

VEB Industrierwerke Ludwigsfelde
VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde
Entwicklungsgesellschaft Ludwigsfelde GmbH
DaimlerChrysler Ludwigsfelde GmbH

7.3.1.4.5 Der Musterbau

Wir bauen, was andere sich ausdenken!



Die Mannschaft in den ersten Jahren

Eine Ausarbeitung des „Verein Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde“ eV (FIL)
Autor. Manfred Blumenthal
unter Zuarbeit von Richard Langer (verstorben) und Wolfgang Weinert

Inhaltsverzeichnis:	Seite
Abkürzungen/Erläuterungen	2
Hinweis auf weitere Informationsquellen	2
Vorwort	3
Die ersten zehn Jahre des Musterbaus der Automobilwerke Ludwigsfelde	4
Arbeitskräfte fehlen überall	8
Entscheidung mit Aussicht auf Erfolg. Die Baureihe F200 nimmt Form an.	9
Kooperation mit Schweden?	10
Das Auf und Ab der Fahrerhäuser	12
Räumlichkeiten und Ausrüstung im Musterbau	12
Der Umbruch 1989/90	16
Schlussakkord	17
Artfremde Aufgaben	18
Randereignisse	18
Namen langjähriger Mitarbeiter	20
Einordnung des Musterbaus innerhalb der Hauptabteilung Konstruktion/EGL	21
Bildanhang	22

Abkürzungen/Erläuterungen

- VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde
im Text nur Automobilwerk genannt
- Deutsche Demokratische Republik (DDR)
im Text wegen der territorialen Zuordnung auch Ostdeutschland genannt
- Fertigungstechniker/ Verfahrenstechniker
frühere Bezeichnung Technologe
- Lastkraftwagen
später als Nutzkraftwagen (NKW) oder Nutzfahrzeug (NFZ) bezeichnet
- Leistungsangaben
in den sechziger Jahren noch in PS, später in kW (kW= PS:1,36)

Hinweis auf weitere Informationen

- .Die Entwicklungsgeschichte des IFA-W50 sowie technische Daten der genannten Fahrzeugtypen sind bei Bedarf den Ausarbeitungen des Vereins FIL zum Thema Konstruktion zu entnehmen
Vereinsablage, siehe Gliederungspunkt 3.1.3
- .Informationen zu den Ludwigsfelder Rennbootmotoren enthält die Niederschrift *Von Landratten und Pantoffelhelden*
Autor: M. Blumenthal (unveröffentlicht)
Vereinsablage, siehe Gliederungspunkt 2.3.6
- .Die Einordnung des Musterbaus in die Betriebsstruktur enthält die Vereinsablage, siehe Gliederungspunkt 3.4.1

Vorwort

Das Leben eines Automobils beginnt am „Zeichenbrett“, - auch heute noch. Egal wie dieses „Zeichenbrett“ aussieht. Der Gedanke des Konstrukteurs nimmt auf dieser Plattform Konturen an. Mit den elektronischen Konstruktionsmaschinen sogar in dreidimensionaler Form. Doch davon waren die Konstrukteure im VEB Industriewerke/IFA Automobilwerke Ludwigsfelde beim Aufbau einer Entwicklungsabteilung im Jahr 1964 noch weit entfernt. Sie standen am realen Zeichenbrett und setzten ihre Gedanken um. Dargestellt in konstruktiven Unterlagen, Skizzen und/oder Mitteilungen. Nun aber sollten diese Gedanken Formen annehmen. Wer baut die Muster?

Der Musterbau.

Es muss also einen Bereich geben, der materiell und personell für derartige komplexe Aufgaben ausgestattet ist. Der Musterbau des VEB IFA Automobilwerke hatte eine dementsprechende Struktur. Sie gliederte sich im Wesentlichen in:

- die Leitung, mit Verfahrenstechnikern und Materialbeschaffung/ Lagerhaltung,
- den Meisterbereich mechanische Bearbeitung, spanabhebend,
- den Meisterbereich Fertigung mit
 - Feinblechbearbeitung, einschließlich Schweißarbeiten,
 - Grobblechbearbeitung, einschließlich Schweiß- und Nietarbeiten,
 - Oberflächenbearbeitung, Lackierung und Vorbehandlung,
 - Montage

Die Verfahrenstechniker legen den Fertigungsablauf fest, die Meister organisieren die Fertigung entsprechend dem vorhandenen Maschinenpark und der Qualifikation ihrer Mitarbeiter und die Handwerker müssen oft über sich hinauswachsen, um komplizierte Gebilde mit Handwerkskunst zu fertigen.

Vieles nimmt die gewünschten Formen an, einiges lässt sich nicht verwirklichen und es gibt auch Bauteile, die gleich den Weg in die Schrottkiste gehen. Zu dünn oder zu schwer, unförmig oder zu geringe Festigkeit. Oder mit den vorhandenen Fertigungsmöglichkeiten einfach nicht herstellbar. Aber am Ende steht ein Muster. Vom Einzelbauteil über die Baugruppe bis zum Gesamtfahrzeug (Prototyp).

Die Anforderungen an den Musterbau, grob aufgelistet:

- Fertigung der Prototypen, Funktionsmuster und Fertigungsmuster
- Arbeiten zur Qualitätssicherung des Serienerzeugnisses
- Fertigung von Prüflingen für die Stationärerprobung
- Bereitstellung der Austauschteile/Ersatzteile für die Fahrerprobung
- Herstellung von Vorrichtungen, Werkzeugen, Prüfeinrichtungen für Musterfertigung und Erprobung
- Modellbeschaffung für Guss- und Klopffmodelle
- Inner- und außerbetriebliche Kooperation
- Absicherung operativ anfallender Aufgaben

Wenig ist in der Literatur über die Aufgaben, Fertigungsmethoden und Ergebnisse, -sprich gefertigte Bauteile oder Fahrzeuge-, der Musterbauabteilungen zu lesen. Das verwundert auch nicht, sind doch deren Arbeitsergebnisse stets mit Neuentwicklungen, Weiterentwicklungen oder Alternativentwicklungen verbunden, und diese sind immer als firmenintern zu betrachten.

Erst wenn der Verkauf und die Werbeabteilung die neuen Produkte vorstellen, kann der Musterbauer sagen, dieses oder jenes Bauteil habe ich dafür vor längerer Zeit gefertigt bzw. montiert. Doch dann wird bereits an neuen Aufgaben gearbeitet.

Deshalb sind Fotodokumentationen und Informationen aus der Praxis des Musterbaus relativ selten.

Die ersten zehn Jahre des Musterbaus der IFA Automobilwerke Ludwigsfelde

Der Aufbau begann noch unter der Firmenbezeichnung VEB Industrierwerke Ludwigsfelde. Die Entscheidung, Ludwigsfelde zu einem Schwerpunkt der Lastkraftwagenfertigung auszubauen, hatte riesige Bauvorhaben und strukturelle Veränderungen zur Folge.

Ein Lastkraftwagenwerk derartiger Dimensionen benötigt eine eigene Entwicklung. Folglich auch einen Musterbau und eine Versuchsabteilung. Beide leben von einander und sind dementsprechend von einander abhängig. Günstig also, besteht auch territorial ein enger Kontakt.

In Ludwigsfelde beheimatete die Firmenprojektierung beide Abteilungen in der Halle 9. Diese Halle hatte schon den Versuchsmusterbau des Schiffsdiesel, des ersten Motorrollers und die Strahltriebwerkmontage erlebt. War also ideell vorbelastet. Außerdem war eine sichere Abgrenzung zur Fabrik erforderlich und um die Halle 9 herum auch möglich. Musterbau und Versuchsabteilung sind in allen Automobilfabriken der Welt gegen unerwünschte Blicke geschützt.

Im Mai 1964 bezogen die ersten Mitarbeiter des im Aufbau befindlichen Musterbaus in dieser Halle 9 ihr neues Zuhause. Der Motorrollerversuch hatte wegen der Produktionseinstellung der Motorroller keine Existenzberichtigung mehr, deshalb bildeten dessen ehemalige Mitarbeiter den Stamm des neuen Lastkraftwagen- Musterbaus. Dazu kamen gut ausgebildete Mitarbeiter aus anderen Bereichen und aus anderen Firmen. Im Oktober hatte sich eine kleine Mannschaft gebildet. Als Männer der ersten Stunde werden genannt:

Appel, Baier, Hirschfeld, Larisch, Kettmann, Maier, Müller, Reschke, Schiller, Schmidt ,

denen in den nächsten zwei Jahren noch die Mitarbeiter/ -innen

Balzer, Buchmann, Elsner, Meieranz, Merkel, Schauer, Schewe, Schneider, Weinert folgten.

Nach erfolgreichem Aufbau des Musterbaus hatten einige Mitarbeiter die Möglichkeit im Musterbau des VEB- Fahrzeugwerk „Ernst Grube“, Werdau/Sa., die Baugruppen und ihre spezifischen Eigenschaften des nun in Ludwigsfelde zu produzierenden Lastkraftwagens (Lkw) vom Typ IFA W50 kennen zu lernen.

Der Musterbau, unter der Bezeichnung TKV-M (Technik/Konstruktion/Versuch– Musterbau) eine eigenständige Gruppe, fertigte bereits Bauteile und die ersten beiden im IWL gefertigten W50 (Fertigstellung am 28. und 30. April 1965) für die Vornullserie. Bei der obligatorischen 1. Mai- Demonstration 1965 durch die Ludwigsfelder Straßen wurden diese beiden Fahrzeuge der Öffentlichkeit vorgestellt.

Schon bald erkannten die Mitarbeiter, dass Flexibilität in Materialbeschaffung und Fertigungskooperation im Rahmen der Betriebsstruktur ungenügend sind. Folglich begann man schon frühzeitig mit dem Aufbau einer eigenen Materialbeschaffung und eines Lagers für Halbzeuge sowie Kauf- und Normteile.

