

Typenkompass

DDR-Lastwagen

Importe aus der Tschechoslowakei,
Polen, Rumänien und Ungarn

Ralf Kunkel

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Motiven aus den Archiven von Juraj Hlavac und Ralf Chr. Kunkel.

Bildnachweis: Alle Abbildungen stammen, soweit nicht anders angegeben, aus dem Archiv des Autors.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31239-5 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH + Co. KG

1. Auflage 2015

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster
Innengestaltung: Sven Rauert

Inhalt

Vorwort	4
----------------------	----------

Einleitung.....	5
------------------------	----------

ČSSR

Praga V3S S1	09
Praga V3S.....	10
Praga V3S FEK	12
Škoda 706 R.....	13
Škoda 706 RS	15
Škoda 706 RT	16
Škoda 706 RTS	18
Škoda 706 RTTN	20
Škoda 706 RT AKV.....	22
Škoda 706 RTK	24
Škoda / LIAZ 706 MT 4	27
Škoda / LIAZ 706 MTS 24	29
Škoda / LIAZ 706 MTTN	32
LIAZ Š 100.04 und Š 100.05	34
LIAZ Š 110.551	36
LIAZ Š 150.261	38
Tatra 111 R.....	39
Tatra 111 S und S-2.....	41
Tatra 111 C.....	43
Tatra 147 DC 5.....	44
Tatra 141	46
Tatra 138 S1	48
Tatra 138 S3.....	51
Tatra 138 CL 12	52
Tatra 138 NT	54
Tatra 148 S1	56
Tatra 148 S3	59
Tatra 148 NTf	61
Tatra 813 TP	63
Tatra 813 8x8	65
Tatra 815 S3	67
Tatra 815 VVN	70
Tatra 815 NTH.....	72
Tatra 815 TP	75
Tatra 815 VT	77
Stavostroj T 180 D 10	80

Polen

Jelcz 315	82
Jelcz 316	84
Jelcz 317	86
Jelcz C 417	88
Jelcz C 620	90
Jelcz 574 (Star 660 M1).....	92
Zuk A 06 B.....	94
Zuk A 07 B.....	96
Zuk A 11 B.....	98

Rumänien

ARO M 461 / M 473	100
ARO 240 / 240 D und 244 / 244 D.....	102
TV 41	104
TV 12	106
TV 14	107
ROMAN 10.215 FS	108
ROMAN 19.215 DFS und 19.256 DFS	110
ROMAN 19.215 DFK	112

Ungarn

Dutra DR-50.....	113
Dutra G 116.....	116
Csepel D-352 und D-420	118
Csepel D-450 N.....	121
Csepel D-705 N.....	123

Anhang

Staatliche Nutzfahrzeug- Exportunternehmen der RGW-Mitglieder	126
Abkürzungsverzeichnis	
Literaturangaben / -nachweise.....	127

Vorwort

In Fortführung des bereits erschienenen Typenkompass »DDR-Lastwagen« von Christian Suhr befasst sich dieses Buch mit den Nutzfahrzeugfabrikaten in der DDR, die aus der Tschechoslowakei, Polen, Rumänien und Ungarn stammten. Ausgeschlossen sei jedoch die Kategorie der Busse.

Die große Vielfalt an Nutzfahrzeugen erlaubt es nicht, alle Typen mit dem Umfang dieses Buches darzustellen. Neben den Grundtypen wird den-

noch auf einige spezielle Fahrzeuge eingegangen, die nicht unbedingt im alltäglichen Straßenverkehr zu finden waren. Anzumerken sei, dass sehr viele Importfahrzeuge je nach Einsatz auch in der DDR nachträglich umgerüstet wurden. Innerhalb der Mitgliedsstaaten des RGW war die Sowjetunion eine der wichtigsten Lieferanten an Nutzfahrzeugen für die DDR. Auf Grund der Fülle ist es jedoch ein Thema, das separat behandelt wird.

Danksagung

Als Erstes möchte ich mich für die Unterstützung meiner Familie bedanken, die mir mit Verständnis beistand und oft auf meine Anwesenheit verzichten musste.

Obwohl das Schreiben eines Buches häufig ein einsames Unterfangen darstellt, kommt dennoch kein Autor ohne Hilfe aus. Daher möchte ich mich in aller Form bei all denjenigen bedanken, die mich mit Informationen und Bildmaterial unterstützt haben. Diese wertvollen Beiträge trugen einen beachtlichen Anteil am

Zustandekommen des Buches bei. Großer Dank gilt hier vor allem Andre Junghans, Harald Güntzel, Michael Kunkel, E. Hering (Archiv Meißen), Stanislav Červený, Juraj Hlavac, Jörg Siegert, Michael Noack, Kai Rücker, Enrico Kober, Peter Pichl, Steffen Thiel.

