vom 27. Nov. 1968 VEB Automobilwerke Ludwigsfelde .- Stabilisierungsbeschluß	
09.12.1968	DG 9/8 Dienstberatung beim Minister 3. Auswertung des Beschlusses des Sekretariats des ZK über die Situation in Ludwigsfelde	
1968	DG 9/626 1. Bericht zur Wiederherstellung d. Wirtschaftlichkeit IFA Ludwigsfelde	
1969		
13.01.1969	DG 9/626 Dienstberatung beim Minister Plananlauf 1969 > Zurückbleiben des Betriebes > 1968: - 800 Fahrzeuge Führungskonzeption zur Behebung der Probleme erarbeitet	
20.01.1969	DG 9/1006 Dienstberatung beim Minister 2. Führungskonzeption des MALF zur Durchführung der Hauptaufgaben des Planes 1969 und Sicherung einer kontinuierlichen Planerfüllung 5. Erarbeitung einer Entscheidungsvorlage zur NKW Prognose (Auswertung des Beschlusses des Sekr. der SED über die Situation Ludwigsfelde v. 27.November 1968)	
24.02.1969	DG 9/1006 Dienstberatung beim Minister 2. Ausarbeitung einer Entscheidungsvorlage zur NKW Prognose(Auswertung des Beschlusses des Sekr. der SED über die Situation Ludwigsfelde v. 27.November 1968)	
27.05.1969	DG 9/1006 2.Planerfüllung1969: Schwerpunkt Automobilwerk Ludwigsfelde	
04.08.1969	DG 9/1006 Dienstberatung beim Minister 3. Auswertung der Beratung im Automobilwerk Ludwigsfelde	
1970	Keine DC20-I/4-	
21.08.1970	DC20/9752 Vfg.Nr.138/70 Auslagerung von LKW Reifen aus der Staatsreserve A	
1971	Keine DC20-I/4-	
1972	Keine DC20-I/4-	

1973	Keine DC20-I/4-	
1973	DC20/10551 Information über die bisherige Arbeit und erste Ergebnisse der Arbeitsgruppe des MR zur "Stabilisierung und Erhöhung der LKW-Reifenproduktion im VEB Reifenkombinat Fürstenwalde	
1974		
1974	DG 7/1393 (MALF) Automobilwerk zum Planstart 1974	
Juli 1974	DC20/10630 Information über Ausfall der Lenkhilfepumpen bei der Produktion des LKW Typ "W 50" im VEB Industriewerk Ludwigsfelde	
12.06.1974	DC20/16321 Investitionsvorhaben "Radialreifenfertigung LKW Fürstenwalde". - Information vom 12.06.1974	
11.12.1974	DC20-I/4-3222 124. Sitzung des Präsidiums des MR vom 11. Dez. 1974 Anlage: Beschluß zum Bericht über die Erfüllung der Staatsplanaufgabe Wissenschaft und Technik 1974 "Qualitätssicherung des LKW W 50" (einschließlich Materialien)	
1974-75	DC 20/16908 Probleme im VEB IFA Automobilwerk Ludwigsfelde	
1975		
28.07.1975	DG 7/2218 2.Information zur Lage im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde und 4. Bericht über ...?	
1975	DC20/10676 Schwierigkeiten und Mängel bei der Entwicklung eines geeigneten Motorgummilagers für den LKW W50	
28.07.1975	DG 7/144 DG 7/255 Vorlage Stand Planerfüllung Ludwigsfelde Konzeption zur Stabilisierung Ludwigsfelde	
28.07.1975	DG 7/255 B.4 Vorlage Stand Planerfüllung Ludwigsfelde Konzeption zur Stabilisierung Ludwigsfelde	
11.09.1975	DC20 I/4-3417 155.Sitzung Präsidium MR Vorlage zum Beschluß zur Information über die Planerfüllung und die weitere Entwicklung im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde	
18.09.1975	DC20-I/4-3424 156. Sitzung Präsidium MR Vorlage zum Beschluß zur Information über die Planerfüllung und die weitere Entwicklung im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde	
25.09.1975	DC20-I/4-3425 157. Sitzung Präsidium MR Anlage: Beschluß über Maßnahmen zur Verbesserung der Leitungstätigkeit und zur Stabilisierung der Produktion im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde im Jahre 1975 (einschließlich Materialien)	
27.10.1975	DG 7/2224 3. Bericht zur Lage in der VVB Automobilbau und im VEB IFA Automobilwerk Ludwigsfelde :	

1975	DG7/128 Stabilisierung VEB Automobilwerk Ludwigsfelde(Parteisekretär)	
1975	DC29/16908 Probleme im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde	
1975- März 1976	DY30-30939 Bd 1 enthält u.a.: Durchführung der Beschlüsse des Politbüro ZK vom 30. Sept. 1975 und des Sekretariats ZK vom 10. Okt. 1975 zur Leistungsentwicklung und zum Einsatz einer Arbeitsgruppe im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde; Analysen zur Investitionstätigkeit 1971-1975, Unterlagen für Investitionsvorentscheidungen für den VEB Automobilwerk Ludwigsfelde; Plan zum Außenhandelsumsatz bei Nutzkraftwagen 1976-1980; Konzeption zur Anwendung stimulierender Lohnformen im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde; Bericht des Rates des Bezirkes Potsdam über die Durchführung von Maßnahmen des ZK für den VEB Automobilwerk Ludwigsfelde; Plan zur wissenschaftlich-technischen Entwicklung bis 1980; Information zur Kreisdelegiertenkonferenz der SED des Kreises Zossen, 28. Febr. 1976; Zuarbeit der Industriegewerkschaft Metall zum Inspektionsbericht der Arbeitsgruppe des ZK im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde; Unterbringung von Arbeitskräften Algeriens im DEWAG-Objekt Kolberg	
1976		
05.02.1976	DC20-I/4-3500 172. Sitzung Präsidium MR Beschluß über weitere Maßnahmen zur Stabilisierung der Produktion im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde (einschließlich Materialien)	
12.02.1976	DC20/16338 Maßnahmen zur Verbesserung der Leitungstätigkeit und zur Stabilisierung der Produktion im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde im Jahre 1975.- Information vom 12.02.1976	
11.03.1976	DC20-I/4/3524 Beschluß zur Information über die Bilanzierung von Maschinen und Ausrüstungen für den VEB Automobilwerk Ludwigsfelde und die Betriebe der Kooperationskette LKW W50 für 1976 (einschließlich Materialien)	
April 1976	DC20/10750 Montagemängel an den für die irakische Armee und an andere arabische Staaten gelieferten LKW W 50 des VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde	
April 1976	DC20/22695 Probleme durch ungenügende Bereitstellung von Ersatzteilen für den LKW W 50	
April 1976-	DY30/30940 Bd 2: April-Aug. 1976 enthält u.a.: Durchführung des Beschlusses des Sekretariats des ZK vom 28. April 1976 zur Plandurchführung im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde;	
13.05.1976	DC20-I/3-1326 112. Sitzung Plenum des MR	

