



## 7.3.1.12 Konsumgüterwerk Trebbin

Der VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde betrieb von 1981 an ein Werk für die Herstellung von Pkw-Lastenanhängern. Jedes größere Industrieunternehmen in der DDR hatte die staatlich verordnete Auflage, 5% seiner industriellen Warenproduktion mit Erzeugnissen für die Bevölkerung abzudecken. Ludwigsfelde produzierte zur vollständigen Absicherung dieser Beauftragung deshalb Lastenanhänger im 20 km entfernten Trebbin.

### **Die vorliegende Dokumentation enthält:**

- Eine generelle Betrachtung zu der Historie der Pkw-Anhänger.
- Einen Rückblick auf den Bedarf an derartigen Anhängern in der DDR.
- Konstruktionsmerkmale und Aussehen des Anhängers Typ HP 400
- Weiterentwicklungen, Stückzahlen
- Betriebsentwicklung des Konsumgüterwerkes Trebbin
- Das Konsumgut Zimmermannshammer
- Die Entwicklung eines Motors für ein Versehrtenfahrzeug
- Die Abwicklung des Werkes 1990 und die weitere Firmenentwicklung

### **Anlage :**

Diese enthält eine Karikatur zu Lastenanhängern. Nachwehen, eine Betrachtung zu Eigenbauanhängern. Eine Betriebsanleitung aus dem Jahr 1983. Darstellung der Verantwortlichkeit für die Hängerproduktion. Kosten/Preise. Zubehör. Abbildung eines Großprospektes. Übersicht markanter Fertigungsstückzahlen.

# Die PKW - Lastenanhänger aus dem Konsumgüterwerk Trebbin

des VEB IFA Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde



Eine Ausarbeitung des  
Vereins *Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde e.V.*

Gliederungspunkt im virtuellen Museum des Vereins: 7.3.1.12

Autor: Manfred Blumenthal 2010  
Informationen und Zuarbeit von Detlef Ludwig und Ralf Lämmel

© Manfred Blumenthal

## Inhaltsverzeichnis

1.0	Einleitung	Seite	3
1.1	Der Anhänger für Personenkraftwagen		3
1.2	Der Anhänger für Personenkraftwagen in der DDR		4
2.0	VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, Konsumgüterproduktion		5
2.1	Lastenanhänger		5
2.2	Der Zimmermannshammer		14
2.3	Sozialistische Hilfe aus dem Konsumgüterwerk		15
2.4	Das Konsumgüterwerk ab 1990		17
	Literaturnachweis		18
	Abkürzungen		18
3.0	Anlage (zu Konsumgüterwerk Trebbin)		
3.1	Karikaturen		1
3.2	Nachwehen		2
3.3	Betriebsanleitung Ausgabe 1983		5
3.4	Ein Blick in die Planwirtschaft		9
3.5	Kosten und Preise		9
3.6	Zubehör und geplante Produkterweiterung		9
3.7	Großprospekt Ausgabe 1990		10
3.8.	Markante Fertigungsstückzahlen		13
3.9	Versehrtenfahrzeug		13
3.10	Ausschnitte aus dem Fertigungsprogramm der Trebbiner Fahrzeugfabrik 2010		14

## 1.0 Einleitung

### 1.1 Der Anhänger für Personenkraftwagen

Der Anhänger hinter dem Kraftfahrzeug setzte sich bei den Nutzkraftwagen erst durch, als Motorleistung und Zuverlässigkeit des Kraftwagens dies ermöglichten. Doch dann eroberte sich der Anhänger schnell einen Kundenkreis. Mit relativ geringem finanziellem Aufwand konnte durch Anhänger die zu transportierende Masse und das Transportvolumen deutlich erhöht werden. Ein weiteres Einsatzgebiet eroberten sich Anhänger mit Spezialaufbauten (Möbeltransport, Zirkuswohnmobil, Baustellenwohnmobil), bei denen lange Standzeiten die Verwendung eines Kraftfahrzeugs ausschlossen.

Wesentlich später, in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, fand der Einachsanhänger hinter Personenkraftwagen Verwendung. In dieser Zeit war es bereits Handwerksbetrieben möglich, einen Pkw zu unterhalten. Dieser musste nun neben der Personenbeförderung und der Freizeitmobilität auch Werkzeug und Material befördern. Doch die Abmessungen der Kofferräume waren beschränkt. Ein Anhänger bot Abhilfe. Auch Anhänger für den Freizeitsektor (Wohnwagen, Zeltanhänger) sind aus dieser Zeitepoche bekannt. Die Verbreitung des Pkw- Anhängers vollzog sich überraschend schnell. Das führte bereits 1938 zu Untersuchungen und der Erarbeitung von theoretischen Grundlagen zur Fahrstabilität von Personenzugmaschinen.

Der Anhängerbetrieb beeinflusst vor allem:

- die Fahrleistungen
- die Fahrstabilität
- das Bremsverhalten

des Zugfahrzeuges.

Deshalb ist und war der Entwicklungsstand der Kraftfahrzeuge und der Infrastruktur, - neben einer zwingenden Notwendigkeit für die Anschaffung oder gewünschten Freizeitmobilität -, für die Verbreitung der Pkw- Anhänger ausschlaggebend.



Handwerksbetrieb Glaserei um 1940  
(Foto: Sammlung Michael)



Werbung um 1938

## 1.2 Der Anhänger für Personenkraftwagen in der DDR

In den ersten Jahren ihres Bestehens (fünfziger Jahre) hatte die DDR einen derart geringen Bestand an zugelassenen Pkw (1955: 75.710 Stück), dass die benötigten Anhänger von wenigen Handwerksbetrieben hergestellt werden konnten. Mit steigendem Lebensstandard und dem nun auch erhöhten Bestand an privaten Pkw (1965: 1.187.207 Stück) stieg auch die Nachfrage nach privat genutzten Anhängern. Vorerst an Lastenanhängern, später auch an Wohnwagen- und Boottransportanhängern. Dabei überstieg bereits zu dieser Zeit der Bedarf die Nachfrage. Viele Anhänger entstanden im Eigenbau, wobei als Tragachsen oft Bauteile von Vorkriegs- Personenkraftwagen Verwendung fanden. Die als Zulassungsbehörde fungierenden Volkspolizei- Kreisämter handelten dabei recht großzügig. Doch nicht jeder potentielle Kunde konnte oder wollte sich mit derartigen Problemen belasten und so stieg die Unzufriedenheit zur Versorgungssituation zunehmend an. Hier griff die sozialistische Planwirtschaft der staatlichen Wirtschaftsführung ein. Bereits seit 1958 verpflichtete die Staatsführung Industriebetriebe zu einer zusätzlichen Konsumgüterproduktion. Dies bedeutete oftmals, ein Betrieb musste völlig artfremde Erzeugnisse zusätzlich produzieren, ein Gaskombinat auch Anhänger für Pkw.

Warum aber war der Bedarf an Pkw- Anhänger in der DDR so außergewöhnlich hoch? Auch hier trug die Planwirtschaft ihren Anteil bei. Es gab eine Mangelwirtschaft in fast allen den privaten Konsum betreffende Bereiche, auch bei Baumaterial. Gleichzeitig stieg aber der Bedarf für den Ausbau der Wohnungen/Wohnhäuser sowie für den Bau von Garagen und Wochenendlauben. Das benötigte Material wurde in der ganzen Republik beschafft und mit dem Anhänger zur Baustelle gefahren. Dazu gesellte sich der Transport von Feuerholz, Tierfutter, Gemüse/Obst, die Entsorgung von Abfällen, der Gepäcktransport bei Urlaubsfahrten und diverse Beschaffungen. Ein Lieferservice war kaum vorhanden und Handwerker ließen sich die zu reparierenden Gerätschaften gerne vom Kunden anliefern. Die Pkw-Variante „Kombi“ mit erhöhtem Ladevolumen gab es nur in begrenzten Stückzahlen.

In diesem Zusammenhang ist eine Übersicht zu den 1969 gefertigten

PKW- Einachsanhängern für Gewerbe, Sport und Camping interessant.

PKW- Anhänger	11 Betriebe, davon 4 Handwerksbetriebe
Campingwohnanhänger	13 Betriebe, davon 4 Handwerksbetriebe
Campingzeltanhänger	1 Betrieb

(entnommen: Fertigungsprogramm der Erzeugnisgruppe Kfz.- Anhänger, Leitbetrieb: VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau im IFA- Kombinat „Anhänger“, Bezirk Karl- Marx- Stadt)

Jahresstückzahlen sind nicht angegeben, lediglich bei einem VEB sind größere Kapazitäten zu vermuten.



Die Verbreitung des Anhängers ist auch einer Karikaturensseite der Zeitschrift *DER DEUTSCHE STRASSENVERKEHR* aus dem Jahr 1980 zu entnehmen (s. Anlage)

## 2.0 VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, Konsumgüterproduktion

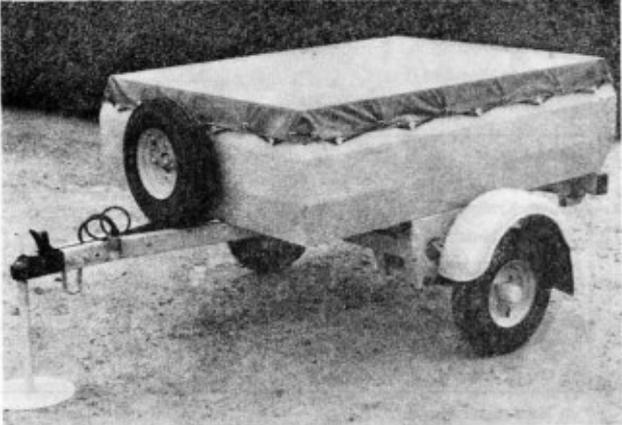
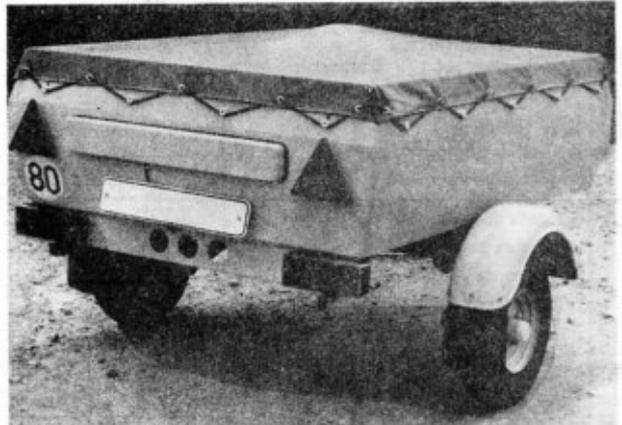
### 2.1 Lastenanhänger

Für den *VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde* gestaltete sich die Fertigung von Konsumgütern neben der Fertigung der Nutzkraftwagen problematisch. Die gesetzliche Sollvorgabe von 5% der Industrieproduktion als Konsumgut zu fertigen, bedurfte „spitzer Bleistifte“. So gelang es u.a. für den Pkw *Trabant* in der Warmumformung (Schmiede) in großen Stückzahlen gefertigte Radflansche als Konsumgut anerkannt zu bekommen. Eine beruhigende Absicherung der Planaufgabe war damit aber nicht vorhanden.

Deshalb entschloss sich die Firmenleitung 1981 in einem, seit 1979 mit der Montage von Bremsen für die Nkw- Produktion ausgelasteten, Betriebsteil die Produktion von Pkw-Lastenanhängern als Konsumgut aufzunehmen.