Sehr verbunden fühle ich mich dem Motorbuch Verlag, der die Realisierung des Projektes erst ermöglichte.

Allen vielen Dank!
Ralf Christian Kunkel



Dreiseitenkipper Škoda / LIAZ 706 MTS 24 beim Alltechnik-Treffen in Goyatz am Schwielochsee - kostspielige und zeitaufwendige Restaurationen haben im Laufe der letzten Jahre zugenommen und zeugen von der Nutzfahrzeug-Faszination.

Einleitung

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges begann eine neue Zeitrechnung für das kriegszerstörte Deutschland. Nach der Aufteilung Deutschlands in alliierte Sektoren war die sowjetische Besatzungszone (SBZ) auf Grund der sowjetischen Entschädigungsansprüche von Demontage und regelrechter Plünderung geprägt.

Für die Durchführung der Reparationsgütertransporte war das ab 1946 in Ost-Berlin wieder bestehende Speditionsunternehmen »Derut-
ra« (Deutsch-Russische-Transport-Aktiengesellschaft) verantwortlich. Es regelte außerdem den Außenhandelstransport zwischen der SBZ – der späteren DDR – und der Sowjetunion im Zusammenwirken mit den volkseigenen Kraftverkehrsbetrieben. In Folge dieser Maßnahmen verfielen anfangs Industrie und Landwirtschaft zusehends. Doch mit der Erkenntnis der Sowjetunion, die Kapazitäten lieber zu nutzen, begann gegen Ende der 1940er Jahre der langsame Wiederaufbau der Landwirtschaft und der Industrie unter sowjetischer Kontrolle. Da jedoch die übrige vom

Krieg verschonte oder teilerstörte Kraftfahrzeugindustrie durch Demontage sowie Abtransport der Produktionsanlagen und Maschinen in die Sowjetunion so gut wie nicht mehr vorhanden war, griff man zum Zweck der Mobilisierung zunächst vorwiegend auf noch vorhandene Fahrzeuge aus deutscher Vorkriegsproduktion zurück und nutzte auch von der Sowjetarmee ausgemusterte Fahrzeuge.

1949 wurde der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfen gegründet. Zu den Mitgliedern Sowjetunion, Polen, Bulgarien, Rumänien, Ungarn und der Tschechoslowakei zählte ab 1950 auch die DDR. Der RGW regulierte die wirtschaftliche Spezialisierung und die Arbeitsteilung unter den Mitgliedsstaaten. Auf Grund dieses sozialistischen Pendant zum westlichen Marshallplan wurden Ende der 1940er Jahre im Rahmen der »sozialistischen Bruderhilfe« von der Sowjetunion erste Lastwagen der Typen ZIS und GAZ in die DDR entsendet.

Hauptaufgabe war der Wiederaufbau von Landwirtschaft und Industrie für die Erbringung wei-



LIAZ-Sattelzug. (Foto: Sammlung Kai Rücker)

terer Reparationsleistungen. Aber auch die bewaffneten Organe (KVP), das Gesundheitswesen, der Brandschutz und das Bauwesen wurden – wenn auch sehr notdürftig – versorgt. Der Import entwickelte sich in den 1950ern auf Grund des hohen Bedarfs und führte neben der Einfuhr sowjetischer Lastwagen auch zum planmäßigen Import von Nutzfahrzeugen ungarischer Herkunft, wie Dutra, Csepel und Ikarus, sowie tschechoslowakischen Modellen von Praga und Škoda. Unzureichende Devisen schränkten den Import jedoch immer wieder ein.

Die einheimische Lastwagenproduktion hatte gegenüber der PKW-Herstellung Vorrang und lief mit dem Horch H 3 bereits seit 1947 langsam wieder an. Das Lastwagen-Programm wurde erweitert und beinhaltete schon bald auch Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 6 Ton-

nen (IFA H 6, Bauzeit 1952–1959), die jedoch nicht mehr lange im Sortiment sein sollten.

Im Zuge der Regulierung des Kraftfahrzeugbaus durch den RGW wurde die Fertigung schwerer Lastwagen anderen sozialistischen Ländern übertragen. Die Produktion in der DDR wurde bis Mitte der 1980er Jahre auf mittelschwere Fahrzeuge mit einer Nutzlast bis zu 5 Tonnen eingeschränkt. Ab 1986 folgte der 6-Tonnen-Frontlenker IFA L 60.