Der erste Serien- IFA W50 verließ am 17.7.1965 das Montageband. Das Werk erhielt den Firmennamen VEB IFA- Automobilwerke Ludwigsfelde und im Musterbau lagen schon die ersten Aufträge für die Weiterentwicklung des IFA W50 an. Diese hießen:

Scheibenwaschanlage im Fahrzeug anordnen, ein Fahrgestell mit langem Radstand für eine Speditionspritschenvariante fertigen, ein Rechtslenkerfahrzeug aufbauen und an einem Allrad-W50 eine Luftführung für den regelbaren Reifen- Luftdruck verwirklichen.

Aber dann kam schon im Jahr 1965 ein Auftrag, der Neuland bedeutete. Die Konstruktionsabteilung hatte die ersten Zeichnungen für einen Nachfolgetyp fertig und der Musterbau musste sich mit der Fertigung von Achsen, Rahmen, Fahrerhaus, Schaltungen und Aluminiumpritsche befassen. Das Fahrzeug hatte die Typbezeichnung 515 L und den Code-

Namen „Servette“. Der Bau zwei solcher Fahrzeuge, - eine Herausforderung. Aber nicht nur dieser Aufgabenkomplex bedeutet eine hohe Belastung. Wie schon erwähnt, Musterbau und Versuch sind voneinander abhängig.

Ein Beispiel:

Die Fertigungstechniker haben sich eine effektivere Nietvariante, das Kaltnieten, für den W50- Rahmen ausgedacht. Der Musterbau fertigt diesen und den zur stationären Erprobung benötigten Prüfstand gleich dazu. Die Versuchsingenieure haben den Prüfstand konzipiert, die Bauteile fertigt der Musterbau im Meisterbereich mechanische Fertigung und Schweißerei. Ist das Prüfergebnis des Rahmens unbefriedigend, kommt der nächste Arbeitsumfang. Veränderungen der Materialgüte oder –dicke, der Bauteilform oder des Nietverfahrens müssen verwirklicht werden. Nicht vorhersehbar und ungeplant. Der Versuchsingenieur drängt, er will den Auftrag abschließen. Denn ihn sitzt der Fertigungstechniker aus der Serie im Nacken, der will seine Produktion kosten günstiger gestalten. Teamarbeit ist dann gefragt.

Die Produktion hat für das Jahr 1966 knapp 6000 Lkw vorgesehen, diese bereits in verschiedenen Variationen. Der Kunde drängt auf weitere Varianten. Wieder ist der Musterbau gefordert. Bei einigen Varianten genügt der Aufbau eines Fahrzeugs nach den Konstruktionsunterlagen (Ladekran, Fahrgestell für Feuerlöschaufbauten), doch andere müssen in die Erprobung (Kugelumlauf lenkung, Allradfahrzeug für die Streitkräfte, elektropneumatische Wechselgetriebe schaltung). Da auch in der Fahrerprobung selten alles auf Anhieb sicher funktioniert, sind weitere ungeplante Veränderungen und ungeplante Musterbaukapazität unumgänglich.

Doch das Jahr 1966 schließt mit einem Erfolgserlebnis der besonderen Art ab. Der Musterbau übergibt am 31.12.1966 zwei Versuchsfahrzeuge des Typs 515 L an den Fahrversuch.

Die ersten komplett im Ludwiggfelder Musterbau hergestellten Fahrzeuge!



Fahrzeugvariante IFA 515 L

Zeit zum „Luftholen“ bleibt kaum. Der IFA- W50 wird in allen Bereichen der DDR- Wirtschaft dringend benötigt und in weiteren Varianten gefordert. Die Versuchsabteilung hat einen Bremsenprüfstand konzipiert und die Fertigung dem Musterbau übertragen.

Eine fast heimliche Arbeit kommt 1967 hinzu. Obwohl in Abstimmung der Wirtschaftspolitik des gesamten Ostblocks (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe- RGW) in der DDR Lkw mit einer Nutzmasse über 6 Tonnen nicht produziert werden dürfen, entsteht auf Weisung des Werkdirektors im Musterbau in Eigenregie ein „Achttonner“, Codebezeichnung 819.

Rahmen, geändertes Getriebe, Pritsche und verändertes Fahrerhaus vom IFA W50, Achsen und Räder vom IFA- H6, der Motor vom IFA- Motorenwerk Schönebeck/Nordhausen. Alles ohne bedeutende Unterstützung durch die Konstrukteure. Diese sollten auf Wunsch des Werkdirektors keine Kapazität in diesen „Versuchsballon“ investieren.

Der erste Schritt, die Tonnagebegrenzung des RGW aufzuheben oder zu umgehen?

Immerhin gab es 1966 eine offizielle Studie für eine Lkw- Reihe der Nutzmassekategorie Drei-, Fünf- oder Sechs-/Acht- Tonnen Nutzmasse.

Deshalb bekam der Musterbau erstmals den Auftrag, Hinterachsen für einen neu zu entwickelnden Dreitonner (Typ 310) und die Einzelradaufhängung, vorn, zu fertigen. Im Versuch begann noch die stationäre Erprobung der Hinterachsen, - doch bald wurde das Vorhaben auf Regierungsanweisung eingestellt und 1971 alle Bauteile verschrottet. .

Im Ergebnis der Fahrerprobung des Typs 515 L und der geforderten Baureihe entsprechend der Studie 1966 machte sich eine Überarbeitung der Konstruktion erforderlich. Auch die Fertigung hatte Änderungswünsche angemeldet. Sie wollte die vorhandenen Produktionseinrichtungen möglichst nicht oder nur in geringem Umfang ändern. So entstand auf Basis des W 50 ein neuer Typ, 1013 bezeichnet (**10** Tonnen Gesamtmasse, **130** PS) mit neu konzipiertem, kippbaren, Fahrerhaus. Dazu weitere Neuerungen, wie wartungsfreies Kühlsystem, pneumatische Kupplungsbetätigung, 24 Volt Bordspannung. Bereits am 30.Mai 1969 erfolgte die Übergabe des ersten Fahrzeugs an den Fahrversuch.



Fahrzeugvariante IFA 1013

Für die geplante Baureihenategorie sechs Tonnen fertigt der Musterbau 1969 12 Stück Hypoid- Hinterachsen des Typs 1118, die, wie schon zuvor die Achsen des Typs 310, vorerst nur die Stationärerprobung absolvierten. Fehlende Erfahrung mit der Verzahnungsgeometrie und Probleme an den Kegelrollenlagern der Lagerung des Antriebskegelrades verzögern die Fahrerprobung.

Die Variantenvielzahl des IFA-W50 wächst, die Anforderungen der Kundschaft ebenfalls. Sattelzugmaschinen, Feuerwehrfahrzeuge und Kofferaufbauten machen den Einbau von Querstabilisatoren an den Achsen notwendig. Fertigung und in Auswertung der Versuchsergebnisse Veränderungen der Steifigkeit dieses Bauteils sind im Jahr 1970 weitere Aufgaben des Musterbau.

Des Weiteren steht ein „Dreiaxser“ für 1970 auf der Auftragsliste. Offiziell W50 6×6 (sechs Räder, davon sechs angetrieben) genannt, hat dieses Fahrzeug einen 180 PS– Sechszylinder-Motor und ein im Musterbau als Einzelstück gefertigtes Zwischengetriebe an der ersten Hinterachse. Die Armee wünschte ein solches Fahrzeug, da konnte das Management des Automobilwerkes dieses Experiment wagen.



IFA W 50, Radformel 6×6

Mit heute kaum nachvollziehbaren Problemen schlugen sich Konstruktion, Versuch und Musterbau herum. Die Zulieferindustrie zeigte sich wenig geneigt, Forderungen des Lkw-Herstellers zu erfüllen. Von Weiter- oder gar Neuentwicklungen war oft nichts zu sehen. Die Bremsenspezialisten der Versuchs- und Konstruktionsabteilung griffen zur Selbsthilfe und konzipierten ein Relaisventil für die Anhängerbremsbetätigung. Nach positiven Ergebnissen erarbeitete die Konstruktion die Serienzeichnungen und der Musterbau fertigte 30 Stück dieser Ventile. Eine Breitereprobung war nun möglich. Mit dem Druck „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ kann das Werk endlich den Zulieferer zur Produktion verpflichten.

Die für die Erprobung oft benötigten größeren Stückzahlen neu entwickelter Baugruppen führten zu Rationalisierungsmaßnahmen im Musterbau. Eine davon war im Jahr 1971 der Bau einer Modellgießerei durch die eigenen Mitarbeiter. Nun konnten Bleiwerkzeuge für die Umformung von Blechteilen hergestellt werden, die kostengünstig Bauteil-Kleinserien bis zu 30 Stück ermöglichten.

Die Erprobung des IFA 1013 endete mit der Forderung nach einer Überarbeitung der Fahrerhauskonzeption.. Folglich gibt die Entwicklungsabteilung dem Musterbau 1972 den Auftrag, zwei Fahrzeuge auf Basis W50 mit Kippfahrerhäusern vom neuen Typ 6400 zu fertigen. Dieser Fahrzeugtyp, intern F100-Serie genannt, hatte außerdem Rahmen und Rahmenanbauten mit Bohrungen in einem Rastersystem, Parabelfedern mit hydraulischen Teleskop-Schwingungsdämpfern und eine hydraulische Kugelumlauflenkung.

Erstmalig hatte der Versuch einen Kältetest in Sibirien für den Winter 1972/73 vorgesehen. Die optimale Fahrzeugvorbereitung oblag dem Musterbau.