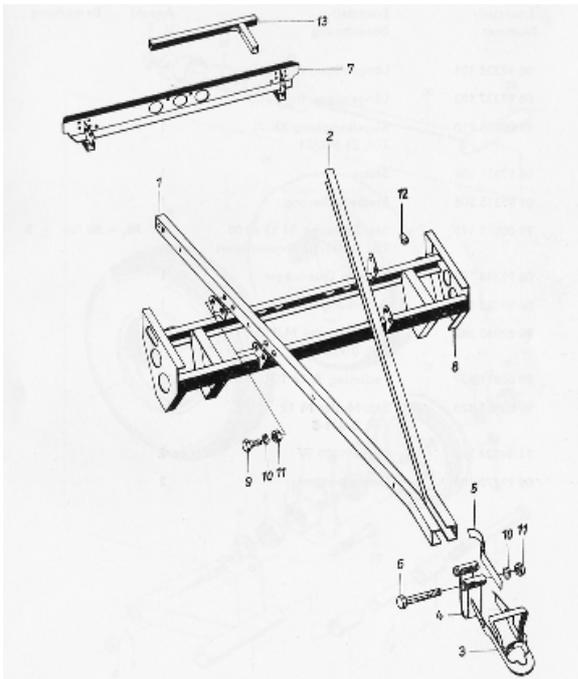
Dieser Betriebsteil (Fertigungsbereich III) im 20 km entfernten Trebbin wurde nunmehr für die Konsumgüterproduktion umgestaltet und mit überwiegend im Rationalisierungsmittelbau (Werkzeugbau) des Automobilwerkes gefertigten Ausrüstungen ausgestattet.

Die Übernahme einer seit 1979 in Produktion befindlichen Konstruktion aus dem *VEB Stanz- und Emailierwerk Großenhain/Sa.*, der HP 400.01, war die Basis.

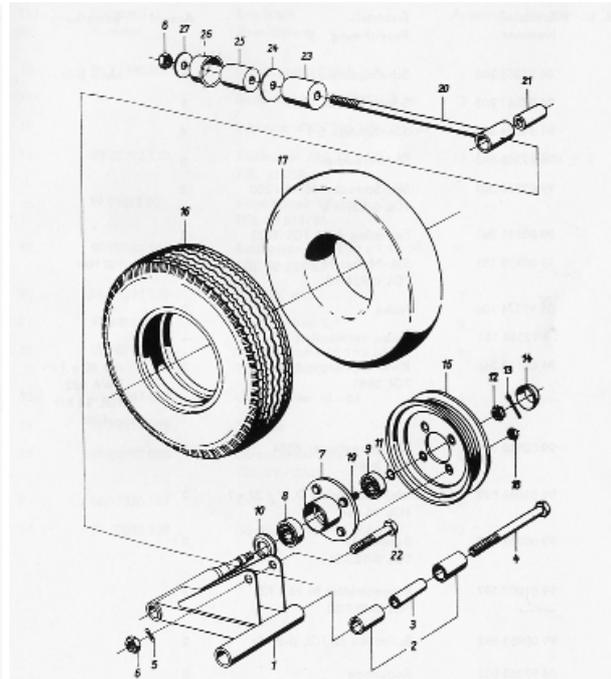
<b>KTA</b> Technische Kurzbeschreibung TS-Nr. 1435-1	Art des Fahrzeuges Typ ABE erteilt am gültig ab Fg-Nr. Hersteller Land	Einachsanhänger HP 400.01 20. 9. 1979 Baujahr 1981 VEB Stanz- u. Emailierwerk DDR Großenhain <sup>2)</sup>	<table border="1"> <tr> <td>7</td> <td>59</td> <td>23</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Typnummer</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Ergänzungen der ABE 1.</td> </tr> <tr> <td colspan="2">1. vom</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">2. vom</td> <td colspan="2">19. 10. 81</td> </tr> <tr> <td colspan="2">3. vom</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>	7	59	23	0	Typnummer				Ergänzungen der ABE 1.				1. vom				2. vom		19. 10. 81		3. vom			
	7	59	23	0																							
Typnummer																											
Ergänzungen der ABE 1.																											
1. vom																											
2. vom		19. 10. 81																									
3. vom																											
<b>Daten Zulassungsschein und Fahrzeug-Brief</b> Typ-Nr. 7 59 23 0 Fabrikat Stema Großenhain <sup>2)</sup> Typ HP 400.01 zul. Gesamtmasse 400 kg Sitzplätze - Geschwindigkeitsbegrenz. 80 km/h zul. Anhängelast gebr. - kg ungebr. - kg — Baujahr — Fg-Nr. — Farbe																											
<b>Bemerkungen</b> Weitere Eintragungen für den Fahrzeugbrief: Nutzlast zul.: 310 kg <sup>1)</sup> Stützlast zul.: 50 kg Achslast zul.: 400 kg Ausnahmegenehmigung Nr. 53/81 zum § 68 StVZO und -Nr. 31/79 zum § 61 StVZO vom Ministerium des Innern erteilt. <sup>1)</sup> je nach Ausführung: siehe Tabelle <sup>2)</sup> weitere Hersteller: VEB Gaskombinat Schwarze Pumpe VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde Der Hersteller wird beauftragt, folgende technische Information bei Auslieferung des Fahrzeuges zu übergeben:																											

zu beachten: weitere Hersteller

Den Aufbau des Fahrgestells zeigen die nachfolgenden Bilder:



V-Deichsel mit Schwingenträger und Kugelkupplung



Schwinggachse mit Radnabe und Gummifeder  
Räder 4.00-8

Der Staatsplan für das Jahr 1981 sah noch 600 Stück Anhänger für die Auslieferung vor. Ein effektiver Produktionsablauf musste erst vorbereitet werden. Hier half der Rationalisierungsmittelbau des Stammbetriebes in Ludwigsfelde.



IN ENGER ZUSAMMENARBEIT mit den Fachbereichen IR, TV, TVS, IV und FB 3 wurde der Stoßpunkt zur Einschweißung der Bodenbleche für den neuen PKW-Anhänger HP 400/1 in kurzer Zeit von den Kollegen von TR gefertigt und die Funktion hergestellt, so daß der Anlauf der Produktion unseres neuen Konsumgutes zum Ehrentag

unserer Republik gesichert ist. Auf unserem Bild Kollegen von TR: Harry Richtsteig, Werkzeugmacher; Wilfried Thielicke, Elektriker; Peter Brandt, Elektro-Ingenieur; Dietmar Reisch, Werkzeugmacher; Valentin Winter, Meister, und Klaus-Dieter Liebke, Elektriker (v. r. n. l.).

Foto: HELGA BUTHMANN

aus *Start* vom 01.10.1981

In den ersten Oktobertagen mit der Produktion beginnend ging es deshalb sofort turbulent los. Ziel war, zum Staatsfeiertag am 7. Oktober 1981 die ersten Anhänger bereitzustellen. Es gelang. In einer Feierstunde einen Tag zuvor konnten 25 Stück der Auslieferung übergeben werden.



aus *Start* vom 15.10.1981

Im Jahr 1982 belief sich die Jahresproduktion bereits auf 3030 Anhänger. Während die Produktion hochgefahren wurde, registriert ist eine Gesamtstückzahl von 5000 am 31.03.1983, arbeitete ein kleines Konstruktionsteam bereits an Veränderungen. Diese erwiesen sich als zwingend notwendig, da Großenhain aus Kapazitätsgründen keine Blechkästen mehr lieferte. Zusätzlich war die höchste Qualitätseinstufung der staatlichen Prüfkommision (ASMW) Zielstellung. Der Anhänger bekam einen Holzkasten mit abnehmbarer Heckklappe. Bei der Herstellung von Pritschen für den Nkw Typ *Robur* anfallender Bretterschnitt fand hierfür sinnvolle Verwendung. Ladungsschonung durch die Verwendung von Holz für den Kastenboden und die Bordwände, dazu eine bessere Lademöglichkeit, steigerten den Gebrauchswert. Unter der Typbezeichnung HP 400.02 begann die Fertigung im November 1982. Doch bald reichte die benötigte Holzmenge nicht mehr für die gefertigten Stückzahlen und so kam zusätzlich wieder eine Variante mit Blechkasten hinzu. Selbstverständlich auch diese mit Heckklappe.



Variante Holzkasten



Variante Blechkasten

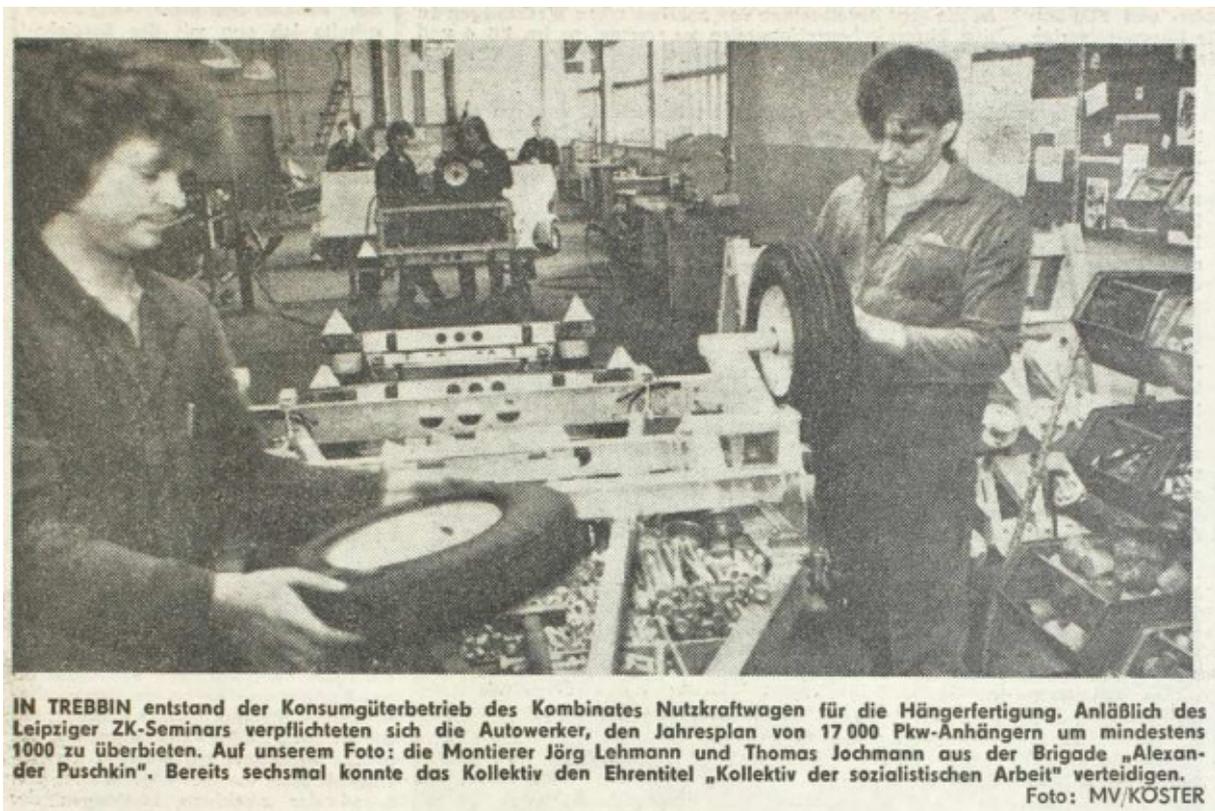
Für die Erprobung der Weiter- und Neuentwicklungen war nun die Versuchsabteilung des Automobilwerkes zuständig. Neben stationären Bauteilprüfungen kam eine Fahrerprobung mit betriebseigenen Versorgungsfahrzeugen (*Barkas B1000*), dem Verleih an Belegschaftsmitgliedern und ausgesuchte Betriebe (u.a. Fahrversuch AWE Eisenach) in Anwendung. Als autarker Werksteil trat der Fertigungsbereich III mit Jahresbeginn 1984 an die Öffentlichkeit. Die Bezeichnung

*VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde  
Stammbetrieb des IFA- Kombi- und Nutzkraftwagen  
Werk Konsumgüter Trebbin*

unterstrich dies.

Gleichzeitig bezogen Mitarbeiter für Konstruktion, Fertigungsvorbereitung, Einkauf und Absatz Räumlichkeiten im Trebbiner Werk und konnten somit direkt Einfluss auf Qualität, Wirtschaftlichkeit und Weiterentwicklungen nehmen.