	Anlage: Beschluß zum Bericht zu den Ergebnissen der Stabilisierung und zur Planerfüllung im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde (einschließlich Materialien)	
1976	DG 7/300 Aktenzeichen 2,5.6 Automobilwerk Schriftverkehr	
August 1976	DL 2/5690 Lieferschwierigkeiten des Werkes Ludwigsfelde bei Ersatzteilen für die VR Bulgarien:	
29.07.1976	DC20-I/4-3607 193. Sitzung Präsidium MR Vorlage "Beschluß über den Absatz von LKW W 50 des VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde in die VR Angola	
19.08.1976	DC20-I/4/3614 Beschluß über die Änderung der Verteilung der im NSW im Jahre 1976 nicht absetzbaren LKW "W 50" (einschließlich Materialien)	
September 1976	DY30/30941 Bd 3 enthält u.a.: Durchführung des Beschlusses des Sekretariats des ZK vom 28. April 1976 zur Plandurchführung im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde; Bericht über Reise einer Delegation des VEB Automobilwerk Ludwigsfelde nach Großbritannien	
21.10.1976	DC20-I/4-3657 203. Sitzung Präsidium MR Beschluß über Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen Plandurchführung 1976 und für den Plan 1977 im VEB Automobilwerke Ludwigsfelde und den Betrieben der Kooperationskette LKW W 50 (einschließlich Materialien)	
06.01.1976	DC20-I/4-3701 9.Sitzung Präsidium Beschluß über die Plandurchführung im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde (einschließlich Materialien)	
1977		
24.02.1977	DC20-I/4/3734 Beschluß zur Lieferung von LKW W 50 in die VR Angola (einschließlich Materialien)	
28.02.1977	DY30/JIV"/3J/2173 Lieferung von "LKW 50" nach Angola	
13.07.1977	DC20-I/4-3834 33. Sitzung des Präsidiums des MR Beschluß zur weiteren Stabilisierung des VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde und zur Durchführung des NSW-Exportes von LKW W 50 im Jahre 1977 (einschließlich Materialien)	
14.07.1977	DY 30/JIV/2/31/2249 Stabilisierung des VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde und Durchführung des NSW-Exports von LKW W50 im Jahre 1977	05.04.13
Dez. 1977	DC 20/10708 Vorbereitung der Berichterstattung an die Wirtschaftskommission beim Politbüro des ZK der SED Stabilisierung im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde	

1978		
1978-89	DY30/30933-DY30938 Bd1-Bd6 Monatsberichte des Parteiorganisations des ZK des VEB IFA Kombinat Nutzkraftwagen zur Plandurchführung	
23.02.1978	DC20-I/4-4013 63. Sitzung des Präsidiums des MR vom 23. Febr. 1978 Beschuß zur industriemäßigen Instandsetzung der Triebwerke und Hauptgetriebe für den Hubschrauber Mi-8 (einschließlich Materialien)	
07.04.1978	DL 226/1165 Verhandlungen bei Volvo mit Vicepresedent H. Sardal zur Rekonstruktion des IFA Automobilwerkes Ludwigsfelde durch den GD H. Dr. Neubert AHB IAI	
20.04.1978	DC20I/4-4056 71. Sitzung des Präsidiums des MR vom 20. Apr. 1978 Beschuß zur Information über Ergebnisse und Probleme bei der Planerfüllung des NSW-Exports 1978 in ausgewählten volkseigenen Betrieben, Kombinat und wirtschaftsleitenden Organen (einschließlich Materialien)	
29.06.1978	DC20-I/4-4118 80. Sitzung des Präsidiums des MR vom 29. Juni 1978 Niederschrift über Auszüge aus der Diskussion in der Sitzung des Präsidiums des MR am 7. Feb. 1973 zum Bericht der ABI über die Verletzung der staatlichen Ordnung bei der Entwicklung des Erzeugnisses "Autodrehkran ADK 125" 1973-1978	
Aug.1978	DC20/10409 Information zu Problemen der Planausarbeitung im VEB Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde	
Oktober 1978	DC20/25276 Stand der Erfüllung des Beschlusses des PMR 45/1/78.- Export von LKW-W 50 in den Irak	
23.11.1978	DC20-I/4-4218 99. Sitzung des Präsidiums des MR vom 23. Nov. 1978 Beschuß zur Sicherung des Kundendienstes und zur Ersatzteilversorgung für die in die Länder VR Angola, VR Mocambique und Äthiopien gelieferten Nutzkraftwagen W 50, Traktoren ZT 300/303 und Landmaschinen (einschließlich Materialien)	
28.12.1978 1978	DL 226/1165 Verhandlungen mit dem Volvo-Konzern zum Projekt Rekonstruktion Automobilwerk Ludwigsfelde Anmerkung: siehe 7.4.1978 und 28.12.78 zur Signatur DL 226/1165	
28.12.1978	DL 226/1165 Bitte um Übergabe einer Rahmenvereinbarung zur Rekonstruktion Ludwigsfelde von Citroen/Chrysler an H. Schindler, internationale Kooperation GmbH, i.A. Dr. Beil	
1978	DG7/520 Information zum Stand Rekonstruktion Ludwigsfelde	