Im Ergebnis der harten Fahrerprobung und auch Schäden beim Kunden erfolgte eine Überarbeitung der angetriebenen Vorderachse des Allrad- W50 (4×4) in der Konstruktion. Die nun Gabelachse genannte Ausführung benötigte viel Kapazität im Musterbau für die Fertigung der Bauteile zur Stationärerprobung und für den Fahrversuch.

Die Abteilung Musterbau beschäftigt Anfang 1973 insgesamt 56 Mitarbeiter. Diese bauen u.a. zehn Fahrerhäuser des Typs 6400 für die Stationärerprobung, ein Langfahrerhaus mit fünf Sitzplätzen, vier Fahrzeug- Funktionsmuster mit dem Fahrerhaustyp 6400, ein Fahrgestell-Modell im Maßstab 1:1 für An- und Einbauuntersuchungen an einem Nachfolgetyp L60 und ein gewichtserleichtertes Fahrerhaus vom Typ W50.



Fahrgestell-Modell 1:1,
 abgebildet sind Einbau- Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt als 1973

Arbeitskräfte fehlen überall.

Die Serienproduktion benötigt jede Hand, der Produktionsausstoß hat absoluten Vorrang. So wundert es nicht, dass die Peripherieabteilungen der Fabrik kaum einen Facharbeiter als Neueinstellung genehmigt bekommen. Verwunderlich aber die Tatsache, dass sechs Angehörige der sowjetischen Streitkräfte dem Musterbau in der Rahmenfertigung und in der mechanischen Fertigung im Juli 1973 vorübergehend aushelfen. Dies war möglich, weil über die Organisation der „Deutsch - Sowjetischen Freundschaft“ ein Patenschaftsvertrag zwischen dem Musterbau und einer Militäreinheit zustande gekommen war. Ein Kontakt der Sowjetischen Armeeinghörigen zur deutschen Zivilbevölkerung war äußerst selten. Noch einmal, aber nicht einmalig, sondern in der Folge jährlich, griff 1974 die Serien-Produktion in die Erfüllung der Aufgaben des Musterbaus ein. Der Begriff „Nacharbeit“ war bald in allen Bereichen der Fabrik ein Schreckgespenst, vor allem am Jahresende. Fehlende Zuliefererpositionen, ungenügende Fertigungsqualität oder einfach Personalmangel führten zu unvollständigen oder mit Mängeln behafteten Fahrzeugen am Ende des Montagebandes. Auch Versuch und Musterbau mussten eingreifen und die Mängelbeseitigung durchführen. Im August 1974 lieferte der Musterbau z.B. 50 Stück nachgearbeitete W50 an den Versand ab. Des Weiteren waren sogenannte „Subbotniks“ jährlich fällig. Diese Aktion hatte sowjetischen Ursprung und war nichts weiter, als ein voller Arbeitstag am Wochenende ohne Bezahlung, aber zum Wohle der Republik. Oft für Aufräum- und Hilfsarbeiten genutzt, schafften die Musterbauer im April 1974 erstmalig direkt an ihrem Arbeitsplatz. Sinnvolle Arbeit also.



Ein Subbotnik in den sechziger Jahren.
 Gärtnerische Gestaltung der
 Außenanlagen an der Halle 9.

Entscheidung mit Aussicht auf Erfolg. Die Baureihe F200 nimmt Form an.

Bereits im Oktober 1974 hatte der Musterbau das erste Fahrzeug der F200- Reihe, nun L60 (Ludwigsfelde, 6 Tonnen Nutzmasse) genannt, fertiggestellt. Fahrerhaus 6400, Sechszylinder-Reihenmotor mit 180 PS, Fünfganggetriebe, doppelt übersetzte Hinterachse mit Stirnradvorgelege waren die markanten Baugruppen dieses Typs.



F 200-Reihe, IFA L 60 mit Fahrerhaus 6400 (interne Typbezeichnung)

Bis Oktober 1975 fertigt der Musterbau sieben F200- Fahrzeuge. Schlag auf Schlag geht es 1976 weiter. Sogar zwei L60 6×6 sind dabei. Dazu neun L60 der Radformel 4×2, also Zweiachser. Das Fahrerhaus 6400 soll mit der Typbezeichnung 6402 auch als Ersatzteil für den W50 Verwendung finden. Deshalb werden drei W50 mit diesem ausgerüstet. Ein W50 geht in die Fahrerprobung und die anderen bekommen große IFA-Vertragswerkstätten zur Einschätzung/Begutachtung der Montage/Fahrzeugumrüstung.

Die Erprobung der F200 läuft in vollem Umfang. Veränderungen und Umbauten an den Fahrzeugen sind die Folge. Dennoch müssen 1977 weitere drei 4×2 - und eine 6×6- Variante gefertigt werden. Zusätzlich zwei Rohbaufahrerhäuser 6405, eine Ausführung für Armeefahrzeuge eines neuen Robur- Typs. Die Hersteller Ludwigsfelde und Zittau planen das Fahrerhaus gemeinsam zu verwenden. Deshalb hatte Ludwigsfelde bereits 1974 Fahrerhäuser an Robur geliefert.

Einen bedeutenden Eingriff in die Konzeption der F200- Reihe ist das Verwerfen der Stirnradvorgelege- Hinterachse zugunsten einer Planetenradvorgelege- Achse. Ab 1978 beginnt in Verbindung mit einem Chemnitzer Entwicklungsbüro (WTZ) der Bau dieser Achsen. Dazu zwei weitere 4×2- L60.

Personell hat sich der Musterbau vergrößert. Die Mitarbeiterzahl wird Ende 1978 mit 66 angegeben, die Anforderungen an die Fertigung sowie für die Dokumentation und Organisation sind gestiegen. Raummangel ist die Folge. Dem Versuch geht es genauso. Gemeinsam hat man eine Baracke beschafft, aufgestellt, und der Musterbau kann nun einige Räume darin beziehen. Büromöbel gibt es nicht, deshalb wird zur Selbsthilfe gegriffen. Möbel- Eigenbau.

Kooperation mit Schweden?

Große Ereignisse werfen 1977 ihre Schatten voraus. Die Verwirklichung des Fahrerhausprojektes 6400 übersteigt die Wirtschaftskraft der DDR. Nach Auswegen wird gesucht. Der schwedische Hersteller „Volvo“ ist bereit, in Ludwigsfelde Fahrerhäuser eigener Konstruktion für sich und Ludwigsfelde produzieren zu lassen und dafür die Investitionen zu tätigen. Ein Kompensationsgeschäft. Im November 1977 hat der Musterbau das erste Fahrzeug mit einem durch „Volvo“ gelieferten „Viererclub- Fahrerhaus“ fertig (genannt L60/1) und am 7.10.1979 ist sogar ein 6×6 mit einem „Volvo“ - Fahrerhaus fahrfertig. Hoffnung auf ein attraktives Aussehen des neuen Lkw keimt auf.



IFA L 60 mit Fahrerhaus 6400 und Fahrerhaus Volvo

Inzwischen ist die Zahl der Mitarbeiter dieser Abteilung auf 67 angewachsen, davon 11 Frauen. Zusätzliche Leistungen müssen ständig erbracht werden. Einen interessanten Überblick und Einsicht in die Gegebenheiten ermöglicht ein Ausschnitt über geleistete Arbeit aus einem Schreiben EM an ETR (Rationalisierung) vom 30.9.1979:
Zur Erfüllung der Planaufgaben des Planes Forschung/Entwicklung wurden von den Kollegen im eigenen Bereich
3644 h als Überstunden abgeleistet.

Zur Unterstützung der Fertigungsbereiche leisteten unsere Kollegen per Juli 1979
2122 h als sozialistische Hilfe

Bei der Schneebeseitigung wurden von uns

190 h zur Aufrechterhaltung der Produktion abgeolten.

Bei der Beseitigung der Schäden, entstanden durch unbefugte Benutzung der W50 auf
dem Abstellplatz, waren unsere Kollegen zur Stelle und halfen, ca.

800 h wurden hier erbracht.

Im Rahmen der laufenden Neuerervereinbarungen wurden von den Kollegen 1979

1114 h abgeleistet.

Bemerkungen des Autors:

*In Betrachtung der Anzahl der Überstunden, die ja zur Auftragserfüllung der
Musterbauaufgaben anfielen, und Gegenrechnung der Anzahl der Stunden, die
für die Produktion geleistet wurden, bleiben 532 Überstunden als reiner
Aufwand für die eigentliche Musterbau- Arbeit!*

*Bei den Neuerervereinbarungen handelt es sich um eine Art der bezahlten
Arbeitsleistungen außerhalb der Arbeitszeit. Oft genutzt, um Verbesserungen
im Produktionsablauf zu verwirklichen. Ein zusätzlicher Arbeitszeitpool.*

Kurios die 1980 anliegende Aufgabe, einen sowjetischen Personenwagen vom Typ „Wolga“
mit einem Dieselmotor des Typs 4VD 8,8/8,5-1 SRF auszurüsten. Dieser Motor fand
Verwendung in dem Universalfahrzeug „Multicar“ und sollte nun mit seinen 50 PS den
schweren Pkw fortbewegen. Aber diese Maßnahme hatte einen handfesten Hintergrund.
Dienstreisen mit einem Pkw waren fast unmöglich, da Kraftstoff kontingentiert war.
Vergaserkraftstoff stand einfach nicht zur Verfügung. Dieselmotor aber benötigten
Fahrversuch, Prüfstände und Musterbau. Was lag näher, als mit einem Dieselantrieb im Pkw
auf Tour zu gehen? Dienstreisen halfen oft Schwierigkeiten zu beheben. Gespräche von Mann
zu Mann/Frau machten oft den Weg frei für Fertigungs- oder Liefermöglichkeiten, die sonst
unmöglich erschienen.