Im November des gleichen Jahres bereits verließ der insgesamt 20 000. Anhänger das Werk, wobei die Jahresproduktion 12 385 Stück betrug.



Blick in die Montage im Jahr 1985;

aus *Start* vom 03.04.1985

Sollte bisher mit der hohen Jahresstückzahl ausschließlich der Binnenmarkt versorgt werden, kam nun auch der Export in Betracht. Im Juni 1985 verließen die ersten 300 Anhänger das Konsumgüterwerk in Richtung Ungarn. Das chronische Handelsdefizit mit Ungarn, vor allem in der Sommerzeit durch die Bereitstellung von ungarischer Währung für Urlaubsreisen der DDR- Bevölkerung mit verursacht, konnte somit gemildert werden.

Mit dem Argument der stetigen Planerfüllung/-übererfüllung setzte die Leitung des Konsumgüterwerkes bei der Ludwigsfelder „Mutter“ die Bereitstellung finanzieller Mittel für das soziale Umfeld des Werkes durch. Wieder einmal aus Anlass des Feiertages der Staatsgründung gab es einen Grund zum feiern. Ein neuer Speiseraum mit Küche konnte ab

dem 4. Oktober 1985 zur Nutzung übergeben werden. Diese Maßnahme war auch deshalb notwendig, da in Teilbereichen der Fertigung Dreischichtarbeit stattfand.

Mehrere Höhepunkte sind für 1986 verzeichnet. Gleich zu Jahresbeginn, am 02.01.1986, gelangte der 40 000. Pkw- Lastenanhängers zur Auslieferung. Bedeutsamer jedoch der Fertigungsbeginn eines neu entwickelten Anhängertyps, HP 401, am 15.04.1986. Dieser Typ erhielt auch gleich beim Anlauf die höchste Qualitätseinstufung, das Gütezeichen „Q“ und das Prädikat „Gestalterische Spitzenleistung“.



HP 401 mit Blechkasten und Flachplane

als Vorteil gegenüber dem Vorgängertyp werden genannt:  
geringere Leermasse durch konsequenten Leichtbau  
damit höhere Nutzmasse  
niedrigere Ladefläche  
problemloses Senkrechtstellen des Anhängers ohne separate Garagenstützen  
besserer Schutz der lichttechnischen Anlage vor mechanischer Beschädigung  
verbesserter optischer Eindruck, besonders der Heckpartie



Heckpartie HP 401.01/06 mit Holzkasten und Hochplane

Zum Jahresende (29.12.1986) hat das Werk den 60 000sten Anhänger gefertigt und dabei die Fertigungszeit von **12,00 h** im Jahr 1981 auf **6,95 h** 1986

gesenkt.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang die für den Anhängerbau große Fertigungstiefe. Nachdem Großenhain aus Kapazitätsgründen neben der Blechkastenlieferung auch die Schwingen, Radnaben und Felgenlieferung einstellte, fertigte Trebbin diese selbst. Hinzu kamen noch die benötigten Kastenverschlüsse. Die Radnaben, als Schweißkonstruktion ausgelegt, erforderten eine hohe Fertigungszeit. Durch den Wärmeverzug waren anschließend mehrere Arbeitsgänge für den erforderlichen Rundlauf/Seitenschlag notwendig. Deshalb sollte für die Nachfolgetype HP 401 unbedingt eine Radnabe aus Aluminiumguss Verwendung finden. Doch kein Werkzeugbau in der DDR konnte oder wollte die benötigten Kokillen herstellen. Das zum IFA-Kombinat Nutzkraftwagen gehörende *Feuerlöschgeräte-werk Luckenwalde* fertigte diese dann im eigenen Werkzeugbau und ermöglichte somit einen Teil der Fertigungszeitreduzierung. Ähnlich hoher Zeitaufwand fiel bei der Radfelge an. Auch hierfür sollte eine kostengünstigere Herstellung vorbereitet werden.

Mit 20 110 Stück per 31.12.1986 wird die Planvorgabe des Jahres um 1900 Stück überboten. Durch die ständig steigenden Planzahlen stößt die Fertigungskapazität an Grenzen. Deshalb entsteht bis zum Spätherbst 1987 eine neue Produktions- und Lagerhalle in Trebbin. Zuvor jedoch ein weiteres Erfolgserlebnis auf der Leipziger Herbstmesse, dem internationalen Wirtschafts- Schaufenster der DDR. Der Anhänger HP 401.01/06 bekommt „Messegold“, eine Auszeichnung für hohen technischen Entwicklungsstand und Fertigungsqualität.

Interessant der Jahresabschluss 1987 des *VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde*:

Er beinhaltet die „Nebenerzeugnisse“ des IFA Automobilwerkes:

Fertigerzeugnisse für die Bevölkerung	(FES) 111,4 %
Konsumgüter gesamt	(KG) 110,4%
PKW-Anhänger	(Stück)107,3%

Diese Aufschlüsselung lässt den Schluss zu, dass Schmiedeerzeugnisse für die DDR-Pkw-Produktion und Konsumgüter *FES* ergaben, Konsumgüter wiederum Anhänger und Zimmermannshämmer beinhalteten (zu letzteren s.S.14).

Mit einer Tagesproduktion um 115 Stück im Jahr 1988 arbeiten die 85 Mitarbeiter die Jahresplanvorgabe von 22 300. Lastenanhänger ab. Wieder wurde der Staatsfeiertag für ein Jubiläum genutzt. Am 6. Oktober **1988** verließ der **100 000ste Lastenanhänger** das Trebbiner Werk.

Eine nochmalige Planerhöhung ist für das Jahr 1989 verzeichnet, in dem die DDR den 40. Jahrestag der Gründung feierte. Planziel: 28.000 Lastenanhänger. Die ständige Rationalisierung in der Produktion machte diese Stückzahlerhöhung möglich.



aus *Start* vom 27.09.1989

Zum Jahresende 1989 erfolgte der Einsatz von Schweißrobotern, deren Funktion den Einsatzbedingungen angepasst wurde. Von 1988 bis 1989 arbeitete eine Arbeitsgemeinschaft aus Mitarbeitern des Stammwerkes, des Konsumgüterwerkes und dem Ingenieurbetrieb Hohenstein- Ernstthal im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsthemas an der Anpassung zweier MAG- Schweißroboter vom Typ ZIM 10.

Der Investitionsumfang für

- einen MAG- Schweißroboter mit Drehtisch für Kleinteile, z.B.. Radschwinge, und
- einen MAG- Schweißroboter mit Schweiß-Sondervorrichtung (sechste Achse) für das Fahrgestell

betrug ca. eine Million Mark

Der Handschweißarbeitsplatz mit MAG- Schweißpistole und Drehvorrichtung erforderte nachfolgend dargestellte Arbeitsgänge:

- Einlegen der Einzelteile von Hand mit ausrichten, spannen und fixieren
- Schweißen nach Schweißfolgeplan, dabei Drehen der Vorrichtung von Hand und wechseln der Arbeitsplatzseite
- Kontrolle der Schweißnähte und Nacharbeit
- Einsatz von zwölf Arbeitskräfte (Ak) im Drei-Schicht-System  
( vier Ak pro Schicht: zwei Ak an zwei Vorrichtungen und zwei Ak an der Vorrichtung für Kleinteile, einschließlich Einleger )

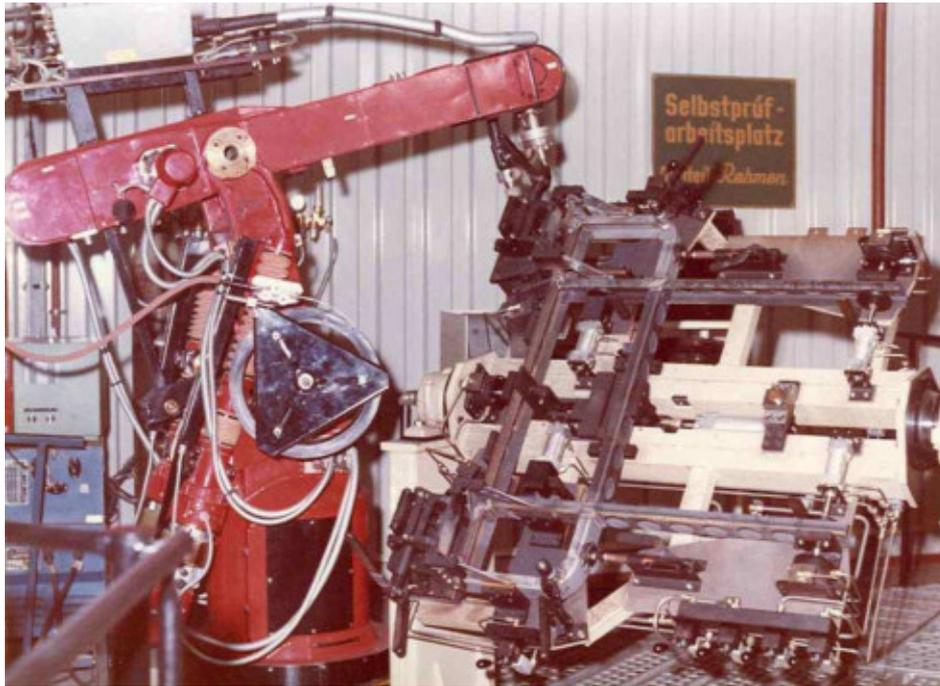


Handschweißarbeitsplatz mit Drehvorrichtung

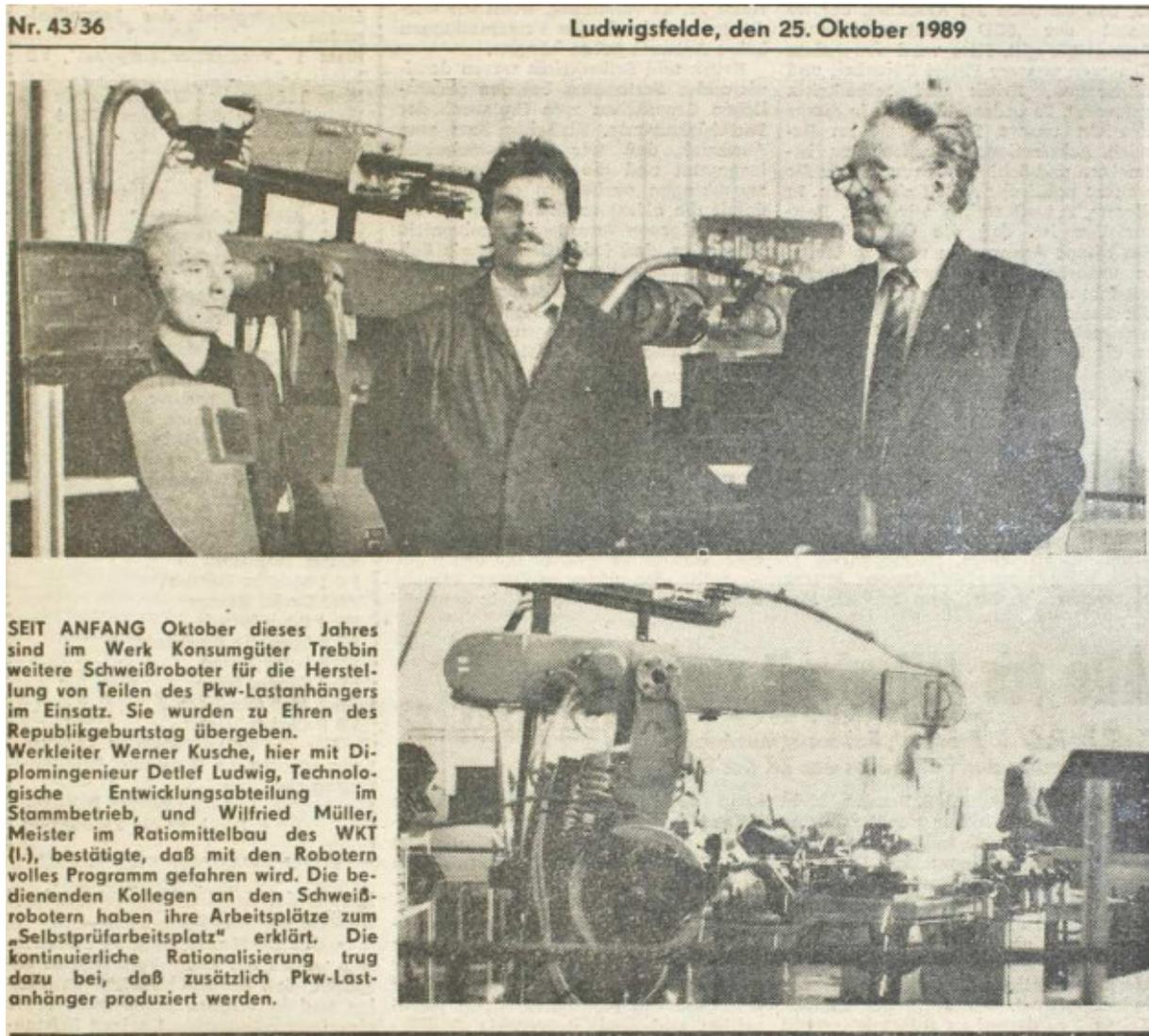
Für den automatisierten Schweißarbeitsplatz mit den zwei MAG- Schweißrobotern ZIM 10 mit speicherprogrammierbarer Steuerung im „teach in Verfahren“ von Hand gemäß Entwicklungsthema veränderten sich die Arbeitsabläufe grundlegend.