1977	DY 3023-1303 In der Kopie ist der Vorgang G. Mittag zusammengefasst: B: 2990: Brief Schalk an g. Mittag v.5.1.77 mit Anlagen zu allen Kompensationsgeschäften Vorlage für das ZK der SED wird auf Grundlage der Sondierungsgespräche mit Volvo zum Kompensationsobjekt „Rekonstruktion der LKW-Produktion " durch die Gen. Kleiber. Beil und Schalck erarbeitet	
1977-1980 1985-1987	DY 3023/1561 Delegationsaustausch mit Schweden	
1978-1989	DY3023/1595 Handels- u. Wirtschaftsbeziehungen mit europäischen Länder u. a. Schweden	
1978-1989	DY3023/1558 Handels- u. Wirtschaftsbeziehungen mit europäischen Ländern u.a. Österreich	
1978-1984	DY3023/1556 Frankreich Arbeitsbesuche u.a.	
1974-1988	DY 3023/1374 Gespräche mit Bundeswirtschaftsmin. Bangemann, O. Graf Lambsdorff	
	DY3023/1349 Gespräche mit Landesregierungen BRD(Schalk-Goldkowskis, Beil,) u. a. U. Barschel, J. Engholm, J. Strauß	
1979		
1979	DC 14/1168 VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde.- Veränderung des Sortiments beim LKW W 50	frö
1979-1982	DN10/1646 Schriftwechsel zu Investitionsvorhaben Kombinat Nutzkraftwagen, Robur Zittau, Autowerke Ludwigsfelde, Motorenwerke Nordhausen, Bremshydraulik	
03.05.1979	DC20-I/4-4341 119.Sitzung Präsidium Ministerrat Beschuß zur Direktive über die Reise des Stellvertreters des Vorsitzenden des MR und Minister für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau und Vorsitzenden der DDR-Seite im ständigen Komitee DDR/Republik Irak in die Republik Irak (einschließlich Materialien) Beschuß zur Auswertung der IX. Tagung des Wirtschaftsausschusses DDR/Kuba (einschließlich Materialien)	
21.05.1979	DC20-I/4-4347 125 Sitzung Präsidium MR Beschuß über den Einsatz von FDJ-Brigaden Kundendienst Nutzkraftwagen W 50 in der VR Angola (einschließlich Materialien)	
12.06.1979	DY 30/J 2-2-1781 bis 1783 Protokoll Nr. 23/79 Sitzung des Politbüros am 12. Juni 1979	

	8. Stand und weitere Aufgaben bei der Vorbereitung und Durchführung von Kompensationsgeschäften mit Firmen aus dem nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet	
07/1979	DC20/22326 Information über Probleme der Sortimentsveränderungen beim NKW W 50 im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde	
05.07.1979	DC20-I/4- 127. Sitzung Präsidium MR Beschuß über Maßnahmen zur Leitung der Durchführung des Beschlusses des Politbüros des ZK der SED vom 12. Juni 1979 "Stand und weitere Aufgaben bei der Vorbereitung und Durchführung von Kompensationsgeschäften mit Firmen aus dem nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet" (einschließlich Materialien)	
08/1979	DC20/16507 Lage im VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde, insbesondere zur Erfüllung der Beschlüsse auf dem Gebiet der Ersatzteilproduktion und Versorgung der Kundendienststützpunkte im Ausland	
15.11.1979	DC20-I/4-4438 144. Sitzung des Präsidiums des MR vom 15. Nov. 1979 Beschuß zur Entwicklung der NKW- und PKW-Produktion in der DDR (einschließlich Materialien)	
1979	DC14/911 Bearbeitung von Reklamationen an Exporterzeugnissen Im VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde	
1980		
1973-80	DM302/4831 Planung von FE, Einzelaufgaben. außerhalb des Staatsplanes WT Bautrup LKW NKW 0611 (13408) Enthält: Erprobungsbericht, Pflichtenheft, Aufgabenstellung Verteidigungsdokumentation	
09/ 1980	DC20/20303 Information zu Probleme der Erfüllung des NSW-Exportplanes im VEB IFA Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde	
1980	DC20-I/44672 Bd7 Enthält u.a. Beschuß zum Bericht des Generaldirektors des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde zum Stand der NSW-Exportaufgaben 1980 und zur Erhöhung des Exportvertragsvorlaufes im NSW für 1981	
03.04.1980	DC20-I/4-4506 159. Sitzung des Präsidiums des MR vom 3. Apr. 1980 Beschuß über die komplexe Konzeption für die Einführung des NKW L 60 und des NKW Robur in die Produktion (einschließlich Materialien)	
04/1980	DC20/20976 Ungenügende Wahrnehmung der Verantwortung von Leitungskadern im VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde bei der Planung, Realisierung und Bestandshaltung von Ersatzteilen für den W 50	
12.06.1980	DC20_I/4- 168. Sitzung des Präsidiums des MR vom 12. Juni 1980 Konzeption für die Einführung des NKW L 60 und des NKW Robur	

	in die Produktion	
17.07.1980	DC20-I/4-4580 172. Sitzung des Präsidiums des MR vom 17. Juli 1980 Maßnahmen zur Schaffung der kadermäßigen und materiellen Voraussetzungen für die Marktarbeit und den Absatz von Nutzkraftwagen W 50 in der VR Angola, VR Mocambique in Sozialistisch-Äthiopien und Nikaragua	
31.07.1980	DC20-I/4- 174. Sitzung des Präsidiums des MR vom 31. Juli 1980 Beschuß zur Information über die Durchführung des Beschlusses des Politbüros des ZK der SED vom 15. März 1980 zur Komplexen Konzeption für die Einführung der Nutzkraftwagen L 60 und Robur RD 609/RO 611 in die Produktion und Entscheidungsvorlage (einschließlich Materialien)	
27.11.1980	DC20-I/4-4672 190. Sitzung des Präsidiums des MR vom 27. Nov. 1980 Beschuß zum Bericht des Generaldirektors des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde zum Stand der NSW-Exportaufgaben 1980 und zur Erhöhung des Exportvertragsvorlaufes im NSW für 1981	
1981		
26.03.1981	DC20-I/4-4738 205. Sitzung des Präsidiums des MR vom 26. März 1981 Beschuß zum Kompensationvorhaben "Gießerei für Motorenguß im VEB Metallgußwerk Leipzig"	
26.03.1981	DC20-I/4-4739 205. Sitzung des Präsidiums des MR vom 26. März 1981 Beschuß zum Kompensationsvorhaben "Anlagen zur Erstellung von Kupplungen im VEB Renak-Werke Reichenbach" (einschließlich Materialien)	
28.05.1981	DC20-I/4-4768 213. Sitzung des Präsidiums des MR vom 28. Mai 1981 Beschuß zum Kompensationsvorhaben "Kolbenringfertigung im VEB Kraftfahrzeugzubehörwerke Dresden" (einschließlich Materialien)	
10.09.1981	DC20-I/4-4825 10. Sitzung des Präsidiums des MR vom 10. Sept. 1981 Aufgaben und Maßnahmen zur Entwicklung der Produktion von Nutzkraftwagen im Zeitraum bis 1985 und danach (einschließlich Materialien)	
15.10.1981	DC20_I/4-4842 15. Sitzung des Präsidiums des MR vom 15. Okt. 1981 Beschuß zur termingerechten Realisierung des Kompensationsvorhabens "Rekonstruktion und Erweiterung der Schmiede" im VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde	
1981?	DE1/56077 (keine Laufzeitangabe) Kompensationsvorhaben Fahrerhausfabrik Ludwigsfelde	
1982		
07.01.1982	DC 20 I/4-4884 26. Sitzung des Präsidiums des MR	