Traut die Wirtschaftsführung der „Volvo“- Offerte nicht oder will man zweigleisig gehen?
Der Musterbau fertigt nach Konstruktionsunterlagen ein modifiziertes W50 Fahrerhaus, Typ
501, kippbar. Aufgebaut auf ein L60- Funktionsmuster und L65 benannt. Dem folgen 1981
drei W50 mit Kippfahrerhaus.



L 65 mit kippbarem Fahrerhaus

Auch die Variantenflut des W50 hält nicht inne. Busfahrgestelle auf Allradfahrgestell- Basis
für Angola und einer neuen Rechtslenkerausführung in den vergangenen Jahren folgt nun ein
Fahrschulwagen für Angola.

Das Auf und Ab der Fahrerhäuser

Ein Allrad- und ein Straßenfahrzeug der Ausführung 550 bzw. 501, Basis W50, folgen 1982. Dazu ein Umrüstsatz für Zweistoffbetrieb des Motors mit Diesel/Erdgas. Hochverdichtetes Erdgas (20 Mpa) in Flaschen wird über ein Reduzierventil dem Motor zugeführt und durch einen Diesel- Zündstrahl gezündet. Diese Umrüstungsvariante ist eine Folge der durch die hohen Weltmarktpreise für Rohöl entstandenen Kraftstoffknappheit im Lande.

Die Aktion „Volvo“- Fahrerhaus als Kompensationsgeschäft kam doch nicht zu Stande. Für das Fahrerhaus 6400 fehlten noch immer die benötigten Investitionen. Jetzt konzentriert sich alles auf den W53. Kippbares Fahrerhaus W50, Motor 6VD 12,5/12 SRF 132 kW (180 PS), Achtgangwechselgetriebe, Planetenachsen. Das ist die Musterbauaufgabe 1984. Vier Fahrzeuge der intern 650 genannten Typenreihe werden in dem Jahr fertig. Dazu ein überlanges Fahrgestell auf W50- Basis für einen Ghana- Bus des Unternehmens *Neoplan* (BRD/Ghana).

Weitere vier W53 sind 1985 zur Übergabe an die Erprobung fertig. Es folgt ein Auftrag über zehn Test- und Verkaufsmuster W53. Deren Fertigung in den Monaten Februar bis März wird am 1. April 1986 mit der symbolischen Übergabe an die Direktion Absatz/Verkauf abgeschlossen. Wieder einmal darf sich anlässlich der 1. Mai- Demonstration ein neuer Fahrzeugtyp der Öffentlichkeit präsentieren. Für China wird ein W50 mit einer speziellen Vorderachse gefertigt, die eine Nutzmasse des Fahrzeugs von 7 Tonnen zulässt. Jeder weiß, dort werden die Fahrzeuge hoffnungslos überladen.

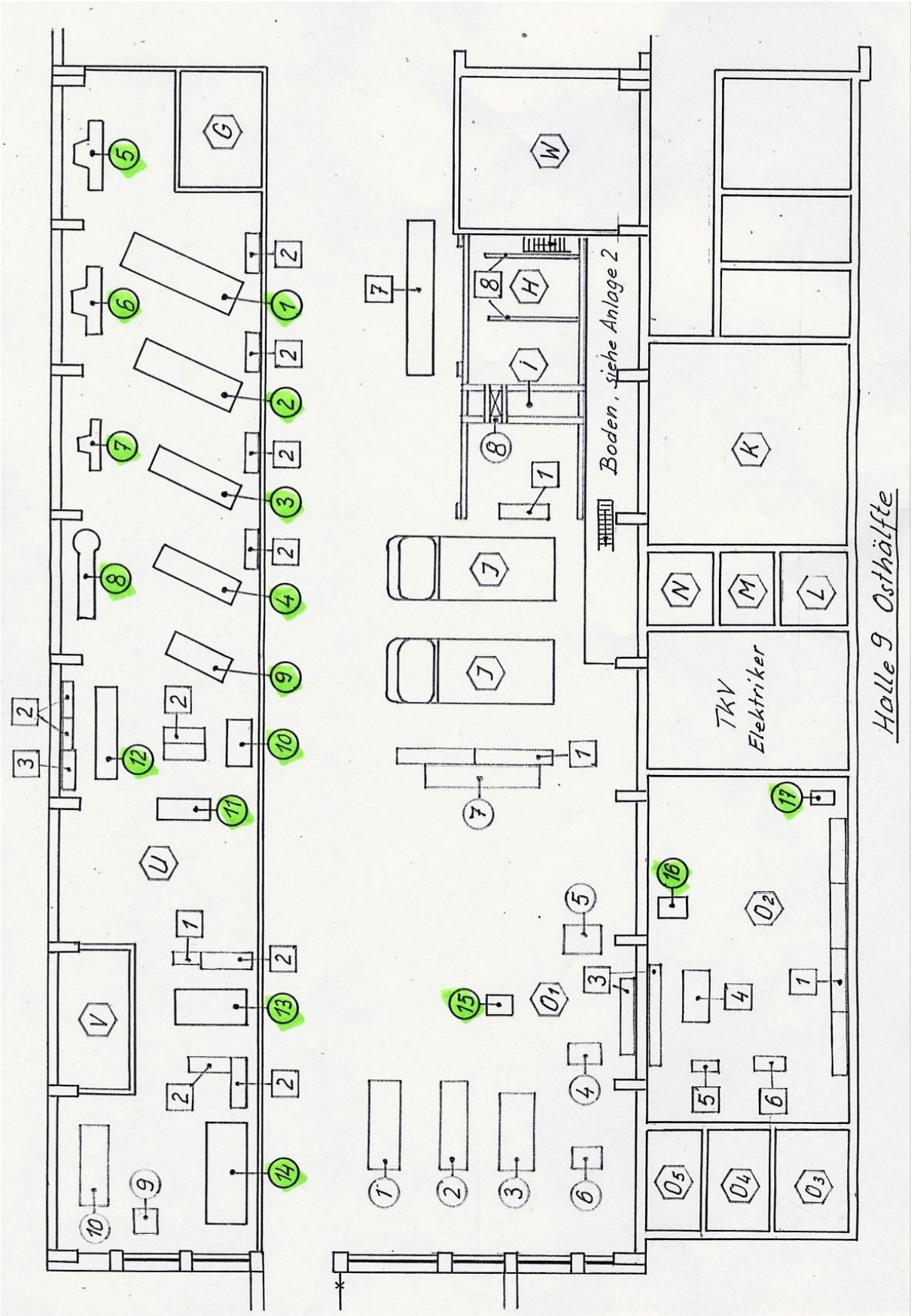
Das Jahr 1986 beginnt mit der offiziellen Typenbezeichnung L60 für das 180 PS- Fahrzeug. Der Musterbau fertigt weitere Fahrzeuge, die Serie soll noch 1986 beginnen. Aber es dauert dann doch noch bis Mitte 1987. Ungewöhnlich der Serienanlauf mit der schwierigsten Variante, dem Allradfahrzeug. Das hatte seine Gründe im Export. Insbesondere in die Krisengebiete Irak/Iran sollte der L60 verkauft werden. Doch der Verkauf stockt. Der Preis gegenüber dem W50 ist hoch. So verbleiben viele L60 4×4 im Lande und werden beim Kohlehandel, Getränketransport und sonstigen Versorgungstransporten verwendet. Aber dann der Schock. An den Vorderachsen tritt Öl aus und läuft in die Bremsstrommel. Diese Beanstandung trat in der Erprobung nie auf, die aber fand im Gelände und mit Niederdruckreifen statt. Abhilfe tut not. Der Musterbau fertigte erst mehrere Werkzeuge für den Wellendichtringhersteller um Variantenuntersuchungen zu ermöglichen. Und dann in Massen Ölleitbleche, die bei einem eventuellen Ölaustritt dessen Abfluss nach außen ermöglichten. Spitzname der Musterbauer für dieses Ölleitblech: „Ölkondom“.