Benötigt wurde:

- Eine Ak/Schicht in Mehrmaschinenbedienung und zeitweise eine halben Ak (0,5 Ak) als Arbeitsvorbereiter
- Einsparung von siebeneinhalb Ak (7,5)
- Qualitätssicherung über Selbstprüferarbeitsplatz, d.h. ohne zusätzliche Qualitätskontrolle



MAG- Schweißroboter ZIM 10 mit Schweißsondenvorrichtung (sechste Achse )



aus Start vom 25.10.1989



Fertigerzeugnisse auf dem Versandplatz

Für 1990 waren 30 000 Stück geplant. Doch daraus wurde nichts mehr. Die politischen Veränderungen der Jahre 1989/90 änderten auch Bedarf und Nachfrage.

Kurzfristig kam eine Kabelbaumfertigung für die Ludwigsfelder IFA-Nkw hinzu, wobei sich die Mitarbeiterzahl auf 135 erhöhte. Aber bereits Ende 1990 erfolgte die Einstellung dieser Fertigung. Einige Turbulenzen rief diese Kabelbaumfertigung aber hervor, wie nachfolgendem Zeitungsausschnitt zu entnehmen ist:

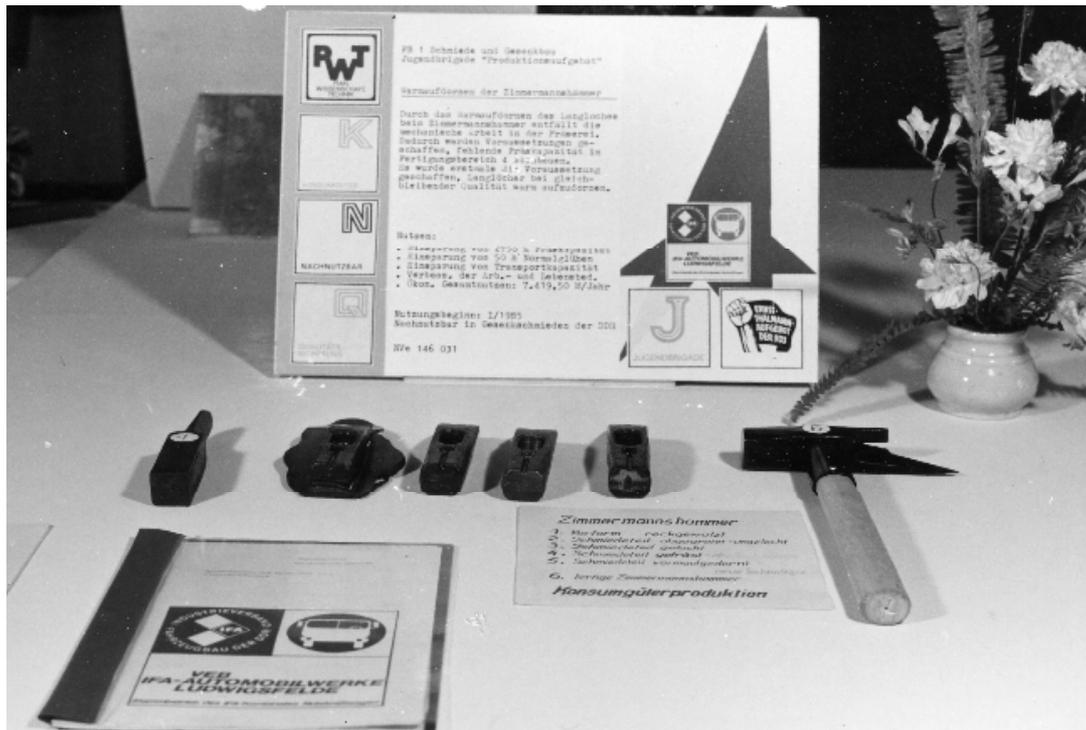
<p><b>Produktion von Kfz-Leitungssätzen im Werk Konsumgüter</b>  <b>Offener Brief der Trebbiner an GD / START telefonierte mit Werkleiter WERNER KUSCHE, bat um seinen Standpunkt und erhielt folgende Auskunft:</b></p>	<p>Mit dieser Aktion muß das Werk Konsumgüter den Stammbetrieb unterstützen. Wir erhielten unsererseits vorbildliche Unterstützung durch den Direktionsbereich I, insbesondere von IA, IR. Auch TK half. Der Generaldirektor war gezwungen, auf diese Lösung - Produktion von Kfz-Leitungssätzen im Werk Konsumgüter - einzugehen. Wir haben so kurzfristig nach der</p>	<p>Amnestie nicht anders handeln können. Uns wurden über 140 Arbeitskräfte zugeführt; wir haben 800 Quadratmeter Fläche freigemacht und produzieren seit dem 22. Januar hier in Trebbin. Der Auftrag für diese Produktion ist befristet. Derzeit heißt das Ziel, einen Vorlauf zu schaffen, um diese Produktion dann wieder auszugliedern. Dazu gibt es bereits jetzt Verhandlungen mit anderen Betrieben.</p>
--	--	--

aus *Start* vom 31.01.1990

Mit Einführung der Währungsunion am 1. Juli 1990 veränderte sich die Marktlage für die produzierten Konsumgüter dramatisch und zwang schließlich zur Einstellung der Produktion.

## 2.2 Der Zimmermannshammer

Als weiteres Konsumgut kam ab 1983 der Zimmermannshammer als Endprodukt in das Konsumgüterwerk,- kein Gewinn abwerfendes Projekt. Schon der vom *VEB Vereinigte Werkzeug- und Besteckfabriken Schmalkalden* gelieferte Hammerstiel aus Holz kostete fast soviel wie der Hammer im Endverbraucherpreis. Dieser Preis war festgeschrieben, da für die Bevölkerung bestimmte Artikel im Preis nur verändert werden durften, wenn sich ein höherer Gebrauchswert nachweisen ließ. So konnte trotz höherer Material- und Energiekosten in Folge von Industriepreisreformen der Verkaufspreis nicht erhöht werden. Dazu kam technologisch bedingt ein hoher Verschleiß der Schmiedewerkzeuge. Dennoch gab es auch für dieses Produkt ständig Überlegungen für eine kostengünstigere Fertigung. Der Umfang der Jahresproduktionen betrug bis zu 70.000 Hämmer im Jahr.



Rationalisierung der Hammerfertigung durch Aufdornen der Stielöffnung (1985)

Probleme mit der kontinuierlichen Bereitstellung der Schmiedeteile, der mechanischen Bearbeitung derselben oder der erforderlichen Wärmebehandlung gab es ständig. Wenn die Fertigungskapazität der mit der Zulieferung beauftragten Fertigungsbereiche nicht abgesichert war, hatte stets die Fertigung der Nutzkraftwagen Vorrang. Auch im Jahr 1990, wie einer Stellungnahme in der Betriebszeitung *Start* vom 04.04.1990 zu entnehmen ist:

Die Probleme bei Zimmermannshämmern in der Vergangenheit sind bekannt. 1990 ist auch diesbezüglich eine Stabilisierung eingetreten, so daß bei einer Produktion von 60 000 Zimmermannshämmern im Jahr immerhin im I. Quartal 1990 22 090 Rohlinge zur Auslieferung gebracht wurden. Das ist ein Viertel mehr als ein Drittel der Jahresproduktion.

Nach TGL-Norm hätte der Hammer magnetisch sein müssen. Doch das Werk verzichtete aus Kostengründen auf ein Magnetisiergerät. Deshalb war eine Ausnahmegenehmigung notwendig, die in einer Änderungsberatung beschlossen wurde. Eine Gebrauchswerteinschränkung war vorhanden, doch Sicherheitsbedenken bestanden nicht. Ein eventueller Export des Hammers war damit aber ausgeschlossen.

Auch dieses Produkt wurde dann 1990 eingestellt.

### 2.3 Sozialistische Hilfe aus dem Konsumgüterwerk

Eine außergewöhnliche Aufgabe übernahm die kleine Entwicklungsgruppe im Konsumgüterwerk Trebbin im Jahr 1988. Mit dem *VEB Robur Werk5, Brandis* (bis 1981 *VEB Fahrzeugbau und Ausrüstungen Brandis/Sa.*) bestand Kontakt über die Lieferung von verschleißbaren Deckeln für den Lastenanhängen. Brandis stellte aber auch motorisierte Krankenfahrstühle mit Rädern und Motor der Simson-Kleinkrafträder her. Bei den Rädern gab es außergewöhnlich hohen Verschleiß der Bereifung, da diese nicht für ein zweispuriges Fahrzeug ausgelegt war. Für die Neuentwicklung eines Krankenfahrstuhls nahm Brandis Kontakt mit Trebbin auf, um über die Eignung der Bereifung 4.00-8 des Lastenanhängers zu beraten. Bei dieser Beratung machte der Konstrukteur Ralf Lämmel des Trebbiner Werkes den Brandisern den Vorschlag, einen leistungsstärkeren Motor für das neue Fahrzeug zu verwenden. Ein solcher Motor stand aber nicht zur Verfügung. Er sollte deshalb von Brandis selbst gefertigt werden, wozu dieser Betrieb technisch auch in der Lage war.

Beide Betriebe gehörten zum *VEB IFA Kombinat- Nutzkraftwagen Ludwigsfelde* und hatten somit den gleichen Technischen Direktor. Dieser löste einen Entwicklungsauftrag aus und die Trebbiner Konstruktionsgruppe entwickelte einen Motor. Dessen Bauteile für zwei Funktionsmuster fertigte der Musterbau der IFA- Automobilwerke Ludwigsfelde. Am 4. Oktober 1989 stellte das Trebbiner Werk der Teileleitung des IFA Kombinates Nutzkraftwagen den Motor vor. In der Betriebszeitung *Start* vom 11.10.1989 werden die beiden Konstrukteure Peter Kober und Ralf Lämmel namentlich erwähnt. Die Funktionsprüfung der Motore erfolgte noch 1989 mit positivem Ergebnis. Ein Motor konnte sogar bei einer Vorführfahrt in Brandis mit einem fahrfertigen Fahrgestell erste Fahrgefühle wecken.