	Beschluß zum Kompensationsvorhaben "Farbgebungsanlage im VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde" (einschließlich Materialien)	
1979-82	DN10/1646 Schriftwechsel zu Investitionsvorhaben Kombinat Nutzkraftwagen, Robur Zittau, Autowerke Ludwigsfelde, Motorenwerke Nordhausen, Brems hydraulik	
1982	DC20/20812 Information über die Verletzung von Beschlüssen des Präsidiums des MR bei der Vorbereitung des Importes einer Farbgebungsanlage für den VEB IFA Nutzkraftwagen Ludwigsfelde	
25.02.1982	DC 20-I/4-4908 33. Sitzung des Präsidiums des MR Beschuß zur Einsparung von Kraftstoffen durch Umrüstung der Kraftfahrzeuge auf den Einsatz von Flüssiggas, Erdgas und Stadtgas Anmerkung: in allen Sitzungen des MR im Jahre 1982 ging es sehr oft über die Einsparung von Kraftstoffen	
06.05.1982	DC 20-I/4-4940 40. Sitzung des Präsidiums des MR Beschuß über die Konzeption für die Entwicklung, Produktion sowie den mobilen und stationären Einsatz von Holzgasgeneratoren in der Volkswirtschaft (einschließlich Materialien)	
17.06.1982	DC 20-I/4-4965 45. Sitzung des Präsidiums Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Produktion von kompletten Verdichteranlagen für Erdgastankstellen für Kraftfahrzeuge (einschließlich Materialien)	
08.07.1982	DC 20-I/4-4985 48. Sitzung des Präsidiums des MR Beschuß zur Berichterstattung des Generaldirektors des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen über den Stand der NSW-Exportplandurchführung 1982 und über Maßnahmen zur Erhöhung des Vertragsverlaufes für 1983 besonders durch die Bereitstellung von Erzeugnissen in hoher Qualität (einschließlich Materialien) Beschuß zur Sicherung der komplexen und stabilen Leitung der Produktion des NSW-Exports von Nutzkraftwagen und Anhängern (einschließlich Materialien)	
15.10.1982	DC20-I/4-4842 15. Sitzung des Präsidiums des MR vom 15. Okt. 1981 Beschuß zur termingerechten Realisierung des Kompensationsvorhabens "Rekonstruktion und Erweiterung der Schmiede" im VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde	
1983		
1983	DC20/27048 Konzeption zur Untersuchung von Möglichkeiten über die Schaffung materiell-technischer Voraussetzungen einer kurzfristigen Produktionsvorbereitung und -durchführung des Motors 6 VD 13,5/12 SRF	

	für den weiterentwickelten Nutzkraftwagen W 50	
1983	DC20/20825 Information über den Stand der Entwicklung und erforderliche Maßnahmen zur Bereitstellung eines weiterentwickelten Nutzkraftwagens W 50 für die materielle Sicherung der NSW-Exportzielstellung im VEB IFA-Kombinat NKW Ludwigsfelde	
1983	DN 10/1683 Schriftverkehr mit dem Kombinat Ludwigsfelde zum Reproduktionsprozeß	
1983	DC20-I/4/5208 Bd2 enthält: Beschuß zur Berichterstattung des Generaldirektors des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde über den Stand der NSW-Exportplandurchführung 1983 und über eingeleitete Maßnahmen zur Erhöhung des Vertragsvorlaufes 1984 (einschließlich Materialien)	
20.01.1983	DC 20-I/4-5104 74. Sitzung des Präsidiums des MR Beschuß über Informationen und Maßnahmen für die Weiterentwicklung und technische Vervollkommnung des NKW W 50 (einschließlich Materialien)	
07.04.1983	DC 20-I/4-5156 85. Sitzung des Präsidiums des MR Beschuß über Maßnahmen für die weitere Arbeit zur Durchführung der Preisverhandlungen mit der UdSSR für komplette Verdichteranlagen für Erdgastankstellen für Kraftfahrzeuge (einschließlich Materialien)	
05.05.1983	DC 20-I/4-5178 89. Sitzung des Präsidiums des MR vom 5. Mai 1983 Beschuß zur Information über den Stand der Arbeiten zum Einsatz von Holzgasgeneratoranlagen in Nutzkraftwagen (einschließlich Materialien)	
12.05.1983	DC20-I/4/5182 Bd.3 Beschuß zum Kompensationsvorhaben "Produktionsanlage für LKW-Ganzstahlreifen im VEB Reifenkombinat Fürstenwalde/Stammbetrieb (einschließlich Materialien)	
14.06.1983	DY/J IV 2/2/2006 Politbürositzung 21/83 v. 14.06.1983 Beschuß: DY 30/5119 10. Aufgaben und Maßnahmen für die Weiterentwicklung und technische Vervollkommnung des NKW W50 zur Sicherung des Valutaeffektiven Exports in das NSW	
30.06.1983	DC20-I/4-5208 96. Sitzung des Präsidiums des MR Beschuß zur Berichterstattung des Generaldirektors des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde über den Stand der NSW-Exportplandurchführung 1983 und über eingeleitete Maßnahmen zur Erhöhung des Vertragsvorlaufes 1984 (einschließlich Materialien)	

15.12.1983	DC20-I/4- 114. Sitzung des Präsidiums des MR vom 15. Dez. 1983 Beschuß zur Information über die eingeleiteten Maßnahmen zur Stabilisierung des Kundendienstes und der Ersatzteilversorgung für Nutzkraftwagen W 50 und Landmaschinen in der VR Angola (einschließlich Materialien)	
	Anmerkung: Schwerpunkthemen ungenügender Valuta-Eingang und Ablösung von NSW-Importen	
1984		
1984	Dc20/26225 Durchführung der Beschlüsse zur Produktion industrieller Konsumgüter im VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde	
09.02.1984	DC20-I/4-5334 121. Sitzung des Präsidiums des MR vom 9. Febr. 1984 Maßnahmeplan in Auswertung der Reise des Mitglieds des Politbüros und Sekretär des ZK der SED Gen. Günter Mittag von 9.-11. Jan. 1984 nach Frankreich (einschließlich Materialien)	
12.07.1984	DC20-I/4-5433 141. Sitzung des Präsidiums des MR vom 12. Juli 1984 Beschuß über die gemeinsame Konzeption des Ministeriums für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau, der Staatlichen Plankommission und des Ministeriums für Nationale Verteidigung zur Weiterentwicklung der NKW W 50 und Robur für den Zeitraum 1986-1990 (einschließlich Materialien)	
19.07.1984	DC20-I/4-5437 142. Sitzung des Präsidiums des MR vom 19. Juli 1984 Beschuß über die Analyse der Entwicklung der Exportrentabilität 1984 im Bereich des Ministeriums für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau und Schlußfolgerungen für die weitere Arbeit (einschließlich Materialien)	
26.07.1984	DC20-I/4-5445 143. Sitzung des Präsidiums des MR vom 26. Juli 1984 Beschuß zur Information über den Einsatz von Holzgas als Kraftstoff mit Schlußfolgerungen (einschließlich Materialien)	
25.10.1984	DC20-I/4-5488 153. Sitzung des Präsidiums des MR vom 25. Okt. 1984 Beschuß zur Grundsatzentscheidung für das Vorhaben "Motorenfertigung Nordhausen" Baureihenmotor 6 VD 13,5/12 SRF-1. Ausbaustufe (einschließlich Materialien)	
21.11.1984	DC20-I/4-5502 157. Sitzung des Präsidiums des MR vom 21. Nov. 1984 Beschuß über die Information zum Einsatz von Methanol in Nutzkraftwagen und Maßnahmeplan zur komplexen Durchführung der Aufgaben (einschließlich Materialien)	
1984	DC20/19725 Information zum Stand der Durchführung des Beschlusses des Präsidiums des MR vom 23.06.1983 über Aufgaben und Maßnahmen für die Weiterentwicklung und technischen Vervollkommnung des NKW W 50 zur Sicherung eines valutaeffektiven Exports	
1985		