Die Umstände dieser Spezialisierung führten ab den 1960er Jahren gezwungenermaßen zur vermehrten Einfuhr schwerer Lastwagen. Dies umfasste sowjetische Fabrikate wie MAZ und JaAZ/KrAZ, sowie ungarische Csepel und tschechoslowakische Tatra und Škoda/LIAZ. In den folgenden Jahrzehnten wurde das Importprogramm um KamAZ und BelAZ aus der Sowjetunion, ROMAN aus Rumänien und Jelcz aus

Viele Importfahrzeuge wurden mit Spezialaufbauten versehen. Neben der Schwing-Autobetonpumpe (links) steht eine auf einem Fahrgestell LIAZ 706 MT 4 CH aufgebaute Pumpe ABP 60/23 aus dem VEB Baumechanisierung Halle-Ost (BMHO). (Foto: Sammlung E. Hering, Archiv Meißen)

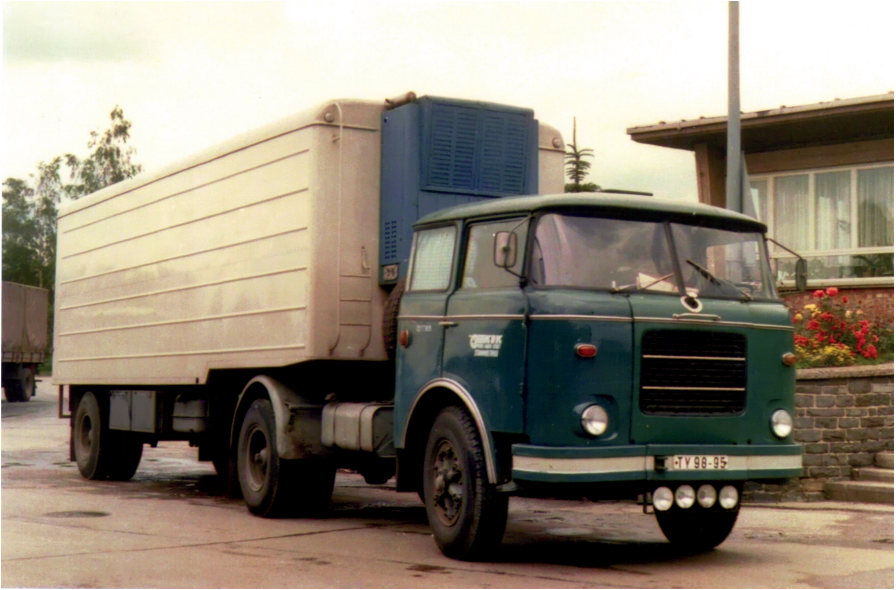


Polen erweitert. Importierte Fahrzeuge besaßen aber auch mehr und mehr helfenden Charakter für einheimische Nutzfahrzeuge, deren Produktion der hohen Nachfrage im In- und Ausland oder der Rohstoffknappheit nicht nachkam. So dienten beispielsweise die Leichtlastkraftwagen (LLKW) Zuk aus Polen und TV aus Rumänien dem Barkas als Unterstützung. Neben dem Binnenverkehr wurde angesichts wachsender Wirtschaftsbeziehungen – nicht nur mit sozialistischen Staaten – auch dem grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eine immer größere Bedeutung beigemessen. So verlagerte sich ab den 1960er Jahren ein großer Teil des zunehmenden Gütertransportes von der Schiene auf die Straße, da das Straßennetz eine weitaus größere Erreichbarkeit zu versorgender Gebiete bot. Der Güterumschlag gewann an Schnelligkeit und Flexibili-

tät. Weiterhin war ein Umladen zwischen Versand- und Bestimmungsort nicht mehr notwendig. Im Zuge des industriellen und landwirtschaftlichen Wachstums und dem daraus resultierenden Massengütertransport war der Einsatz von Fahrzeugen mit hoher Nutzlast am effektivsten. Dieser Bedarf konnte weder an Menge noch an Vielfalt innerhalb der RGW-Mitgliedsstaaten gedeckt werden. Aus diesem Grund wurde neben der Verwendung von Vorkriegsmodellen und Fahrzeugen aus Produktion der RGW-Staaten ein Einsatz von Fabrikaten aus dem kapitalistischen Ausland unumgänglich. So nutzte auch das 1954 gegründete staatliche Speditionsunternehmen »DEUTRANS« für internationale Transporte unter anderem Fahrzeuge der Marken Volvo, Leyland, Daimler-Benz, Ford, Iveco und MAN.