Technische Daten des Motors:

- 1 Zylinder, Zweitakt,
- wassergekühlt, mit Wasserpumpe, Regelung mittels Thermostat (vom Wartburg)
- Hub: 65 mm
- Bohrung: 69 mm
- Hubraum: 243 cm<sup>3</sup>
- Leistung: 12 PS (8,8 kW)  
zulässige Maximalleistung, von der Zulassungsbehörde begrenzt
- Vergaser: BVF, Funktion trotz 45°- Anordnung gewährleistet
- Gemischschmierung 1:50  
Benzineinspritzung in Zusammenarbeit mit der Ing.-Hochschule Zwickau  
in Vorbereitung
- Elektrische Anlage: 12V, 180/210 W, vom Motorrad *MZ 250*
- Elektrostarter: 12V, Serie *Trabant*
- Konstante Übersetzung mit separatem Ölraum zwischen Kurbelwelle und Schwungmasse erforderlich, da das Fahrzeug mit Mopedführerschein gefahren werden durfte und somit max. 60 km/h Endgeschwindigkeit zulässig war
- Schwungmasse vom *Trabant*, angeordnet auf der Abtriebswelle der konstanten Stufe
- Einscheiben Trockenkupplung (Tellerfeder) vom *Trabant*
- angeflanshtes *Trabant*-Wechselgetriebe

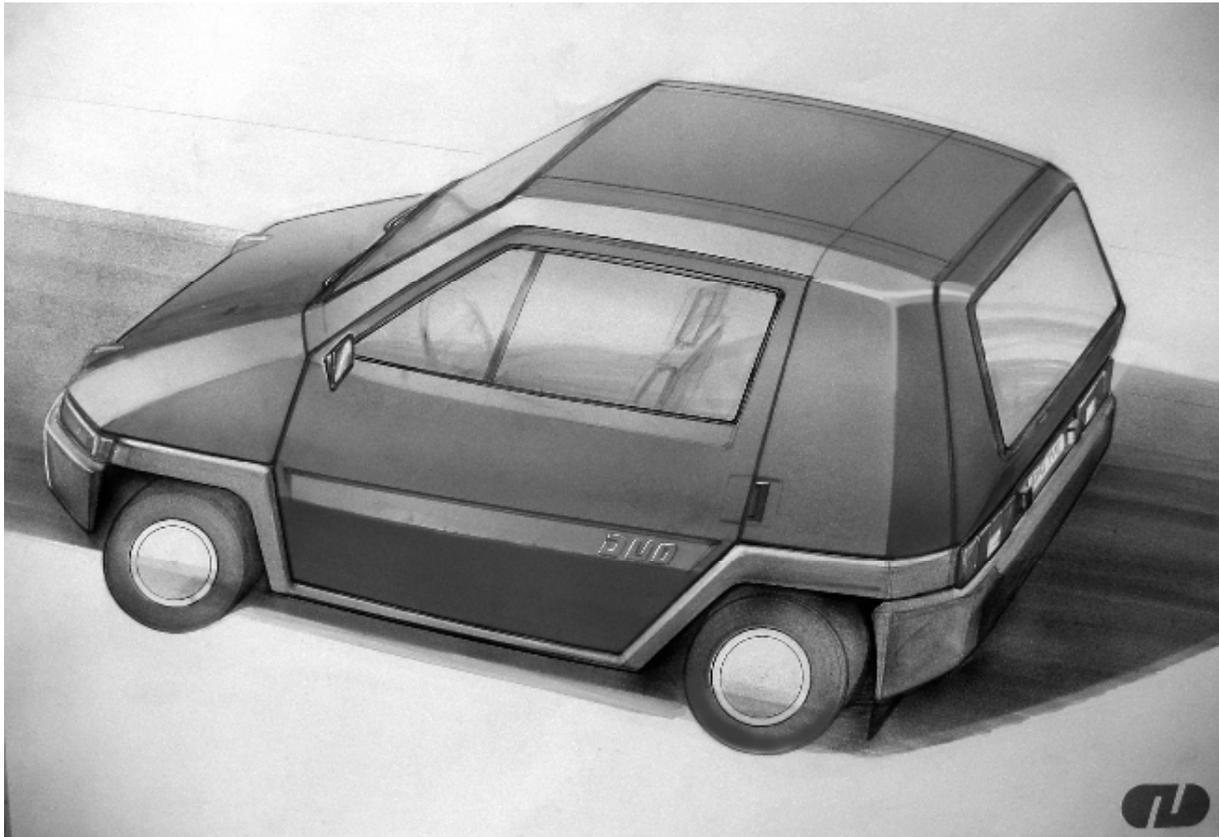
Motor: Konstruktion Dipl.-Ing. Ralf Lämmel, Peter Kober

Fahrzeug:

Frontantrieb, Motoreinbaulage 45° nach vorn geneigt  
Räder 4.00-8

Des Weiteren beauftragte der technische Direktor den Designer des Automobilwerkes einen Entwurf für das Karosseriedesign zu erstellen. Es entstand ein Modell im Maßstab 1:10. Für die Karosserie war GPF (gasfaserverstärktes Polyester) vorgesehen. Sogar ein Stadtwagen sollte bei ausreichender Kapazität folgen.

(Siehe auch Anlage 3.9)



Entwurf: Dipl.- Designer Gerhard Lass

Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen des Jahres 1990 beendeten diese Entwicklung.

## 2.4 Das Konsumgüterwerk ab 1990

Anfang des Jahres 1990 erfolgte eine Verlagerung der Fertigung von Kfz-Leitungssätzen aus Bützow nach Trebbin. Ursache war die angeordnete Beschäftigung von 140 Arbeitskräften, die durch eine Amnestie eingestellt werden mussten. Die Leitung des Konsumgüterwerkes stellte für diese Fertigung 800 m<sup>2</sup> Fläche zur Verfügung. Ab 22. Januar 1990 begann die Produktion. Mit Einstellung der Nkw- Produktion in Ludwigsfelde erübrigte sich auch diese Fertigung.

Durch die Umgestaltung der Wirtschaft in der DDR war auch eine Umgestaltung der volkseigenen Betriebe notwendig. Deshalb wurde am 27. Juni 1990 unter Mitwirkung der *Anstalt zur treuhänderischen Verwaltung des Volksvermögens* (Treuhand) mit notarieller Beurkundung eine neue Gesellschaft errichtet:



PKW-AUTOTRANSPORTANHÄNGER AT 2000, AT 2400  
PKW-KOMBITRANSPORTANHÄNGER KT 2000, KT 2400

Die *Deutsche Kahneisengesellschaft mbH* übernahm von der Treuhand die *Trebbiner Fahrzeugwerk GmbH* und firmierte unter neuem Namen



Trotz Erweiterung der Angebotspalette ging die Firma in Insolvenz. Drei neue Gesellschafter übernahmen die insolvente Firma und fertigen heute (2010) unter dem Firmennamen



in den angemieteten Räumen eines Teils des ehemaligen Konsumgüterwerkes mit 25 Mitarbeitern Lastenanhänger auf Bestellung in fast jeder gewünschten Variante; dementsprechend überwiegend in Einzelanfertigung. Konstruktion, Profilzuschnitt, Blechumformung und Rahmenschweißerei erfolgt im Hause. Das Verzinken des Rahmens übernimmt ein Kooperationsbetrieb und Achsen, Räder, Bordwandverschlüsse sind Kaufteile.

## Literaturnachweis:

Informationsmaterial zum VEB IFA Automobilwerke ...Rolf Bober 1996  
im Archiv der Stadt Ludwigsfelde vorhanden

Betriebszeitung *Start*, unvollständig im Archiv der Stadt Ludwigsfelde vorhanden

Bildmaterial, Prospekte und Informationen von der Trebbiner Fahrzeugfabrik.

Motor und Sport, periodisch erscheinende Wochenzeitschrift  
Vogelverlag Pössneck, Ausgabe A  
Einzelne Exemplare der Jahre 1937/38

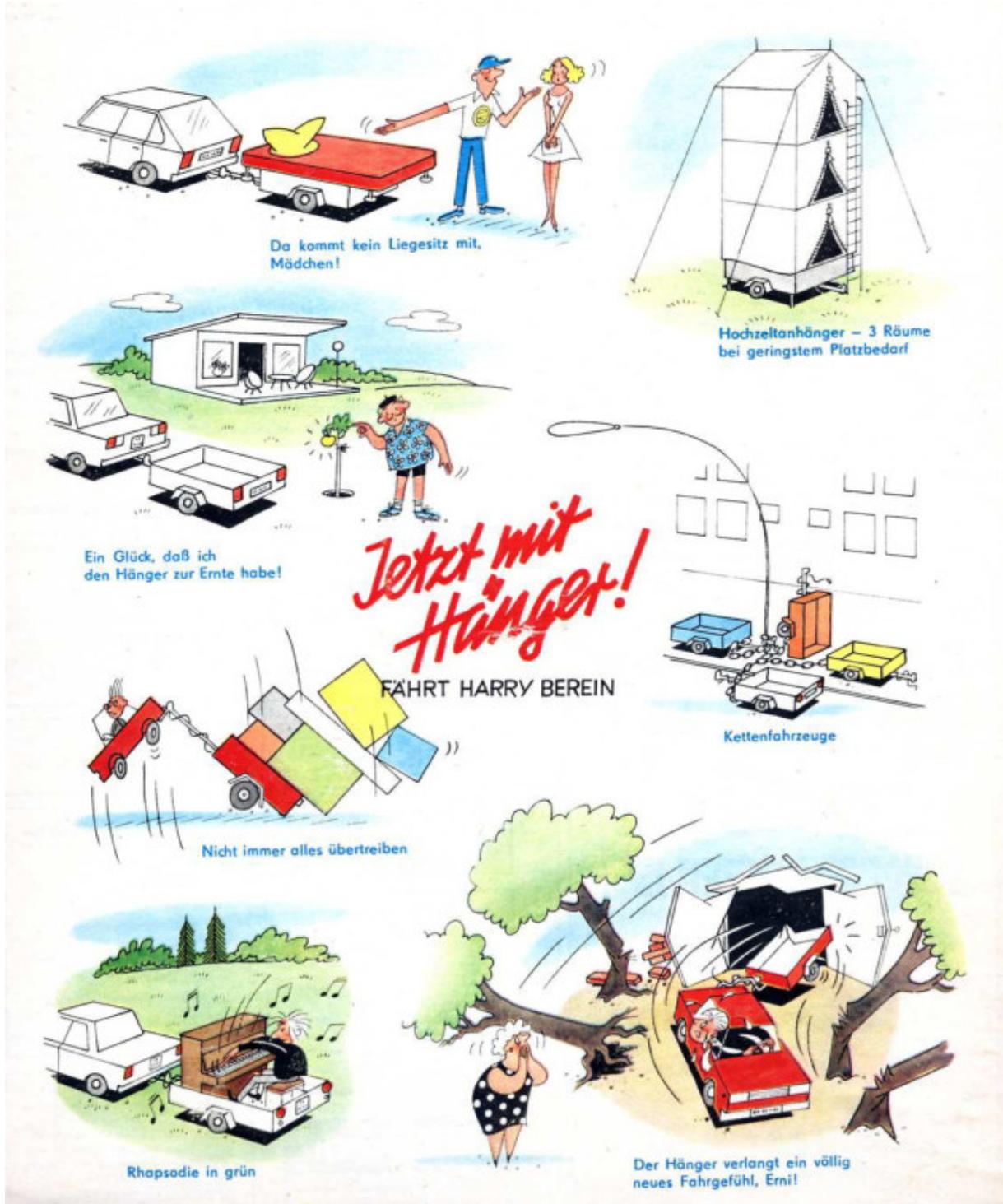
## Abkürzungen:

(auch für die Anlage der Ausarbeitung)

Ak	Arbeitskraft
ASMW	Amt für Standardisierung, Messwesen und Warenprüfung
AWE	VEB IFA Automobilwerk EMW Eisenach
BP	Betriebspreis
BVF	Berliner Vergaser Fabrik
DDR	Deutsche Demokratische Republik
EVP	Endverbraucherpreis
GD	Generaldirektor
IAP	Industrieabgabepreis
IFA	Industrievereinigung Fahrzeugbau
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer/Stunde
KTA	Kraftfahrzeugtechnische Anstalt
kW	Kilowatt
LKW	Lastkraftwagen
M	Mark der DDR
MZ	Motorradwerk Zschopau
MAG	Metall-Aktiv-Gas (Schweißen)
Nkw (NKW)	Nutzkraftwagen
PFA	Produktionsfondsabgabe
PS	Pferdestärke
Pkw (PKW)	Personenkraftwagen
V	Volt
W	Watt
VEB	Volkseigener Betrieb
WKT	Werk Konsumgüter Trebbin