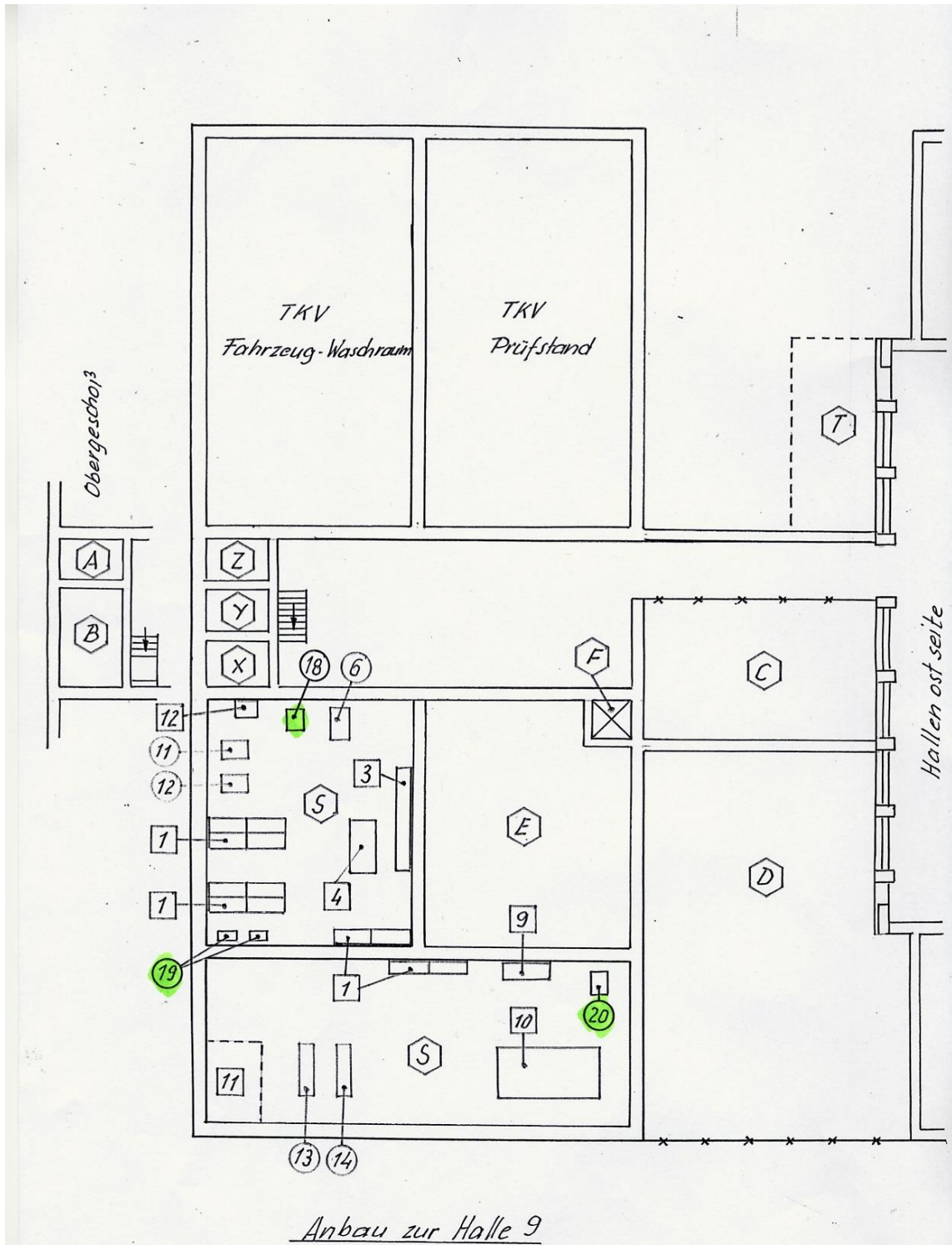
Das Jahr 1989 begann mit der aus dem Serienstart des W50 bekannten Aufgabe, die Varianten des L60 zu erweitern. Wieder verlangten die Aufbautenhersteller nach angepassten Fahrgestellen. Die Serie lief, die Musterbauer konnten sich bereits mit Weiterentwicklungsthemen, wie einer einfach übersetzten Hinterachse für den L60, befassen. Da kam der große Einschnitt. Die DDR öffnete ihre Grenzen und in der Planwirtschaft lief nichts mehr wie geplant.

Räumlichkeiten und Ausrüstung im Musterbau, - ein Überblick

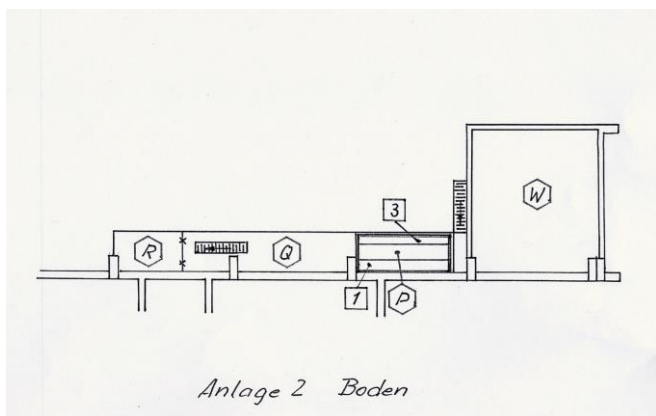
Die ständig steigenden Anforderungen an Fertigungskapazität, Fertigungstiefe und Termineinhaltung zwangen zu einer Vervollständigung der Ausrüstungen und zu größerer Lagerhaltung im Musterbau. Der Maschinenpark entsprach dem eines „mittelständischen“ Betriebes. Eine völlige Auslastung aller Maschinen und Werkzeuge war nicht gewährleistet. Doch die schnelle Realisierung der sich oft ändernden Aufträge rechtfertigte diesen Umfang an Einrichtungen.

Einen Überblick ermöglicht die Ausarbeitung des ehemaligen Mitarbeiters Wolfgang Weinert, nachfolgend dargestellt (Stand Mitte der achtziger Jahre).





1:125



Legende 1



TKM Arbeitsplätze

A	TKMT	Ökonomie
B	TKMT	Schreibbüro und Zeichnungsausgabe
C	TKMD	Materiallager für Bleche
D	TKMD	Materiallager für Halbzeuge
E	TKMD	Fertigteillager
F	TKMD	Fahrstuhl zum Keller
G		Meisterbüro f. TKM 1 und 2
H	TKM1	Achschweißplatz
I	TKM1	Rahmenmontage
J	TKM1	NKW Montageplatz
K	TKM1	Einzelteil-Fahrzeuglackierung und Spritzkabine
L	TKM1	Büro Lackiererei
M	TKM1	Farblager
N	TKM1	Trockenofen
O1	TKM1	Maschinen für Rahmenbau
O2	TKM1	Rahmenbau
O3	TKM1	Schweißraum
O4	TKM1	Sandstrahlkabine
O5	TKM1	Sandstrahlgebläse und Behälter
P	TKM1	KFZ-Elektromontage
Q	TKM1	Hilfsvorrichtungslager
R	TKM1	Musterrohrleitungslager
S	TKM1	Feinblechnerei
T	TKM1	Bleiküche
U	TKM2	Spanende Fertigung
V	TKM2	Pausenraum
W	TKM2	Gütesicherung für TKM
X		Toiletten
Y		Frauenruheraum
Z		Durchgang/Halleneinfahrt

Legende 2



Spanabhebende Maschinen

1	Drehmaschine bis Ø 630
2	Drehmaschine bis Ø 400
3	Drehmaschine bis Ø 300
4	Drehmaschine bis Ø 300
5	Senkrechtfräsmaschine
6	Waagrechtfräsmaschine
7	Universalfräsmaschine
8	Radialbohrmaschine
9	Flachschleifmaschine
10	Innenrundscheifmaschine
11	kl. Innenrundscheifmasch.
12	Außenrundscheifmaschine
13	Horizontalbohrwerk 80
14	Horizontalbohrwerk 100
15	Bügelsäge
16	Säulenbohrmaschine 25
17	Metallbandsäge
18	Tischbohrmaschine
19	Schleifbock
20	Holzbandsäge

Legende 3



Spanlose Maschinen

1	Rundmaschinen
2	Abkantbank
3	Tafelschere
4	Hydraulische Presse 40 t
5	Hydraulische Presse 160 t
6	Punkteschweißmaschine
7	Rohrbiegemaschine
8	Kranbahn mit hydr. Nietzangen
9	Gewinderollmaschine
10	Wuchtmaschine
11	Dornpresse
12	Sickenmaschine
13	kl. Rundmaschine
14	kl. Kantbank

Legende 4



Werkstatteinrichtungen

1	Werkbank
2	Werkzeugschrank
3	Regal
4	Richtplatte
5	Amboss
6	Großer Schraubstock
7	Montagegrube
8	Trennwand
9	Schweiß Tisch
10	Montageplatte
11	Pausenplatz
12	Waschbecken

Der Umbruch 1989/90

Ende des Jahres 1989 war die Welt in der Firma noch in Ordnung. Zwar verließen einige Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz in der Fabrik, aber nur wenige. Selbst zu Beginn 1990 waren Arbeitsaufgaben genug im Musterbau vorhanden. Auch Arbeit in der „Automobilwerke Ludwigsfelde GmbH“ ist gesichert. Die W50 und L60 können noch verkauft werden. Doch mit Einführung der DM-Mark (Währungsunion Juli 1990) bricht der Markt zusammen. Das Werk sucht Verbündete in der westdeutschen Autoindustrie und findet schließlich den Partner „Daimler-Benz AG“. Von dort wird im März 1990 ein Fahrerhaus der LN2-Baureihe zur Verfügung gestellt. Es soll theoretisch untersucht werden, ob es auf das L60- Fahrgestell passen könnte. Noch einmal krempeln Konstruktion und Musterbau gemeinsam die Ärmel hoch. Nach nur drei Wochen fährt ein L60 mit LN2-Fahrerhaus, zur Verblüffung der anwesenden Mercedes- Benz Manager und Mitarbeiter, aus der Halle 9. Doch vergeblich. Der 1318 genannte „Zwitter“ wird kein Serienprodukt, am 20.7.1990 erfolgt ein diesbezüglicher Beschluss.

Im Februar 1991 wird aus der „Automobilwerke Ludwigsfelde GmbH“ eine „Nutzfahrzeug Ludwigsfelde GmbH“ (NLG) und eine „Entwicklungsgesellschaft Ludwigsfelde mbH“ (EGL). In letzterer finden sich Konstruktion, Musterbau und Versuch wieder. Ein Personalabbau ist unumgänglich. Arbeitsaufgaben erteilt vielfach die „Mercedes-Benz AG“ Stuttgart. Das Können der verbliebenen Mitarbeiter steht außer Zweifel. Dementsprechend erfolgt eine bedeutende Auftragserteilung Ende 1991. Konstruktion, Musterfertigung und Erprobung eines Komponenten- NKW für den fernöstlichen Markt. Das Projekt MB 550/700/800 gedeiht bis zu dessen Serienfertigung in Indonesien.



Fahrgestell MB 550/700

Mit der Adaption der neuen Mercedes- Motorenbaureihe BR 904 für die NKW-Baureihe LN2 aus Wörth bekommt der Musterbau 1993 eine weitere bedeutungsvolle Aufgabe übertragen. Ein Jahr später steht die Weiterentwicklung des T2 an. Dieser ab 1992 nur in Ludwigsfelde produzierte Transportertyp bekommt als wesentliche Komponenten neue Motore, Getriebe und ein neu gestaltetes Fahrerhaus. Konstruktion, Musterbau und Erprobung erfolgen in Ludwigsfelde. Mit dem Namen „Vario“ für ca. weitere sechs Jahre in der Produktplanung vorgesehen, hält er sich wacker und ist auch 2009 noch in der Fertigung!