Polnischer Kleintransporter Zuk A 11 B. (Foto: Werkfoto)





Škoda-Kühlsattelzug. (Foto: Sammlung Kai Rücker)

*Tatra 813 TP mit Tiefladeanhänger und geladenem Tatra 111 HSC Autodrehkran.
(Foto: Stanislav Červený)*



Praga V3S S1 Hinterkipper 6x6

Mit Praga entstand 1907 das erste Automobilwerk in Prag. Dort wurden bis zum Zweiten Weltkrieg PKW, LKW, Motorräder, Busse, Traktoren und Maschinen gefertigt. Nach 1945 folgten die Lastwagentypen PN, RND und ND. In den Jahren 1953 bis 1969 verließen dann 71.000 geländegängige V3S das Nationalunternehmen Praga-Vysočany. Den Grundtyp bildete der Pritschenwagen für das Militär. Das mit einem Tatra-Motor (auf Wunsch auch mit 110 PS) versehene Fahrgestell diente zudem einer Vielzahl an Aufbauten. Die hohe Geländegängigkeit resultierte aus der Fahrgestellkonstruktion, dem Allradantrieb, der Übersetzung, dem niedrigen Fahrzeuggewicht und der großen Bodenfreiheit. 1960 erfolgte die Übergabe der LKW-Produktion an Avia, sodass sich Praga ganz der Fertigung von Getrieben und Motoren widmen konnte.

Trotz des hohen Exports wurden von der DDR nur 200 Praga V3S Kipplaster, Bergungs- und Werkstattwagen sowie Fäkalienfahrzeuge geordert. Von den Hinterkippern V3S S1 wurden 1959/60 genau 86 Stück importiert. Sie besaßen eine 2,6-m³-Ganzstahlmulde und eine maximale Nutzlast von 4650 kg. Der Schüttvorgang erfolgte über eine hydraulische Vierkolben-Hebeeinrichtung, wobei die Heckklappe automatisch öffnete und schloss.

Bezeichnung:	Praga V3S S1
Motorbezeichnung:	T 912 (später T 912-2 mit 110 PS)
Motor:	6-Zylinder-Viertakt-Reihen-Dieselmotor (Direkteinspritzung), luftgekühlt
Bohrung x Hub:	110 x 130 mm
Hubraum:	7412 cm ³
Leistung:	72 kW (98 PS) bei 2100 U/min
Drehmoment:	353 Nm bei 1400 U/min
Getriebe:	(4+1)x2 Gänge
Bereifung:	8.25-20 eHD
Spurweite v/h:	1870 / 2 x 1755 mm
Radstand:	3580 x 1120 mm
L x B x H:	6355 x 2240 x 2350 mm
Bodenfreiheit:	400 mm
Leermasse:	5780 kg
Nutzmasse:	4650 kg
zulässige Gesamtmasse:	10.430 kg
Höchstgeschw.:	62 km/h
Kraftstofftank:	120 Liter
Verbrauch je 100 km:	27 Liter
Bemerkung:	Muldeninhalt: 2,6 m ³

Die Bezeichnung V3S (vojenský třítunový speciál) steht für militärischer Spezialwagen mit 3 Tonnen Nutzlast. (Foto: Juraj Hlavac)



Praga V3S Werkstattwagen 6x6

Für den Einsatz bei Havarien und Reparaturen in Tagebauen wurden anfangs noch ganze Werkstattzüge eingesetzt, die jedoch die Zufahrtsgleise für den Materialtransport blockierten. Auch bei kleinen, kurzfristigen Reparaturen wurde somit der Fahrbetrieb unterbrochen. Dieser Nachteil im Zusammenhang mit dem Ausbau von Zufahrtswegen begünstigte den Einsatz mobiler Werkstätten, wie derer auf dem allradgetriebenen Fahrgestell Praga V3S. Das Fahrzeug verfügte über einen mit Geräten, Maschinen, Werkzeugen und einem Generator ausgestatteten Kasten, der zu einer Reihe verschiedener Werkstattaufbauten gehörte, die bei Karosa im tschechischen Vysoké Mýto gefertigt wurden. Ein frontseitig anbringbarer Kran diente dem Heben von Lasten bis 1000 Kilogramm.