3.0 Anlage zu Konsumgüterwerk Trebbin

3.1 Karikaturen



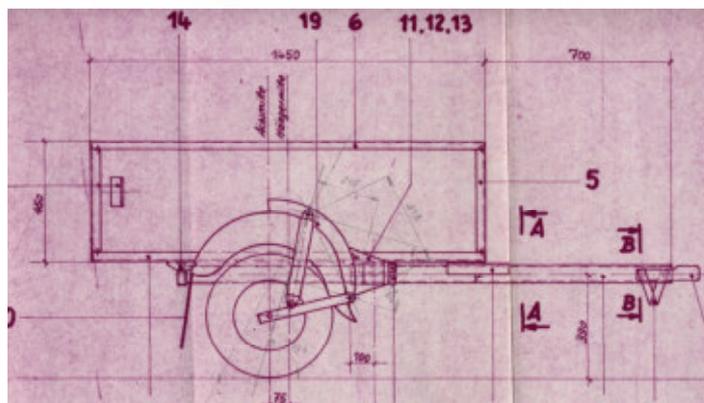
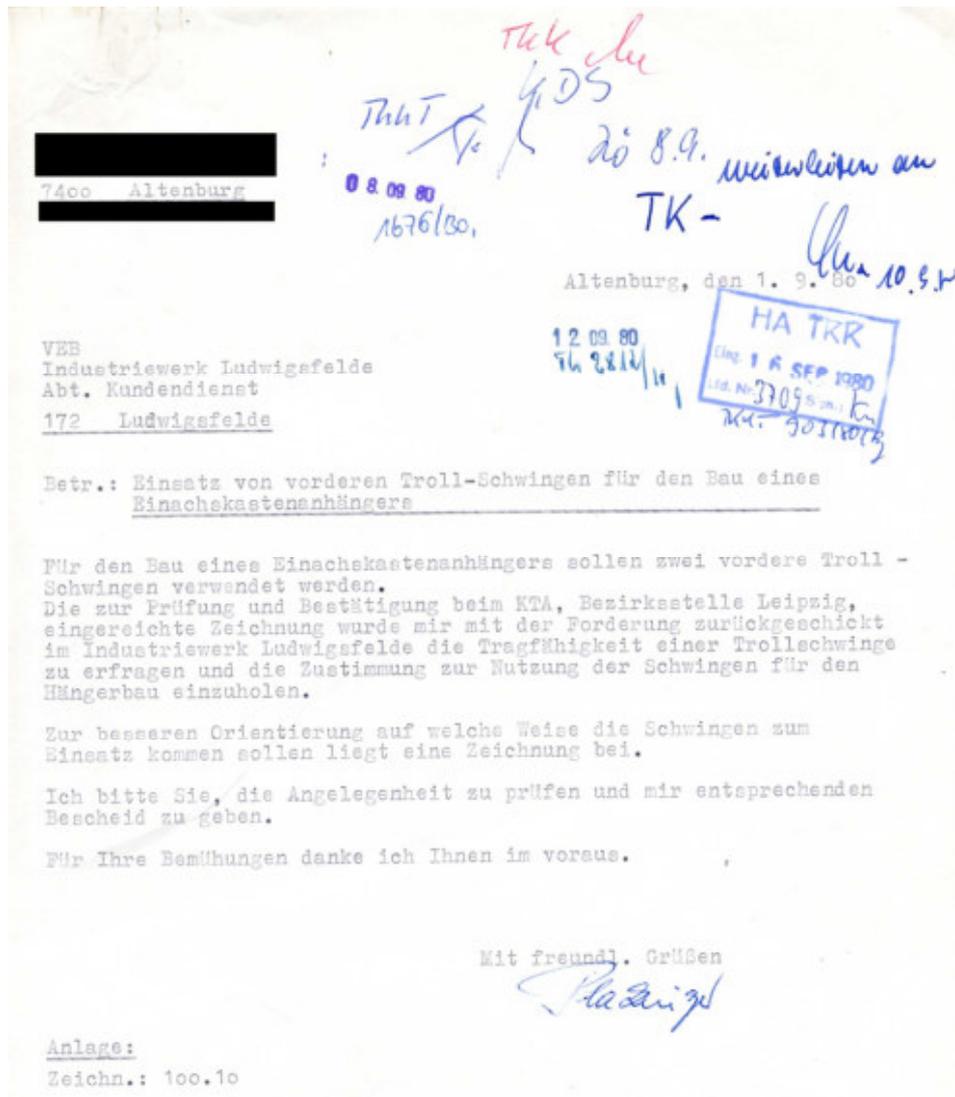
Der Lastenanhänger in der Karikatur  
DER DEUTSCHE STRASSENVERKEHR

Heft9 1980 Rückseite

### 3.2 Nachwehen, unerwartete Arbeitsbelastungen für die Konstruktionsabteilung

Seit Einstellung der Motorrollerfertigung 1964 in dem VEB Industriewerke Ludwigsfelde sind bereits über 15 Jahre ins Land gegangen, da müssen sich die Konstrukteure des VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde immer noch mit Anfragen zu Konstruktionsdetails des Rollers befassen. Zerlegte Motorroller und in den Fahrzeughäuden vorhandene Rollerersatzteile sind oftmals die Basis für den Bau von Pkw-Anhängern.

Die Nachfrage nach Anhängern überstieg noch in den achtziger Jahren deutlich das Angebot, darum die vielen Eigenbauten.



7401 Mumsdorf, 12.7.80

VEB IFA Automobilwerk Ludwigsfelde  
Konstruktion  
Koll. Hoffmann  
1720 Ludwigsfelde

21.7.80

MU 2888/Ka

*Takt 7411/K*  
*[Signature]*

Werter Herr Hoffmann!

Zur Vervollständigung der Unterlagen zum Antrag einer Aufbaugenehmigung eines PKW-Lastenanhängers bei der KTA in Leipzig bitte ich um Ihre Unterstützung. Wie bereits tel. mit Ihnen abgesprochen bitte ich Sie mit schriftl. Mitteilung der Tragfähigkeit der "Troll" Vorderradschwinge zugeben. Die Wichtigkeit Ihrer Aussage liegt bei der Angabe der 190 kp Höchstbelastbarkeit. Als Anlage übergebe ich Ihnen die Konstruktionsunterlagen des Anhängers, um Ihnen Einsicht in den geplanten Verwendungszweck der Schwinge zu geben. Sollten sich aus Ihrer Sicht keine konstruktionsmäßigen und in Bezug auf Belastung dem Einsatz der Schwinge entsprechend keine Bedenken ergeben, so könnten Sie dies eventuell in wenigen Worten als Gutachten mit beifügen.

Mit freundlichen Grüßen  
und besten Dank!

*[Signature]*

7400 Altenburg  
1676/80  
08.08.80  
TK-  
Altenburg, den 1. 9. 80  
12.08.80  
TK 2811/K  
HA TRK  
12. SEP 1980  
M. Gollner

*Takt*  
*TK- 20.8.9. mitwirken an*  
*10.8.80*

VEB  
Industriewerk Ludwigsfelde  
Abt. Kundendienst  
172 Ludwigsfelde

Betr.: Einsatz von vorderen Troll-Schwinge für den Bau eines  
Einsachkastensanhängers

Für den Bau eines Einsachkastensanhängers sollen zwei vordere Troll-Schwinge verwendet werden. Die zur Prüfung und Bestätigung beim KTA, Bezirksstelle Leipzig, eingereichte Zeichnung wurde mir mit der Forderung zurückgeschickt im Industriewerk Ludwigsfelde die Tragfähigkeit einer Trollschwinge zu erfragen und die Zustimmung zur Nutzung der Schwinge für den Anhängerbau einzuholen.

Zur besseren Orientierung auf welche Weise die Schwinge zum Einsatz kommen sollen liegt eine Zeichnung bei.

Ich bitte Sie, die Angelegenheit zu prüfen und mir entsprechenden Bescheid zu geben.

Für Ihre Bemühungen danke ich Ihnen im voraus.

Mit freundl. Grüßen  
*[Signature]*

Anlage:  
Zeichn.: 100.10

Gleiche Frage, gleiche Antwort. Die Troll-Vordergabel eignete sich sehr gut für den Hängerbau. Ursache war die Verwendung der 12"-Räder, die einen Anhänger mit niedriger Ladefläche und tiefem Schwerpunkt ermöglichten.

07.03.83  
10.03.83  
14864

58 G o t h a  
Dr. A.-Lindemann-Str. 30

445/3a  
15. März 1983  
TK

VEB IFA-Automobilwerke  
Ludwigsfelde

TKA / Huck  
11.03.83  
TMU 1430

172 Ludwigsfelde

Gotha, 23. 2. 1983

**Betr.:** PKW-Anhängerbau unter Verwendung von Baugruppen  
des Motorrollers "Berlin" bzw. "Troll"

In der Annahme, daß Ihr Betrieb Rechtsnachfolger der früheren In-  
dustriewerke Ludwigsfelde (IWL) ist, ersuche ich Sie um Stellung-  
nahme zu folgendem Vorhaben:

Vom Rat des Kreises Gotha wurde mir auf der Grundlage der Kfz.-  
Ubo vom 27. 4. 82 - GBl. Teil I Nr. 21 vom 1. 6. 82, eine Auf-  
baugenehmigung für einen PKW-Anhänger (300 kg Gesamtmasse) unter  
Verwendung von Rädern, Naben und Achsen des früher von Ihnen  
produzierten Motorrollers "Berlin" erteilt.

Mit der Aufbaugenehmigung ist die Auflage verbunden, eine  
Stellungnahme des Finalproduzenten der verwendeten Baugruppen  
einzuholen.  
Deshalb ersuche ich Sie um Ihre Stellungnahme zu diesem Vorhaben.  
Verwendung findet die Achse und Nabe des Vorderrades o.g. Typs.  
Die Radlagerung erfolgt in einer Schwinge analog dem industriell  
gefertigten PKW-Anhänger HP 300.01.  
Sollten noch technische Unterlagen, Zeichnung etc. verfügbar sein,  
bitte ich mir diese - evtl. leihweise - zur Verfügung zu stellen.

Für Ihre Bemühungen dankend zeichne ich

Nunmehr sind bereits 18 Jahre seit  
Produktionsende der Motorroller  
vergangen und die Zeichnungen  
mehr schlecht als recht archiviert. Da  
hat kein Sachbearbeiter die Zeit, das  
Archiv nach technischen Unterlagen  
zu durchsuchen. Vermutlich hat die  
Behörde diese Antwort auch  
akzeptiert.

**VEB IFA-AUTOMOBILWERKE  
LUDWIGSFELDE**  
Betrieb des IFA-Kombinates Nutzkraftwagen  
Träger des Vaterländischen Verdienstordens in Gold  
Träger des Ehrenzeichens der Deutschen Volkspolizei  
Träger der Ehrennadel der DSF in Gold

VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde  
172 Ludwigsfelde

Herrn [REDACTED]

**Nur für den Dienstgebrauch**

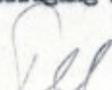
5800 G o t h a  
Dr. A.-Lindemann-Str. 30

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Hausapparat	Datum
	23. 2. 83	TKKT 4150/83 HF/Bg		24. 3. 83

Betreff

**PKW-Anhängerbau unter Verwendung von Baugruppen  
des Motorrollers "Berlin" und "Troll"**

Gegen die Verwendung der von Ihnen angegebenen Teile  
haben wir nichts einzuwenden. Die Versorgungspflicht  
für Ersatzteile der o.g. Fahrzeuge besteht seit  
einigen Jahren nicht mehr. Leider können wir Ihnen  
keine Zeichnungen zur Verfügung stellen.