Schlussakkord

Eine ständige Verkleinerung des allgemeinen Maschinenparks setzte schon Anfang der neunziger Jahre ein. Musste früher jedes Bauteil selbst gefertigt werden gab es nun kein Problem mehr, andere Firmen mit der Herstellung zu beauftragen. Oft sogar kostengünstiger. Die vorhandenen Maschinen waren nicht mehr ausgelastet und konnten abgegeben werden. Gleiches geschah mit der Lagerhaltung. Normteile und Halbzeuge bedurften nur einer Vorratshaltung für den täglichen Gebrauch. Alles andere konnte in der Marktwirtschaft kurzfristig bestellt werden.

Entsprechend den geänderten Anforderungen kamen neue, hochwertige Maschinen in den Musterbau. Die Fertigungstiefe verringerte sich dennoch.

Die ab 1997 beginnende Entwicklung eines Stadtlieferwagens (der schließlich der Fahrzeugkategorie Van zugeordnet und als „Vaneo“ verkauft wird) stellt die Musterbauer noch einmal vor eine anspruchsvolle Aufgabe. Er ist jedoch auch der „Sargnagel“ für diese Abteilung. Für weitere Neuschöpfungen ist nun nur noch der Mutterkonzern zuständig. Für die „DaimlerChrysler Ludwigsfelde GmbH“ beendet der Musterbau 2001 seine Tätigkeit. Die verbliebenen Mitarbeiter finden in der Fabrik und in der Planungswerkstatt eine neue Beschäftigung.



Artfremde Aufgaben, erledigt von Musterbau- Mitarbeitern 1965 bis 1990

Die gute Qualifikation der Mitarbeiter führte häufig zu Anfragen zur Fertigung artfremder Erzeugnisse. Insbesondere die Produktionsabteilungen hatten derartigen Bedarf. Große Projekte in diesem Rahmen waren die Konstruktion, Fertigung und Inbetriebnahme eines Automaten für die Herstellung von Lagern, ein Sonderdrehautomat für Aluminium- Gehäuse und eine Fettsprüheinrichtung mit Rührgerät für die Ziehpressen des Presswerkes. Ob ein Bücherwagen für die Gewerkschaftsbibliothek oder ein Fahrradständer für das neue Konstruktionsgebäude, der Musterbau musste helfen.



Der rollende Bücherwagen

Die Gewerkschaft unterhielt eine Bücherei mit Belletristik, populärwissenschaftlicher und politischer Literatur. Den Mitarbeitern in den Fertigungsbereichen sollte direkt am Arbeitsplatz eine Ausleihe ermöglicht werden.

Ab 1966 kam ein außergewöhnliches Projekt hinzu. Das Automobilwerk hatte bis 1965 in der Lehrwerkstatt Rennbootmotore produziert. Nach Einstellung dieser Produktion sponserte die Firma den Motorsportclub, um den Sportlern eine weitere Rennteilnahme zu ermöglichen. Diese konstruierten und fertigten ab 1966 bis 1987 ihre Rennmotore selbst. Doch dazu mussten Bauteile in hoher Qualität angefertigt werden. Hier halfen von der Idee begeisterte Mitarbeiter des Musterbaus. Außerhalb der Regelarbeitszeit fertigten sie die benötigten Bauteile, selbst freie Samstage fielen dieser Aufgabe zum Opfer. Als in den Jahren 1968 bis 1971 Welt- und Europameisterschaften mit diesen Motoren gewonnen wurden verbuchten auch die Musterbauer stolz ihren anteiligen Erfolg.

Randereignisse

Eigentlich sind diese Randereignisse für einen Techniker unwichtig. Aber sie ermöglichen einen Einblick in die Gegebenheiten des politischen Umfeldes einer Zeitepoche. Wer jedoch aus heutiger Sicht diese Situationen überheblich betrachtet, dem sei nur daran erinnert, dass heutige Motivationsveranstaltungen für erwachsene Menschen auch oft lächerlich wirken. Nichts anderes, allerdings mit überwiegend politischem Hintergrund und weniger professionell, geschah bis 1990 in den Staatsbetrieben der DDR.

Ein Beispiel:

Protokoll einer am 27.1.1966 durchgeführten Versammlung des Kollektivs Musterbau
(Zu jedem Punkt ist der Verantwortliche namentlich genannt)

- Quartalsweise wird über den Stand der Neuererbewegung zur Kostensenkung des Lkw W50 berichtet.
- Vortragsabende werden durchgeführt, (z.B. über den Stand der Fahrerhauskonstruktion)

- Fachliche Weiterbildung
- Sozialistisches Leben; Patenschaft mit einer Club- Combo (Musiker)
- Patenschaft mit der Arbeitsgemeinschaft „Kraftfahrzeugtechnik“ (Schüler)
- Führung eines Brigadetagebuches
- Gemeinschaftskasse (Sammlung für Abteilungsinterne Veranstaltungen)
- Wettbewerb
(dringende Aufgaben mit Terminvorgabe werden so vorrangig bearbeitet)

Wettbewerbsaufgaben waren u.a.:

- Wie viele Brigademitglieder werden aktive Leser der Gewerkschaftsbibliothek
- Zur Verschönerung der Arbeitsplätze werden 240 Stunden im Rahmen des Nationalenaufbauwerkes geleistet, - 6 h/Kollege, - unendgeldlich
- Vertrag mit dem Klubhaus betr. Instandhaltung dortiger Einrichtungen und Teilnahme an Kulturveranstaltungen
- Wandzeitungsgestaltung

Als weiteres Beispiel

Themen für die Gestaltung der Wandzeitung, 1966

Gründung der Nationalen Volksarmee

Internationaler Frauentag

20. Jahrestag der Partei (Sozialistische Einheitspartei Deutschlands)

1. Mai, Kampftag der Werktätigen

Weltfriedenstag

Abschluss des Warschauer Vertrages

Tag des Kindes

Vertrag über Freundschaft und Beistand mit der Sowjetunion

Todestag Klara Zetkin

Geburtstag Walter Ulbricht

Nationalkomitee Freies Deutschland

Stand der Brigadearbeit im Kampf um den Titel

Beginn des 1. Weltkrieges

Atombombe auf Hiroshima

Schutzwahl am 13. August 1961

Ernst Thälmann ermordet

Beginn 2. Weltkrieg

Todestag Wilhelm Pieck

Gedenktag der Opfer des Faschismus

Todestag Otto Grotewohl

Tag der Republik

Adolf Hennecke, Aktivisteninitiator

Große sozialistische Oktoberrevolution

Weltjugendtag

Nur wenige gestalteten diese Wandzeitung außerhalb der Arbeitszeit, es ging somit wertvolle Kapazität verloren.

Wie eingangs erwähnt, Randereignisse. Aber sie banden Kapazität.

Einordnung des Musterbaus innerhalb der Hauptabteilung Konstruktion/ Direktion Erzeugnisentwicklung/ EGL/ DaimlerChrysler

VEB Industrierwerke/VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde

1964 bis 31.7.1970

TKV- M

Direktionsbereich Technik (T)
Hauptabteilung Konstruktion (K)
Abteilung Versuch (V)
Gruppe Musterbau (M)

VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde

1.8.1970 bis 30.8.1973

EM

Direktor für Erzeugnisentwicklung (E)
Hauptabteilung Musterbau (M)
untergliedert in:
Abteilung Technologie (EMT)
Disposition und Materialbereitstellung (EMD)
Meisterbereich Spanlose Fertigung und Montage (EM1)
Meisterbereich Spanabhebende Fertigung (EM2)

ab 1.9.1973 bis 1990

TKM

Direktionsbereich Technik (T)
Hauptabteilung Konstruktion (K)
Abteilung Musterbau (M)
untergliedert in die Gruppen:
Technologie (TKMT)
Disposition und Materialbereitstellung (TKMD)
zwei Meisterbereiche (TKM1 und TKM2)

Entwicklungsgesellschaft Ludwigsfelde mbH(EGL)

DaimlerChrysler Ludwigsfelde GmbH (DCLU)

1991

EGL/ MST (Struktur 10/91)