14.02.1985	DC20-I/4- 167. Sitzung des Präsidiums des MR vom 14. Febr. 1985 Beschluß über Maßnahmen aus dem Wirtschaftsverhandlungen mit der VDR Jemen anläßlich des Besuches des Generalsekretärs der JSP, Vorsitzender des Präsidiums des Obersten Volksrates und Vorsitzender des MR der VDR Jemen Ali Nasser Mohamed in der DDR im Nov. 1984 (einschließlich Materialien)	
07.03.1985	DC20-I/4-5567 170. Sitzung des Präsidiums des MR vom 7. März 1985 Beschluß zum Kompensationsvorhaben "Planetenachse und weitere Baugruppen für den weiterentwickelten NKW W 50" in Betrieben des VEB IFA-Kombinate Nutzkraftwagen Ludwigsfelde	
April 1985	DC20/11181 Stand und Probleme bei der Realisierung der beschlossenen Maßnahmen für die Weiterentwicklung und technische Vervollkommnung des Nutzkraftwagens W 50	
09.05.1985	DC20-I/4-5598 177. Sitzung des Präsidiums des MR vom 9. Mai 1985 Beschluß zur Vereinbarung zwischen der Regierung der DDR und der Regierung der DR Madagaskar über die Entwicklung der Handelsbeziehungen in den Jahren 1985-1990 (einschließlich Materialien)	
27.06.1985	DC20-I/4-5627 184. Sitzung des Präsidiums des MR vom 27. Juni 1985 Beschluß zum Generalabkommen über die mehrseitige Zusammenarbeit bei der Nutzung von Erdgas als Motorenkraftstoff für Transportmittel (einschließlich Materialien)	
19.09.1985	DC20-I/4-5668 195. Sitzung des Präsidiums des MR vom 19. Sept. 1985 Beschluß zum Kompensationsvorhaben "Rationalisierung der Dieseleinspritzpumpenfertigung für den 6-Zylinder-Dieselmotor im NKW W 50" im VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt (einschließlich Materialien)	
1986		
23.01.1986	DC20-I/4-5744 209. Sitzung des Präsidiums des MR vom 23. Jan. 1986 Beschluß zur Information über die Durchführung der Beschlüsse des Präsidiums des MR vom 21. Nov. 1984 und vom 16. Aug. 1985 zum Einsatz von Erdgas in Nutzkraftwagen (einschließlich Materialien)	
30.01.1986	DC20-I/4-5750 210. Sitzung des Präsidiums des MR vom 30. Jan. 1986 Direktive für eine Reise des Genossen G. Kleiber in die Sozialistische Libysche Arabische Volksjamahyriya	
10.04.1986	DC20-I/4-5781 218. Sitzung des Präsidiums des MR vom 10. Apr. 1986 Beschluß zum Kompensationsvorhaben "Errichtung von Fertigungsanlagen für die Produktion von Düsen und Elementen für den 6-Zylinder-Dieselmotor im NKW W50" (einschließlich Materialien)	
April 1986	DC ???	

	Information zum Stand der Entwicklung und zu Problemen bei der Vorbereitung der Serienfertigung des Nutzkraftwagens W-53	
15.05.1986	DC20-I/4-5797 221. Sitzung des Präsidiums des MR vom 15. Mai 1986 Beschuß zum Bericht zur sortimentsgerechten Gußversorgung 1986 für die Kombinate des Ministeriums für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau (einschließlich Materialien)	
22.05.1986	DC20-I/4-5802 222. Sitzung des Präsidiums des MR vom 22. Mai 1986 Beschuß über die Information zum Stand der Vorbereitung und über erforderliche Maßnahmen für die Einführung des weiterentwickelten Nutzkraftwagens W 50 (L 60) in die Produktion (einschließlich Materialien)	
28.05.1986	DC20/27045 Information zu den Ursachen für die Havarie am 28.05.1986 in der Fahrerhaus-Farbgebungsanlage des VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde, zu den eingetretenen Produktionsrückständen sowie über eingeleitete Maßnahmen	
03.07.1986	DC20-I/4-5822 2. Sitzung des Präsidiums des MR vom 3. Juli 1986 Beschuß zur Information über den Stand der Realisierung des Kompensationsvorhabens "Gießerei für Motorenguß (Grauguß)" im VEB Metallgußwerk Leipzig (einschließlich Materialien)	
14.08.1986	DC20-I/4-5829 2. Sitzung des Präsidiums des MR vom 3. Juli 1986 Beschuß zur Leistungsverlagerung aus den Monaten Juni und Juli 1986 in das IV. Quartal 1986 auf Grund der unzureichenden materiell-technischen Sicherung der Produktion insbesondere mit Gußerzeugnissen, im VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen (einschließlich Materialien)	
1987		
1987	BW28/201 Mustergutachten Bestände der ehemaligen Nationalen Volksarmee (NVA): LKW Spezialkraftfahrzeug geschlossener Kasten Ural 4320 C - AF 79, Ural 4320 C mit FK I/AWS; LKW Wechselaufbau VEB IFA Automobilwerk Ludwigsfelde Typ W 50 LA /A/C-1; LKW Wechselaufbau Nationalunternehmen TATRA CSSR Typ T 815 TNU 85 PR 36	
01.04.1987	DC20-I/4-5989 36. Sitzung des Präsidiums des MR vom 1. Apr. 1987 Beschuß über die Information zum Stand der Vorbereitung der Einführung des Nutzkraftwagens L 60 in die Produktion (einschließlich Materialien)	
11.06.1987	DC20-I/4-6035 43. Sitzung des Präsidiums des MR vom 11. Juni 1987 Beschuß zur Information zum Einsatz von Erdgas in Nutzkraftwagen einschließlich der Nutzung der Tankstellen in Berlin-Marzahn und Karl-Marx-Stadt (einschließlich Materialien)	