  
Paolack  
HA-Ltr. TKK

  
Nahl  
Abt.-Ltr. TKKT

V.: TKKT

### 3.3 Betriebsanleitung Ausgabe 1983



#### 1. MASSNAHME AM ZUGFAHRZEUG

Zur Mitnahme des Anhängers sind folgende Maßnahmen am Zugfahrzeug erforderlich:

- Einbau einer Zweikreis-Blinkanlage
- Anbau einer zugelassenen Anhängerzugvorrichtung

Die angeführten Veränderungen am Zugfahrzeug sind abnahmepflichtig und gemäß § 24 StVZO der zuständigen VP-Dienststelle vorzuführen.

Beim Ankuppeln des Anhängers ist darauf zu achten, daß der Sicherungsbolzen der Kuppelung richtig einrastet. Die beigefügte Bedienungsanweisung für Kugelkupplung ist genau zu beachten. Der Stecker des Stromkabels muß durch den Sicherungsdeckel der Steckdose am Zugfahrzeug gesichert sein.

#### 2. BELEUCHTUNG

Der PKW-Anhänger ist mit einer 12 V-Anlage mit Parklichtschaltung ausgerüstet und kann durch Austauschen der Glühlampe auf 6 V umgerüstet werden. Die Bezeichnung der Glühlampen ist aus dem Schaltplan ersichtlich.

Beim Anschrauben der Kennzeichenleuchte ist darauf zu achten, daß der Abdichtgummi und das Kabel richtig anliegen.

#### 3. REIFEN-LUFTÜBERDRUCK

Es ist zweckmäßig, den Luftüberdruck der Reifen den Belastungen anzupassen:

bis 110 kg Nutzmasse  
100 kPa (1,0 kp/cm<sup>2</sup>) Luftüberdruck

bis 150 kg Nutzmasse  
130 kPa (1,3 kp/cm<sup>2</sup>) Luftüberdruck

bis 200 kg Nutzmasse  
170 kPa (1,7 kp/cm<sup>2</sup>) Luftüberdruck

bis 270 kg Nutzmasse  
220 kPa (2,2 kp/cm<sup>2</sup>) Luftüberdruck

bis 300 kg Nutzmasse  
250 kPa (2,5 kp/cm<sup>2</sup>) Luftüberdruck

#### 4. BELADEN

Das Ladegut ist gegen das Verrutschen zu sichern und so anzuordnen, daß die Zugrichtung am PKW mit mindestens 4 % der Anhängemasse (max. 50 kg) belastet wird.

Vor Fahrttritt ist die Abdeckplane vorschriftsmäßig zu befestigen und der ordnungsgemäße Verschuß der hinteren Bordwand herzustellen.

Die Verwendung der Einhängeknöpfe der Planenschnur zur Befestigung der Ladung ist nicht zulässig.

#### 5. PFLEGE- UND WARTUNGSHINWEIS

Die Radlagerung ist nach 10 000 km bzw. nach 3 Jahren zu säubern und neu mit Wälzlagerfett SWA 522 einzufetten. Die Einstellung des Radlagerspiels erfolgt durch Anziehen der Kronmutter (M 16 x 1,5) und anschließend Lösen um  $\frac{1}{4}$  einer Umdrehung. Die Kronmutter ist mit einem Splint 4 x 32 zu sichern.

Nach etwa 1 000 Fahrkilometern des PKW-Anhängers ist es notwendig, sämtliche Schraubenverbindungen zu überprüfen und fest anzuziehen. Das gilt besonders für die Schraubenverbindung, Kugelkupplung und Fahrgestell.

Bei Reifenpanne kann durch Einstecken des Wagenhebers in die Vierkantaufnahme des Garagenständers am Profilrahmen rechts und links hinten das zu reparierende Rad angehoben werden. Dabei muß stets der Anhänger am Zugfahrzeug angekuppelt sein!

#### 6. ABSTELLEN DES PKW-ANHÄNGERS

Zum raumsparenden, senkrechten Abstellen des PKW-Anhängers in der Garage dienen die als Zubehörteile mitgelieferten Garagenständer. Die Benutzung des PKW-Anhängers im Fahrbetrieb mit eingesteckten Garagenständern ist unzulässig!

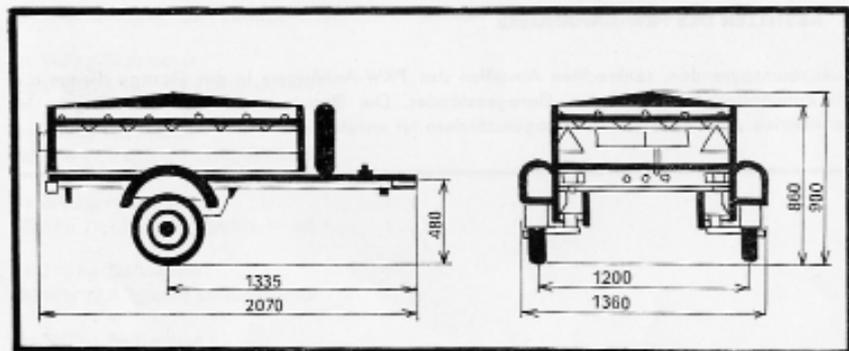
#### 7. TECHNISCHE DATEN

(Grundausrüstung)

zulässige:

Gesamtmasse	kg	400
Eigenmasse	kg	100
max. Nutzmasse	kg	300
Länge	mm	2 070
Breite	mm	1 360
Höhe	mm	900
Kastenabmessung	mm	1 350 x 1 000 x 350
nutzbares Volumen	m <sup>3</sup>	0,47
Spurweite	mm	1 200
Bodenfreiheit	mm	250
Bereifung		400-8 4 PR
elektrische Anlage		12 V (6 V)
Kugelkupplung	mm	∅ 50
Federung		progressiv wirkende Gummifeder mit Eigendämpfung

Änderungen im Sinne der technischen Weiterentwicklung behalten wir uns vor

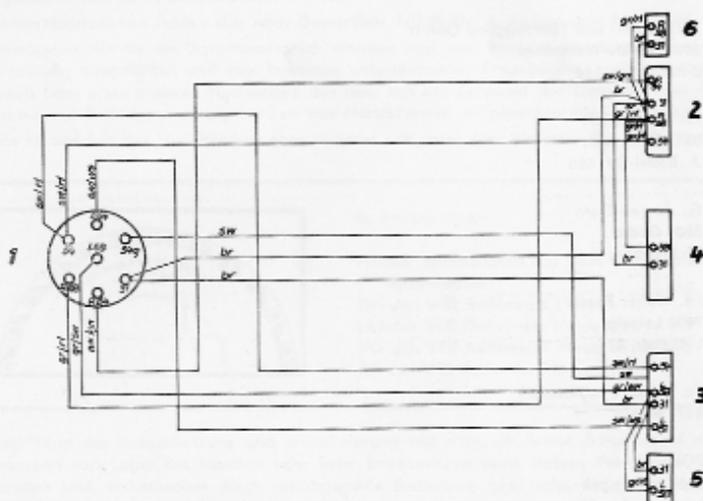


## SCHALTPLAN

- 1) Kupplungsstecker, 7polig
- 2) Blink-Brems-Schlußleuchte, re.
- 3) Blink-Brems-Schlußleuchte, li.
- 4) Kennzeichenleuchte
- 5) Parkleuchte, li.
- 6) Parkleuchte, re.

## GLÜHLAMPEN

- 2 Stück Glühlampe FZL-D 12 V, 4 W-BAS 9 s, TGL 10 833  
4 Stück Glühlampe FZL-B 12 V, 21 W-BA 15 s, TGL 10 833  
7 Stück Glühlampe FZL-E 12 V, 5 W-8,5 s, TGL 10 833



# SERVICE

## VERTRAGSWERKSTÄTTEN

- |   |   |
|---|---|
| 1. PGH „Kfz-Service Prenzlauer Berg“<br>1055 Berlin<br>Greifswalder Str. 200        | 9. Fa. Helmut Schoschieß<br>Inh. Lothar Dangel<br>2300 Stralsund<br>Richtenberger Chaussee 50 |
| 2. Fa. Erwin Junghans<br>9620 Werdau<br>Otto-Türpe-Str. 21                          |   |
| 3. PGH Stahl- und Fahrzeugbau Görlitz<br>8902 Görlitz-Weinhübel<br>Zitauer Str. 166 |   |
| 4. Fa. W. Göpfert<br>8213 Bannwitz<br>A.-Bebel-Str. 46a                             |   |
| 5. Fa. Jürgen Dorn<br>5800 Gotha<br>Mohrenberg 6                                    |   |
| 6. Fa. Walter Paselt<br>7050 Leipzig<br>Lutherstr. 22                               |   |
| 7. Fa. Herbert Sedlatschek<br>6571 Mehla  |   |
| 8. PGH „Motor“<br>6100 Meiningen<br>Leipziger Str. 30                               |   |



## GARANTIEVERPFLICHTUNG

Der Hersteller gewährt eine Garantie von 6 Monaten, anschließend eine Zusatzgarantie von 6 Monaten gemäß § 150 Zivilgesetzbuch ab Verkaufsdatum an den Endverbraucher. Während der Zusatzgarantie steht dem Käufer nur das Recht der Nachbesserung zu.

Der Hersteller gewährt im oben genannten Zeitraum die Garantie für die volle Funktionsfähigkeit des PKW-Leichtbauanhängers. Die Erfüllung der Ansprüche erfolgt durch eine Vertragswerkstatt des Herstellers. Der Anhänger ist vom Garantieberechtigten dieser Werkstatt zum vereinbarten Termin zuzuführen.

Auftretende Schäden, die durch Überlastung, Unfall, überhöhte Geschwindigkeit oder unsachgemäße Behandlung auftreten, fallen nicht unter die Garantiepflicht.

Für Kugellampen, Sofitten, Rückstrahler und bei technischen Veränderungen durch den Eigentümer wird keine Garantie übernommen.

Reifenreklamationen richten sich nach Gesetzblatt Teil II, Nr. 4, Ausgabebetrag 8. 1. 1958.

Berufungen, für die ein Garantieanspruch erhoben wird, sind franko unter Beifügung eines vollständig ausgefüllten und vom Einsender unterzeichneten Fragebogens und des Kassenzettels oder eines anderen Nachweises, aus dem sich der Zeitpunkt der Lieferung oder des Kaufes und Reifenummer ergeben, an das Herstellerwerk einzusenden oder zu übergeben. Das Kurzzeichen des Herstellerbetriebes befindet sich unter dem Warenzeichen PNEUMANT.



Es kennzeichnen:

- FE den Stammbetrieb des Reifenkombinates Fürstenwalde
- DN den VEB Reifenwerk Dresden
- HU den VEB Reifenwerk Heidenau
- NG den VEB Reifenwerk Neubrandenburg
- RA den VEB Reifenwerk Riesa

Die Pflicht der Instandsetzung und Ersatzlieferung tritt nicht ein, wenn Schäden auf dem Transport vom Lager des Handels oder beim Endabnehmer durch dessen Verschulden entstanden sind, insbesondere durch unsachgemäße Bedienung bzw. Behandlung des Erzeugnisses.



### VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde DDR - 1720 Ludwigsfelde

Stammbetrieb des VEB IFA-KOMBINAT Nutzkraftwagen  
Ludwigsfelde-DDR  
Telefon 60, Telex 0 158 621

Nr. FgG 0010-14-83 P II-13-1 5-83 11,0 966

### 3.4 Ein Blick in die Planwirtschaft

- Als Bilanzorgan für Pkw- Lastenanhänger wirkte das *IFA Kombinat Personenkraftwagen*.
- Die Erzeugnisgruppe Pkw- Anhänger untergliederte sich in Pkw- Campinganhänger und Pkw- Lastenanhänger
- Artikelgruppenleitbetrieb für Pkw- Lastenanhänger war der *VEB Stanz- und Emaillierwerk Großenhain* des *VEB Kombinat Metallwaren Dresden*, der größte Produzent von Lastenanhängern in der DDR
- Im Pkw- Kombinat selbst wurden keine Pkw- Anhänger hergestellt, dennoch war es Bilanzorgan (!)
- **1982** gab es **36 Produzenten** von Lastenanhängern in der DDR
- der von den Handelsorganen ermittelte Binnenbedarf für **1983** betrug 40 000 bis 45 000 Lastenanhänger
- da dem *VEB IFA Kombinat Nutzkraftwagen* die Betriebe des bisherigen Kombines Anhänger ab 1983 angeschlossen wurden, avancierte das Nkw-Kombinat 1983 zum zweitgrößten Hersteller von Pkw-Lastenanhänger und deckte die komplette Gesamtmassenpalette ab.