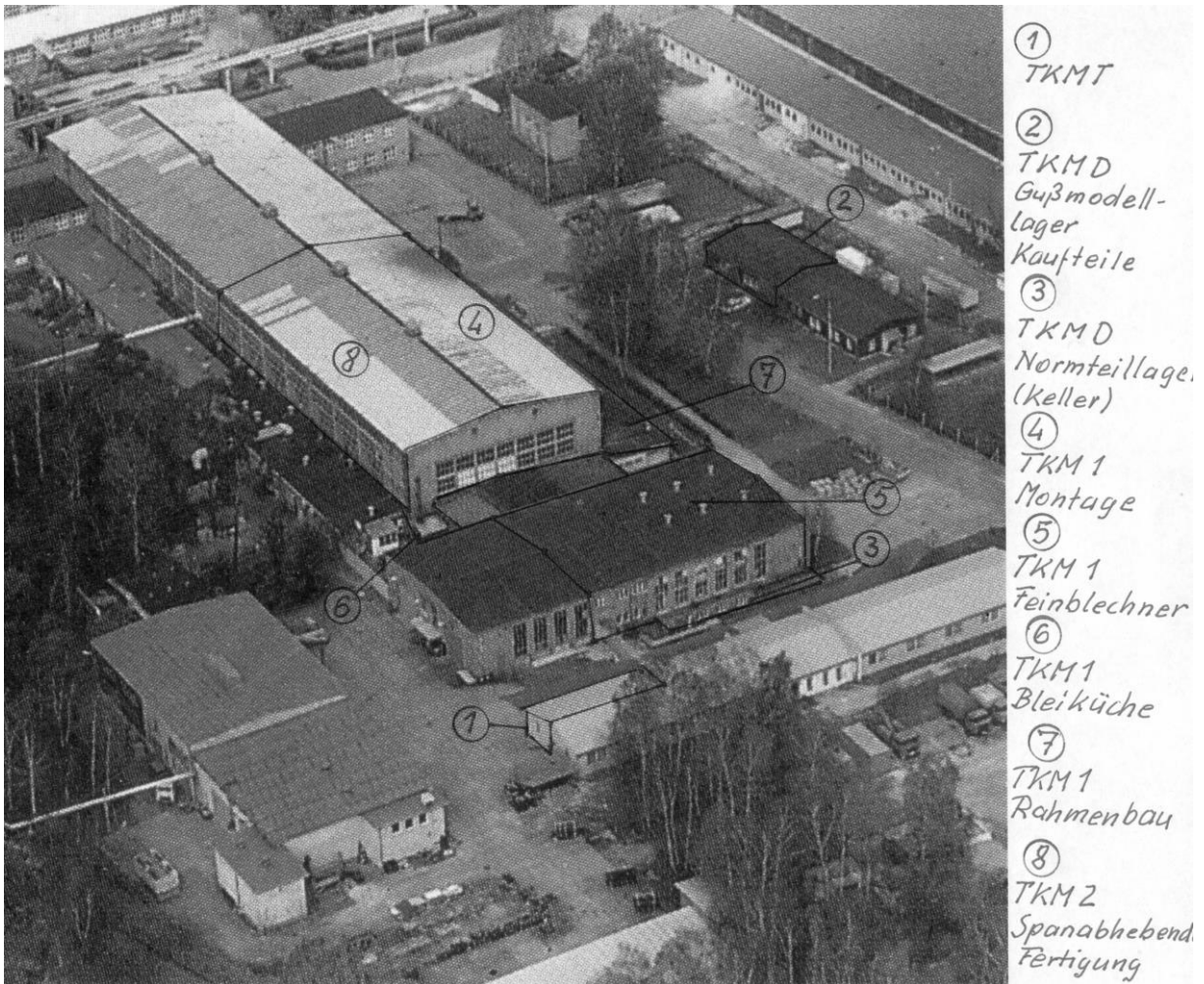
1999 (Struktur 2/99) (DCLU)

ET/VP 37 (Prototypen/Teilefertigung, Werk 37) (Entwicklung Transporter/
Versuch Prototypen)

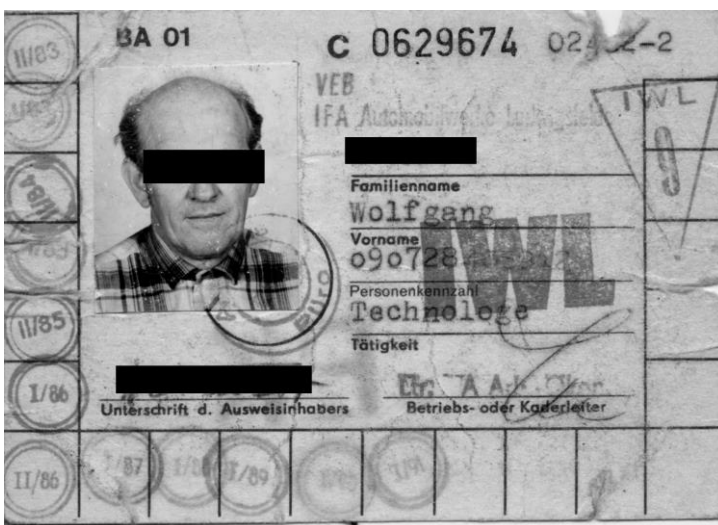
(Leitungsstufe 4)

Bildanhang

mit ergänzenden Erläuterungen



Luftbild vom Hallenkomplex Halle 9, Versuch und Musterbau
 Mit (1) bezeichnet der Bürokomplex von TKMT, in der auf Seite 9 beschriebenen Baracke



Betriebsausweis mit Berechtigung zum Betreten der Halle 9.
 Gültigkeit für jeweils 1/2 Jahr.

Interessant, das noch 1983 die Abkürzung

IWL
 (IFA-Werk-Ludwigsfelde)
 verwendet wurde.



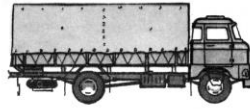
die linke Seite der Halle 9, - belegt vom Musterbau



die rechte Seite der Halle 9, - belegt von der Versuchabteilung

L

Pritschenfahrzeug
Standardtyp der Variantenreihe
Nutzlast: 5,3 t
Höchstgeschwindigkeit 90 km/h



L/Sp

L/Sp Speditionspritschenfahrzeug
mit verlängertem Radstand

LA/K-MK 5/6

LA/K-MK 5/6 Muldenkipper

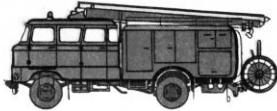


LA/Z 2 SK 5

LA/Z 2 SK 5-ND Zugmaschine
mit Zweiseitenkipppaufbau, Allradantrieb
und Niederdruckreifen. Nutzlast: 4,6 t, Zug-
masse: 12 t.

L/LF 16

L/LF 16 Löschgruppenfahrzeug LF 16,
ausgestattet mit allen technischen Mitteln zur
Brandbekämpfung

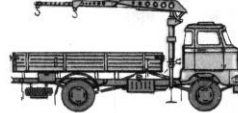
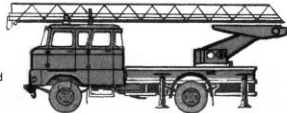


L/IKB

L/IKB Isothermkofferverkehr
zum Transport leichtverderblicher und tem-
peraturempfindlicher Nahrungsmittel

L/DL 30

L/DL 30 Kraffahrdrehleiter DL 30
Spezialfahrzeug zur Brandbekämpfung und
Rettung von Menschen aus Notlagen

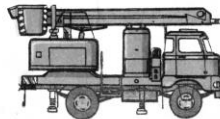


L/L

L/L Pritschenfahrzeug mit hydraulischem Ladekran

L/F

L/F Fäkalienfahrzeug
Spezialfahrzeug für die Kommunal- und
Wasserwirtschaft. 4800 l Fassungsvermögen.

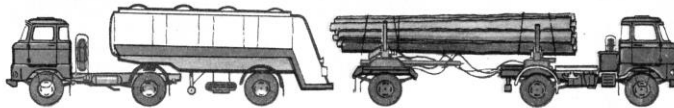


L/U

L/U Universalmontagemast 13 m

L/S

**L/S Sattelzugmaschine und Milch-Tank-
auflieger**
(mit isolier-Plastbehältern). Die 4 Tanks im
Verbundsystem fassen 9000 l



L/H

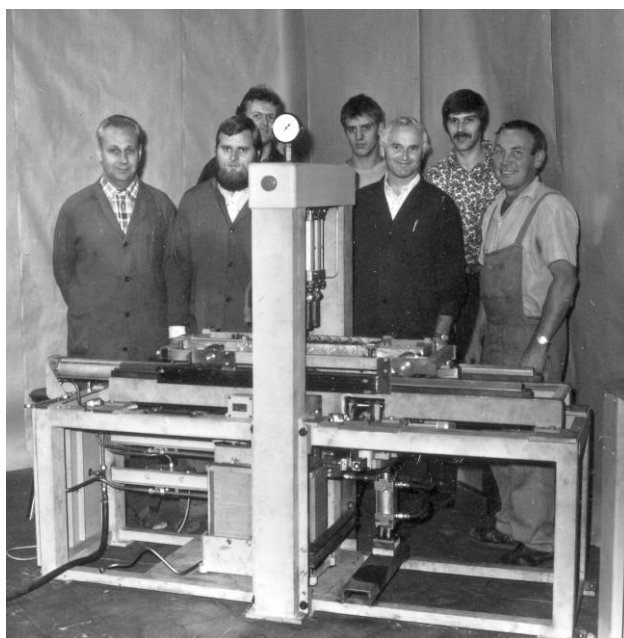
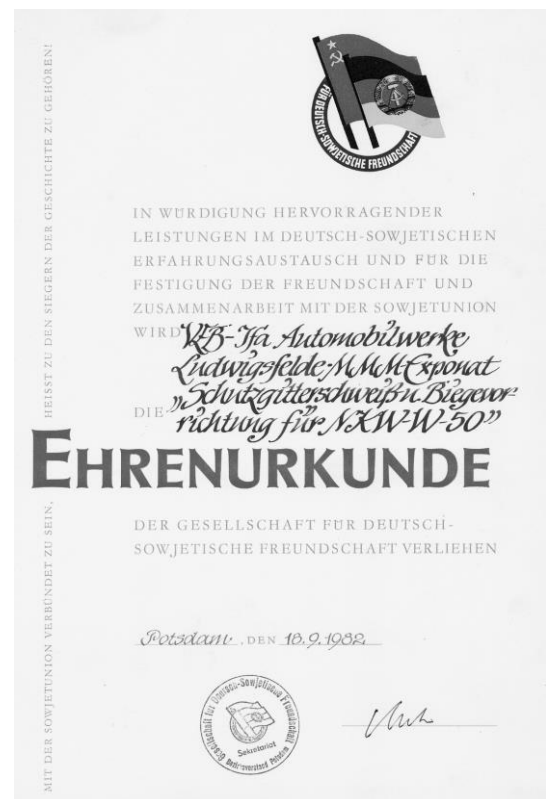
L/H Langmaterialtransporter

IFA W50 RATIONELL · ÖKONOMISCH · VIELSEITIG

Ein kleiner Ausschnitt aus der Variantenvielfalt des IFA W 50, für die der Musterbau zahlreiche Bauteilanpassungen herstellen musste



Das Musterbau- Team 1986 nach Fertigstellung der Verkaufsmuster des neuen Typ IFA L 60



Im Bild:

Schutzgitterschweiß- und Biegevorrichtung, ein MMM- Projekt des Musterbaus 1981/82

Messe der Meister von Morgen

MMM

Auszeichnungen 1980/81 des „Kollektivs Sondermaschine zum Bohren, Senken, Gewindeschneiden, Entgraten“

Bereichs- MMM

Geldprämie

Betriebs- MMM

Ehrenurkunde

des Generaldirektors

Kreis- MMM

Ehrenurkunde

des Vorsitzenden des Rates des Kreises

Bezirks- MMM

Ehrenurkunde

des Rates d. Bezirkes, A. Becker- Medaille

Zentrale- MMM

Ehrenpokal des

Ministers für allgemeinen Maschinenbau-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau

Die „Messe der Meister“ von Morgen sollte junge Mitarbeiter motivieren, Möglichkeiten zur Steigerung der Produktivität zu erkennen und durch konkrete Maßnahmen zu ermöglichen. Im Musterbau sind unter Anleitung erfahrener Mitarbeiter spezielle Vorrichtungen oder Sondermaschinen konstruiert und gefertigt worden. Eine Notlösung, da Hersteller für derartige Sondermaschinen in der DDR nur in geringem Maße vorhanden waren.

