

---

## Im Bücherregal: Frontlenker gegen Kaffee und Südfrüchte

Von Jens Riedel

Noch ist er hin und wieder zu sehen, doch auch der IFA W 50 verschwindet zunehmend aus dem ostdeutschen Straßenbild. In Zeiten kubischer Fahrerhäuser stach der Fünf-Tonner aus Ludwigsfelde durch seinen minimalen Vorbau aus der Masse hervor. Frank Rönicke hat sich nun auch dieses ehemaligen DDR-Fahrzeugs angenommen und seine Geschichte festgehalten.

Der Fahrzeugbau in der DDR ist ohne die wirtschaftlichen Anweisungen aus Moskau nicht zu verstehen, mit denen den Ostblock-Ländern seinerzeit klipp und klar bestimmte Vorgaben gemacht wurden. So kam 1956 die Direktive, dass in der DDR nur noch Lastwagen bis fünf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gebaut werden sollten.

Die ersten 30 der insgesamt knapp 140 Seiten widmet der Autor der Vorgeschichte des W 50 mit den vorangegangenen Haubertypen Horch H 3, H 6 und IFA S 4000. 1962 entstanden in Werdau die Prototypen des zunächst als 4,5-Tonner ausgelegten W 45, der drei Jahre später schließlich als W 50 L (Werdau, 5,0-Tonner, Lastwagen) in Produktion ging. Allerdings hätte er da schon L 50 heißen müssen, denn zwar war er in Werdau entwickelt, aber gebaut wurde er dann letzten Endes im Werk Ludwigsfelde. Das hatte die damalige Daimler Benz AG kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zum Bau von Flugzeugmotoren errichtet. Nach 1945 wurden dort die DDR-Roller Wiesel, Pitty, Berlin und Troll gebaut, deren Schicksal mit Beginn der Lkw-Fertigung besiegelt war.

Auch am W 50 offenbarte sich die Mangelwirtschaft. Bis zu 80 Prozent der Fahrzeuge gingen in den Export, unter anderem im Tausch gegen Kaffee und Südfrüchte. Allein rund ein Sechstel der gesamten Produktion landete laut Rönicke in Ungarn, jeweils um die 70.000 Fahrzeuge im Irak und in China. Und nach Vietnam wurden beispielsweise immerhin 19.000 Stück ausgeführt. Es liegt auf der Hand, dass da bei einer Gesamtzahl von am Ende 593.000 gebauten W 50 und L 60 in über 25 Jahren der Bedarf im eigenen Land nie auch nur halbwegs gedeckt werden konnte. Vor allem die Landwirtschaft, der der W 50 groß versprochen worden war, guckte in die Röhre. Erst neun Jahre nach Produktionsbeginn kam beispielsweise der Viehtransporter auf den Markt.

1987 rollte – das Tonnen-Limit war angehoben worden – der Nachfolger L 60 vom Band, nun endlich mit Sechs-Zylinder-Motor und deutlich mehr Leistung. Drei Designentwürfe, einer davon durchaus futuristisch anmutend, waren zuvor wieder in der Schublade verschwunden. Verworfen wurde auch die Idee, einfach ein Volvo-Fahrerhaus – die Pkw der Schweden wurden gerne in der DDR als Staatskarossen genutzt – auf das IFA-Fahrgestell zu setzen. Es fehlte einfach das Geld, und so blieb es auch nach über 20 Jahren beim bekannten Anblick. Lediglich der leicht hervorgezogene Kühlergrill machte den äußerlichen Unterschied. Doch das Ende der Baureihe war mit dem L 60 ja ohnehin schon nahe, auch wenn das damals natürlich niemand ahnen konnte. Da half nach der Wende auch kein Versuch mehr mit einer Mercedes-Kabine zu retten, was nicht zu retten war. Ende 1990 war Schluss – und Mercedes-Benz zog wieder in Ludwigsfelde ein.

Frank Rönicke liefert viele Bilder, von denen einige zeitgenössische Aufnahmen in der Druckqualität schwächeln, was aber zu verschmerzen ist. Ein echter Fundus für den Lkw-Fan ist unter anderem der siebenseitige Abdruck aller Grundversionen von 1984, denn der Einheits-Lkw der DDR bot nicht nur drei verschiedene Kabinenausführungen für bis zu zehn Personen, er war auch als Allradversion und mit Niederdruckreifen erhältlich sowie als Sattelzugmaschine. Und auch die Aufbauten kamen aus volkseigenen Betrieben. So gab es den W 50 beispielsweise als Abschlepp- und Bergfahrzeug, als Autodrehkran, als

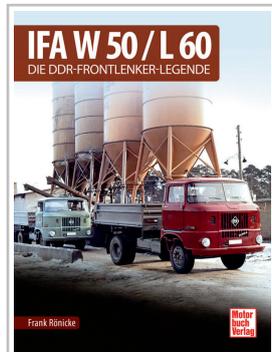
---

Fäkalien- und als Kadaverfahrzeug und Muldenkipper.

„IFA W 50 / L60 – Die DDR-Frontlenker-Legende“ von Frank Rönicke ist im Motorbuch-Verlag erschienen. Das Buch hat 144 Seiten mit 221 Abbildungen und kostet 19,95 Euro.  
(ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



„IFA W 50 / L 60 – Die DDR-Frontlenker-Legende“ von Frank Rönicke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Motorbuch-Verlag