25.06.1987	DC20-I/4-6043 45. Sitzung des Präsidiums des MR vom 25. Juni 1987 Beschuß zum Produktionszyklogramm für die Erzeugnisse Nutzkraftwagen L 60, W 50 und Robur des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen 1987	
29.10.1987	DC20-I/4-6112 59. Sitzung des Präsidiums des MR vom 29. Okt. 1987 Beschuß über den Einsatz eines Regierungsbeauftragten und eines Arbeitsstabes zur Stabilisierung des VEB Metallgußwerk Leipzig (einschließlich Materialien)	
1987	DC20/27045 Information zum Stand der Vorbereitung der Serienfertigung des Nutzkraftwagens L 60	
1988		
18.02.1988	DC20-I/4-6185 69. Sitzung des Präsidiums des MR vom 18. Febr. 1988 Beschuß über Vorschläge zur Erreichung der vollen Leistungsfähigkeit der Gießereien "Metallgußwerk Leipzig" und "Metallgußwerk Wernigerode" zur Gewährleistung und Versorgung der Volkswirtschaft mit Fahrzeugguß und zur Ablösung von Gußimporten (einschließlich Materialien)	
10.03.1988	DC20-I/4-6201 72. Sitzung des Präsidiums des MR vom 10. März 1988 Information zu Leistungsentwicklung des Kombines Nutzkraftwagen 1988 (einschließlich Materialien) Beschuß zur Untersetzung der staatlichen Planaufgabe 1988 in den Staatsplanpositionen	
23.03.1988	DC20/27649 Vermerk über den Verkehrsunfall eines Erprobungsfahrzeuges Nutzkraftwagen L 60 am 23.03.1988	
29.09.1988	DC20-I/4-6332 98. Sitzung des Präsidiums des MR vom 29. Sept. 1988 Beschuß über die Konzeption zur Entwicklung des NSW- Anlagenexportes im Bereich des Ministeriums für Allgemeinen, Landmaschinen- und Fahrzeugbau bis 1990 und zur weiteren Gestaltung 1991-1995 (einschließlich Materialien)	
20.10.1988	DC20-I/4-6348 100. Sitzung des Präsidiums des MR vom 20. Okt. 1988 Beschuß über Maßnahmen zur entschiedenen Leistungssteigerung im VEB Metallgußwerk Leipzig (einschließlich Materialien) DC20-I/4-6349 Information über die weitere Arbeit zum Einsatz von Erdgas in Nutzkraftwagen unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Aufwendung (einschließlich Materialien)	
08.12.1988	DC20-I/4-6378 104. Sitzung des Präsidiums des MR vom 8. Dez. 1988	

	Beschluß über die Information zur Produktion von NKW L 60 und NKW W 50 im Jahre 1988	
1989		
30.06.1989	DG 7/1823 Betriebsbesuch NKW Kombinat	
02.11.1989	131. und 132. Sitzung des Präsidiums des MR vom 2. Nov. 1989 Letzte Sitzung im Online-Findbuch 18.11.89:1.Sitzung Regierung Modrow	
1990		
09.05.1990	DC20-I/3-2950 5. Sitzung des MR vom 9. Mai 1990 Beschluß zur Abberufung der Generaldirektoren der Kombinate und Außenhandelsbetriebe (einschließlich Materialien) GD erhalten gleichzeitig neuen Arbeitsvertrag	
06.06.1990	DC 20/6090 Gesetz zur Privatisierung und Reorganisation des volkseigenen Vermögens (Treuhandgesetz).- Erste Überarbeitung des Entwurfes des MR vom 06.06.1990 durch den Wirtschaftsausschuss der Volkskammer (Fotokopie)	
20.06.1990	DC 20-I/3/2996 13. Sitzung des MR vom 20. Juni 1990 Beschluß über Maßn. im Zusammenhang mit der Umwandl. volkseigener Außenhandelsbetriebe in Kapitalgesellschaften (einschließlich Materialien)	
18.07.1990	DC 20-I/3/3025 18. Sitzung des MR vom 18. Juli 1990 Beschluß über die Satzung der Treuhandanstalt (einschließlich Materialien)1990-1990	
26.09.1990	32. Sitzung des MR am 26. Sept. 1990 Anmerkung: letzte Sitzung Präsidium MR der DDR	

Literatur/Quellen/Informationen

- ◆Bundesarchiv: Argus-Online Findbücher, sind auch im Bundesarchiv(BA) im PC einzusehen
- ◆Arbeitsbücher Fröhlich
- ◆Arbeitsarchiv FIL

◆Politbüro des ZK der SED

Beschluß Sekretariat des Politbüros der DDR v.17.Oktober 1949:

„Gesetze und Verordnungen von Bedeutung, Materialien sonstiger Art, über die Regierungsbeschlüsse herbeigeführt werden sollen, weiterhin Vorschläge zum Erlass von Gesetzen und Verordnungen müssen vor ihrer Verabschiedung durch die Volkskammer und die Regierung dem Politbüro bzw. Sekretariat des Politbüros zur Beschlußfassung übermittelt werden.“

Zudem wurden im Juni 1950 im Zentralkomitee der SED Abteilungen gebildet, die den Ressorts der Ministerien entsprachen. Diese Fachabteilungen im Zentralkomitee der SED waren die eigentlichen Entscheidungszentren. Der Ministerrat wurde von einem Vorsitzenden (Ministerpräsident) geleitet. Es gab zwei *1. Stellvertretende Vorsitzende*

Ministerpräsident:

Grotewohl	1949-1964
Stoph	1964-1973
Sindermann	1973-1976
Stoph	1976-1989

1. Stellvertreter

Ulbricht	1955-1960
Stoph	1962-1964
Neumann	1968-1989
Sindermann	1971-1973
Mittag	1973-1976

◆Abkürzungen:

MR: Ministerrat der DDR

PB: Politbüro der DDR

ZK: Zentralkomitee der SED

C: Kopie

SPK: Staatliche Plankommission der DDR

VWR: Volkswirtschaftsrat

MALF: Ministerium für allgemeinen Maschinenbau, Fahrzeugbau und Landtechnik der DDR