EINGANG
EM/.....
10. OKT. 1977

Relage EM

BETRIEBSPARTEIORGANISATION
DER SOZIALISTISCHEN EINHEITSPARTEI
DEUTSCHLANDS



Direktor für Erzeugnisent-
wicklung
Gen. Dr. Zimmer

im VEB
IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde
172 Ludwigsfelde Kreis Zossen

Fernruf: Ludwigsfelde 60/62368
62068

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Tag 3.10.77

Werter Genosse Dr. Zimmer!

Die Station "Junger Techniker" in Ludwigsfelde hat den Auf-
trag, zum Fest des Roten Oktober in Berlin vom 19. - 22. 10.
mit 5 Mini-Mopeds einen Beitrag zu gestalten.

Diese Mini-Mopeds werden in der Arbeitsgruppe Junge Kraftfahr-
zeugtechniker angefertigt. Der Leiter dieser Arbeitsgemeinschaft
ist der Kollege Wolfgang Weinert, Technologie im Bereich Muster-
bau.

Am 28. 9. sprach der Genosse Schmidt, Leiter der Station, bei
mir vor mit der Bitte um Unterstützung.
Diese Unterstützung beinhaltet Sandstrahl- und Lackierarbeiten
am Rahmen, Gabel und Schwingen (jeweils 5 Stück) für diese Mini-
Mopeds.

Nach Einschätzung des Kollegen Weinert liegen die Bereitschaft
der Kollegen und kapazitive Möglichkeiten vor, diese Lackier-
und Sandstrahlarbeiten zu übernehmen.

Anliegen meines Schreibens ist, dem Kollegen Weinert über den
Abteilungsleiter Musterbau offiziell und schriftlich die Erlaub-
nis zu erteilen, die o. g. Bauteile in unseren Betrieb einzu-
bringen und bearbeiten zu lassen sowie sie wieder aus dem
Betrieb herauszubringen.

Ich bitte Dich, kurzfristig diese Maßnahmen einzuleiten, um
den in Arbeitsgemeinschaft tätigen Pionieren und Schülern
ihren Beitrag zum Fest des Roten Oktober zu sichern.

EM - Gen. Bauer

Bitte mitop. besaulassen

Mit sozialistischem Gruß

Schütze

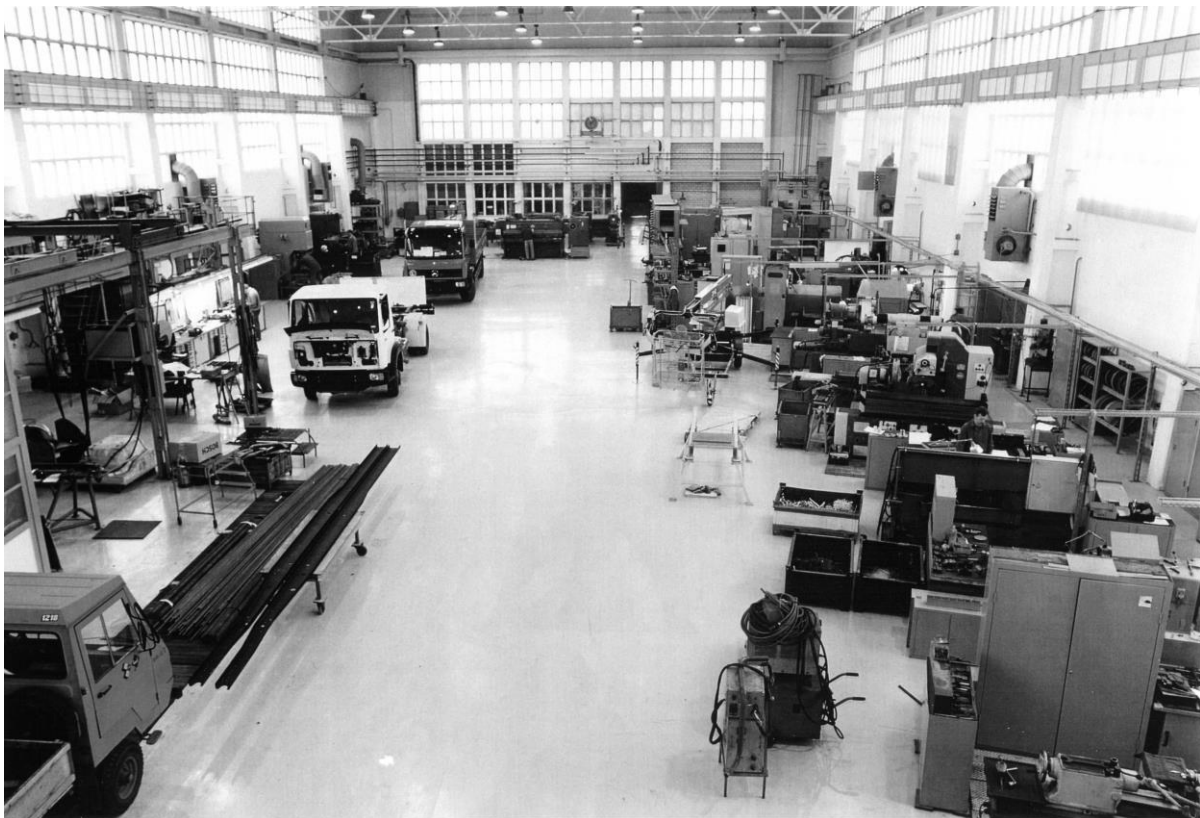
Schütze
Stellv. Sekretär der BPO

5.10.

Zimmer

Ehrenamtliche Arbeit hatte seine Grenzen, wenn Maschinen und Ausrüstungen in den zur Verfügung stehenden Werkstätten nicht ausreichten. Doch der Kampf mit den Leitungshierarchien hatte für den Ehrenamtlichen oft ermüdende Umfänge. Wer zur Partei- oder Gewerkschaftsleitung „einen guten Draht hatte“, konnte einiges beschleunigen oder überhaupt erst ermöglichen.

Ab 1991



Ab 1991 *Entwicklungsgesellschaft für Kraftfahrzeugtechnik Ludwigsfelde mbH (EGL)*
Ein Blick in die Hallenhälfte der Halle 9, die vom Musterbau genutzt wurde.



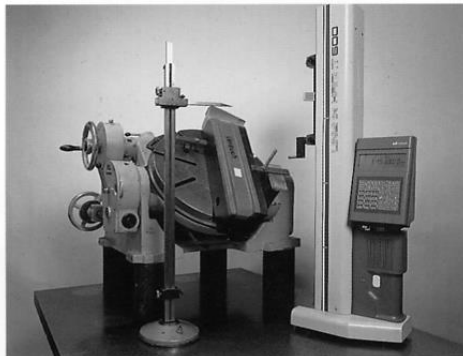
Musterbau

Für die Herstellung einfacher und komplizierter Kraftfahrzeugbauteile und -baugruppen sowie zur Herstellung von Prototypen und Funktionsmustern stehen 25 gut ausgebildete, langjährig erfahrene Mitarbeiter und ein umfangreicher Maschinenpark zur Verfügung. Wir fertigen vorwiegend für die NKW-Entwicklung, sind aber auch im PKW-Bereich tätig.

Werkzeuge und Vorrichtungen zur Teilefertigung kleiner bis mittlerer Losgrößen sowie Prüf- und Meßeinrichtungen für stationäre Prüfungen gehören zu unserem Leistungsangebot.

Arbeitsausführungen

- Spanabhebende Bearbeitung,
- Blechbearbeitung im Karosserie- und Fahrzeugbau einschließlich der erforderlichen Schweißverfahren,
- Farbgebung mit Einbrennmöglichkeit zur Oberflächenbehandlung.



Entwicklungsgesellschaft
für Kraftfahrzeugtechnik
Ludwigsfelde mbH
Industriepark
Postfach 51
O-1720 Ludwigsfelde

Ihr Ansprechpartner ist
Herr Eckehard Baier
Tel.: 83 29 64, Fax: 83 21 09



1991

Prototypenfertigung des
Komponenten - LKW
Typ 550/700/800



1993

Adaption der Motoren-
baureihe 904 in die
Fahrzeugbaureihe LN2
von „Mercedes- Benz“



1994

Weiterentwicklung der
Großraumtransporterreihe
T2 zum Typ „Vario“ mit
neuem Triebwerk und
Fahrerhausmodifikationen



Erste Schritte zum „Vaneo“, -Radstandverlängerung einer Mercedes- Benz „A-Klasse“ für Voruntersuchungen



Ein „Vaneo- Erlkönig“ für die Fahrerprobung



2001 bis 2005 in Ludwigsfelde gefertigt