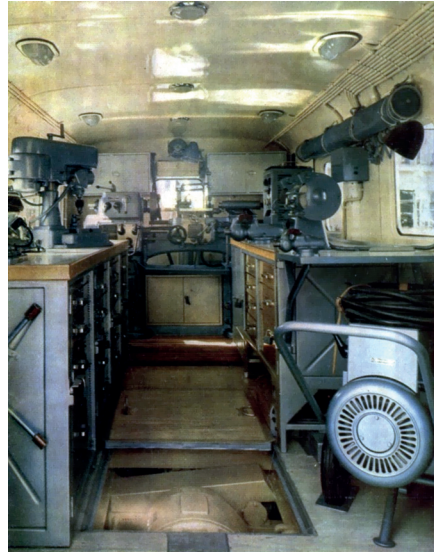
Die Werkstatthilfswagen etablierten sich vor allem bei örtlichen Wartungen und Reparaturen von Tagebaumaschinen und -fahrzeugen wie Planiertrauben, die nun nicht mehr zeitraubend und kostenintensiv in Werkstätten transportiert werden mussten. Aber auch die Instandhaltung von Tagebaugroßgeräten wie Schaufelradbag-



Bezeichnung:	Praga V3S Werkstattwagen
Motorbezeichnung:	T 912
Motor:	6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor (Direkteinspritzung), luftgekühlt
Bohrung x Hub:	110 x 130 mm
Hubraum:	7412 cm ³
Leistung:	72 kW (98 PS) bei 2100 U/min
Drehmoment:	353 Nm bei 1400 U/min
Getriebe:	(4+1)x2 Gänge
Bereifung:	8.25-20
Spurweite v/h:	1870 / 2 x 1755 mm
Radstand:	3580 + 1120 mm
L x B x H:	7150 x 2320 x 3020 mm
Bodenfreiheit:	400 mm
Leermasse:	6400 kg
Nutzmasse:	5100 kg
zulässige Gesamtmasse:	11.500 kg
Höchstgeschw.:	50 km/h
Kraftstofftank:	120 Liter
Verbrauch je 100 km:	27 Liter
Bemerkung:	Tragfähigkeit der Hebeanlage: 1000 kg

ger und Förderbrücken waren Schwerpunkte des Einsatzes. Einhergehend mit der Verwendung von Mobilkränen konnten so an Ort und Stelle auch ganze Motoren oder Getriebe gewechselt werden. Der Import der Werkstattwagen in die DDR erfolgte zwischen 1959 und 1969.

Ein Blick in den Werkstattkoffer zeigt die Vielzahl an Maschinen und Geräte für Wartungen und Reparaturen. (Foto: Werkfoto)



(Foto: Werkfoto)

Praga V3S FEK Fäkalienkraftwagen 6x6

Zum Abpumpen und dem Transport von Fäkalien und Schmutzwässern aus Gruben, sowie der Reinigung von Schlammgruben in Fabriken auch in schwer zugänglichem Gebiet stand der DDR mit dem Praga V3S FEK ein geeignetes Fahrzeug zur Verfügung. Das Füllen und Entleeren des elastisch befestigten 3,5-m³-Tanks erfolgte mittels Vakuumpumpe, die dementsprechend einen Über- oder Unterdruck erzeugen konnte. Die Pumpe wurde dabei über den Fahrzeugmotor angetrieben. Zwischen Behälter und Pumpe befand sich eine Verteilungsanlage mit Luftreiniger. Das Mitführen von Saugschläuchen erfolgte in den Behältern seitlich des Tanks. Zum Befüllen des gesamten Behälters wurden bei einer Saughöhe von 2 Metern 3,5 Minuten benötigt. Das Entleeren unter Druck dauerte 2 Minuten. Nur wenige dieser Fahrzeuge wurden importiert, die vorwiegend dort eingesetzt wurden, wo die einheimischen Fäkalienwagen nicht herankamen.

Bezeichnung:	Praga V3S FEK
Motorbezeichnung:	T 912 (später T 912-2 mit 110 PS)
Motor:	6-Zylinder-Viertakt-Reihen-Dieselmotor (Direkteinspritzung), luftgekühlt
Bohrung x Hub:	110 x 130 mm
Hubraum:	7412 cm ³
Leistung:	72 kW (98 PS) bei 2100 U/min
Drehmoment:	353 Nm bei 1400 U/min
Getriebe:	(4+1)x2 Gänge
Bereifung:	8.25-20 eHD
Spurweite v/h:	1870 / 2 x 1755 mm
Radstand:	3580 x 1120 mm
L x B x H:	6910 x 2320 x 2800 mm
Bodenfreiheit:	405 mm
Leermasse:	5470 kg
Nutzmasse:	Straße: 5330 kg / Gelände: 3330 kg
zulässige Gesamtmasse:	10.650 kg
Höchstgeschw.:	60 km/h
Kraftstofftank:	120 Liter
Verbrauch je 100 km:	27 Liter
Bemerkung:	Behälterinhalt 3500 Liter