VVB: Vereinigung Volkseigner Betriebe der DDR

GD: Generaldirektor

MfWV: Ministerium für Werkzeug und Verarbeitungsmaschinenbau

Variantenprogramm IFA L60

- 1987 Serienanlauf L60 4x4 – Pritschenfahrzeug**
Fgst. 4x4, RS 3240, RÜ 1746, AÜ 5,33 ww.6,04
Aufbau Stahlpritsche 4500x2500(2240i.)x500
Seitenbordwände geteilt, einzeln abklappbar. Rungen herausnehmbar. Boden aus geriffeltem Stahlblech. Für Mannschaftstransport hochklappbare Seitensitzbänke. Plane oben wegen Bahnprofil seitlich abgeschrägt.
- L60 4x4 – Kofferverkehr**
Fgst. unverändert, Aufbau von W50 mit angepaßter Lagerung.
(VEB Karosseriewerk Erfurt)
- L60 4x4 – Werkstattkoffer**
Fgst. unverändert, wahlweise mit Niederdruckbereifung. 18/70-20. Aufbau ebenfalls vom W50 angepaßt.
(VEB Spezialfahrzeugwerk Zittau)
- L60 4x4 – Wassertankfahrzeug**
Fgst. unverändert, Wassertankaufbau WT 4002 neu mit ovalem Behälter, Volumen 6000 Liter, 3 Kammern mit Schwallblechen. Elastische Lagerung auf Fgst. Weitere Ausrüstung wie W50.
(VEB Spezialfahrzeugwerk Berlin)
- L 60 4x4 – Kraftstofftankfahrzeug**
Fgst. unverändert, Grundaufbau entspricht dem Wassertanker. Behältervolumen 6700 Liter. Ausstattung mit kraftstoffspezifischen Armaturen und Sicherheitseinrichtungen.
(VEB Spezialfahrzeugwerk Berlin)
- 1988 L 60 4x4 – Dreiseitenkipper**
Fgst. mit verkürztem RÜ und Niederdruckbereifung 18/70-20. Kippaufbau vom modifiziert. Bordwandhöhe generell 650.
- L 60 4x4 – Fahrgestell mit Autodrehkran ADK 100**
Fgst. 4x4 modifiziert, RS 3816, RÜ 1440, AÜ 6,92, Hinterachslast erhöht auf 8,6 t. Wahlweise HD-Bereifung 9.00-20 oder ND-Bereifung 18/70-20.
Aufbauweiterentwicklung des ADK 80 auf W 50 mit 10 t Tragfähigkeit bei 3m Ausladung(abgestützt), max. Ausladung 15,5m. Krankabine auf dem Drehtisch in Fahrtrichtung links, hinter dem Kranfahrersitz befindet sich der von außen zugängige zentrale Steuerschrank. Steuerelektronik mittels Leiterplatten, elektronischer Lastmomentbegrenzer.
(VEB Maschinenbau „Karl Marx“ Babelsberg)
- L 60 4x2 – Pritschenfahrzeug**
Fgst. 4x2, RS 3816, RÜ 1746, AÜ 5,33. Stahlpritsche mit Holzboden. Stahlblech-Profilwände entsprechen der 4x4-Ausführung. Abmessungen 5240x2420i.x500.

1989 **L 60 4x2 – Dreiseitenkipper**

Fgst. 4x2, RS 3240, RÜ verkürzt. Aufbau wie 4x4 – Dreiseitenkipper.

L 60 4x2 – Kofferverfahrzeuge

Fgst. unverändert. Kofferaufbauten des W 50 in Normal- und Isothermausführung wurden auf 5240 verlängert.

(VEB Karosseriewerk Erfurt)

L 60 4x4 – Containerfahrgestell

Fgst. 4x4 niederdruckbereift, mit Containerzwischenrahmen für absetzbare Koffer, u.a. mobile Werkstatt.

(VEB Maschinenbau „Karl Marx“ Babelsberg)

1990 **L 60 4x2 – Sattelzugmaschine**

Fgst. 4x2, RS 3348, RÜ 890, AÜ 5,33, Sattellast 7400 kg.

In 08/1990 wurde die Produktion des IFA L60 und damit auch die Entwicklung weiterer Varianten eingestellt (IFA W 50 in 12/1990).

Quelle: Diverse Veröffentlichungen in der Zeitschrift KRAFTFAHRZEUGTECHNIK

Anmerkung:	Fgst.	Fahrgestell
	RS	Radstand
	RÜ	Rahmenüberhang ab Mitte Hinterachse
	AÜ	Achsübersetzung
	HD-	Hochdruck-Bereifung
	ND-	Niederdruck- „

1. Aufstellung der für die Aufbaubezeichnung vorzusehenden Abkürzungen

Art des Aufbaus	Kurzzeichen	
<u>1.1. Pritschenfahrzeuge</u>	neu	alt
Pritsche	P	-
Pritsche mit Blechboden	PB	PVB
Lange Pritsche	PL	Sp
Pritsche/Fahrschulwagen	PF	FPS
Pritsche mit Ladebordwand	PLB	LB
Pritsche mit Ladekran	PLK	LDK
Pritsche mit Ladekran/Heckanordnung	PLKH	-
Pritsche mit Mannschaftstransport	PM	MTW
Absetzpritsche	LAP (Armeebegriff)	-
Straßenzugmaschine	PZ	Z
Containerfahrzeug	C	C
<u>1.2. Kofferfahrzeuge</u>		
Normalkoffer	NK	NKP, NKP-1
Werkstattkoffer	WK	W, WM
Ersatzteilkoffer	ETK	ETK
Möbelkoffer	MK	ME
Versorgungskoffer	VK	VK
Kühlkoffer	KKB	KKB
Kühlkoffer Deckenlast	KKD	-
Isothermkoffer	IB	IKB
Isothermkoffer Deckenlast	IKD	-
Gefallenkoffer	GK	-
Planenkoffer	PK	-
Absetzkoffer	LAK	LAK II
Nachrichtenkoffer	NAK	-
Musikinstrumentenkoffer	MIK	-
Koffer mit Ladebordwand	...LB	-
Gefangenentransportkoffer	KZW	KZW
Großzellenwagen	GZW	GZW
Euskoffer	EK	BE
<u>1.3. Kipperfahrzeuge</u>		
Dreiseitenkipper	DSK	K-3SK5
Einseitenkipper	ESK	-
Zweiseitenkipper	ZSK	K-2SK5
Muldenhinterkipper	MHK	K-MK 5/6
Hinterkipper	HK	-
Absetzkipper	AK	-