### 3.5 Kosten und Preise

Am Beispiel der ab 07/1988 gefertigten Lastenanhängertyp HP 401.01/06 ein Überblick zur Preisgestaltung.

Betriebspreis	BP	1720,00	M
Industrieabgabepreis	IAP	1786,50	M
Endverbraucherpreis	EVP	1985,00	M
Produktionsabgabe	PFA	66,50	M

### 3.6 Zubehör und geplante Produkterweiterung

Eine Zuggabelverlängerung aus einem 2200 mm langen Rohr für den Transport längerer, leichter Gegenstände (Boottransporte usw.) stand ab Juni 1988 zur Verfügung.

Der Preis betrug 190,-M.

Die Kastenvariante in Holz Ausführung konnte ab September 1989 mit einem Holzaufsatz geordert werden. Das erweiterte das Transportvolumen beträchtlich.

Der Preis betrug 2535,-M.

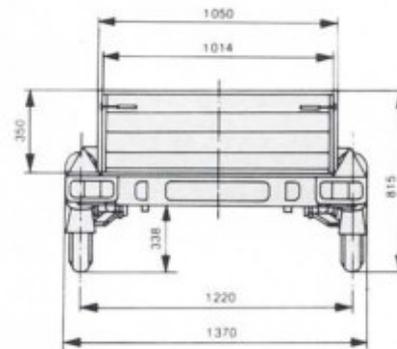
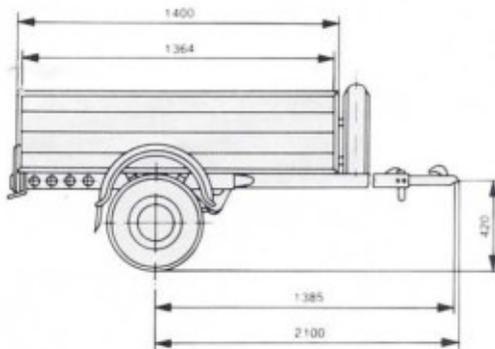
Nicht mehr in Produktion gelangte die Transportvorrichtung für Elektrofaltwagen (Behindertenfahrwagen). Sie sollte ab September 1990 mit jährlich 200 Stück zur Verfügung stehen.

3.7 Großprospekt Ausgabe 1990



**muli4**  
robust  
und vielseitig

**robust and  
multi-purpose**



**Technische Daten**

zul. Gesamtmasse	400 kg
Eigenmasse	80 kg
max. Nutzmasse	320 kg
Stützlast leer	9 kg
Länge	2100 mm
Breite	1370 mm
Höhe	815 mm
Kastenlänge außen	1400 mm
Kastenbreite außen	1050 mm
Bordwandhöhe	350 mm
Bereifung	4.00-8 4 PR 55 J

**Technical data:**

Maximum total weight	400 kg
Weight (empty)	80 kg
Maximum payload	320 kg
Support load (empty)	9 kg
Length	2100 mm
Width	1370 mm
Height	815 mm
Box length (external)	1400 mm
Box width (external)	1050 mm
Border height	350 mm
Tyres	4.00-8 4 PR 55 J

Technische Änderungen vorbehalten.  
Redaktionsschluß März 1989.

Subject to change.  
Deadline March 1989.

Standardmodell in Holzausführung  
Conventional model – wood design



**Beide Standardausführungen sind nachrüstbar mit folgendem Zubehör:**

**Both conventional designs can be retrofitted by means of following accessories:**



**Deckel mit Dachgepäckträger**  
Der verschließbare Deckel gewährleistet eine diebstahlsichere Unterbringung des Ladegutes.

**Cover with roof rack**  
The lockable cover guarantees theft protection of the load.



**Hochplane mit Ladeöffnung**  
Das Spriegelgestell ist voll zerlegbar und wird zusammen mit der Plane raumsparend im Zeltsack verpackt.

**High tarpaulin with loading opening**  
The tarpaulin frame is completely dismountable and is space-saving packed in a sack along with the tarpaulin.

**Hervorzuheben ist die Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten:**

**One should lay particular stress on the multifarious application capabilities:**



**Der verschließbare Deckel ist im geöffneten Zustand mit wenigen Handgriffen abnehmbar.**

After opening the lockable cover can be removed with effortless ease.



**Zum leichten Be- und Entladen ist die Rückwand der Pritsche abklappbar und aushängbar.**

For convenient loading or unloading operations the tailboard of the lorry can be dropped or unhinged.

**Technische Details vervollkommen Sicherheit, Komfort und Leistung:**

**Technical details improve safety, comfort and efficiency:**



**Gummigefederte Längslenkerachse mit Alu-Radnabe und Dreilochfelge**

Rubber-sprung longitudinal swinging arm with aluminium wheel-hub and three-hole rims



**Reserveradhalter mit diebstahlsicher angebrachtem Reserverad**

Wheel carrier with pilferproof-fixed spare wheel



**Zuggabelverlängerung und Leitergestell**  
Sie ermöglichen den Transport von Langmaterial und anderen sperrigen Gütern.

**Draw-bar lengthening and ladder-type frame**  
They enable long load and other bulky goods to be transported.



**Deichselstütze**  
Die leicht handhabbare Deichselstütze gewährleistet einen waagerechten Stand der Ladefläche beim Be- und Entladen.

**Draw-bar support**  
The convenient handling of the draw-bar support ensures a horizontal upright position of the truck floor while loading and unloading.

Mit diesem handlichen und formschönen PKW-Lastanhänger lösen Sie Ihre Transportprobleme. Mehr als 100.000 PKW-Anhänger im täglichen Einsatz bei Handwerk und Gewerbe, bei Camping, Urlaub und beim Hobby. Durch ein variables Baukastensystem kann jede Zusatzausrüstung auch nachträglich leicht an- bzw. aufgebaut werden. Der strapazierfähige Holzboden gewährleistet eine gute Standsicherheit Ihres Ladegutes. Einzelradaufhängung mit Längslenkerachse sowie progressiv wirkende Gummifeder mit Eigendämpfung sichern dieser Größenklasse internationale Spitzenwerte in den Parametern Fahrstabilität, Fahrkomfort und Laufleistung der Reifen. Das sind Vorteile, auf die Sie nicht verzichten sollten.

You will solve all your problems of transportation by making use of this sturdy and stylish general-purpose trailer for passenger cars. More than 100.000 trailers for passenger cars in daily use for trade and business, camping, holiday and hobby. Through a variable modular construction any additional equipment can easily be attached, respectively mounted to later. The rugged wooden floor ensures a reliable stability of the load. Independent wheel suspension with longitudinal swinging arm as well as a progressive rubber spring with internal damping assure for that class international maximum values as far as such characteristics like driving stability, comfort and running performance of the tyres are concerned. These are the advantages you should not disclaim.



**Geeignet für den Transport von Stückgut, Schüttgut, Reisegepäck und Baumaterialien**

**Appropriate to transport piece-goods, bulk material, luggage and building material**



**Leichtbaufahrgestell aus U-Profilen, Rahmen, Zugstreben und Schlußquerträger feuerverzinkt und miteinander verschraubbar**

**U-beam light weight chassis construction, frame, diagonal ties and end cross member hot galvanized and capable for screwing together**



**Einhandbedienung der Kugelkupplung**  
**One-hand operation of the ball-joint coupling**



**Günstige Anordnung der optischen Signaleinrichtung**  
**Well-arranged visual signalling equipment**

Hersteller:	<p><b>VEB</b> <b>IFA-AUTOMOBILWERKE</b> <b>Ludwigsfelde - DDR</b> <b>Werk Trebbin</b></p> <p> <b>Stammbetrieb</b> <b>des IFA-KOMBINATES</b> <b>Nutzkraftwagen</b></p>
	<p><b>Spielwaren und Sportartikel</b> <b>Export-Import</b> <b>Berlin DDR - 1080</b></p>

**DEWAG DRESDEN**  
Satz und Druck: Fachbuchdruck Naumburg  
IV/26/14; Ag 21/18/90

### 3.8. Markante Fertigungsstückzahlen

<u>Stückzahl</u>	<u>Datum</u>
000 001	06.10.1981
<b>005 000</b>	31.03.1983
<b>020 000</b>	09.11.1984
030 000	18.06.1985
035 000	20.09.1985
040 000	02.01.1986
<b>050 000</b>	23.06.1986
060 000	29.12.1986
<b>100 000</b>	06.10.1988

### 3.9 Versehrtenfahrzeug

Ergänzend zum Abschnitt >Sozialistische Hilfe aus dem Konsumgüterwerk (Gliederungspunkt 2.3)< ein Hinweis, dass eine Ablösung des Versehrtenfahrzeugs vom Typ DUO 4/2 schon längere Zeit geplant war.

Die Formgestalter Clauss Dietel/Lutz Rudolph begannen 1982 mit der Erarbeitung einer Studie, die vom *VEB ROBUR- Werke Zittau* in Auftrag gegeben wurde. Diese Studie hat mit dem Konsumgüterwerk Trebbin nur insofern etwas gemein, als sie belegt, ein Nachfolgetyp für das DUO- Fahrzeug war schon längere Zeit im Gespräch.



Ausführung 1986 als Modell 1:1

Rückwand und Dach als abnehmbare textile Verkleidung. Die Heckverkleidung sollte aufgeschlagen den Zugang mit einem Rollstuhl ermöglichen. Breite Türen gewährleisteten ungehinderten Zugang gehbehinderter Personen.

Auffällig der vor der Vorderachse frei angeordnete Motor, dessen Kühlung offensichtlich durch den Fahrtwind als ausreichend eingeschätzt wurde.

Entnommen: Clauss Dietel/Lutz Rudolph Gestaltung ist Kultur  
Edition vollbart, Chemnitz 2002, ISBN 3-935534-05-1  
Seite 100 – 101

**3.10 Ausschnitte aus dem Fertigungsprogramm der Trebbiner Fahrzeugfabrik 2010**



Tiefladepritschenanhänger  
 ungebremst 650 – 750 kg      gebremst 850 – 1500 kg

Achsen mit Einzelradaufhängung, Gummifederung mit hoher Eigendämpfung, Radlager wartungsfrei, Pritschenboden aus 18 mm Siebdruckplatte.

**HOCHLADERPRITSCHENANHÄNGER**  
**1300 – 3000 KG**



Der variantenreiche  
Hochlader als Einachser  
und als Tandem

-  **Komplett verschweißte stabile Rahmenkonstruktion mit V-Zuggabel, feuerverzinkt**
-  **Bordwände wahlweise aus Schichtholz, aus verzinktem Stahlblech oder aus eloxierten Aluminiumprofilen mit optimalem Verschlusssystem**
-  **Seitenwände und Rückwand abklapp- und abnehmbar**
-  **Auf Wunsch als Einachser oder als Tandem auch mit extrem niedriger Ladefläche durch Spezialbereifung**



**[www.trebbiner.de](http://www.trebbiner.de) \* email: [tff@trebbiner.de](mailto:tff@trebbiner.de)**

Hochladepritschenanhänger 1300 – 3000 kg  
 Auflaufgebremste Rückfahrautomatik  
 Feststellbremse mit Kraftunterstützung durch Federspeicher  
 Bereifung wahlweise 10 oder 12 Zoll



© M. Blumenthal 2010