1.4. Sattelzugmaschinen

Sattelzugmaschine (normal)	S	S
Sattelzugmaschine Mischfutter	SM1	SM-1
Sattelzugmaschine Mehl	SM2	SM-2
Sattelzugmaschine Holz	SH	SH
Sattelzugmaschine mit Nebenantrieb	SMa	SM, LN
Sattelzugmaschine Kraftstoff	SZ	S-FB

1.5. Sattelzüge

Sattelzug Pritschenaufleger	SEP
Sattelzug Pritschenaufleger mit Ladebordwand	SEPLB
Sattelzug Plattformaufleger	SEPL
Sattelzug Bieraufleger	SZB
Sattelzug Milchaufleger	SM
Sattelzug Mahlaufleger	SM-2
Sattelzug Mischfuttersaufleger	SM-1
Sattelzug Flüssigkeitsaufleger	SEF-5
51
52
Sattelzug Kraftstoffaufleger	SEKT
Sattelzug Motorenlaufleger	SEMT

1.6. Behälterfahrzeuge

Wassertankfahrzeug	WT	WT
Kraftstofftankfahrzeug	KT	KT
Wasserwerfer	WW	-
Falkenfahrzeug	F	F
Güllefahrzeug	G	G

1.7. Spezialfahrzeuge

Kehrmaschine	KX	RK, KX 2301
Abschlepp- und Bergfahrzeug	AB	AB
Müllcontainerfahrzeug	MC	LC
Müllfahrzeug	M	M
Drehleiterfahrzeug	DL...	DL
Tanklöschfahrzeug	TLP...	TLP ...
Löschfahrzeug	LF...	LF ...
Gerätewagen	GW	-
Rettungsgerätewagen	RGW	-
Pulverlöschfahrzeug	PLP	-
Santruppfahrerzeug	STP	BTP
Kadaverfahrzeug	KAP	KAP
Kranfahrzeug	ADK100	ADK 80 (70)
Flugzeugabschleppfahrzeug	FLS	FLS
Kanistertankfahrzeug	KTW	KTW

Anlage 5: Verzeichnis Abkürzungen

Abkürzungen	
BD	Betriebsdirektor
CSSR	Tschechische Sozialistische Republik
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DMS	Dieselmotorenwerk Schönebeck
E	Entwicklungsbereich
F/E	Forschung und Entwicklung
F100,F200,F300	Baureihen Funktionsmuster 100, 200, 300
FIL	Verein "Freunde Industriegeschichte Ludwigsfelde"
FUM	Funktionsmuster
GAP	Getriebe-Achs-Prüfstand
GD	Generaldirektor
GM	Gesamtmasse eines NKW
GRF/W	Geneigt-Reihe-Flüssigkeitskühlung/Wasserkühlung
HD	Hochdruckbereifung für NKW
IFA	Industrieverband Fahrzeugbau der DDR
IRQ	Irak
IWL	Industriewerke Ludwigsfelde
K	Konstruktion
K-Thema	Konstruktives Entwicklungsthema
L	NKW Radformel 4x2
LA	NKW Radformel 4x4
MALF	Ministerium für Landmaschinen und Fahrzeugbau in der DDR
MN	VEB Motorenwerk Nordhausen
MTI	Militärtechnisches Institut der DDR
MTW	Mannschaftstransportwagen
ND	Niederdruckbereifung für NKW
NKW	Nutzkraftwagen
SIL	NKW - Werk in Moskau, UdSSR
TK	Konstruktionsabteilung im Bereich Technik
VB	Versuchsbericht
VD	Viertakt-Diesel (Motorbezeichnung)
VEB	Volkseigner Betrieb in der DDR
VRU	Volks Republik Ungarn

Anlage 6: Hauptfristenplan IFA (VVB Automobilbau, IFA Kombinate)

Anlage 7

IFA-Hauptfristenplan

für die Entwicklung von Konstruktionen und deren Überleitung
in die Fertigung

- K 1 = Literatur- und Patentstudium
- K 1.3 = Begutachtung und **Freigabe** für die Stufe **K 2**
- K 2 = Untersuchung der **Lösungswege** und gegebenenfalls Entwurf
- K 2.3 = Begutachtung und **Freigabe** für die Stufe **K 3**
- K 2.4 = Fertigstellung/Abschluss des **Pflichtenheftes**
- K 2.5 = Durchführung einer **Wirtschaftlichkeitsberechnung**
- K 3 = **Konstruktion** eines **Funktionsmusters**
- K 4 = **Bau** des Funktionsmusters
- K 5 = **Erprobung** des Funktionsmusters und Begutachtung der **Ergebnisse** der bisherigen Entwicklungsarbeit
- K 5.3 = **Fahrzeugtest** durch das **ZEK** in Karl-Marx-Stadt
- K 5.4 = Begutachtung der Ergebnisse und **Freigabe für ÜK 6**
- ÜK 6 = Ausarbeitung der **fertigungsgerechten Konstruktionsunterlagen** und des Materialvoranschlages für die Produktion
- ÜK 6.13 = **Technologische Begutachtung** der Unterlagen und **Freigabe für ÜK 8**
- ÜK 7 = Bau eines **Fertigungsmusters**
- ÜK 8 = Erprobung des Fertigungsmusters
- ÜK 8.3 = nochmaliger Kraftfahrzeugtest durch ZEK
- ÜK 8.4 = abschliessende Begutachtung des ZEK und **Freigabe für ÜK 9**
- ÜK 9 = Bau der **Nullserie** und **technologische Projektierung**
- ÜK 10 = **Erprobung der Nullserie**
- ÜK 10.3 = Kraftfahrzeugtest durch das ZEK
- ÜK 10.4 = Erteilung des **Typgutachtens** durch die **KTA** in Dresden
- ÜK 10.5 = Erteilung des **Prüfzeugnisses** durch das **DAMW**(später **ASMW**)
- ÜK 10.6 = Abschlussbericht
- ÜK 10.7 = **Begutachtung der Nullserienresultate**
- ÜK 10.8 = **Freigabe der Serienproduktion**
- ÜK 11 = Überarbeitung der **Konstruktionsunterlagen zur Serienreife**
- ÜK 11.6 = **Fertigungsausstoß**
- ÜK 11.7 = **Freigabe für Export**

Anmerkung: Der **Hauptfristenplan** ist später vom Gesetzgeber in der **DDR** für alle **Forschungen und Entwicklungen** für **verbindlich** erklärt worden, siehe **Gesetzblatt DDR I**, Nr.23 v. 6.Juni 1975.

Verwendete Abkürzungen: **ZEK**...Zentrale Entwicklung u. Konstruktion in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) mit Vollmachten zu Freigaben etc. der einzelnen Firmen...
KTA...Kraftfahrzeugtechnische Anstalt in Dresden